

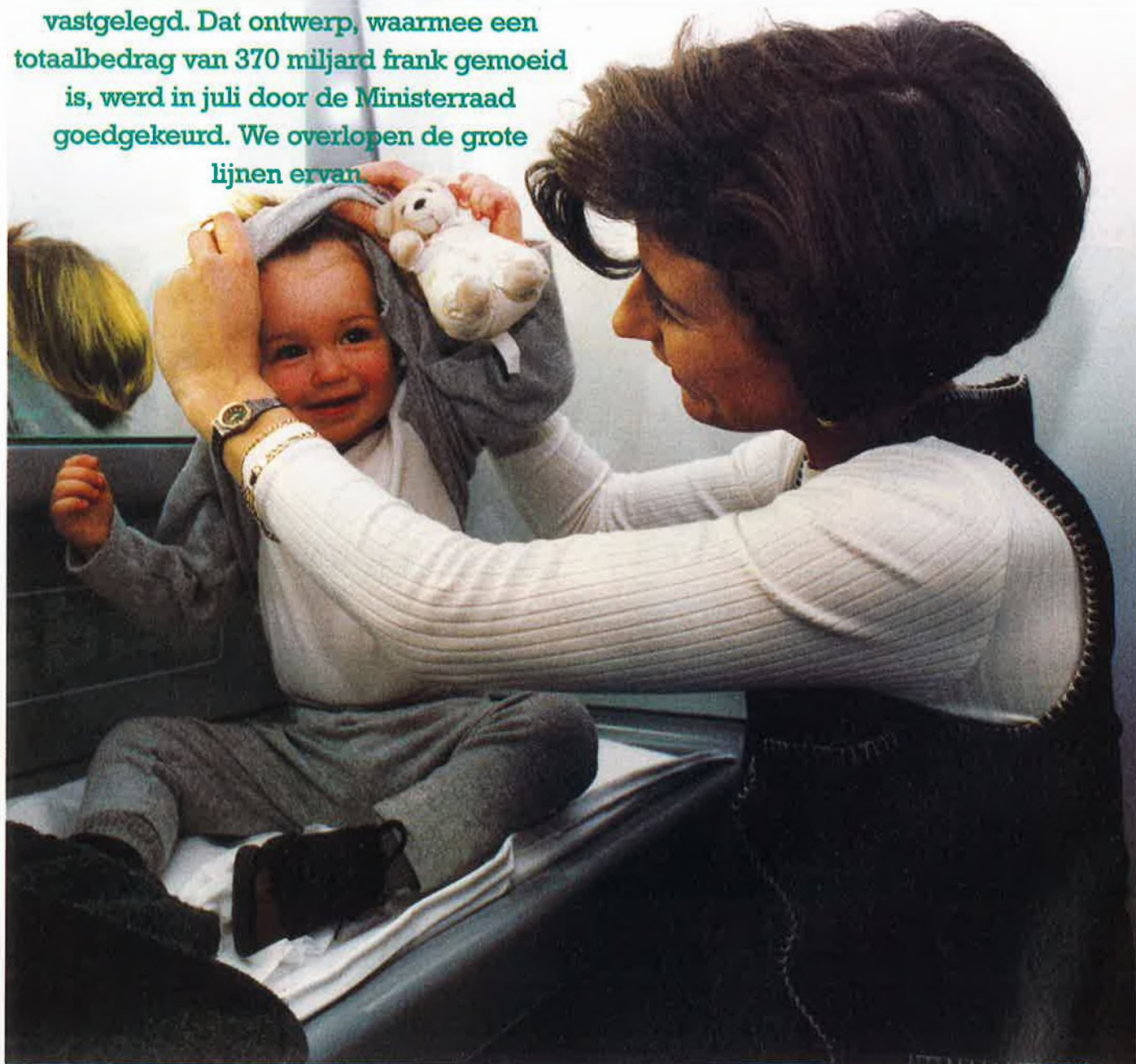
1996-2005

HET INVESTERINGSPLAN VAN DE NMBS

In februari van dit jaar heeft de Ministerraad zijn steun betuigd aan een zeer belangrijk investeringsprogramma van de NMBS voor de periode 1996-2005.

