

De Belgische trein: tijd om de jaren 1970 vaarwel te zeggen

Medio augustus hadden we samen met de collega's van Navetteurs.be een overleg bij B-Technics, de afdeling van de NMBS die verantwoordelijk is voor de aanschaf en het onderhoud van het rollend materieel. Een goed moment om eens stil te staan bij wat we als reizigers van modern reizigersmaterieel verwachten.

De juiste trein voor elke verbinding

Het type materieel dat de NMBS op een bepaalde verbinding inzet, heeft te maken met een groot aantal factoren. Uiteraard speelt de infrastructuur een rol (diesel vs. elektrisch, lijnsnelheid, veiligheidsuitrusting, perronlengte), maar ook de eigenschappen van het materieel zelf (capaciteit, enkel- of meerspansing, acceleratievermogen, homologatie). Last but not least bepaalt op de achtergrond ook de organisatie van het onderhoud sommige keuzes voor de inzet van een bepaald type.

In de praktijk is er een soort cascadesysteem: het nieuwste materieel wordt eerst op de belangrijkste IC's ingezet, schuift dan door naar minder belangrijke diensten en eindigt tientallen jaren later in P-treinen of op secundaire lijnen. Door dit cascadesysteem wordt niet altijd het optimale materieel ingezet.

De Desiro's worden zeker gewaardeerd op de korte afstand, maar op geen enkele verbinding heeft de inzet van deze treinen met een hogere topsnelheid en een groter acceleratievermogen tot kortere reistijden geleid. Ook de inzet van deze voorstadstreinen op IC-

Stopcontacten en usb-aansluitingen zouden standaard moeten zijn.
Foto Stefan Stynen



verbindingen als Antwerpen – Oostende en Antwerpen – Charleroi blijft een bron van ergernis. Op een laptop werken op een Desiro is erg lastig en wie een 1ste-klasticket gekocht heeft, voelt zich helemaal bekocht.

Comfort van de jaren 1970

De recente dubbeldekkers en de 'Deense neuzen' (driedelige stellen MS96) worden doorgaans gewaardeerd als aangenaam en comfortabel materieel. Dat zal ongetwijfeld ook het geval zijn voor de nieuwe M7-dubbeldekkers, een verdere ontwikkeling van de M6.

Toch rijden er in ons land nog heel wat treinen die recht uit de jaren 1970 lijken te komen. Een deel van het materieel beschikt nog over een indeling met banken voor 2,5 resp. 1,5 personen. De gedwongen intimiteit van deze zogenaamde 2+3 opstelling in de spits is echt niet meer van deze tijd. Op papier bieden die treinen veel zitplaatsen; in de praktijk zien we vooral staande en dus ontevreden reizigers. Terwijl onze zomers steeds warmer worden, heeft de helft van de NMBS-treinen nog steeds geen airco, waardoor de binnentemperatuur op een hete zomerdag vlotjes over de 40° gaat. Bij de renovatie van de Breaks en varkensneuzen kregen alleen de machinisten airco en was het comfort van de reizigers duidelijk geen prioriteit.

De Deense neuzen zijn inmiddels 20 jaar oud en ondergaan een bescheiden midlife-revisie. Het is onbegrijpelijk dat men daarbij niet heeft gedacht aan een aanpassing van de scheve verhouding tussen het aantal zitplaatsen 1ste en 2e klas (21% zitplaat-



Allesbehalve comfortabele zetelverdeling 3+2 in een break
Foto Stefan Stynen

sen in eerste klas t.o.v. bv. 12% in een break). Ook extra stopcontacten, usb-aansluitingen en wifi behoren in grote delen van Europa inmiddels tot de standaarduitrusting van een moderne trein, maar nog niet bij de NMBS.

De oude tweetjes, de oudste locomotieven en de oudste stuurstandrijtuigen worden niet meer met het treinbeveiligingssysteem ETCS uitgerust en dus uiterlijk in 2025 afgevoerd. Al dit materieel wordt vervangen door de nieuwe M7-dubbeldekkers, waarvan de eerste stammen – met één jaar vertraging – vanaf 2020 in dienst komen, onder meer tussen Oostende en Eupen.

Toegankelijkheid

Door de combinatie van lage perrons en hoge instap zijn onze treinen door de bank genomen minder toegankelijk dan in het buitenland. Zowel aan de perrons als aan de treinen wordt gewerkt, maar het duurt allemaal zo lang. Nadat jarenlang nieuwe perrons van zowel 55 als 76 cm werden aangelegd, maakte men pas enkele jaren geleden een duidelijke keuze voor één standaardperronhoogte: 76 cm, een norm die ook in Nederland en Duitsland wordt gehanteerd. Met een vloerhoogte van 80 cm zijn de Desiro's goed op die perrons afgestemd. Dat geldt helaas niet voor de nieuwe M7, waarvan de "toegankelijke deur" op 62 hoogte wordt geplaatst, netjes tussen een perronhoogte van 55 en 76 cm maar voor geen van beide optimaal. Dubbeldekkers en hoge perrons blijven een lastige combinatie. De Duitsers en Fransen lossen dat tegenwoordig op met treinstellen waarbij enkel- en dubbeldeksrijtuigen worden gecombineerd, zodat ook bij perrons van 76 cm een gelijkgrondse instap mogelijk is.

