



Persvoorstelling eerste dubbeldeksrijtuig M6

Inhoud persdossier

- Capaciteitsprobleem aangepakt, in alle comfort (tekst 6 blz.)
- 154,94 miljard frank voor treinmaterieel in twaalf jaar (tekst 2 blz.)
- Indienstelling rijtuigen M6 (kaartje)
- Overzichtsfiche dubbeldekstrein M6
- Technische schema eerste en tweede klas en multifunctioneel rijtuig (3)
- foto's: - Een dubbeldekstrein biedt tot 1572 zitplaatsen.
- Zowel in eerste als tweede klas komen individuele zetels.



Capaciteitsprobleem aangepakt, in alle comfort

Het eerste exemplaar van de bestelde nieuwe dubbeldeksrijtuigen M6 toont duidelijk aan dat de NMBS ál haar treinmaterieel wil uitrusten volgens de hoogste comfortvereisten. Over een half jaar zullen de klanten kunnen gebruikmaken van de eerste van deze nieuwe rijtuigen. Dan kan de NMBS eindelijk verouderd treinmaterieel uit dienst nemen (M2-rijtuigen uit 1959 - 1960), dat ze nu nog broodnodig heeft om voldoende plaatsen te bieden tijdens de spits. Vermits een trein met M6-rijtuigen tot 1572 zitplaatsen kan bieden, stijgt de totale vervoerscapaciteit tijdens de spits dan ook gevoelig. De dubbeldekstreinen zijn in de eerste plaats voorbestemd om te rijden op langeafstands-verbindingen van en naar Brussel tijdens de drukke spitsuren. Afspraak midden volgend jaar.

Investeren in de toekomst

Investeren in treinmaterieel leidt tot een verhoging van het comfort en dus ook van de tevredenheid van de klant. Het voorbije decennium deden al verschillende nieuwe treinen hun intrede op het Belgische spoorwegnet: de motorstellen MS96 en de I11-rijtuigen op de grote assen en sinds kort ook de eerste uit de nieuwe reeks dieselmotorstellen, bestemd voor regionale verbindingen. Ander materieel werd/wordt gemoderniseerd. Met de bestelling van een tweede generatie dubbeldeksrijtuigen zet de NMBS de trend naar een hoger en eigentijds comfortniveau verder, maar wenst ze ook een antwoord te bieden op de snel stijgende capaciteitsbehoefte. Tijdens de eerste negen maanden van 2001 steeg het binnenlandse reizigersverkeer met 6,2% (in reizigerskilometers), een voortzetting van de trend van de afgelopen paar jaren. Alles wijst erop dat het aantal reizigers verder zal toenemen. Er staat dan ook een bijkomende bestelling van dubbeldekstreinen op het programma.

Een bestelling van 8,5 miljard frank

In juli 1999 bestelde de NMBS 210 dubbeldeksrijtuigen, samen goed voor 35 treinstellen. De investering hiervoor bedroeg 8 502 miljoen frank (franken 1997) (210,75 miljoen €), of 40,5 miljoen frank (1,00 miljoen €) per rijtuig. Bij de keuze van de constructeur speelden de criteria comfort en design een doorslaggevende rol. In het investeringsplan 2001-2012 staat een vervolgorde voor bijkomende dubbeldekstreinen ingeschreven.

Het eerste rijtuig rolde deze maand uit de fabriek. Nu wordt een testperiode ingelast. Daarbij horen comfortproeven, remproeven, klimatisatie/verwarmingstesten (in Oostenrijk), doorgedreven stabiliteitsproeven (in Duitsland).



De eerste rit met een volledig treinstel wordt verwacht in mei 2002. De levering van het volledige pakket gebeurt, vanaf het moment van bestelling, binnen een tijdsbestek van vierenhalf jaar: als alles vlot verloopt, rijden begin 2004 alle 210 dubbeldeksrijtuigen op de Belgische sporen.

De bouw van het nieuwe dubbeldeksmaterieel gebeurt door een consortium, onder leiding van Bombardier. De onderbouw en de draaistellen neemt Bombardier Transportation in Crespin voor zijn rekening. In de Alstom-fabriek van Valenciennes worden de kasten gemaakt. En tenslotte voeren de ateliers van Bombardier Transportation in Brugge de volledige montering en de plaatsing van de binnenuitrusting uit.

Ongeëvenaarde capaciteit

Ieder dubbeldekstel zal bestaan uit zes rijtuigen: vier tweedeklasrijtuigen, een eersteklasrijtuig en een multifunctioneel rijtuig. Het multifunctioneel rijtuig is ook onderverdeeld in eerste en tweede klas en biedt in het bijzonder plaats aan klanten met beperkte mobiliteit en aan fietsers. Een tweedeklasrijtuig telt 140 zitplaatsen, een eersteklasrijtuig 124. In het multifunctioneel rijtuig zijn er nog 102 zitplaatsen, zodat een volledig treinstel plaats biedt aan 786 reizigers.

De treinstellen kunnen afzonderlijk rijden of per twee worden gekoppeld. In dat geval biedt het geheel van twaalf rijtuigen plaats aan **1572 passagiers**. In vergelijking met andere recente treinen is de toename van het aantal zitplaatsen duidelijk: twaalf gemoderniseerde M4-rijtuigen kunnen 1184 klanten vervoeren, een stel van twaalf nieuwe I11-rijtuigen heeft voor 920 mensen een zitplaats.

Uitrusting op maat van de moderne klant

De trein is voorzien van alle hedendaags comfort, zoals klimaatregeling, een gesloten WC-systeem, een vlotte opstap voor alle perronhoogtes, beter geïsoleerde toegangsdeuren tussen compartimenten en platformen, een elektronische display aan binnen- en buitenkant voor informatie aan de reiziger, een efficiënte geluidsisolatie en voldoende bagageruimte, zowel boven als onder de zetels en langs de wanden.

Wat meteen opvalt, zelfs op de bovenverdieping, zijn de ruime afmetingen in vergelijking met ander dubbeldeksmaterieel, zowel in breedte en hoogte. Dit wordt nog benadrukt door de grote ramen.

De brede dubbele toegangsdeuren bevinden zich telkens boven de draaistellen, aan weerskanten van het rijtuig, zodat de lengte maximaal wordt benut. De deuren binnenin de trein zijn van gebogen glas en openen automatisch bij gebruik van de hendel.

De pneumatische ophanging van de trein zorgt voor een maximaal rijcomfort, ook bij de maximale snelheid van 160 km per uur.



Het gebruikte kleurenpalet gaat verder in de lijn van de treinen die de afgelopen jaren van de band rolden. Opnieuw spelen subtiele grijstinten met kleuraccenten (vooral blauw en rood) een hoofdrol. De hoofdtoon van de zetelbekleding (stof in tweede klas, fluweel in eerste klas) is donkerblauw.

Hard of zacht?

In januari en februari van dit jaar werden de zetels van de M6-rijtuigen dienst bij de gebruiker getest. Vier zetels werden achtereenvolgens geïnstalleerd aan boord van twee treinen (M4) tussen Oudenaarde en Brussel en tussen Charleroi en Brussel. Het ging om hardere en zachtere versies van de zetels. Er werd gepeild naar de voorkeur van de klant op gebied van hardheid van zitvlak en rugsteun van de zetel.

Uit de resultaten blijkt echter geen uitgesproken voorkeur. De hardere versie haalt het heel nipt en zal dus ook worden geïnstalleerd.