L. GILLIEAUX

Dat programma past in een herstructureringsplan dat tegen het jaar 2005 het evenwicht beoogt in de bedrijfsrekening van de maatschappij. Op basis hiervan werd in juni door de Raad van Bestuur een ontwerpprogramma vastgelegd. Dat ontwerp, waarmee een totaalbedrag van 370 miljard frank gemoeid is, werd in juli door de Ministerraad goedgekeurd. We overlopen de grote lijnen ervan.



ACHTERGROND EN HOOFDDOELSTELLINGEN VAN HET PLAN

Het investeringsplan van de NMBS over de periode 1996-2005 ligt duidelijk in de lijn van het plan STAR 21. Het plan wil de rol van het spoor op de transportmarkt vergroten om de mobiliteitsproblemen te helpen oplossen en streeft, naast de verwezenlijking van het HST-project, naar een verbetering van het binnenlands aanbod.

In dit verband kiest het investeringsplan voor de periode 1996-2005 resoluut voor het behoud van de kwaliteit van de spoorwegprestaties en worden er projecten aan toegevoegd die het comfort en de dienstverlening aan de reizigers direct zullen verbeteren. In het binnenlands reizigersverkeer wil de NMBS meer bepaald een groot deel van het materieel vernieuwen en moderniseren. Ze zal daarvoor een beroep doen op de moderne technieken die in het hogesnelheidsverkeer worden toegepast. De voltooiing van het HST-project zelf is gepland tegen 2005.

Terzelfder tijd wordt de modernisering voortgezet van de infrastructuur voor het goederenverkeer. Ook de op stapel gezette herstructurering zal voortgang vinden, want door de productiviteit van de ingezette middelen te verhogen, wil men dat er tegen 2005 een gezonde onderneming staat.

In dit opzicht zullen de diepgaande en duurzame wijzigingen in het maatschappelijk leven en in de algemene economische toestand realistisch worden bekeken en zal de maatschappij zich hieraan aanpassen. Rekening houdend met de vraag naar mobiliteit en met de mogelijkheden van het spoor inzake milieu, zal erop worden toegezien dat de investeringen renderen. Dat punt is van levensbelang voor de NMBS, die te kampen heeft met scherpe concurrentie tussen de vervoerwijzen en zelfs binnen de spoorwereld.

Het bedrag van de investeringen – 370 miljard over 10 jaar – kan erg hoog lijken, bedenk dan dat de buurlanden Duitsland, Frankrijk en Nederland nog aanzienlijkere investeringsprogramma's hebben uitgewerkt. De Belgische spoorwegen mogen niet achterblijven bij hun burens.

INVESTERINGEN IN HET REIZIGERSVERKEER

Er wordt zowel geïnvesteerd in materieel als in infrastructuur, op de lijnen en in de stations.

NIEUW EN GEMODERNISEERD MATERIEEL

Er wordt een grote inspanning gedaan voor de noodzakelijke vervanging van een deel van het materieel uit de periode 1954-1967. Terzelfder tijd zullen bepaalde treinseries worden gemoderniseerd, als blijkt dat deze oplossing goedkoper uitvalt.

Bij de keuzen van aankoop en modernisering, zal met het volgende rekening worden gehouden :

- ☐ de toekomstige evolutie van de vraag naar vervoer;
- ☐ de verbetering van het comfort van het reizigersmaterieel;
- ☐ de snelheidsverhoging op bepaalde lijnen of lijnvakken;
- ☐ de verhoging van de veiligheid en de betrouwbaarheid, wat een weerslag heeft op de regelmaat van het in dienst te stellen materieel;
- ☐ de noodzaak de onderhouds- en exploitatiekosten te verminderen;
- ☐ een samenhangende financiering van de geplande investeringen.

