

---

# ICM

---

*een wissel op de toekomst*





Op 3 juni 1984 starten de N.M.B.S. en de N.M.V.B. met een nieuwe organisatie van het reizigersverkeer. Dit nieuwe aanbod belangt niet alleen het publiek in zijn geheel aan, maar ook de personeelsleden van beide maatschappijen, om het even welke graad zij bekleeden of welke functie zij uitoefenen.

Wij hebben het bijgevolg nuttig en noodzakelijk geacht elk personeelslid op een volledige en nauwkeurige wijze op de hoogte te stellen van de veranderingen, van de redenen die daartoe hebben geleid, en van de inzet van het nieuwe plan.

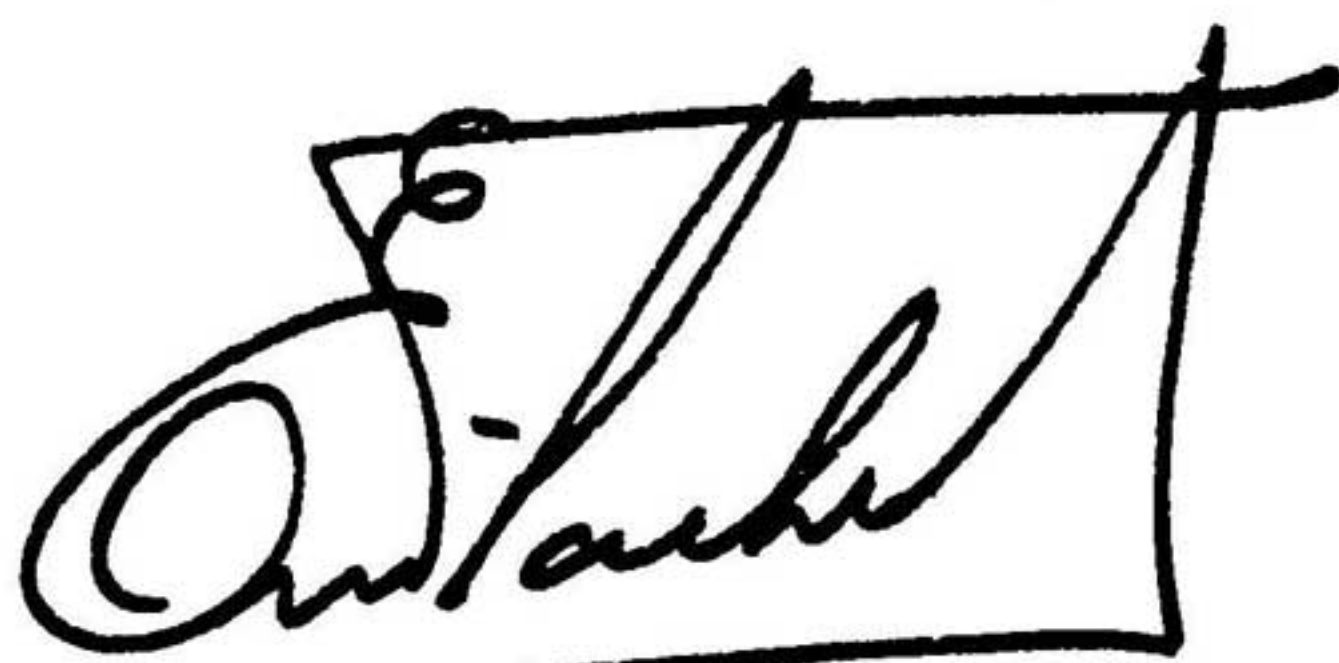
Globaal beschouwd moet de herstructurering van het N.M.B.S./N.M.V.B.-reizigersaanbod tot besparingen leiden en terzelfdertijd tot een betere verdeling der taken van beide maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer. In de private sector is «herstructurering» voor bepaalde leden van het personeel vaak synoniem voor het verlies van hun betrekking. Dat is bij de N.M.B.S. en de N.M.V.B. niet het geval omdat het personeelsstatuut of de akkoorden, die met het personeel werden afgesloten, de tewerkstelling waarborgen. Weliswaar is het mogelijk dat een aantal bedienden een andere taak en een andere werkzetel zal toegewezen krijgen. In het huidige tewerkstellingsklimaat is dat wel het minste kwaad.

De herstructurering op zichzelf is het eerste middel om op termijn de toekomst van het gemeenschappelijk vervoer veilig te stellen en bijgevolg de tewerkstelling in beide maatschappijen te vrijwaren. Opdat die vooruitzichten zouden kunnen waar gemaakt worden, moet de herstructurering bij het publiek echter wel een succes worden.