Aandacht voor de klant met beperkte mobiliteit

Vandaag wordt er geen enkele trein meer gebouwd of aangepast zonder dat er maximaal wordt rekening gehouden met de behoeften van minder mobiele personen. Zo is het multifunctioneel rijtuig speciaal uitgerust voor rolstoelgebruikers. De speciale toegangsdeur is breed en onderaan lager, een aantal zetels op de benedenverdieping zijn klapzetels (ook handig wanneer fietsen of grote bagagestukken worden meegenomen) en de toiletten zijn speciaal aangepast. In de bagageruimte van ieder treinstel staat een gemakkelijk te installeren loopbrug om de trein zonder problemen in of uit te rijden, zowel vanaf een laag als een hoog perron.

Omdat geen enkele klant zijn noden beter kent dan hijzelf, werden belangenverenigingen voor gehandicapte personen uitgenodigd om de maquette aan een kritisch onderzoek te onderwerpen. Op basis hiervan werden nog een aantal wijzigingen aangebracht aan het oorspronkelijke concept (aanpassing van de oprijhelling, schikking van het toilet, verlaging van de noodknop, ...)

Rokers samen

Een M6-dubbeldekstrein heeft in totaal slechts 55 plaatsen op 786 speciaal voor rokers. Dat betekent dat er maar 6% plaatsen specifiek voor rokers zijn voorbehouden. Ze bevinden zich allemaal op het bovendeck van het multifunctionele rijtuig: 30 in tweede, 25 in eerste klas. Rokers zijn in de andere rijtuigen even welkom als andere klanten, maar dan zonder sigaret. De opstelling garandeert een totale fysieke scheiding tussen de rokersruimte en de rest van de compartimenten.



Onderhoud

Het onderhoud van de nieuwe dubbeldekstreinen zal gebeuren in de moderne onderhoudspost van Kortrijk. Wanneer ongeveer de helft van de bestelde rytuigen zal zijn geleverd, neemt ook de onderhoudspost van Châtelet een deel van de klus op zich.

Opmerkelijkste verschilpunten met de vorige dubbeldeksrytuigen

De vorige en eerste generatie dubbeldekstreinen (M5) is nooit echt populair geworden bij de NMBS-kanten, door de krappe afmetingen bovenaan en het gebrek aan bagageruimte. Met de opmerkingen van de klant werd maximaal rekening gehouden bij het tekenen van de nieuwe rytuigen. Een grondige renovatie van de M5-rytuigen wordt momenteel evenwel betudeerd.

Een overzicht van de meest in het oog springende verbeteringen in de M6-rytuigen ten aanzien van de vorige generatie:

- stahoogte op beide verdiepingen: 2 meter;
- individuele zetels (geen banken), ook in tweede klas;
- meer bagageruimte;
- tafeltjes tussen de zetels;
- grotere ramen bieden ongehinderd uitzicht (ook bovenaan);
- klimaatregeling;
- lager geluidsniveau in de compartimenten, o.a. door aanwezigheid scheidingsdeuren;
- maximumsnelheid: 160 i.p.v. 140 km per uur.



Waar gaan de nieuwe dubbeldekstreinen rijden?

De 210 nieuwe dubbeldeksrijtuigen komen ter vervanging van de M2-rijtuigen uit 1959-1960. Ze zullen worden ingezet tijdens de piekuren voor de langeafstandsverbindingen van en naar Brussel, al dan niet ter ondersteuning van de IC-treinen. De bestaande dubbeldekkers (M5) gaan rijden op kortere trajecten, waar hun krappere afmetingen minder storen.

Volgens de huidige planning en bij een onveranderd vervoeraanbod, zullen de treinen als volgt worden ingezet, meestal in een dubbele samenstelling:

midden 2002	P-treinen tussen Oostende en Brussel (de primeur) en tussen Kortrijk en Brussel;
najaar 2002	IC K-treinen Gent-Genk tijdens de piek: zullen geleidelijk in aantal toenemen;
begin 2003	IC J-treinen Luxemburg-Brussel tijdens de piek (of: P-treinen Hoei-Brussel en Jemelle-Brussel);
later in 2003	IC N-treinen Antwerpen-Brussel; IC L-treinen Poperinge-Brussel tijdens de piek; P-trein Moeskroen-Brussel; P-trein Châtelet-Brussel.

Er wordt op dit moment overwogen om de eerste dubbeldekstreinen tijdens de weekends van juli en augustus 2002 in te zetten naar Blankenberge, om de grote toevloed mee op te vangen.



Extra comfort vergt lichte aanpassing aan de infrastructuur

Typierend voor de nieuwe dubbeldeksrijtuigen M6 is een verbreding van de bovenverdieping in vergelijking met de eerste generatie dubbeldeksrijtuigen M5 (schouderbreedte tegen de wand).

Een controle op de lijnen waarop de M6-treinen zullen rijden wees uit dat slechts een paar luifels in enkele stations moesten worden aangepast. Gezien de relatief lage kost van die werken, is er besloten om te investeren in die comfortverbetering in de breedte voor de klant.

Die verbreding komt overigens niet alleen ten goede van het verkeer met de nieuwe dubbeldekstreinen. Om tegemoet te komen aan de internationale normen voor het goederenverkeer drong de aanpassing zich op. Dit "B"-profiel is noodzakelelijk voor een onbeperkte doorgang van containers met hoogte 9'6" en is een uiterst belangrijke voorwaarde voor de interoperabiliteit in het gecombineerd vervoer.

Ook kenmerkend voor de nieuwe dubbeldeksrijtuigen M6 is de comfortabele stahoogte van 2 meter op beide verdiepingen. De totale hoogte van een dubbeldekstrein, 4,6 meter blijft evenwel binnen het toegestane NMBS-profiel.

154,94 miljard voor het treinmaterieel in twaalf jaar

De koop of de renovering van treinmaterieel is een van de belangrijke schakels van de NMBS-strategie om de cliënteel een beter comfort te bieden. Dit geldt zowel voor de reizigers als de goederenklanten.

Het investeringsplan 2000-2012 vermeldt hiervoor een investering van 154,94 miljard frank (3,84 miljard €).

Bij de keuze van de investeringen moet absoluut rekening worden gehouden met de levensduur van het materieel ten opzichte van hun staat na verloop van tijd. Van groot belang daarbij is de geleverde kwaliteit van de dienstverlening en het comfortniveau voor de reizigers in het bijzonder.

Het volgende schema geeft een overzicht per categorie. Het toont de voorspelde evolutie van de gemiddelde leeftijd van het treinmaterieel:

	2000	2005	2010
Rijtuigen	22,9	14,6	19
Motorstellen	19,0	23,5	20,8
Elektrische locomotieven	27,1	28,4	20,8
Rangeerlocomotieven	31,5	26	18,1

Het is de doelstelling van de NMBS om de investeringen zó te programmeren, dat de gemiddelde leeftijd van het materieelpark wordt behouden op het equivalent van de helft van de afschrijvingsduur. Die wordt over het algemeen geschat tussen 35 à 40 jaar. Het komt echter ook voor dat de NMBS, wegens budgettaire beperkingen, beslist om die duur te verlengen en te grote investeringen te vermijden. Er is bijvoorbeeld een moderniseringsprogramma van de M4-rijtuigen aan de gang. Hierbij wordt het onderstel verjongd, maar indien nodig, wordt ook de buitenschildering of de binnenbekleding aangepakt, allemaal om het comfort van de reizigers te verbeteren.

Aan de ene kant is de aankoop van nieuw materieel absoluut noodzakelijk om op termijn materieel te vervangen dat niet meer het comfort biedt waarop de klant recht heeft. Aan de andere kant is dit onmisbaar om het aantal zitplaatsen te verhogen, rekening houdend met de verwachte groei van het aantal reizigers.



