

Thema 10 – Materieel

De treinen van NS Reizigers

Rollend materieel

Bij het spoor wordt alles wat op rails kan rijden het rollend materieel genoemd

- zelfstandig rijdende voertuigen die personenrijtuigen en goederenwagens voorttrekken;



Locomotieven

- zelfstandig rijdende voertuigen voor personenvervoer, bestaande uit twee of meer delen, deze worden ook wel bakken genoemd. Een treinstel met twee of vier bakken worden ook wel tweetje of viertje genoemd;



Treinstellen

- niet zelfstandig rijdende voertuigen voor personenvervoer. Ook rijtuigen worden bakken genoemd.



Rijtuigen

- Deze hebben een stuurcabine, maar geen motor. Vanuit de stuurcabine wordt de locomotief bestuurd.



rijtuigen met stuurstand of stuurrijtuigen

- niet zelfstandig rijdend voertuig voor goederenvervoer.



Wagen of wagon

Bakcodes

Elke bak van een treinstel en ieder los rijtuig is voorzien van een bakcode. Hieraan kun je zien wat voor type het is en welke voorzieningen de bak heeft. Bakcodes bestaan uit hoofdletters (die de aanwezige afdelingen aangeven) en kleine letters (die de andere kenmerken van de rijtuigen aangeven). Een paar voorbeelden:

- A eerste klas
- B tweede klas
- D bagageafdeling
- c couchette (een waggon met slaappleatsen)
- f ruimte voor fietsen
- k bak met cabine (bij treinstellen)
- m bak met aandrijving (deze aanduiding komt voor de hoofdletter)
- s stuurstandrijtuig
- v verdiepte bak (dubbeldekkers)
- z zonder toilet

ABk is dus een kopbak met eerste en tweede klas, mBkv is een verdiepte tweede klas kopbak met aandrijving. Overigens wordt de codering niet erg consequent gebruikt. Het verschilt bijvoorbeeld nogal per treintype of de s van stuurstandrijtuig vóór of na de hoofdletters worden geplaatst. De vaste samenstelling van een aantal rijtuigen wordt een treinstam genoemd. De samenstelling van een treinstel of treinstam wordt aangegeven met bakcodes.

Twee formules

Tot voor kort hanteerde NS drie treinseries: de sneltrein, de stoptrein en de Intercity. Inmiddels is de sneltrein zo goed als verdwenen en bestaat vrijwel al het stoptreinematerieel uit Sprinters. Daarom zijn onderscheidt NS nog maar twee treinseries: de Sprinter en de Intercity.

Sprinters

Er zijn twee typen Sprinters: SLT en SGM

- SLT (Sprinter Lighttrain) is de nieuwste type Sprinter. Light slaat niet op het gewicht maar op het goede doorzicht van voor naar achter. Er zijn twee typen, de SLT IV en SLT VI die uit vier en zes bakken bestaan. Toch zijn deze treinen ongeveer even lang als het ouder materieel dat drie en vier bakken had. Dit komt omdat de bakken van de Sprinters veel korter zijn. De SLT is een van de zuinigste treinen. Bij het remmen levert de pantograaf stroom terug aan de bovenleiding. De SLT staat positief bekend door het frisse interieur en de lage instap en negatief doordat er geen toilet aan boord is.



SLT (Sprinter Lighttrain)

- SGM staat voor Stads-gewestelijk materieel. Sprinter was vroeger de bijnaam voor deze trein, omdat deze snel optrekt en afremt. Dat maakt hem zo geschikt voor stoptreindiensten dat nu de gehele treinserie zo genoemd wordt. Inmiddels zijn de meeste Sprinters omgebouwd en voorzien van de nieuwe kleurstelling in wit geel en blauw. Deze gemoderniseerde typen worden aangeduid met SGMm en trekken nog sneller op dan voorheen.



SGM

Intercity's

- ICM staat voor Intercity materieel. Deze trein is ook wel bekend onder de naam Koploper. Vroeger konden reizigers, cateraars en conducteurs namelijk van het ene treinstel naar het andere doorlopen, onder de cabine langs. Sinds 2005 kan dat niet meer. Er werd niet zo veel gebruik van gemaakt en de deuren waren erg onderhoudsgevoelig. Bovendien is de catering aan boord inmiddels ook afgeschaft. Daarom zijn de verbindingen buiten dienst gesteld en bij de modernisering verwijderd. Zo kun je een gemoderniseerde ICMm makkelijk herkennen: in plaats van deuren bevindt zich één plaat onder de cabine.



ICM

- ICR staat voor Intercity rijtuigen. Deze serie bestaat alleen uit rijtuigen en stuurrijtuigen en worden daarom altijd getrokken of geduwd door een loc 1700. De ICR is ontwikkeld uit de middenbak van de ICM. De Benelux-serie van de ICR rijdt op Brussel, in de kleuren van NS Hispeed.