Op basis van het bovenstaande werd beslist volgend strategisch beleid te voeren :

- ☐ De bestaande dieselbaanlocomotieven, die over het algemeen erg oud zijn en duur qua onderhoud, worden niet vervangen.
In hun plaats komen :
 - 79 moderne dieselmotorwagens die de bestaande en de nu nog door diesel locomotieven getrokken treinen zullen vervangen;
 - nieuwe elektrische locomotieven voor de lijnen die nu al geëlektrificeerd zijn en de in de volgende jaren te elektrificeren lijnen (zie verder);
 - dieseldraaistellocomotieven met draaistellen, koppelbaar per twee of per drie, voor het trekken van goederentreinen over korte afstanden, zowel in de industriebeekens als op niet-geëlektrificeerde lijnen.

- ☐ Het aantal elektrische locomotieven zal van 376 geleidelijk worden verhoogd tot ongeveer 450. De nieuwe locomotieven zijn polyvalent. Ze zullen zowel reizigerstreinen met een snelheid van 200 km/h als zware goederentreinen trekken en dat zowel onder 3000 volt gelijkspanning als onder 25 000 volt wisselspanning.

Naast instandhoudingsinvesteringen, die de vernieuwing en modernisering van het net beogen, wordt er ook geïnvesteerd in de uitbreiding van de capaciteit.

Er zijn plannen om het stads- en voorstadsverkeer in verscheidene agglomeraties te verbeteren. Wat Brussel betreft, zijn er reeds een aantal projecten opgenomen in het tienjaren investeringsplan.

Het investeringsplan kiest resoluut voor het behoud van de kwaliteit van de spoorwegprestaties en worden er projecten aan toegevoegd die het comfort en de dienstverlening aan de reizigers direct zullen verbeteren.

Het aantal elektrische locomotieven zal van 376 geleidelijk worden verhoogd tot ongeveer 450 stuks. De nieuwe locomotieven zullen zowel reizigerstreinen als zware goederentreinen kunnen trekken.

INRIS/L. GOOSSENS/ARTIS



Een vijftigtal oudere locomotieven die nog in goede staat zijn zullen niet vanaf 1997 worden vervangen maar een aanvullende revisie ondergaan.

☐ Voor het vervangen van talrijke rijtuigen en elektrische motorstellen wordt dubbeldeksmaterieel aangekocht. Toch zullen nog 298 motorstellen types 62 tot 79 grondig worden gemoderniseerd. De nieuwe dubbeldeksrijtuigen (340 stuks type M6 zijn gepland) zullen de M2-rijtuigen vervangen, die bijna 40 jaar oud zijn en waarvan de modernisering te duur zou uitvallen.

Inzake materieel is voor de periode 1996 – 2005 een bedrag van bijna 99 miljard uitgetrokken.

MODERNISERING VAN DE INFRASTRUCTUUR HOOFDASSEN REIZIGERS

De hoofdasen zijn :

- ☐ As 1 Oostende/Zeebrugge – Brugge – Brussel –/Luik – Duitse grens –/Hasselt
- ☐ As 2 Nederlandse grens – Antwerpen – Brussel – Charleroi

- ☐ As 3 Brussel – Namen – Groothertogdom Luxemburg
- ☐ As 4 Moeskroen – Kortrijk – Gent – Antwerpen – Hasselt – Montzen
- ☐ As 5 Moeskroen – Doornik – Bergen – La Louvière – Charleroi – Namen – Luik – Wezet en zijlijn Charleroi – Erquelinnes
- ☐ As 6 Brussel – Bergen – Franse grens
- ☐ As 7 (Brussel) – Halle (districtgrens) – Aat – Doornik – Franse grens
- ☐ As 8 (Brussel) – Denderleeuw – Zottegem – Oudenaarde – Kortrijk –/Poperinge –/Brugge

Deze assen omvatten de voor het reizigersverkeer belangrijkste spoorweglijnen; ze beantwoorden aan de sterkste vraag naar mobiliteit op het net.