Het aantal aangeboden zitplaatsen zal evolueren van 247 000 naar 320 000 in 2012 (het GEN-materieel buiten beschouwing gehouden), wat een stijging van bijna 30% betekent.

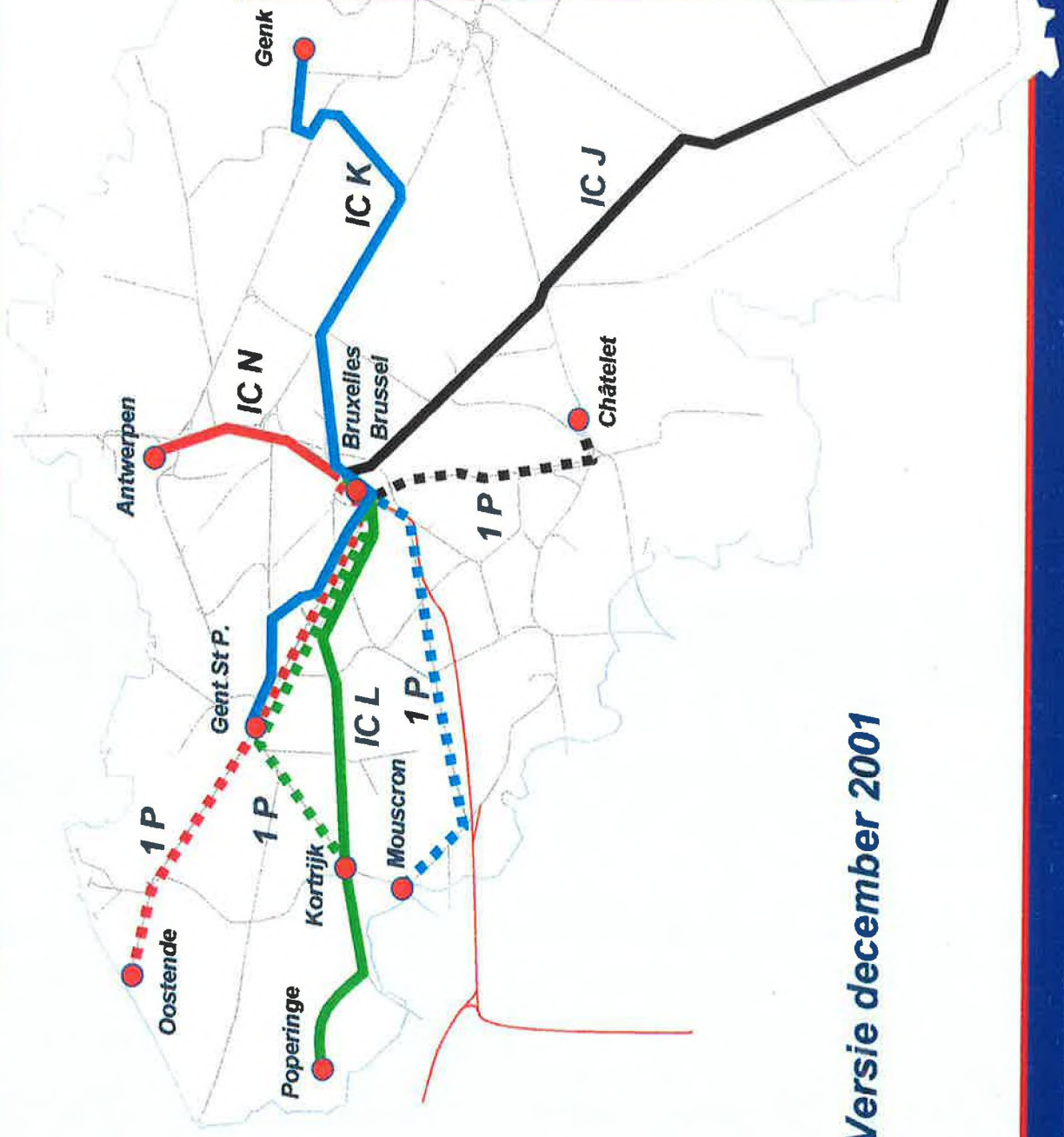
De investeringen in de periode 2001-2012 voor het goederenvervoer beogen een verjonging van het materieelpark en moeten de NMBS uitrusten met modernere wagens, die ook beter aangepast zijn aan de eisen van de klant en aan de marktstructuur van het spoorvervoer.

Op het vlak van treinmaterieel zien de grote rubrieken van het investeringsplan 2001-2012 er als volgt uit (franken '99):

	<i>Aankoop</i>		<i>Renovatie</i>		<i>TOTAAL</i>	
	mia BEF	mio €	mia BEF	mio €	mia BEF	mio €
Elektrische motorstellen	32,08	795,24	8,61	213,44	40,69	1.008,68
GEN-stellen	10,50	260,29			10,50	260,29
Motorwagens	7,43	184,18			7,43	184,18
Binnenlandse rijtuigen	11,85	293,75	4,34	107,59	16,19	401,34
Internationale rijtuigen	4,79	118,74	0,24	5,95	5,03	124,69
Baanlocomotieven	26,25	650,72	0,39	9,66	26,64	660,38
Rangeerlocomotieven	12,10	299,95			12,10	299,95
HST-stellen	10,42	258,31			10,42	258,31
Diverse	7,04	174,52			7,04	174,52
Wagens	17,90	443,73	1,00	24,79	18,90	468,52
ALGEMEEN TOTAAL	140,36	3.479,43	14,58	361,43	154,94	3.840,86



Indienststelling rijtuigen M6



Versie december 2001

Overzichts fiche

Aantal : 35 rijtuigstellen, bestaande uit:
1 A rijtuig (1ste klas)
4 B rijtuigen (2de klas)
1 multifunctioneel rijtuig ABD: gemengd 1ste klas –2de klas –bagageafdeling; en met klapzetels op de benedenverdieping voor eventueel vervoer van fietsen.
Dus: 210 rijtuigen waarvan 35 A, 140 B en 35 ABD.

Voorziene levering: vanaf einde 2001 tot begin 2004
kadans: 1 stel (6 rijtuigen) /3 weken

Voornaamste karakteristieken :

snelheid : 160 km/u
Gewicht: 49,7 ton
Uitsluitend binnenlands verkeer, maar eveneens geschikt voor hogesnelheidslijn (25kV)
Akoestische isolatie : max 65 db in het rijtuig
Gesloten WC-systeem: 1 WC per rijtuig
WC minder-validen in ABD-rijtuig
Air-conditioning
Informatie reizigers met displays (binnen en buiten)

Draaistel : Pneumatische ophanging
3 remschijven per as
1 draaistel met electromagnetische rem (noodrem)
1 draaistel met handrem

Ingangsdeuren: dubbele automatische zwenk-schuifdeuren (vrije doorgang:180 cm)

Binnendeuren : automatische werking met hendel en infrarooddetector in deuropening

Energievoorziening :
Statische omvormer: geschikt voor 2 voedingsspanningen: 3000 V= en 1500 V 50Hz
Er is energie uitwisseling tussen rijtuigen voorzien.

