

Interview met Gerd De Vos (B-Technics)

Van tweetjes tot M7: materiaal bij de NMBS

Sinds 2018 is Gerd De Vos directeur van B-Technics. Die NMBS-dienst met 5.500 man personeel staat in voor de aankoop, de modernisering en het onderhoud van de treinen. Na een deugddoende vakantie had De Vos medio augustus tijd voor een enthousiaste babbel met Mondig Mobiel.

Hoe bent u bij de spoorwegen terecht gekomen?

Ik heb vijftien jaar in de telecomsector gewerkt, voordat ik aan de slag ging bij het voormalige Bombardier. Tien jaar geleden heb ik dan gesolliciteerd voor een job als verantwoordelijke voor Continuous Improvement en Industrialisatie bij B-Technics. Met de toenmalige directeur, Richard Gayetot, was er meteen een klik. En vijf jaar geleden heb ik hem opgevolgd. Ik kom elke dag opnieuw met heel veel goesting naar het werk. NMBS is dan ook een prachtig bedrijf met een groot maatschappelijk nut.

Pendelt u iedere dag met de trein?

Jazeker, vanuit Merelbeke. De weinige keren dat ik met de wagen kom, beklag ik het me steeds.

B-Technics zit momenteel in een vernieuwingsfase, er stroomt veel nieuw materieel (M7) binnen, terwijl ouder materieel (klassieke tweetjes, M4 rijtuigen) stilaan terzijde wordt gesteld. Kunt u dat proces toelichten?

Een paar jaren terug hebben wij een groot strategisch plan voor de komende jaren uitgewerkt. We zijn vertrokken vanuit de behoeften: hoeveel reizigers en waar, wat willen we onze reizigers aanbieden, welke trein voor welke verbinding, welk materieel komt op einde leeftijd, ... We proberen het juiste materieel in te zetten op de relaties waarvoor ze geschikt zijn en te voorkomen zoals momenteel dat Desiro's op lange afstanden worden ingezet. Globaal willen we minder verschillende types

en maximaal twee per verbinding.

Dat laatste horen we al sinds het vervoersplan 2014 ...

De uitvoering van deze intentie duurt tot 2030-2032, want we hebben daarvoor nieuwe treinstellen nodig. Bij de planning – die we overigens ieder jaar herzien – kijken we zowel naar capaciteit als naar kwaliteit. De tweetjes en de locomotieven van serie 21 en 27 gaan er de komende jaren uit: het is economisch niet meer verantwoord daar ETCS in te bouwen. De dieseltreinstellen verdwijnen in 2032. Momenteel kunnen we nog niet zonder: we zitten met 140 kilometer niet-geëlektrificeerd spoor. De nieuwe dubbeldekkers (M7) komen binnen, maar trager dan verwacht. De eerste levering van 445 rijtuigen had eind 2021 afgesloten moeten zijn, maar door covid en toeleveringsproblemen is er bij de leverancier bijna twee jaar vertraging. De rijtuigen zijn betrouwbaar, maar er zijn nog wel wat kinderziekten. Iedere invoering van nieuw materieel brengt problemen met zich mee. Dat is niet aanvaardbaar voor de klant en ik wens me daarvoor te verontschuldigen. Al kan ik u garanderen dat we er bij de leverancier op aandringen die problemen zo snel mogelijk aan te pakken.

Dan hebben we vorig jaar nog internationale locomotieven besteld, eigenlijk is het een productplatform gebaseerd op het Alstom Traxx-platform. We moeten daar nog wat wijzigingen aan doen om ze geschikt te maken voor de reizigersdienst. De eerste exemplaren zouden eind 2025 geleverd moeten worden.



Gerd De Vos

Foto NMBS

Waarom zien we momenteel zo'n vreemde mengeling van enkeldekkers en dubbeldekkers op de verbinding Eupen – Oostende?

De nieuwe M7-rijtuigen komen maar mondjesmaat binnen. We zitten nu in een transitieperiode: wat we nu bieden is inderdaad niet zo netjes en homogeen, maar binnen afzienbare tijd zullen deze treinen volledig worden samengesteld met M7-rijtuigen.

In heel Europa zien we dat het materieel steeds toegankelijker wordt en dat het meenemen van een fiets steeds gemakkelijker wordt. Wordt dat ook een tendens bij NMBS?

Vier jaar geleden hebben we beslist om te kiezen voor autonome toegankelijkheid. Het advies van het Raadgevend Comité hierover was volledig terecht. Vanaf de tweede helft van 2024 zullen de eerste autonoom toegankelijke M7-rijtuigen in dienst komen. Tegelijkertijd krijgen meer perrons de standaardhoogte van 76 centimeter.

We werken hard aan de verbetering van de fietscapaciteit. De combinatie van trein en fiets past goed in de duurzaamheidstrend. We hebben een aantal I10-rijtuigen aangepast en de stuurposten van de M7-dubbeldekkers krijgen een multifunctionele ruimte, waar plaats is voor 20 tot 24 fietsen.