BIJKOMENDE ASSEN

Alle andere spoorweglijnen die niet zijn opgenomen in de hoofdasen voor reizigers- en goederenverkeer en in de spoorwegknooppunten (zie verder).

SPOORWEGKNOOPPUNTEN

Er zijn er vijf : Brussel (valt samen met het district Brussel), Antwerpen, Gent, Luik

en Charleroi. Deze knooppunten omvatten de belangrijke stations op de kruising van assen en de gemeenschappelijke baanvakken van stads- of voorstadslijnen rond deze stations.

Doel van de investeringen

De infrastructuurinvesteringen moeten aan een dubbele noodzaak voldoen. Ze beogen vooreerst de vernieuwing en modernisering van het net, om het te verbeteren en het geschikt te maken voor de nieuwe technologieën, om verder te kunnen beantwoorden aan de normen inzake comfort en veiligheid. Dat zijn de zogenaamde instandhoudingsinvesteringen. Daarnaast wordt er ook geïnvesteerd in de uitbreiding van de capaciteit. Al die investeringen zijn erop gericht aan de behoeften van de cliënteel tegemoet te komen.

INSTANDHOUDING EN MODERNISERING

Deze investeringen betreffen hoofdzakelijk de volgende werken :

- ☐ Vernieuwing en verbetering van het spoor : zuivering (ballast), vernieuwing van spoorstaven en dwarsliggers, verhoging van het draagvermogen van het spoor.
- ☐ Vernieuwing en verbetering van kunstwerken en technische gebouwen.
- ☐ Concentratie van seinhuizen.
- ☐ Aanpassing van de spoorstroomkringen aan het verkeer van nieuw tractiematerieel met draaistroommotoren (nieuwe snelle locomotieven, nieuwe motorstellen en HST).
- ☐ Bouw of modernisering van tractie-onderstations en schakelstations.
- ☐ Modernisering van bovenleidingen en installaties voor verwarming, verlichting en drijfkracht.
- ☐ Uitrusting van de belangrijkste lijnen met een TBL-systeem (transmissie baken – locomotief) van de tweede of derde generatie.
- ☐ Verhoging van de veiligheid aan overwegen.

Verder zal op heel wat baanvakken voorrang worden verleend aan het opheffen van snelheidsbeperkingen (over het algemeen bij het in- en uitrijden van stations), om de rijtijden nog aantrekkelijker te maken.

Ook de elektrificatie van het net zal worden voortgezet. De klemtoon in het reizigersverkeer ligt op de lijnen 52 tussen Boom en Puurs en 42, van Rivage naar Gouvry. (De elektrificatie van de as Athus – Meuse is eveneens gepland, maar ten voordele van het goederenverkeer). Als al die werken voltooid zijn (ook de as

Athus – Meuse en de zijlijnen), zal 75% van het net geëlektrificeerd zijn.

CAPACITEITSUITBREIDING

Om de regelmaat en de frequentie van de treinen te verbeteren zal de capaciteit aanzienlijk moeten worden uitgebreid (o.a. via de seininrichting).

Er zijn overigens ook plannen om het stads- en voorstadsverkeer in verscheidene agglomeraties te verbeteren. Wat meer bepaald Brussel betreft, zijn de volgende projecten nu al in het tienjaren investeringsplan opgenomen :

- ☐ De aanleg van twee bijkomende sporen tussen Lembeek (Halle) en Brussel enerzijds, en tussen Brussel en Leuven anderzijds. Dat gebeurt tegelijk met de HST-werken op die lijnvakken.
- ☐ De aanleg in Brussel-Noord van een nieuwe boog naar lijn 161 Namen – Brussel.
- ☐ Op dubbel spoor brengen van de verbinding oost-west tussen de lijnen 161 en 50 (Brussel – Jette – Denderleeuw – Aalst – Gent) onder de vierhoek van Brussel-Noord.
- ☐ De uitbreiding tot 4 sporen van de 2 of 3 bestaande sporen van het baanvak Schuman – Watermaal van lijn 161, om beter het hoofd te bieden aan de toename van het verkeer afkomstig van deze lijn en van de lijnen 96 (Bergen – Brussel) en 124 (Charleroi – Brussel). Dat verkeer komt op lijn 161 samen in Etterbeek via de «zuidelijke» lijn 26 (Halle – Etterbeek).
- ☐ De aanleg van een aansluiting tussen de lijnen 36 (Luik – Leuven – Brussel) en de «noordelijke» 26 (Etterbeek – Vilvoorde) aan de kruising/vertakking tussen die twee lijnen.