Gegevens per type rijtuig :

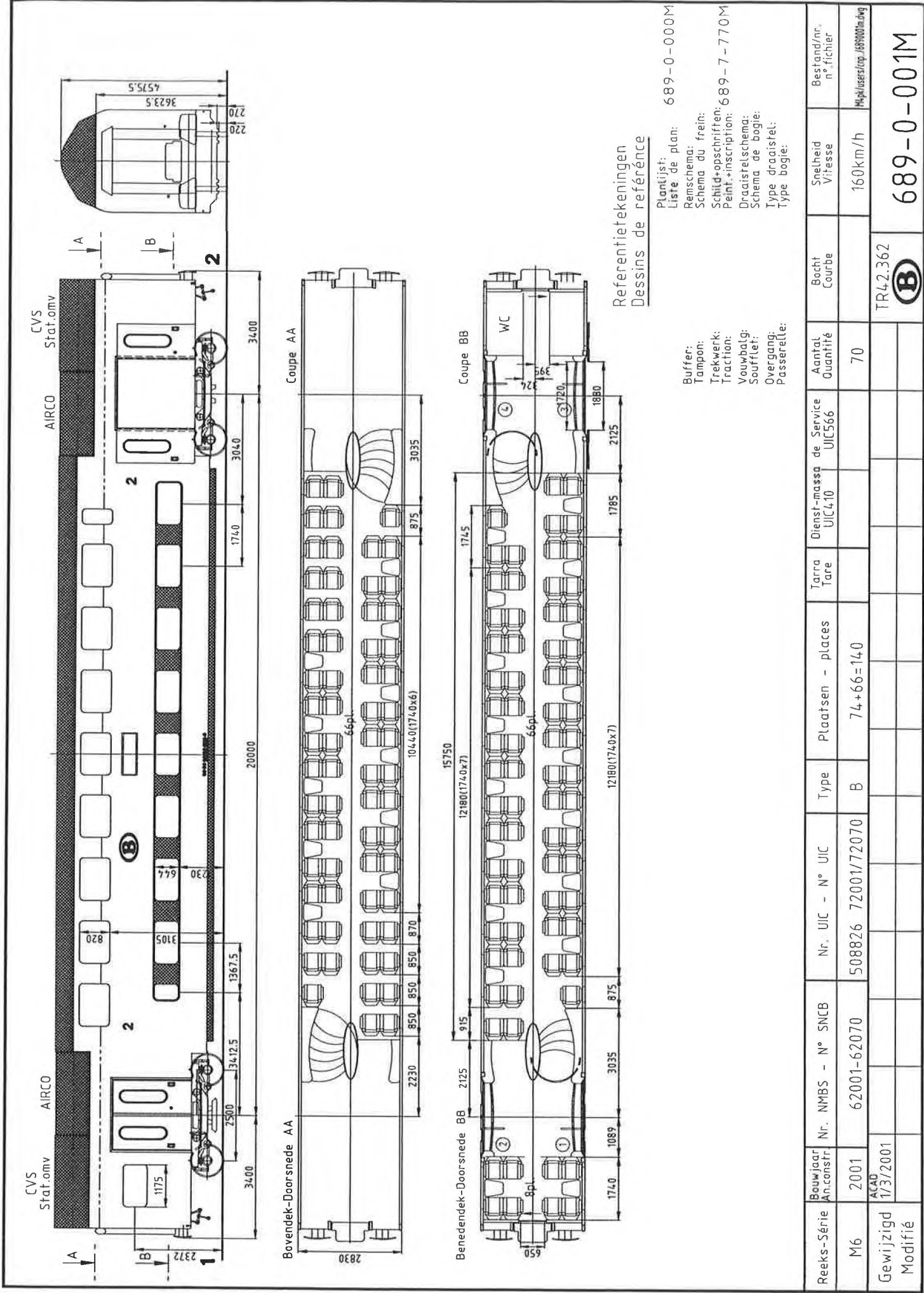
Rijtuig A: schema 688-0-001M
Volledig niet-rokers
Totaal aantal zitplaatsen: 124 (beneden: 66, boven: 58)

Rijtuig B: schema 689-0-001M
Volledig niet-rokers:
Totaal aantal zitplaatsen: 140 (beneden: 74, boven: 66)

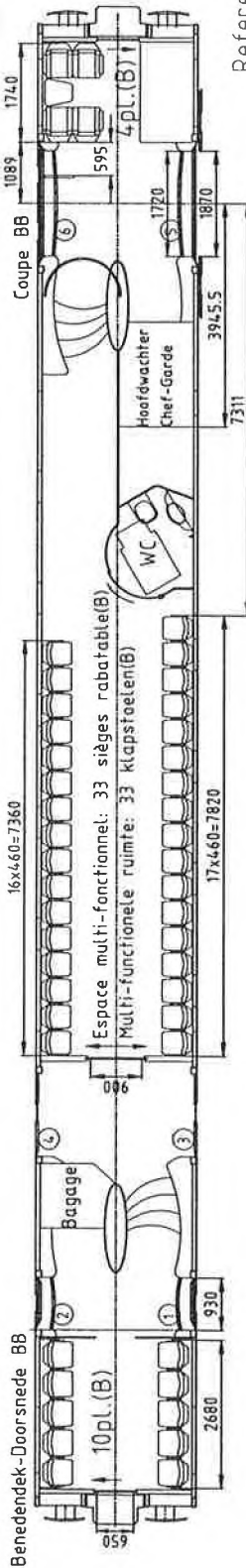
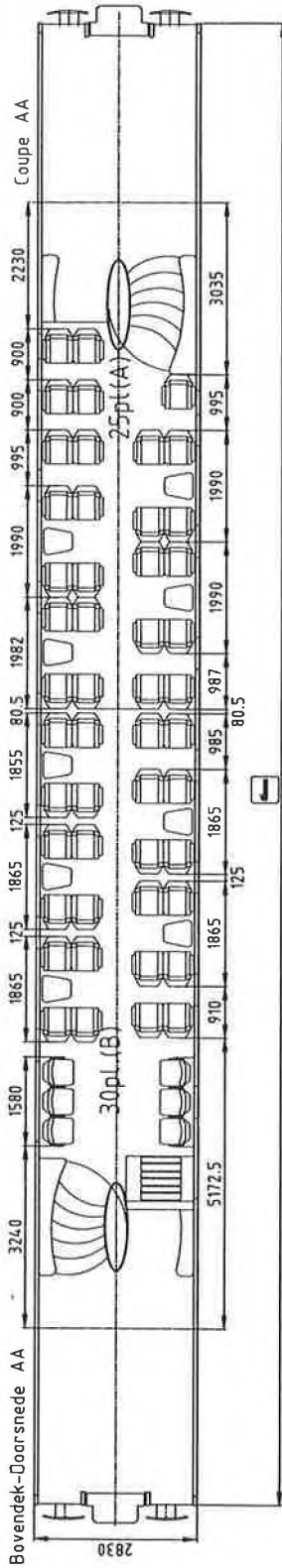
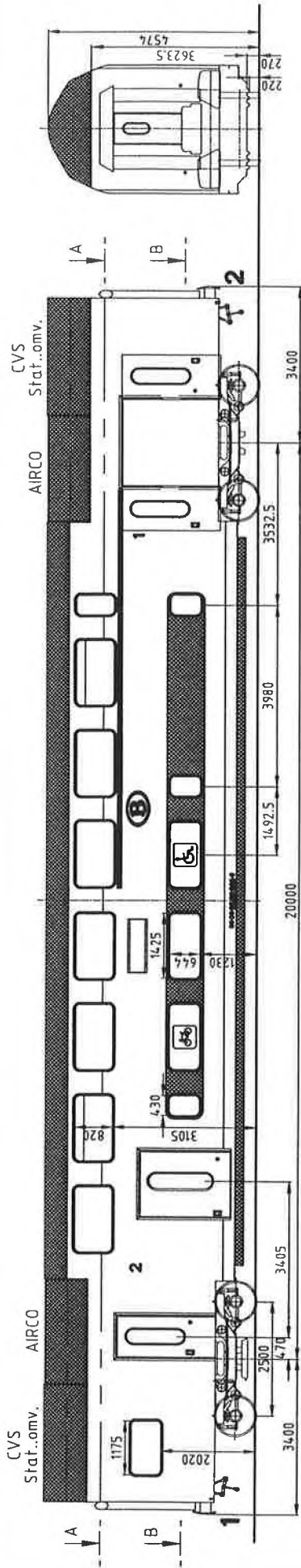
Rijtuig:ABD: schema 690-0-001M
Benedenverdieping 2de klasse: niet-rokers: 47 plaatsen met bagageafdeling en lokaal voor het treinpersoneel. Zetels opklapbaar (33) met mogelijkheid van vervoer van fietsen.
WC aangepast voor rolstoelgebruikers.
Bovenverdieping: 25 plaatsen 1ste klas rokers en 30 plaatsen 2de klas rokers