De N.M.B.S. en de N.M.V.B. zullen hun krachten bundelen voor een ruime informatie- en promotiecampagne om aldus een talrijk en trouw cliënteel voor het globale systeem van gemeenschappelijk vervoer te winnen. Zij willen m.a.w. aan onze diensten een volledig nieuw imago geven.

De inspanningen zullen slechts vruchten opleveren indien alle acteurs van het systeem het in hun respectieve middens hun volledige steun toezeggen. Daarom hebben wij besloten ons eerst en vooral tot de acteurs, die u zijt, te richten en u de krachtlijnen van die informatiecampagne mede te delen.

Bij ons bestaat er geen twijfel over dat ge klaar staat om te tonen wat ge waard zijt en dat ge te allen tijde plichtsbewust hebt gehandeld en dat zult-blijven doen. Mogen wij u bovendien vragen de principes van het nieuwe plan volledig te onderschrijven om de opzet te doen slagen. Want zelfs als de genomen maatregelen vooralsnog niet populair zijn, hebben zij tenslotte de verdienste om ruime toekomstperspectieven te openen in deze moeilijke tijd.



E. Flachet  
Directeur-Generaal  
N.M.B.S.



C. Henrard  
Directeur-Generaal  
N.M.V.B.







---

# De andere aanpak. Waarom?

3 juni 1984 : grote veranderingen op til.

Zondag, doorgaans een dag met minder verkeer. Morgen, maandag: met de forensen gaat de trein weer aan het rollen.

De eerste dag al zullen de klanten die belangrijke veranderingen toetsen. Wat zullen zij ontdekken? Dat de N.M.B.S. en de N.M.V.B. nauw gaan samenwerken. Dat het spoorwegaanbod vernieuwd en verbeterd is. Dat sommigen hun gewoonten alleen maar wat zullen moeten aanpassen en de bus nemen in plaats van de trein.

In april gaat een ruime informatiecampagne van start. Op 3 juni is het dan zover. Voor de klanten én voor ons, personeelsleden van beide maatschappijen. Doorheen ons werk zullen wij de veranderingen nog intenser aanvoelen en beter dan wie ook er alle aspecten van begrijpen; beter dan wie ook zullen wij het wachtwoord kunnen doorgeven en het nieuwe plan toelichten. Spoorweg- en buurtspoorwegmannen en -vrouwen, wij zijn bij het publiek de eerste gezanten van onze maatschappijen. Daarom moeten wij de zaak door en door kennen. Deze brochure wil daarbij helpen.

Waarom echter deze veranderingen? Het antwoord op die vraag vinden wij in de geschiedenis en in de cijfers.

## De evolutie van de jaren zestig

In de jaren 60, de «golden sixties», maakt de economie een snelle evolutie door. Het levenspeil stijgt en de geïndustrialiseerde wereld neemt andere gewoonten aan. De werkgelegenheid blijft in de grote agglomeraties geconcentreerd doch meer en meer mensen gaan op het platteland wonen. Dit heeft tot gevolg dat ook meer mensen zich moeten verplaatsen.

De hele evolutie wordt door één welbepaalde factor nog versneld: de auto-boom, een overweldigend fenomeen, dat zo diep ingeworteld geraakt dat de automobielsector zelfs na 1975 nog blijft groeien alsof er geen economische crisis is. De cijfers spreken boekdelen. De Belgen beschikten in 1970 reeds over 2 miljoen personenauto's (dienstvoertuigen en motorrijtuigen zijn daar niet inbegrepen). In 1975 was dat aantal reeds met 600.000 gestegen. In 1979 werd, ondanks de crisis, de drempel van 3.000.000 exemplaren overschreden. Thans mogen wij stellen dat er gemiddeld



1 auto per 3 inwoners is. Sedert het begin van de crisis is het Belgische autopark dus met 1 kwart vergroot. Indien alle auto's in het land tegelijkertijd bumper aan bumper de weg zouden oprijden, zou de sliert, die zij vormen, 15.000 km lang zijn.