Al die investeringen maken deel uit van de werken voor het GEN-project, waaraan de NMBS wenst deel te nemen zodra de politici en de participerende vervoermaatschappijen het eens zijn over de verdeling van de investerings- en exploitatiekosten (en waarvan het IC/IR-verkeer geen hinder mag ondervinden). In dit verband vraagt de NMBS dat de desbetreffende overeenkomsten gepaard gaan met maatregelen om het autoverkeer in de Brusselse regio te ontmoedigen. Verder wordt het tracé van lijn 36 c (Brussel – Nationale Luchthaven) tussen Zaventem en de luchthaven gewijzigd, om toegang te geven tot het nieuwe station onder de luchthaven, dat loodrecht op het huidige komt te staan. Aan de langere perrons van dit nieuwe station zullen verschillende IC-treinen kunnen stoppen. Bovendien wordt in Landen de vertakking naar Hasselt dubbelsporig gemaakt, waardoor een betere spoorwegverbinding met Limburg tot stand komt.

Het moderniseringsprogramma van de stations en hun omgeving, dat in het plan STAR 21 werd aangekondigd en in het vorige investeringsplan werd aangevat, zal worden voortgezet.

In de drie Gewesten van het land worden terminals voor gecombineerd vervoer gebouwd en multifunctionele spoorwegplatforms aangelegd.

De stations

De stations en hun onmiddellijke omgeving zijn voor onze klanten de toegangspoorten naar de trein. Ze zijn als het ware het uitstralraam van de spoorwegen. Daarom zal het moderniseringsprogramma dat in het algemene plan STAR 21 was aangekondigd en in het vorige investeringsplan werd aangevat, worden voortgezet. Gelet op de eventuele wijzigingen van de exploitatievoorwaarden in de stations, zullen de inspanningen voor het onthaal vooral worden afgestemd op informatie, comfort en veiligheid. Verder wenst de NMBS dat haar moderniseringsprogramma wordt verwezenlijkt in samenwerking met andere partners uit de publieke en de privé-sector, meer bepaald wat de stationsomgeving betreft.

Het tienjarenplan betreft eveneens de installaties van de departementen Materieel en Infrastructuur, waarvan de werkplaatsen in menig opzicht zullen worden gemoderniseerd.

In het algemeen plan voor verbetering van de onthaalinfrastructuur van de stations ligt de klemtoon dan ook op de volgende punten :

- ☐ Opknappen van de gebouwen.
- ☐ Verbeteren van de toegangswegen.
- ☐ Plaatsen van informatieborden, wegwijzers en pictogrammen met een herkenbaar design.
- ☐ Veralgemening van de omroepinstallaties, ook op de onbewaakte stopplaatsen.
- ☐ Verbetering van het comfort op de perrons (schuilplaatsen en zitjes).

Bovendien kunnen in een bijkomend programma voor bepaalde stations grotere werkzaamheden worden opgenomen, zoals : de inrichting van het stationsgebouw of het optrekken van een nieuw gebouw, het installeren van aankomstborden (centrale treinaanwijzing), de aanleg van parkeerterreinen en/of fietsenstallingen.

Het HST-project

De volledige verwezenlijking ervan, van grens tot grens, maakt ook deel uit van het tienjareninvesteringsplan, zodanig dat de investeringen en de exploitatie van de hogesnelheidsverbindingen tegen 2005 werkelijkheid zullen zijn. We komen hier weldra op terug.