Gegevens per stel (1A, 4B, ABD)

Totaal aantal zitplaatsen:
786 waarvan: 149 plaatsen 1ste klas (124 niet-rokers en 25 rokers)
637 plaatsen 2de klas (607 niet-rokers en 30 rokers)



Reeks-Série	Bouwjaar An.constr.	Nr. NMBS - N° SNCB	Nr. UIC - N° UIC	Type	Plaatsen - places	Tarra Tare	Dienst-massa UIC410	Service UIC566	Aantal Quantité	Bocht Courbe	Snelheid Vitesse	Bestand/nr. n° fichier
M6	2001	62001-62070	508826	72001/72070	B	74+66=140			70		160km/h	M6pl/users/tp/689000=divg
Gewijzigd Modifié	1/3/2001											
TR42.362										689-0-001M		



Referentietekeningen
Dessins de référence

Planlijst:
Liste de plan:
690-0-000M

Remschema:
Schema du frein:
Schild+opschriften:
Peint+inscription:
690-7-770M

Draaischema:
Schema de bogie:
Type draaistel:
Type bogie:

Buffer:
Tampon:
Trekwerk:
Traction:
Vouwbalg:
Soufflet:
Overgang:
Passerelle:

Reeks-Série	Bouwjaar An.constr.	Nr. NMBS - N° SNCB	Nr. UIC - N° UIC	Type	Plaatsen - places	Tarra Tare	Dienst-massa de Service UIC410	Aantal Quantité	Bachl Courbe	Snelheid Vitesse	Bestand/nr. n° fichier
M6	2001	69001-69035	508881-72001/72035	ABD	25(A)+44(B)+33 klapstoelen		UIC566	35		160km/h	
Gewijzigd Modifié	1/3/2001										
690-0-001M											

TR42.362





M6-dubbeldeksrijtuigen

Persconferentie 14 december 2001

Leo Pardon
Bestuurder-Directeur



Het rollend materieel

❖ Levensduur

De theoretische levensduur hangt af van de gebruikte techniek en/of technologie:

- ◆ 25 jaar voor het dieseltractiematerieel;
- ◆ 30 jaar voor de rijtuigen en de elektrische motorstellen;
- ◆ 35 jaar voor de elektrische locomotieven.

(B)

Elektrische locomotieven

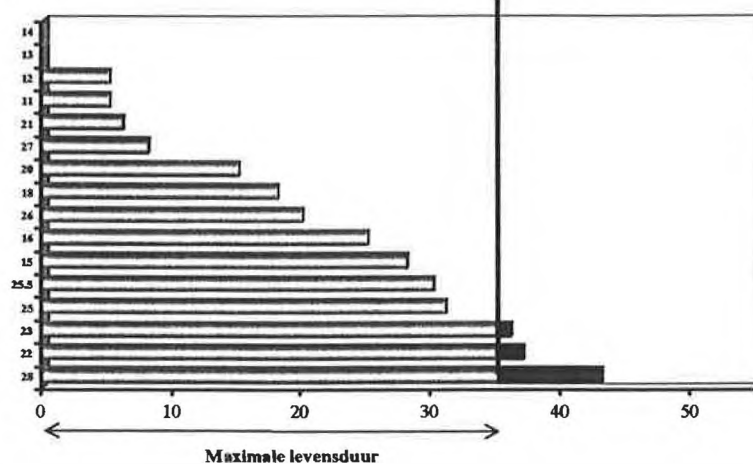
(B)

Elektrische locomotieven resterende levensduur

1991

REEKS

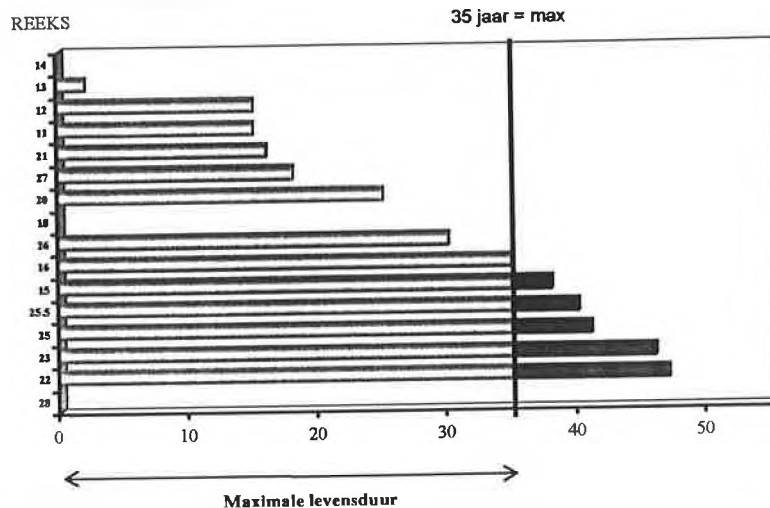
35 jaar = max



(B)

Elektrische locomotieven resterende levensduur

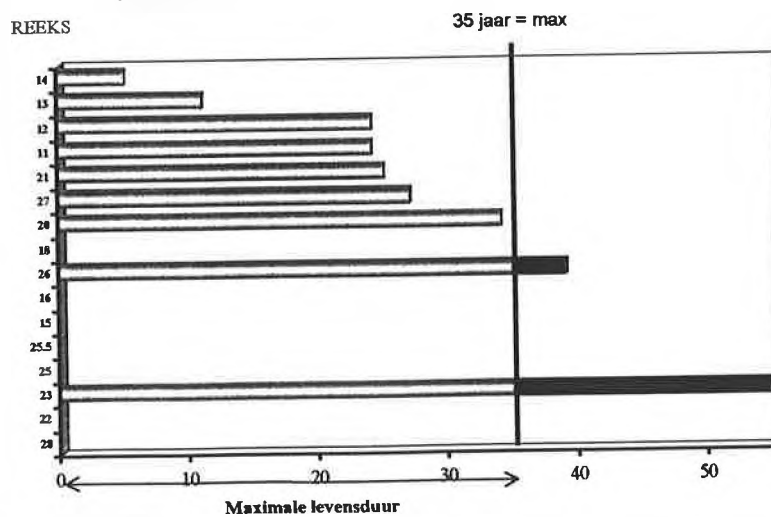
2001



(B)