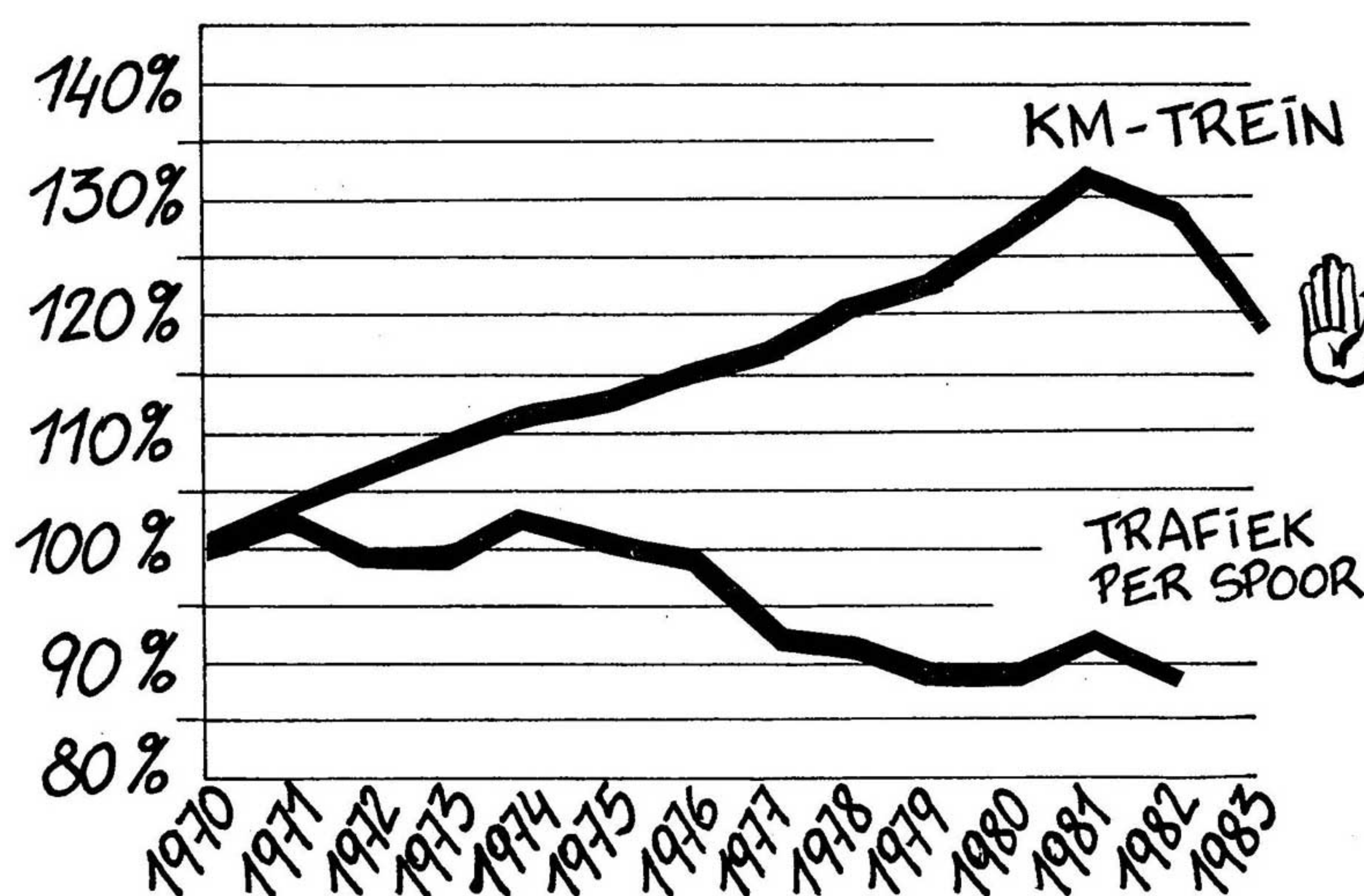
De gevolgen voor het openbaar vervoer zijn onoverzichtelijk. Om niet te veel terrein te verliezen lanceerden de spoorweg en de buurtspoorwegen al vlug moderniseringsprogramma's. De N.M.B.S. elektrificeert haar lijnen één voor één en maakt daarvan gebruik om ook het spoor, de gebouwen, de seininrichting te vernieuwen. Ze past het produkt aan aan de noden van de tijd. Telkens de spoorweg stroom door een nieuwe bovenleiding stuurt, voert hij zijn aanbod op. Op de geëlektrificeerde lijn rijden meer en betere treinen. Het nieuw rollend materiaal is ook zeer eigentijds. Aan de hand van cijfers wordt het duidelijk in welke mate het aanbod stijgt. Als basisgegevens nemen wij de trein-kilometer, nl. 1 kilometer afgelegd door 1 trein. Zo neemt de N.M.B.S. in 1970 58,3 miljoen trein-kilometer

voor haar rekening; in 1982 zijn er dat 74.6, wat een stijging met nagenoeg 30 % betekent.