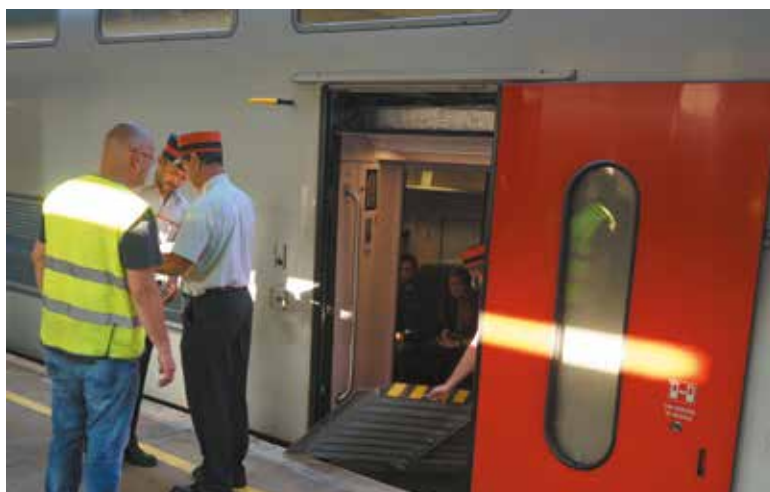
De M6-dubbeldekkers hebben een lager geplaatste deur die toegang verleent tot het multifunctionele compartiment. Helaas kan die deur enkel door een treinbegeleider met een sleutel worden geopend, terwijl zowel de treinbegeleiders als reizigers daar een eenvoudige drukknop willen. Gelukkig is er bij de volgende generatie dubbeldekkers wel zo'n drukknop voorzien. We pleiten er dan ook voor om de M6 op dit punt aan te passen zodat de reizigers die deur voortaan zelf kunnen bedienen.

Dat zou de stiptheid alvast ten goede komen en voorkomen dat reizigers die met een fiets of kinderwagen willen uitstappen zich een weg naar buiten moeten wurmen via de trappen en de volgende smalle deur omdat de treinbegeleider vergeten is dat ze er in een bepaald station uit moeten.



Instappen of bestijgen?

Foto Stefan Styren



De deur en inrijplaat van dit M6-rijtuig moeten nog steeds door NMBS-personeel bediend worden.

Foto Rudy De Ceunynck



Smalle deuren betekent langer wachten.

Foto Rudy De Ceunynck

Euregionaal verkeer

De NMBS rijdt momenteel met reeks 800 (alias varkensneuzen) naar Roosendaal, met Breaks naar Maastricht en met klassieke treinstellen naar Aken. In alle drie gevallen wordt zo een mooi Belgisch visitekaartje afgegeven. De treinen tussen Luik en Maastricht worden binnenkort misschien vervangen door de 3-landen-trein van Arriva, met moderne en vlot toegankelijke Flirts van Stadler. Wat er in de plaats komt als de klassieke tweetjes naar Aken moeten worden vervangen, blijft een groot vraagteken. De IC die in Welkenraedt eindigt verlengd naar Aken zou logisch zijn, maar bij de bestelling van de M7 is niet voorzien dat deze geschikt moeten zijn voor het Duitse net.

Op de lijn Luik – Luxemburg rijden nu nog comfortabele getrokken treinen, maar die worden in de eerste maanden van 2020 vervangen door Desiro's. Die zijn goedkoper en flexibeler in de exploitatie maar veel minder geschikt voor langere afstanden. De Luxemburgers zijn naar verluidt zo enthousiast over dit nieuwe materieel dat ze ermee dreigen de verbinding door te knippen in Gouvy.

Nieuwe Benelux

Voor de verbinding Brussel – Amsterdam hebben de Nederlandse spoorwegen onlangs bij Alstom 20 nieuwe ICNG-treinstellen besteld. Deze 8-ledige stellen zijn



Het allernieuwste grensoverschrijdende treintje van de NMBS te Aachen Foto Rudy De Ceunynck

geschikt voor 200 km/u en verwant aan de Alstom Régiolis die sinds enkele jaren bij onze zuiderburen rondrijdt. Ze zullen beter toegankelijk zijn dan de huidige rytuigen en krijgen stopcontacten, usb-aansluitingen en wifi.

Nieuwe ontwikkelingen

In de regio tussen Bremen en Hamburg rijdt inmiddels een eerste waterstoffrein van Alstom. In Oostenrijk rijdt een eerste treinstel op batterijen rond. Twee Duitse deelstaten hebben al bestellingen voor vergelijkbare treinen geplaatst. Zulke treinen zijn handig op trajecten die deels wel en deels niet geëlektrificeerd zijn, zoals enkele regionale lijnen rond Gent. De NMBS wacht de ontwikkelingen af en is niet gehaast om initiatieven in de richting

van milieuvriendelijke vervanging van de huidige dieseltreinen te nemen. Ze zijn boekhoudkundig nog niet afgeschreven... Het draagvlak voor dieselmotoren wordt echter steeds kleiner.

Beschikbaarheid stijgt

In het verleden klaagden we al eens aan dat er zoveel NMBS-materieel buiten dienst staat. Dat was toen 18% terwijl het in andere landen vaak maar 10% is. Inmiddels is de situatie verbeterd naar 13%. Dat is onder meer te danken aan de zogenaamde timetable integrated maintenance (TIM), korte onderhoudsbeurten van 4 uur tussen de spitsen om kleine storingen op te lossen. Zonder de treinstellen die gemoderniseerd worden of waarin ETCS wordt ingebouwd mee te tellen is het zelfs maar 10%. Gezien de aanhoudende reizigersgroei, +4,1% in de eerste helft van 2019, en de vertraging bij de levering van de nieuwe M7 is de capaciteit dankzij die betere beschikbaarheid meer dan welkom.

Conclusie

Er zijn enkele hoopgevende elementen, maar een deel van het huidige materieel van de NMBS is niet geschikt om in 2023 een concessie te winnen. De verwachtingen van de reiziger anno 2020 zijn niet meer dezelfde als die in 1975.

Kees Smilde en Stefan Stynen



Even stil als een elektrische trein: de iLint van Alstom

Foto Marco van Uden