ICR

Dubbeldekker

- DDM betekent dubbeldeks materieel. De DDM-1 is de eerste dubbeldekker, waarmee NS in 1985 ging rijden. Een treinstam bestaat uit 5 of 6 rijtuigen DDM met een elektrische locomotief in trek-duwcombinatie. Aan het andere einde van de stam bevindt zich een stuurrijtuig. De DDM-1 is al een paar keer uit de dienst genomen en als reservematerieel ingezet. Ze gaan er langzaam wel uit, want besloten is deze serie niet meer te renoveren. Er zijn al twee rijtuigen naar het spoorwegmuseum gegaan, dus lang zal het niet meer duren.



- DDAR is het tweede type dubbeldekker (DDM-2 dus) maar werd bij de invoering dubbeldeks aggloregio materieel genoemd. Vroeger waren er plannen de stoptrein voortaan aggloregio te noemen, maar dat is niet doorgegaan. In tegenstelling tot de DDM-1 komt de DDAR ook als treinstel voor, dankzij het motorrijtuig mDDM. Deze dubbeldekker is vrij kort zodat hij op stations met korte perrons kan stoppen. Daarom werd deze trein vooral als stoptrein ingezet. De DDAR's die er nog zijn worden omgebouwd en heten dan Nieuwe Intercity.



DDAR

- DD VIRM staat voor dubbeldeks verlengd interregio materieel. Deze dubbeldekkers worden gebruikt als intercity voor de lange afstanden. Het zijn echte treinstellen, die dus niet geduwd of getrokken hoeven te worden. Deze trein, die oorspronkelijk interregio of regiorunner werd genoemd, bestond uit drie of vier bakken. Vanaf 2000 zijn de drietjes verlengd met een bak en de viertjes met twee. Sindsdien spreken we van VIRM. In oudere series vind je nog een liftje. Die was bedoeld voor de (inmiddels afgeschafte) railcatering.



DD VIRM

- NID of wel de Nieuwe Intercity Dubbeldekker is de allernieuwste Intercitytrein. Het zijn DDAR-(motor)rijtuigen die geheel zijn omgebouwd bij Nedtrain in Haarlem. Alleen het casco is opnieuw gebruikt – dat scheelde behoorlijk in de kosten. Het ontwerp is heel bijzonder. Zo zijn er ontmoetingsruimtes die een beetje op een huiskamer lijken, met loungebanken. Bovenin is de indeling meer gericht op de lezende en werkende reiziger. De reizigers mochten meebeslissen over het ontwerp voor deze trein, die in 2011 voor het eerst ging rijden. De NID is de zuinigste trein op het spoor, is uitgerust met wifi en met OBIS, een automatisch reisinformatiesysteem. Op termijn krijgen alle intercity's dit systeem.



NID (Nieuwe Intercity Dubbeldekker)

Dieselmaterieel

- DM '90, ook wel bekend als de Buffel vanwege de vorm van de kop, staat voor dieselmaterieel. Het type is gebaseerd op de inmiddels uit dienst genomen railhopper of stoptreinmaterieel '90. Opvallend is dat deze treinen breder zijn, dankzij de geknikte zijwanden. Daardoor was het mogelijk om in de tweede klas vijf stoelen naast elkaar te plaatsen, maar uiteindelijk ging dat niet door. Deze dieseltreinen zijn vooral in het oosten en noorden van ons land te vinden, uiteraard vooral op lijnen zonder bovenleiding. Ook Syntus en Veolia rijden met Buffels.



DM '90

De oudjes

- Mat '64 staat voor materieel 1964. Het is de oudste trein die nog in ons land rondrijdt. Ook deze heeft een bijnaam: apekop of hondenkop, al was dat de bijnaam van de voorganger mat '54, die een iets bredere neus had. Het materieel bestaat uit zelfstandige vier- en tweedelige treinstellen, aangeduid als respectievelijk Plan T en Plan V. Dit treinstel werd ook wel het standaard stoptreinmaterieel genoemd. Er hebben er dan ook heel veel rondgereden. Op termijn worden deze allemaal vervangen door SLT's maar ze zijn hier en daar nog te zien, als stoptrein en als intercity. Dit materieel, dat oorspronkelijk groen was met een lichtgele bias, was het eerste treinstel met een omroepinstallatie, zwenkzwaaideuren en centrale deursluiting.



Mat '64

De locomotieven

Op het spoor zijn veel verschillende typen locomotieven te vinden, zowel diesel als elektrisch, maar NS Reizigers rijdt alleen met elocs 1700 en 1800.

- De 1700 wordt ingezet bij (ICR)intercitytreinen, voor internationale treinen en voor het trekken en duwen van DD-AR-treinen. Uiterlijk lijken de 1700-locs sterk op de 1600-serie, maar technisch zijn er veel verschillen. De opvallendste is dat de 1700-locs veel stiller zijn.
- Je zou denken dat de 1800-serie moderner is dan de 1700 maar dat is niet zo. Het zijn oorspronkelijk locs uit de 1600 serie. Bij de splitsing van NS werden de locs verdeeld tussen NS Reizigers en het toenmalige NS Cargo, dat het goederenvervoer ging verzorgen. De goederenlocs behielden hun oude nummering, de locs van NS Reizigers werden omgenummerd naar een 1800-serie. Inmiddels rijden ze bijna niet meer. Er staan er nog een paar in reserve maar er staat er ook al een in het Spoorwegmuseum. Met z'n oude nummer overigens: 1656.