

BRUSSEL

M7 METRO

 vervolg van
online berichten

23e jaargang



eigen berichtgeving

MIVB Presenteerde het nieuwe M7 Metrostel dat in de toekomst zonder bestuurder kan rijden.

Het klopt, dat de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB volop investeert in haar Openbaar Vervoer, hoe groot de rol is die de Brusselse politiek daarin speelt, weten we niet. We weten wel dat de MIVB, die de grootste onderneming voor stedelijk openbaar vervoer is, met kop en schouders boven De Lijn -zet daar toch een punt achter, red- uit steekt. Bij de MIVB rijden de 65+ gerechtigden nog steeds gratis, bij De Lijn betalen diezelfde gerechtigden wel 45 euro per jaar en dat is de schuld van de Vlaamse politici.

Tijdens het persmoment had een fotograaf om close-ups te nemen zich binnen de veilig-



foto/comp EVER

Metrostation Erasmus - Links de bestaande metrostellen en rechts het testmodel van de nieuwe M7 die in de toekomst zonder bestuurder zal kunnen rijden, dixit de CEO van de MIVB Briec de Meeûs die dat tijdens de persvoorstelling aankondigde. Deze nieuwe metrostellen werden gemaakt door de Spaanse firma Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles.

De nieuwe M7 en een Testrit voor de pers.

Met wat vertraging zijn de in 2018 aangekondigde nieuwe metrostellen -zie website MM- nu aangekomen, vijf of zes zegt An Vanhamme. Op 18 januari 2018 kreeg de op de beurs #We Are Mobility - Autosalon - door de MIVB opgestelde Maquette van de M7, onverwacht bezoek van ZKH Prins Laurent, Morsum Magni-

ficat was er bij -zie website MM-. Vandaag kon de uitgenodigde pers een rit maken tussen de metrostations Erasmus -aan het gelijknamige Ziekenhuis- en Bizet, een rit die heen en weer een half uur in beslag nam. Een twintigtal journalisten en fotografen mochten samen met politica en Brussels minister van Mobiliteit Elke Van den Brandt en de CEO van de MIVB Briec de Meeûs, de rit meemaken.

Veiligheid.

Disproportioneel was de aanwezigheid van veiligheidspersoneel van de MIVB zelf en ook nog de politie. Er was zowat evenveel bewaking in aantal als de pers zelf. De mentaliteit van "iedereen is verdacht" krijgt stilaan onaanvaardbare vormen. Bij zo'n persmomenten worden doorgaans voor controles persbadges voorzien, maar dat blijkt nu in coronatijden allemaal voorbij.

heidszone begeven, hij zat gehurkt tussen de gele lijn en het metrostel, maar bleef zitten, de bestuurder reed niettemin weliswaar zachtjes vooruit! -foto op p2 - Dat zijn onveilige toestanden die de MIVB van de bavianen van de pers nooit zou mogen toelaten!

Toekomst.

Dat de MIVB mee is met de tijd is een feit, met de aan-

meer op p2

vervolg van p1

koop van deze metrostellen biedt men de reizigers niet alleen meer comfort, maar vergroot eveneens de capaciteit met 8000 bijkomende plaatsen van de metrostellen die in eenzelfde richting rijden, dat is aanzienlijk. De specificaties van dat metrostel zijn ook indrukwekkend -zie inzet M7 specificaties-. De fabrikant heeft voldoende ervaring met dergelijke rijtuigen. De metrostellen zijn via de weg vervoerd en in de remise van Haren afgeladen, dat was in 2015 ook het geval met de T3000 -zie foto en link naar MM artikel inzet-, dat is toen voor de ogen van de pers en