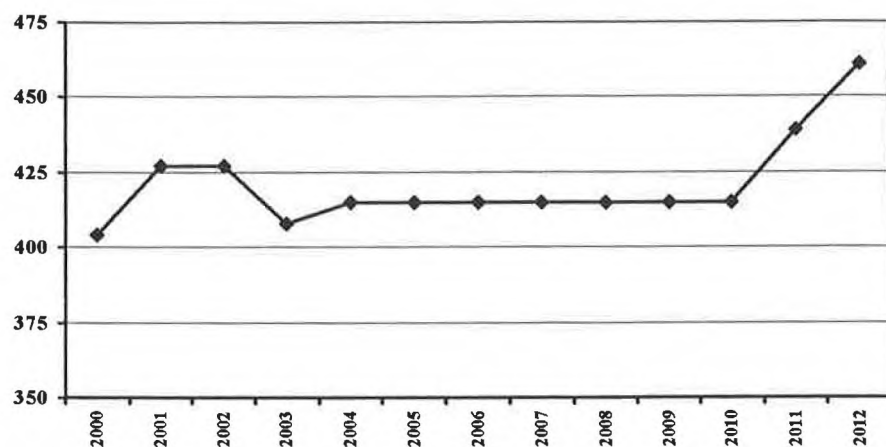
Elektrische locomotieven resterende levensduur

2010



(B)

Elektrische locomotieven aantal



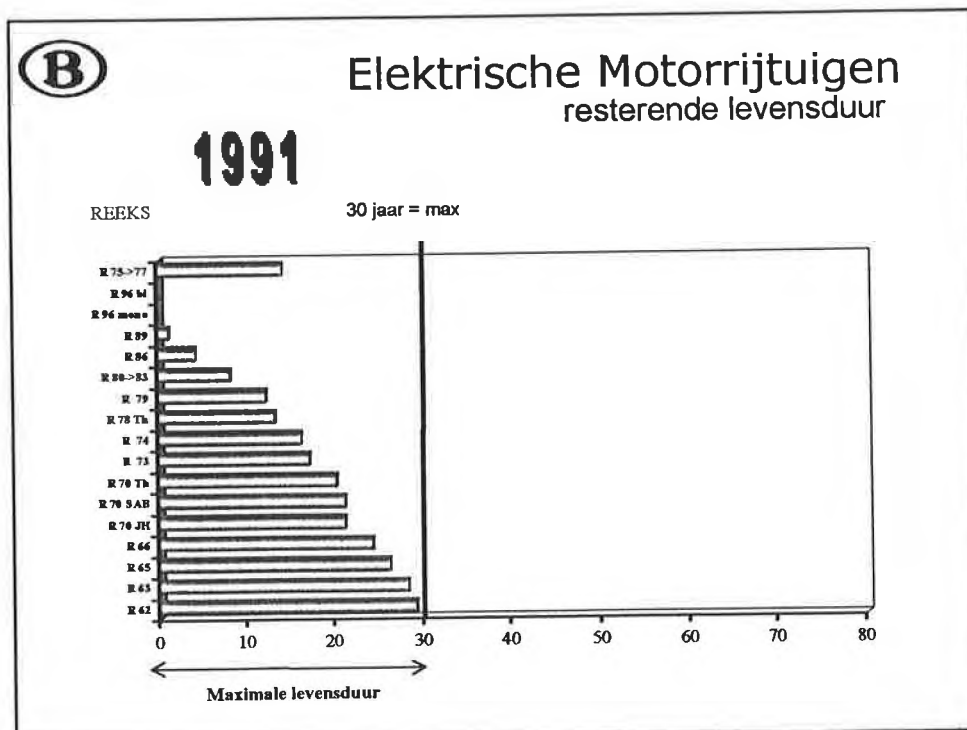
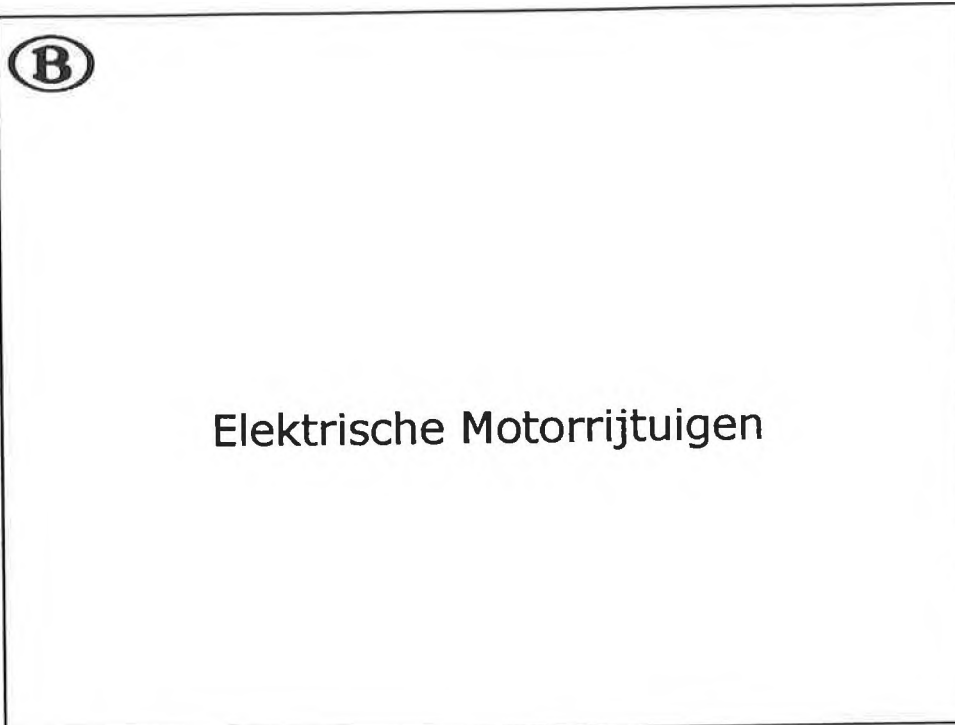
(B)

Elektrische locomotieven planning

Aankoop van:

- 60 elektrische locomotieven - 200 km/u;
- 115 elektrische goederenlocomotieven.

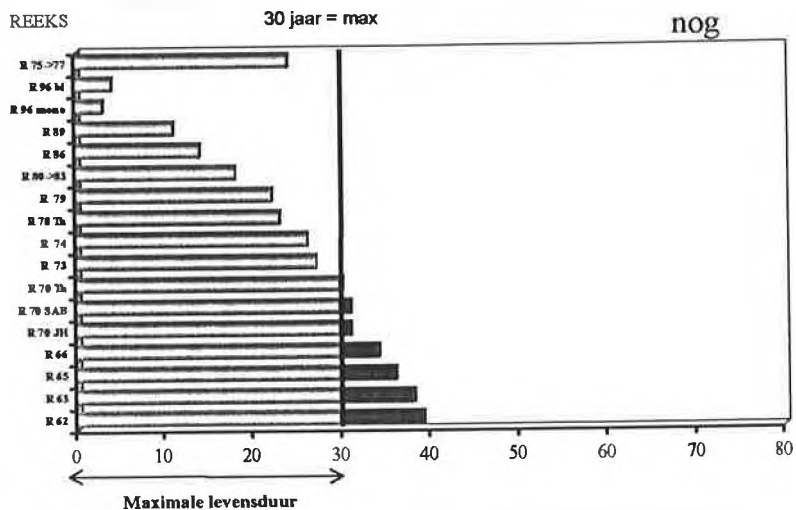
Meerjareninvesteringsprogramma 2001 - 2012