De fietsplaatsen zijn tegenwoordig meestal aangeduid met grote pictogrammen, maar de reiziger kan niet op voorhand zien waar die stoppen.

We zijn ons daarvan bewust en we werken eraan. De info uit de webapp voor fietsers, die aangeeft welke treinen fietsvriendelijk zijn, wordt geïntegreerd in onze gewone app. Een volgende stap is om de samenstelling ook te tonen op de perrons.

Bij de M6-dubbeldekkers moet de deur naar de fietsenafdeling door de treinbegeleider geopend en gesloten worden, niet altijd even praktisch. Zou een drukknop niet eenvoudiger zijn?

Op dit moment zijn daar geen wijzigingen voorzien, we zien daar een veiligheidsrisico.

Wat zijn de ervaringen met de proef met stiltecoupés?

Het is nog wat vroeg voor een conclusie – de analyse is nog bezig – maar we horen vooral positieve geluiden.

In andere landen rijden inmiddels heel wat treinen met gratis wifi. Wordt er nog aan dat project gewerkt?

Wel, de prijs van 4G is geen argument meer, de kwaliteit nauwelijks, 4G is inmiddels even goed als wifi. Vijf jaar geleden hebben we het serieus overwogen, maar andere investeringen leken ons dringender.

De stiptheid bij de NMBS is dit jaar nog niet zoals het zou moeten zijn. Regelmatig worden materieelgerelateerde problemen (kapotte deuren, ontbrekende treinstellen) als belangrijkste oorzaak genoemd. Uw reactie?

“Wij doen een stevige inspanning om ons materieel zoveel mogelijk te laten rondrijden”

Stiptheid staat bovenaan ons lijstje van de aandachtspunten. Het is een dagelijkse strijd, maar er zitten veel aspecten aan. Voornaamste oorzaak voor vertragingen is verstoringen op het net door derden (spoorlopers, kabeldiefstallen, impact van goederenvervoer). Dan zijn

er nog allerlei operationele problemen – zowel bij NMBS als bij de infrastructuurbeheerder – en er zijn de problemen met rollend materieel. Dat laatste gebeurt te vaak, punt. Wat doen we eraan? We moeten vooral kijken naar de oorzaken voor de onbetrouwbaarheid van het materieel: we zitten met veel ouder materieel, zoals loc 27. Die locomotieven gaan er de komende jaren uit. Onze klassieke tweetjes waren altijd robuust, maar het aantal problemen neemt snel toe. We zitten met de tragere instroom van M7 en dus de tragere uitstroom van ouder materieel. Ten tweede zitten we met het ETCS-gebeuren: wij lopen in Europa voorop, dus komen wij de kinderziekten tegen. Bij de inbouw in ouder materieel stellen we interferentie met oudere installaties vast, maar dat probleem krijgen we stilaan onder controle. Dan hebben we nog een aantal andere problemen, bijvoorbeeld met de deuren van sommige treintypes. Een deur die niet goed sluit of opent mag geen impact hebben op de stiptheid, omdat we deze isoleren. Maar soms kan het enkele dagen duren voordat we deze kunnen repareren. Dan geven we de voorkeur om te blijven rijden, in plaats van de trein uit dienst te nemen. En net zoals bij heel wat andere bedrijven kampen ook wij met een tekort aan gekwalificeerd personeel.

Veel klachten die wij lezen komen van reizigers op lijn 25 Brussel – Antwerpen. Die mensen vragen bijvoorbeeld “Waarom krijgen wij geen M7?”

(Lacht) Dat vraagt iedereen die nu in een varkensneus of een sprintertje rijdt . . . Even serieus, ik zal niet ontkennen dat er veel proble-



De M7-rijtuigen (hier in Oostende) zorgen voor veel capaciteit.

Foto Rudy De Ceunynck

men zijn op die as, bijvoorbeeld dat we niet snel genoeg in de werkplaats van Châtelet (bij Charleroi) geraken. Intussen hebben we op die verbinding oude locomotieven vervangen door nieuwe en gaan we onze activiteiten in Schijnpoort versterken.

Hoe zit het momenteel met de beschikbaarheid van het materieel?

Daar boeken we zeer goede resultaten. De immobilisatie is de laatste jaren gedaald van 18 tot 14%. Dat betekent dat er ongeveer 160 “kasten” (rijtuigen) meer beschikbaar zijn. Wij doen dus een stevige inspanning om ons materieel zoveel mogelijk te laten rondrijden. Daaraan helpt ook mee dat we nu aan timetable integrated maintenance doen, waarbij het onderhoud is ingepland in de dienstregeling. Het onderhoud gebeurt ook meer in gehelen, iets waarvoor we dan weer nieuwe en langere hallen hebben, zoals in Melle en Hasselt. Een activiteit die veel minder bekend is, is dat wij ook onderhoud voor derden doen, zo onderhouden wij in Vorst hogesnelheidstreinen. Ook voor het onderhoud van nachttreinen kunnen spoorwegondernemingen bij ons terecht.