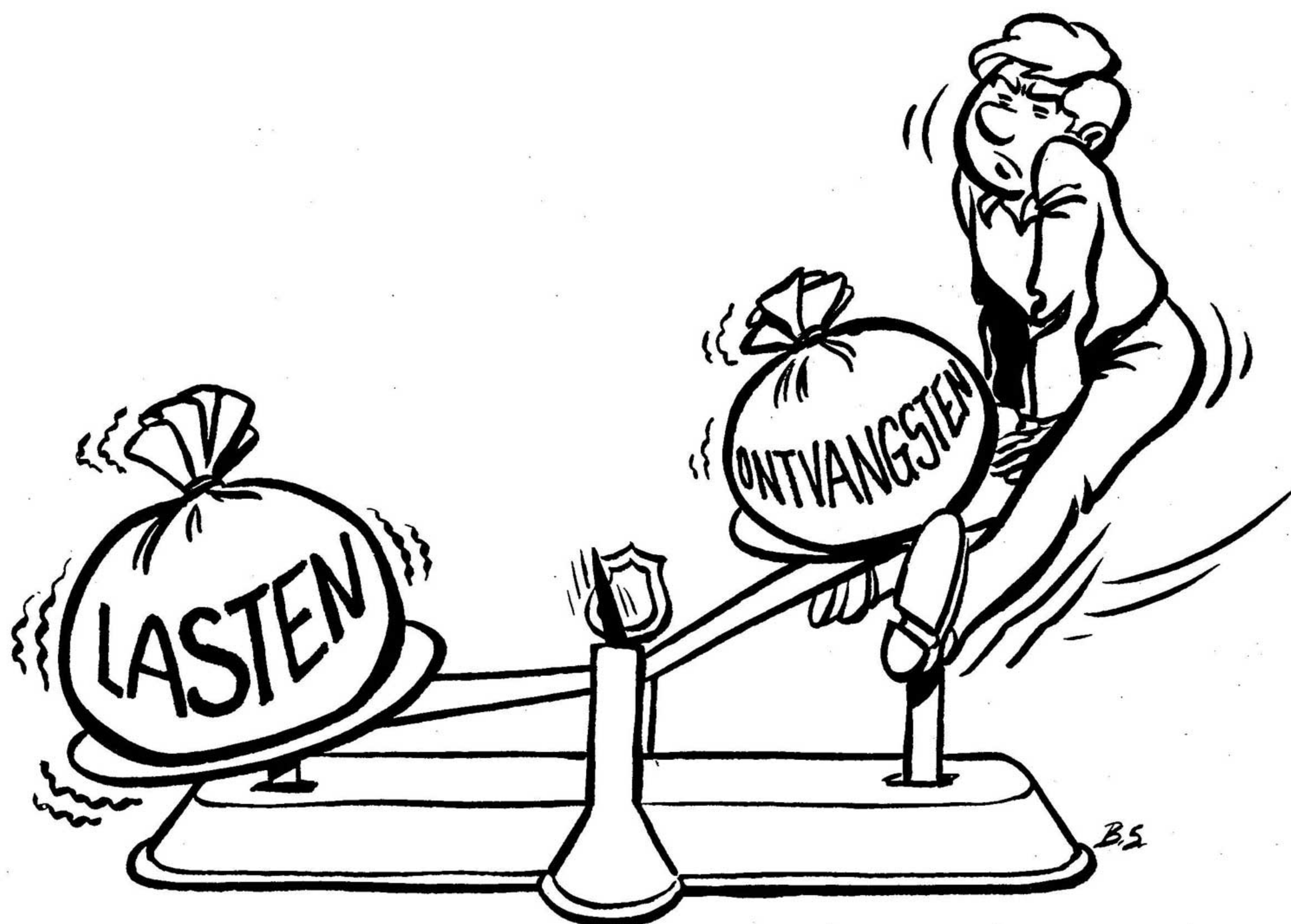
Dankzij het grotere aanbod komen er plaatselijk ook meer klanten opdagen. Het totale verkeer evolueert echter in tegenovergestelde zin. Grosso modo noteren wij een daling van één tiende in dezelfde periode.

De N.M.V.B. levert gelijkaardige inspanningen. Net zoals de spoorweg verhoogt zij zowel de kwantiteit als de kwaliteit van haar aanbod. In een tiental jaar gaat zij van 109 naar 117 miljoen bus-kilometer. De bezetting van haar lijnen daalt echter in dezelfde mate als bij de spoorweg.