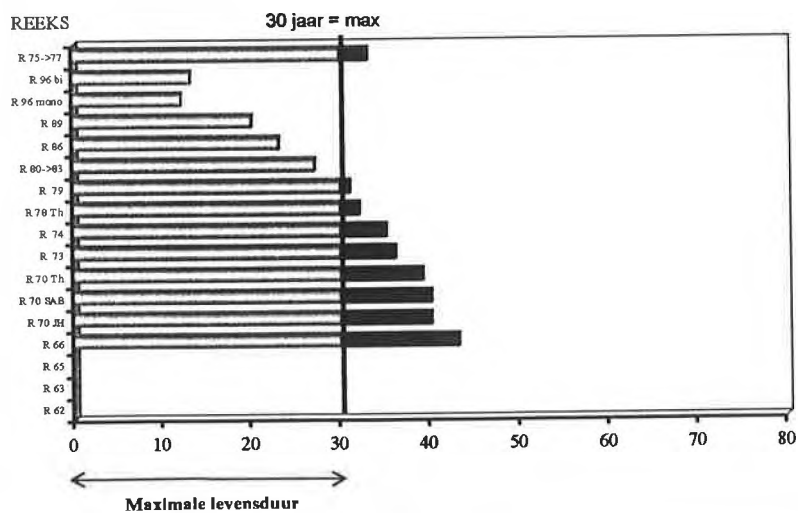
Elektrische Motorrijtuigen resterende levensduur

2001



Elektrische Motorrijtuigen resterende levensduur

2010



(B)

Rijtuigen

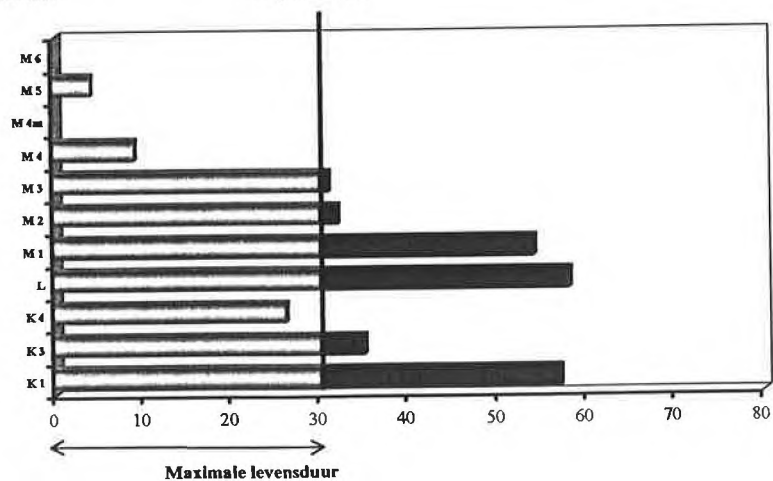
(B)

Rijtuigen resterende levensduur

1991

REEKS

30 jaar = max



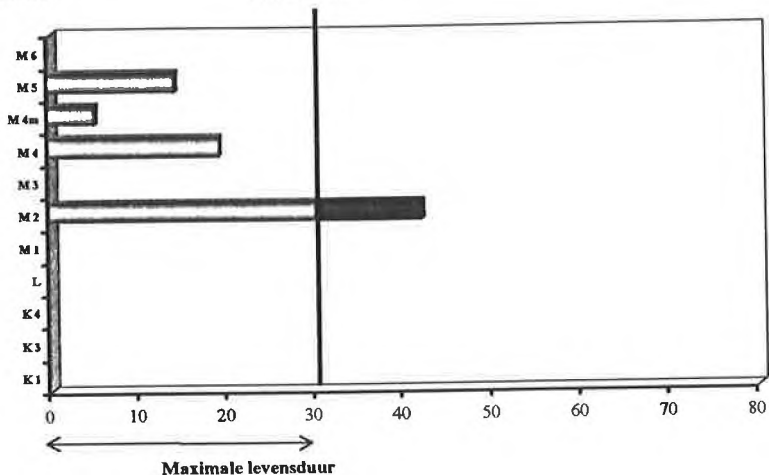
(B)

Rijtuigen resterende levensduur

2001

REEKS

30 jaar = max



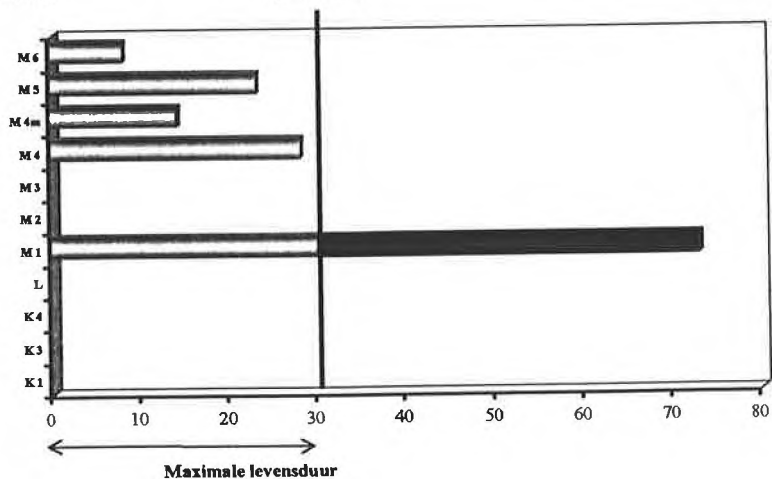
(B)

Rijtuigen resterende levensduur

2010

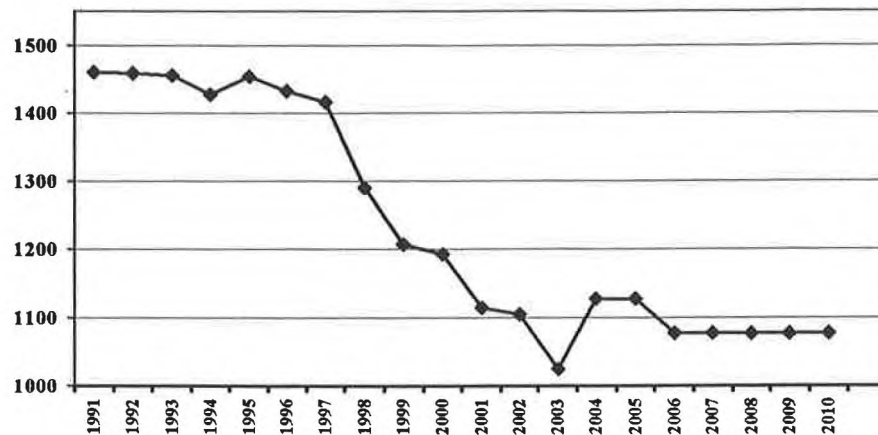
REEKS

30 jaar = max



(B)

Rijtuigen aantal



(B)

Moderniseringsprogramma

- ♦ Einde theoretische levensduur:
 - buitengebruikstelling
 - modernisering
- ♦ Keuzecriteria : - de algemene staat van het materieel
- kostprijs van de aanpassingen
- ♦ Geplande modernisering:
 - 181 elektrische motorstellen 66 -79 : in uitvoering sinds 1999
 - 140 elektrische motorstellen 80 - 83 : ± 2007
 - 578 M4-rijtuigen : in uitvoering sinds 1996
 - 130 M5-dubbeldekrijtuigen : 2003
- ♦ Worden buitengebruikgesteld en vervangen :
 - de tweeledige motorstellen (T62-63-65) met bouwjaar <1966



Moderniseringsprogramma

❖ Elektrische motorrijtuigen reeksen 66 - 79

- ◆ 181 motorrijtuigen
- ◆ renovatie gestart in 1999
- ◆ ritme : 18 motorrijtuigen per jaar
- ◆ 35 motorrijtuigen werden reeds vernieuwd
- ◆ 26 miljoen frank per rijtuig
- ◆ de renovatie verlengt de levensduur van de motorrijtuigen met 15 jaar