Infrabel heeft onlangs de lijn Hasselt – Mol geëlektrificeerd, maar er rijden nog steeds dieseltreinen. Planningsprobleem?

De reizigers zullen nog een tijdje naast de elektrische treinen ook dieseltreinen zien. Ze zijn nog maar 20 jaar oud en we moeten economisch duurzaam met ons materieel omgaan. Als we ze buiten dienst nemen, moeten we een alternatief hebben en dat hebben we vandaag niet voldoende. Met de instroom van M7 zal er wel een doorschuifactie op gang komen en dan kunnen we het dieselmaterieel eventueel eerder als reservematerieel gebruiken. Op termijn gaan we ons dieselmaterieel vervangen door batterijtreinen.

Het aantal reizigers in woon-werkverkeer is nog niet op het niveau van 2019, terwijl het aantal reizigers voor vrijetijdsdoeleinden vooral in het weekend toeneemt. Juist in het weekend merken we regelmatig dat er te korte of oudere treinen worden ingezet. Kunnen uw diensten dat niet beter organiseren?

Voorspelbaarheid van de behoeften is een belangrijke factor. Dat wijzigt nogal eens. Neem nu bijv. het kustverkeer, waarbij de vraag zeer sterk afhankelijk is van het weer. Echter, als het gaat om overbezetting door een verminderde samenstelling, betekent dit dat er bij ons iets fout is gegaan. Dat moet beter. Wat betreft oude versus nieuwe treinstellen kunnen we moeilijk op vrijdagavond grote hoeveelheden materieel van de ene kant van het land naar de andere sturen om daar dan in het weekend andere diensten te doen. Dat zouden nutteloze verplaatsingen zijn.

Zoals in voorgaande jaren reed er deze zomer een KustExpress Aarlen – Oostende. Dit jaar reden op die verbinding Desiro's, uitermate ongeschikt voor die afstand en zonder meerwaarde voor reizigers in eerste klas. Zelfde probleem tussen Oostende en Antwerpen.

Desiro's zijn treinstellen die zeer flexibel inzetbaar en betrouwbaar zijn. Ze hebben een goede capaciteit, maar zijn minder geschikt voor

lange afstanden. Volgens ons strategisch plan gaan we ze geleidelijk steeds meer inzetten voor het S-aanbod rond de grote steden.

Zou het niet reizigersgericht zijn om een deel van de Desiro's aan te passen voor de langere afstand, zoals Luik – Luxemburg? We kunnen ons moeilijk voorstellen dat de Luxemburgse collega's van de CFL tevreden zijn met het geboden comfort.

De CFL hebben bevestigd dat zij tevreden zijn met dit materieel. Het gemakkelijk in- en uitstappen met de fiets wordt gewaardeerd. Ik weet dat ze eigenlijk niet geschikt zijn voor een lange afstand, maar aanpassingen aan de inrichting van die treinen passen niet in ons plan.

In een eerder overleg vermeldde u de komst van nieuwe treinstellen omstreeks 2030. Volgens eerste berichten zouden dat “anderhalfdekkers” zijn, dus treinstellen met een deel enkeldek en een deel dubbeldek, en geschikt voor meerdere doeleinden. Kunt u voor onze lezers alvast een tipje van de sluier lichten?

Het lastenboek is inderdaad zo opgesteld. We willen het hele spectrum van S-, L- en IC-treinen dekken, voor lage en hogere capaciteitsbehoeften. Verder willen we batterijtreinen, om onze dieseltreinen te kunnen vervangen. Waterstofftreinen zijn nu even een hype, maar op een net dat voor 96% geëlektrificeerd is hebben ze geen zin. De nieuwe MR30 bestellen we in twee vormen, geheel enkeldeks of deels dubbeldeks. Een deel gaan we uitrusten met batterijen, die gaan we ook gebruiken voor het kort grensverkeer. Eigenlijk bestellen we een platform en daarbinnen kunnen we variëren. De IC-versie zal betere stoelen krijgen dan de S-versie.

Zullen we die nieuwe treinen in heel het land zien?

In principe wel, maar ze krijgen geen 25 kV-module, om het simpel en goedkoop te houden, dus naar Noorderkempen of op de Luxemburglijn zullen ze niet kunnen rijden. Voor die verbindingen hebben we ander materieel.

Tot slot: hebt u een suggestie of een goede raad voor ons?

Blijf vooral doen wat jullie doen en houd ons scherp!

Kees Smilde



Een anderhalfdekker, net over de grens heel gewoon Foto Rudy De Ceunynck