Wellicht kan de economische crisis het fenomeen gedeeltelijk verklaren: minder tewerkstelling, dus ook minder verplaatsingen. Sedert 1976 daalde het reizigersverkeer met sociale abonnementen met nagenoeg 30 %. Daar mogen wij echter niet blijven bij stilstaan: het openbaar vervoer lijdt aan andere kwalen. Zo bijvoorbeeld is het niet opgewassen tegen de hevige concurrentie van het individueel vervoer.







## Ommekker van de jaren 80

Trekken wij onze redenering even door. Het geld, dat voor de exploitatie van de netten van openbaar vervoer nodig is, vloeit voort uit de ontvangsten, die rechtstreeks (aan de loketten en door de autobuschauffeurs) worden geïnd en uit de Staatsinterventies, die de lasten, verbonden aan de openbare dienstverlening (voornamelijk de door het sociaal beleid opgelegde tariefverminderingen), moeten compenseren.

Jammer genoeg daalt het verkeer, de ontvangsten stabiliseren zich maar de uitgaven gaan peilsnel omhoog. De Staatsinterventies zouden gelijke tred moeten houden met de behoeften, die de N.M.B.S. in de hoedanigheid van openbare dienst heeft. Daartoe stegen die interventies sinds 1975 met gemiddeld 6,12 % per jaar; dat gemiddelde ligt lager dan het inflatiepeil. Verder zijn er nog de investeringslasten en een budgettair deficit, dat door de crisis wordt in de hand gewerkt.

De N.M.V.B. geniet pas sedert 1972 Staatssteun. Die steun werd jaar na jaar belangrijker, niettegenstaande de N.M.V.B. tot op heden één van de maatschappijen van openbaar vervoer is, die in verhouding tot haar globaal budget, het minst beroep heeft moeten doen op openbare gelden.

Door de slechte financiële toestand is de Staat verplicht te versoberen. Het genummerd Koninklijk Besluit 140, van 30 december 1982, dat in het raam van de bijzondere machten werd genomen, brengt de maatschappijen van openbaar vervoer in een situatie van rechtsdwang. Het bepaalt dat de compensatie van de lasten van openbare dienst voortaan tegen vaste waarde van de frank met 1 % per jaar zullen moeten dalen (d.w.z. globaal gezien 1 % minder dan het inflatiepeil). Bovendien moeten die maatschappijen vanaf 1983 een exploitatierekening voorleggen, die in evenwicht is.

Dit betekent dat wij elk jaar 1 % meer besparingen zullen moeten



doen. Om tot een evenwicht op de exploitatierekening te komen, zullen de maatschappijen voor openbaar vervoer verder verplicht zijn hun activiteiten te reorganiseren of, indien men het anders wil stellen, een andere levenswijze aan te nemen.

Voor de N.M.B.S. is deze maatregel bikkelhard. Zij heeft immers nog een tweede activiteitssector, het goederenvoer. Ook die sector heeft door de aanhoudende conjuncturele crisis met moeilijkheden te kampen. Om nagenoeg gelijkaardige redenen is ook hij aan reorganisatie toe.

Daarom hebben de N.M.B.S. en de N.M.V.B. een shock-therapie uitgewerkt: een geheel nieuw verkeersplan, dat tegelijkertijd de kosten moet drukken en de ontvangsten doen stijgen. De naam van dat plan: IC/IR.

Volgens dat plan zal slechts een minderheid zijn gewoonten moeten

wijzigen en zal een overgrote meerderheid van een comfortabeler en regelmatigere verkeer kunnen genieten. Van daaruit kan worden verder gewerkt om, in een betere conjunctuur, aan het openbaar vervoer een nieuwe impuls te geven.

In het belang van onze werkgelegenheid, van ons inkomen, van de gemeenschap moeten wij het openbaar vervoer nieuw leven inblazen. Het is onze taak, arbeiders, bedienden en ambtenaren van beide maatschappijen om de grote voordelen van het nieuwe plan zo veel mogelijk in het licht te stellen. Het is onze taak om aan het systeem van openbaar vervoer een ziel te geven en het imago ervan te verbeteren. Op die manier kan het publiek bij de keuze van een vervoermiddel met kennis van zake beslissen. Ons produkt, dat op eigen domein nog veel concurrentiëler kan worden, kan zo beter worden aangewend.





---

# De andere aanpak. Hoe?

Om de omvang van het nieuwe plan beter aan te geven, grijpen wij terug naar ons basisgegeven: de trein-kilometer.