Moderniseringsprogramma

❖ Elektrische motorrijtuigen reeksen 66 - 79

- ◆ ergonomische zetels in eerste en tweede klas
- ◆ aangepaste verwarming
- ◆ 23 plaatsen voor rokers
157 plaatsen voor niet-rokersplaatsen
- ◆ nieuwe toiletten
- ◆ nieuwe ramen
- ◆ nieuw design



Moderniseringsprogramma

❖ M4-rijtuigen

- ◆ 578 rijtuigen
- ◆ bouwjaar 1979 - 1985
- ◆ ritme : 50 rijtuigen per jaar
- ◆ 334 rijtuigen werden reeds gemoderniseerd
- ◆ de renovatie wordt uitgevoerd door de Centrale Werkplaats van Mechelen, ter gelegenheid van het groot onderhoud
- ◆ 2 miljoen frank per rijtuig (excl. groot onderhoud)



Moderniseringsprogramma

❖ M5 -dubbeldeksrijtuigen

- ◆ 130 rijtuigen
- ◆ bouwjaar 1986 - 1987
- ◆ ritme : ± 40 rijtuigen per jaar
- ◆ 19 miljoen frank per rijtuig
- ◆ aanpassingen :
 - individuele zetels in eerste en tweede klas
 - bagagerekken
 - klimaatregeling



De M6-dubbeldeksrijtuigen



- ❖ Procedure opgestart het kader van het tienjareninvesteringsprogramma 1996 - 2005.
- ❖ 17 april 1996: publicatie in het JOCE.
- ❖ 22 juli 1996: het Directiecomité weerhoudt 7 (van 10) offertes:
 - ◆ Vereniging Adtranz - DWA;
 - ◆ Bombardier Eurorail - Divisie BN;
 - ◆ Vereniging Breda - Firema;
 - ◆ De Dietrich;
 - ◆ GEC Alsthom Transport;
 - ◆ Schindler;
 - ◆ Siemens.

(B)

Het Directiecomité beslist een tussenfase in de mededingingsprocedure in te lassen, om zo een short list van kandidaten op te stellen.

Eerste fase van de procedure:

Wedstrijd Comfort - Design

(B)

Eerste fase van de procedure: **Wedstrijd Comfort - Design**

- ❖ De kandidaten stellen hun "oplossing" voor een dubbeldekrijtuig voor.
- ❖ Nadruk op het comfort en design van de rijtuigen.
- ❖ Een multidisciplinaire commissie beoordeelt.



Wedstrijd Comfort - Design

- ❖ De zeven bidders dienden in totaal zestien voorstellen in.
- ❖ De commissie selecteerde uiteindelijk vier voorstellen:
 - BN - Eurorail - type I Design,
 - Breda-Firema - type I,
 - Gec Alsthom - type I,
 - Siemens - type I.



Twee fase van de procedure

Becijferde offerte.

Evaluatie:

- de totale kostprijs;
- de "Life cycle cost";
- het "Comfort - Design";
- de technologieën;
- het kwaliteitsverzekeringssysteem;
- de voorgestelde opleiding in België;
- de dienst na-verkoop;
- wisselstukken en verbruiksartikelen.

Na de evaluatie werd beslist verder te onderhandelen met BN-Alstom.



De M6-dubbeldeksrijtuigen

- ♦ besteld op 16 juli 1999
- ♦ leverancier : tijdelijke groep
Bombardier Transportation en Alstom Transport
- ♦ levering : begin 2002 tot begin 2004
1 stel (6 rijtuigen) per 3 weken
- ♦ kostprijs : 8,82 miljard BEF



De M6-dubbeldeksrijtuigen

35 rijtuigstellen bestaande uit :

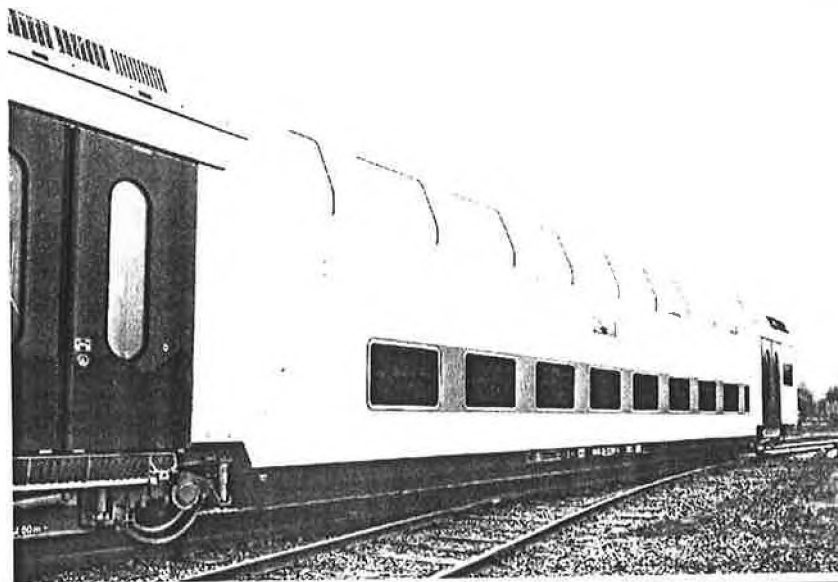
- ♦ 1 rijtuig eerste klas,
- ♦ 4 rijtuigen tweede klas,
- ♦ 1 multifunctioneel rijtuig
 - gemengd eerste en tweede klas
 - klapzetels om eventueel plaats te maken voor het vervoer van fietsen of rolstoelen
 - bagageafdeling

in totaal 210 rijtuigen



(B)

De M6-dubbeldeksrijtuigen



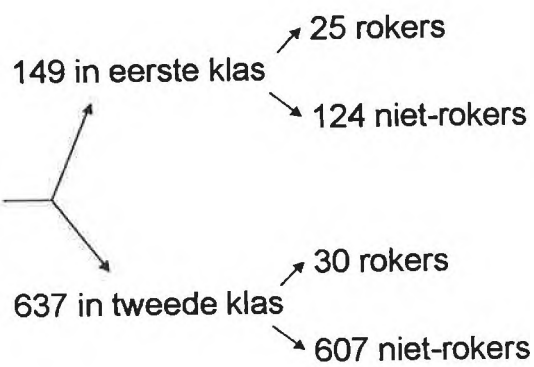
(B)

De M6-dubbeldeksrijtuigen

Capaciteit per rijtuigstel



786 zitplaatsen



(B)

De M6-dubbeldeksrijtuigen



(B)

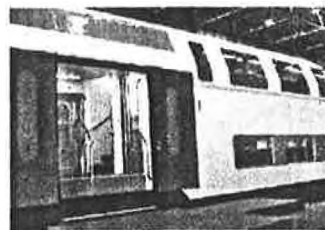
De M6-dubbeldeksrijtuigen kenmerken

- ◆ 160 km/uur
- ◆ akoestische isolatie : max 65 db in het rijtuig
- ◆ airconditioning
- ◆ automatische binnendeuren met hendel en infrarood detector in de deuropening
- ◆ dubbele automatische zwenk-schuifdeuren aan de ingang



De M6-dubbeldeksrijtuigen kenmerken

- ♦ elektronische displays voor informatie aan de binnen- en buitenkant
- ♦ gesloten WC-systeem, 1 WC per rijtuig waarvan 1 voor mindervaliden



De M6-dubbeldeksrijtuigen planning

*Aankoop van extra-dubbeldekstreinen
ingeschreven in het investeringsprogramma.*



M6-dubbeldeksrijtuigen
Persconferentie 14 december 2001

Leo Pardon
Bestuurder-Directeur