INVESTERINGEN IN HET GOEDERENVERKEER

Gelet op de vervoersstromen, moet de NMBS kunnen beschikken over een goed uitgerust basisnet. Dat net moet de verbinding waarborgen tussen de Belgische havens en de voornaamste grenspunten en tussen die havens en de belangrijke industriebekkens van het land.

Dat basisnet omvat ten minste de volgende hoofdassen voor het goederenvervoer :

- ☐ (Antwerpen – Lier) – Aarschot – Hasselt – Wezet – Montzen;
- ☐ (Zeebrugge – Gent – Mechelen – Leuven) – Aarschot – Hasselt – Wezet – Montzen;
- ☐ Antwerpen – Lier – Leuven – Ottignies – Fleurus – Charleroi (Erquelinnes);
- ☐ (Antwerpen) – Fleurus – Namen – Dinant – Bertrix – Athus;
- ☐ Erquelinnes – Charleroi – Namen – Luik – Wezet (Montzen).

De technische eisen van een spoor dat voornamelijk bedoeld is voor goederenvervoer, verschillen van die van een reizigersspoor. Daarnaast zien we dat er al maar meer goederenverkeer geconcentreerd wordt op sporen die ook worden bereden door reizigerstreinen. Daarom zou men, als het enigszins kan, over een afzonderlijk goederennet moeten kunnen beschikken. In dit opzicht dragen heel wat capaciteitsinvesteringen ten voordele van het reizigersverkeer onrechtstreeks bij tot het oprichten van dit afzonderlijk basisnet voor het goederenverkeer.

INVESTERINGEN IN CAPACITEITSUITBREIDING

Volgende werken worden aangevat om het vervoer van goederen te verbeteren :

- ☐ Aanleg van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge.
- ☐ Aanleg van een derde spoor tussen Brugge en de vertakking Dudzele op de lijn naar Zeebrugge.
- ☐ Aanleg van een tweede toegang tot de haven van Antwerpen, via één van de tracés die aan een voorafgaande milieu-effectenstudie werden onderworpen.

Verder zullen de moderniserings- en elektrificatiewerken op de as Athus – Meuse (Dinant – Bertrix – Virton – Athus) en de zijlijnen ervan (Bertrix – Libramont en Athus – Autelbas, naar Aarlen) worden voortgezet. Deze as is inderdaad een belangrijke schakel van een noord-zuidas die de Belgische havens met een belangrijk deel van hun hinterland verbindt. Door deze werken wordt bovendien de lijn Namen – Luxemburg van de meeste goederentreinen ontlast en wordt ze weer ten volle een reizigersas.

Gelijktijdig wordt lijn 147 (Fleurus – Tamines) opnieuw in dienst gesteld op enkel spoor en geëlektrificeerd en komt er in Tamines een rechtstreekse aansluiting tussen deze lijn en lijn 130 (Charleroi – Namen), in laatstgenoemde richting. Deze wederindienststelling is een

andere schakel van de noord-zuidas en zorgt ervoor dat de werken in het sporencomplex van het station Namen hun volle rendement zullen halen.

INVESTERINGEN IN DE MODERNISERING

Volgende werken zullen worden uitgevoerd :

- ☐ Geleidelijke aanpassing van de sporen aan de snelheid 120 km/h en het gebruik van wagens met 22,5 ton asbelasting.
- ☐ Aanpassing van de seininrichting, rekening houdend met de nieuwe snelheden en de remvermogens van de wagens.
- ☐ Uitbreiding en standaardisering van het profiel voor het gecombineerd verkeer.
- ☐ Voltuiging van de elektrificatie van bepaalde delen van het basisnet, o.a. in Zeebrugge en Antwerpen.

Op bepaalde plaatsen in de havens zullen de eindinstallaties voor het goederenverkeer worden gemoderniseerd. Verder worden in de drie Gewesten van het land terminals voor gecombineerd vervoer gebouwd en multifunctionele spoorwegplatforms aangelegd. Naast het eigenlijke vervoer, bieden deze installaties ook de logistiek die de vervoerders verlangen : opslaan, wegen, reinigen...