Tot 2 juni biedt de N.M.B.S. haar cliënteel 210.000 trein-km per werkdag aan. In het nieuwe systeem, dus vanaf 3 juni, zal de enveloppe uit nagenoeg evenveel kilometers bestaan. Op zaterdag en zondag zal het aanbod voortaan hoger liggen.

Het totale jaaraanbod zal dus zowel voor als na 3 juni ongeveer 68,5 miljoen trein-km bedragen.

Op het eerste gezicht kan dat misschien vrij onlogisch klinken, vooral daar er zowat overal sprake is van « afschaffingen ». « Overhevelingen » zou hier echter beter gekozen zijn.

## Een globale enveloppe

De kostprijs van een trein is o.a. afhankelijk van het snelheidsregime. Een stoptrein verbruikt meer dan een semi-directe trein omdat hij vaker stopt - en dus ook vaker opnieuw start. Wij kunnen de vergelijking met onze auto maken: 6 liter per 100 km op grote wegen en misschien 8 tot 9 liter in de stad. En dat om minder dan één ton te verplaatsen. Een reisklare trein weegt minimum 200 tot 240 ton. Zelfs indien hij op « zuinig » rijdt, kan het verschil

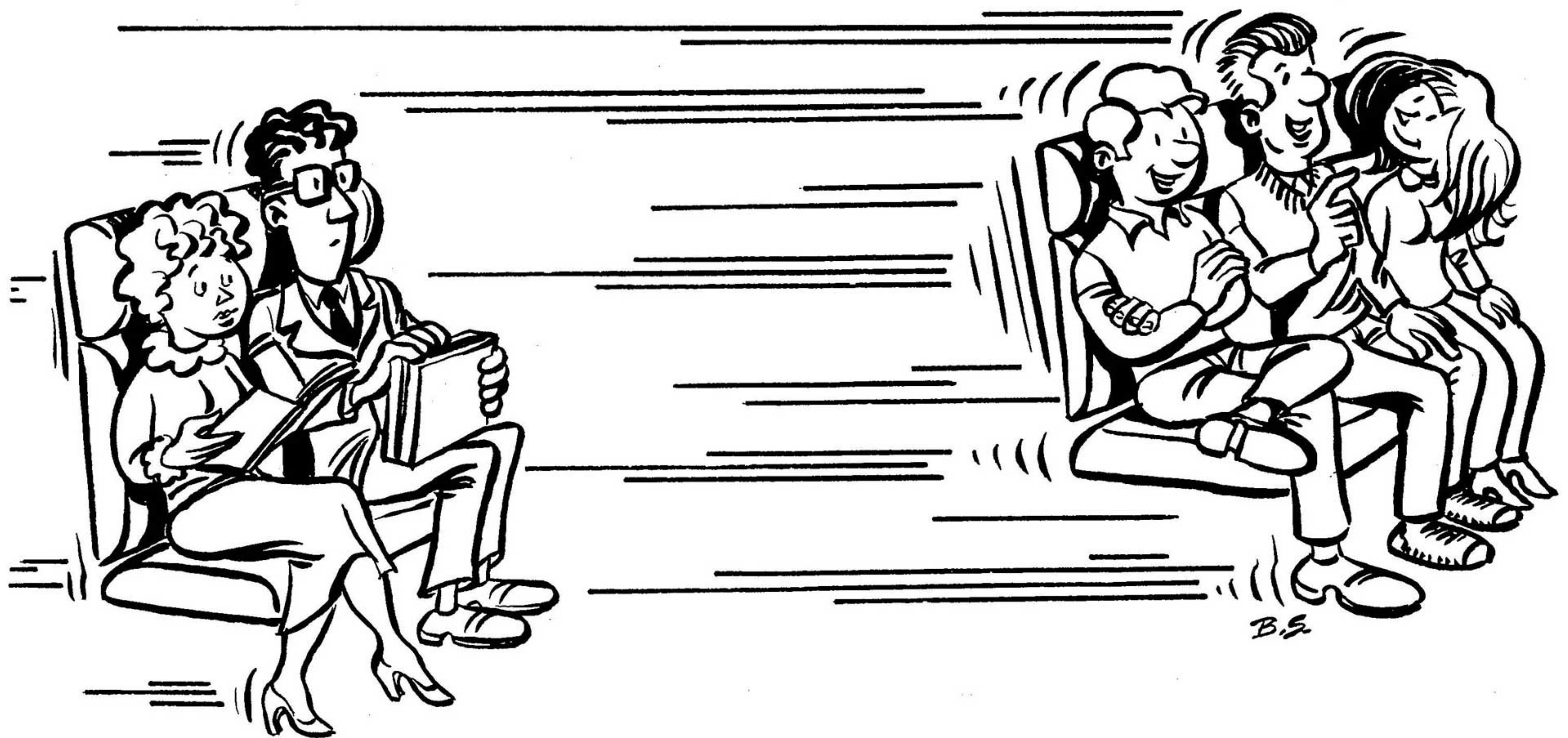
in verbruik niet worden weggecijferd. En dat verschil kan tellen! Bij ervaring weten wij dat wij om twee reizigers met een stoptrein te vervoeren evenveel moeten betalen als voor drie reizigers met een snelle trein. Het is dus heel duidelijk bij welke formule de spoorweg het meest baat heeft.