VEILIGHEID daar -s-preekt men veel over

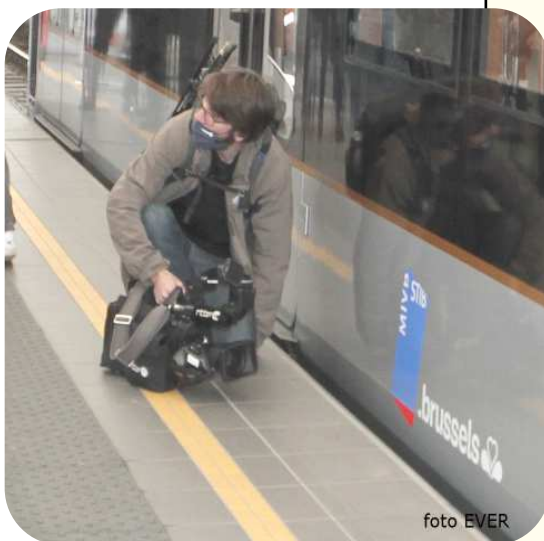


foto EVER

Ondanks het feit dat het metrostel zich verplaatste, bleef deze fotograaf / cameraman gewoon binnen de veiligheidszone zitten! Het doen respecteren van de veiligheid door de pers moet beter!

M7 - De specificaties.

Type : BOA bidirectioneel

Lengte : 94 m.

Breedte : 2,70 m.

Hoogte voer : 1,03 m - 1,05 m voor de M6 -

De voer van de M7 zal 100 % gelijk zijn met de hoogte van het perron.

Aantal rijstelen : 6.

Aantal dubbele deuren aan de zijkant : 18

Twee -2- enkele deuren bij -de automatisering inklapbaar- aan de stuurpost.

Afmeting deuropening : 1,60 m - 1,45 m bij de M6-.

Totaal aantal plaatsen van de manuele versie met klapstoeltjes : 742.

Totaal aantal plaatsen in de automatische versie : 758.

- 716 voor de M6 -.

Leeg gewicht : +/- 170 ton. - 160 ton voor de M6 -.

Vermogen motoren : 16 x 135 kW - DC - met asynchrone- driefasen- tractie met recuperatie van energie bij het remmen.

Fabrikant : Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles -CAF-

opgericht in 1917 - 20200 Beasain Spanje

<https://www.caf.net/en/compania/index.php>

Deze maatschappij heeft ook bewezen dat transport via de weg en afladen in Haren perfect kan verlopen - zie foto inzet -.



foto EVER

MIVB Security tijdens de rit bij het persmoment komt disproportioneel over. Ook op het perron waren er nog een tiental aanwezig, bovenop nog een vijftal politieagenten!

Morsum Magnificat allemaal feilloos verlopen.

Deze zomer.

Het eerste M7 metrostel werd in juli 2020 aan de MIVB geleverd, ondertussen werden een aantal testen uitgevoerd en zullen de klanten van de MIVB er deze zomer gebruik van kunnen maken. De komst van de M7 verhoogt niet alleen het

comfort, maar ook de capaciteit en de frequentie.

Gelijk niveau.

Een grote verbetering van dit type M7 ligt hierin dat het niveau van de tramvloer op dezelfde hoogte / niveau ligt als het perron, reizigers met kinderwagens -en die zijn er nogal wat in Brussel- kunnen vanaf het perron zonder



foto EVER

Afladen van een T3000 in de MIVB Remise te Haren - zie MM-236-15 van maart 2015 http://www.morsum-magnificat.be/index.php?option=com_content&task=view&id=6171&Itemid=2



foto EVER

Brussels minister van Mobiliteit
Elke Van den Brandt -Groen-

niveaoverschil direct in de tram rijden. De MIVB heeft een vijftal M7 metrostellen aangekocht. Brussels minister van Mobiliteit Elke Van den Brandt -Groen- mocht dan ook tijdens dit persmoment niet ontbreken. Wat deze redactie betreft mag de MIVB fier zijn op haar resultaten, maar Morsum Magnificat steekt wel het vingertje op voor het niet respecteren van de arbeidsveiligheid tijdens persmomenten, dat was bij de werf "Station Albert" het geval maar ook hier bij "Erasmus". Een fotograaf mag zich bij het bewegen van het metrostel niet in de gevarenzone bevinden -zie foto bovenaan de bladzijde.

Erik Verbeeck