De ontwikkeling van het vormingsstation Antwerpen-Noord zal worden voortgezet om de geplande verkeerstoeiname het hoofd te bieden. Er komen spoorbundels voor het rangeren en automatisch remmen van de wagens. Verder worden diverse dienstgebouwen opgericht. In Zeebrugge tenslotte komt er een aansluiting met de westelijke voorhaven, ingevolge de geplande uitbreiding van het goederenstation ter verbetering van de rangeercapaciteit.

INVESTERINGEN IN WERKPLAATSEN EN IN INFORMATICA

Het tienjarenplan betreft eveneens de installaties van de departementen Materieel en Infrastructuur, waarvan de werkplaatsen in menig opzicht zullen worden gemoderniseerd. Bovendien zijn er ook investeringen gepland voor de informatisering.

WERKPLAATSEN M

De belangrijkste projecten zijn : de bouw van nieuwe tractiewerkplaatsen in Antwerpen en Charleroi; de bouw van wagenwerkplaatsen in Monceau (Charleroi), de aangevatte bouw van een

wagenwerkplaats in Kinkempois (Luik) en de modernisering van die in Antwerpen-Noord; de bouw of inrichting van overdekte onderhoudsposten in Kortrijk, Antwerpen, Schaarbeek, Liers (Luik) en Châtelet; talrijke modernisering in de verschillende centrale werkplaatsen enz.

WERKPLAATSEN INFRA

De in deze sector geplande investeringen omvatten meer bepaald : de vernieuwing van zware werktuigen van de baan, de installatie van elektriciteitscentrales om de pieken in het verbruik af te toppen, want die pieken wegen door in de energiefactuur; het verder samenvoegen van de verdelers ES en het verder moderniseren van het productiecentrum Infrastructuur (PCI) in Schaarbeek, de oprichting van logistieke centra Infrastructuur (LCI) op diverse plaatsen van het net; de installatie van centrale beheersorganen voor het telecommunicatienet...

INFORMATICA

Het investeringsplan omvat verscheidene op stapel gezette of nieuwe projecten : SABIN, voor de biljettenverkoop aan de stationsloketten; VERA, voor de installatie van kaartjesautomaten in de stations; ARTEMIS, voor het volgen en de gecentraliseerde controle van de treinen; informaticaprojecten voor de instandhouding van de infrastructuur, andere voor onderhoudswerken in de tractiewerkplaatsen; de uitbreiding van het telecommunicatienet NADIA enz.

Naast al deze projecten voorziet het plan ook in de middelen die nodig zijn voor de interne werking van de onderneming en het verderzetten van de aangevatte herstructurering, om de productiviteit van de ingezette middelen te verhogen. Van 1996 tot 2005 zal in totaal 370 miljard frank worden geïnvesteerd. We leggen hierbij de nadruk op het feit dat de HST-investeringen 79 miljard bedragen, wat merkkelijk minder is dan hetgeen is vastgesteld voor het binnenlands net, nl. 291 miljard.

Toch is lang niet alles nu in kunnen en kruiken wat de toekomst van onze onderneming betreft. Er staan nog projecten op de wachtlijst en sommige zouden zelfs versneld kunnen worden, naarmate het plan in de volgende jaren wordt aangepast. Het is bovendien de taak van de spoor mannen zich volledig in te zetten, zodat deze investeringen zo efficiënt mogelijk ten voordele van de cliënteel worden benut zowel wat het reizigers- als wat het goederenvervoer betreft. Met de middelen die hen nu ter beschikking staan, krijgen ze een duidelijke steun in de rug. ☐

Van 1996 tot 2005 zal in totaal 370 miljard frank geïnvesteerd worden, waarvan 79 miljard naar de HST gaan en 291 miljard bestemd zijn voor het binnenlands net.