Om de kilometerenveloppe niet, maar de kostprijs wel in te krimpen, heeft de N.M.B.S. besloten een aantal trage treinen te versnellen. Het is dus een « overheveling » van de trage naar de snelle categorie. Resultaat?

Zestig procent snelle treinen meer. Een tijdwinst van 25 % op het traject van de versnelde treinen. Een aantal stopplaatsen worden op de dienstregelingstabellen geschrapt. Voor die plaatsen moest dus naar een alternatief worden gezocht. Dat werd gevonden in een efficiënte autobusdienst naar het dichtstbijzijnde IC/IR-station.

De N.M.V.B. zal bijkomende voertuigen inleggen en de dienstregeling zal worden aangepast zodat er snelle en gewaarborgde overstapmogelijkheden komen. In de reeds bestaande diensten zullen doorgedreven inspanningen worden geleverd opdat de trein/busaansluitingen volledig zouden gecoördineerd worden.





Wanneer wij een hifi-toren kopen, vinden wij het niet meer dan normaal dat de verkoper ons ook het verbindingssnoer tussen de plattendraaier en de versterker levert. Het ene kan niet zonder het andere. Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoer. De klant heeft recht op goede treinen en goede bussen en daar moeten goede overstapmogelijkheden in begrepen zijn! Kortom, wat de gebruiker verlangt is een efficiënt globaal aanbod, zelfs indien dat aanbod van twee verschillende maatschappijen uitgaat. Alles zet er toe aan op elkaar in te spelen zoals de cellen van eenzelfde lichaam.

Wanneer wij de cijfers gaan uiteenrafelen, merken wij dat, met inbegrip van de verhogingen op zaterdag en zondag, de N.M.B.S. globaal gezien jaarlijks evenveel trein-kilometers zal aanbieden als vroeger. De N.M.V.B., van haar kant, zal haar huidig aanbod met 11 miljoen bus-kilometer verhogen. Alles bij elkaar komt er dus een groter aanbod.

## Een stelselmatig systeem

Tot zover de basis. In de praktijk ondergaat de dienst een principiële wijziging en stoelt hij op één enkele algemene stelregel: stiptheid, stelselmatigheid. De drie nieuwe principes passen volledig in dat kader: een klokvaste regeling van één trein per uur, identieke reismogelijkheden, optimalisering van de rijtijd.



Een «klokvaste regeling van één trein per uur» betekent dat er in elk station om het uur en telkens op



dezelfde minuut naar een welbepaalde bestemming een trein zal vertrekken.



« Identieke reiswegen » gaat een beetje dezelfde richting uit. De hele dag zal een welbepaalde trein steeds op dezelfde plaatsen stoppen. Deze regel moet strict worden nageleefd. Niemand hoeft zich nog de vraag te stellen: « Is het een directe, een semi-directe trein? Stopt hij te Landen? » Voortaan stopt elke trein A. die op het uur 30 vertrekt, niet te Landen, terwijl elke trein B, die op het uur vertrekt, wel te Landen halt houdt.



« Optimalisering van de rijtijd » komt op het volgende neer: verkorting van de overstaptijd. Heel wat reizi-

gers zien op tegen de lange wachttijd tussen twee treinen. En of dat te begrijpen is! De « dienstregelingsproducenten » hebben ernaar getracht die wachttijden tot een minimum te herleiden zodat ook de reis van eind tot eind minder tijd in beslag neemt. De trein kan er alleen maar aantrekkelijker door worden.

## Klokvaste treinen

Uitgaande van die principes zal het nieuwe aanbod uit drie types van klokvaste treinen bestaan.

De IC-treinen, Intercity, verbinden grote steden - van het ene stadscentrum tot het andere - met een gemiddelde van 85 kilometer per uur.

De IR-treinen, Interregio, bedienen dezelfde en kleinere steden. Zij stoppen vaker. Hun commerciële snelheid bedraagt 65 km/uur.

De L-treinen, stoptreinen, zorgen voor meer verspreid verkeer. Zij zijn zowat de evenknie van de stoptreinen van vóór 3 juni. En toch niet helemaal. De N.M.B.S. heeft drie criteria, drie drempels, waaronder de bediening niet gerechtvaardigd is, moeten vooropzetten. Een stopplaats kan bediend worden indien er per dag ten minste 200 reizigers de trein nemen. Een lijn kan bediend worden indien het aantal reizigers 50 per kilometer bedraagt (voor een lijn van 12 kilometer moeten er dus 600 reizigers zijn). Voor een lijn bestaat er nog een tweede berekeningsmethode: ze moet 1.000 reizigers-kilometer per kilometer tellen.





Indien een waarnemer zich op een punt van de lijn zou zetten, zou hij dus tussen 0 uur en middernacht ten minste 1.000 reizigers moeten zien voorbijrijden.

Bij de toepassing van die normen werd, om met bepaalde specifieke plaatselijke toestanden te kunnen rekening houden, wel enige soepelheid aan de dag gelegd. Waar geen verdedigbare oplossing kon gevonden worden, zal de treindienst door een autobusdienst, die beter aan de behoeften is aangepast, worden vervangen.

Om de grote verandering « kleur » bij te zetten, zal het nieuwe rollend materieel (het meest recente dan) de IC/IR-dienst rijden. Het traditionele groen (en het oranje en het grijs van de vierledige motorstellen) zal mettertijd bordeaux worden. Zo zal op termijn de wijnkleur het merkteken van de stellen in binnenverkeer worden. Met de nadruk op « op termijn » natuurlijk want het materieel zal niet systematisch de werkplaats binnen moeten om van

kleedje te veranderen. Dat zal geleidelijk gebeuren naargelang het onderhoud het vergt. Opdat ze nog beter uit de verf zouden komen, zullen de IC/IR-treinen op hun flanken borden met het monogram van het systeem dragen.

Het schema van het klokvaste verkeer omvat 13 IC-verbindingen tussen 63 steden, IR-verbindingen tussen 92 stations, waarvan er 33 ook door IC-treinen worden bediend en L-diensten voor de lokale bediening.

Het telt 2.800 kilometer lijn waarvan twee derde voor elektrische tractie.

Bepaalde diensten overlappen elkaar zodat er op bepaalde lijnen of lijnsecties meer dan 1 klokvaste trein per uur rijdt.

Op het einde van de brochure vindt u een lijst van alle IC- en IR-verbindingen en een kaart, die een duidelijker inzicht in de nieuwe toestand moet geven.





## Niet-klokvaste treinen

Het binnenverkeer beperkt zich niet tot de drie voormelde categorieën. Daar komen nog twee types van treinen bij: de P- en de T-treinen.

De letter P, zoals in «Piekuur», duidt de treinen aan, die in versterking van de gewone treinen voor de forensen worden ingelegd. Die treinen voldoen aan de behoeften van arbeiders en studenten, die zich binnen welbepaalde diensttijden, moeten verplaatsen.

T staat voor «Toeristen». Het gaat hier dus om vakantietreinen, per definitie seizoentreinen vooral naar de kust en de Ardennen. Van klokvaste treinen is hier dus geen sprake; zij beantwoorden aan een ander soort van vraag en rijden tijdens het hoogseizoen 's morgens en 's avonds, vooral tijdens het weekend.

Daarnaast zijn er de internationale treinen, die in principe niet in de herstructurering zijn opgenomen en blijven rijden zoals vroeger. Op die regel zijn er vijf uitzonderingen: de

trein naar Amsterdam, die samenvalt met de IC-trein Brussel-Antwerpen, de twee treinen naar Keulen bij vertrek uit Oostende en (in de toekomst) Antwerpen, die om de twee uur het verlengstuk van IC-treinen zullen worden. Tenslotte de treinen, die eveneens om de twee uur en als verlengstuk van IC-diensten Brussel en Antwerpen met Rijsel zullen verbinden.

Dankzij de kleur zal men de internationale treinen duidelijk kunnen onderscheiden van de treinen in binnenverkeer: zij worden oranje wanneer zij overdag rijden en blauw wanneer het nachttreinen zijn. Net zoals voor het bordeaux zal dit geleidelijk gebeuren.

## Nieuwe bussen

De N.M.B.S. schaft in de categorie van de L-treinen 238 stopplaatsen af. Die maatregel treft ongeveer 3 % van de cliënteel. Die reizigers zullen echter niet in de kou blijven staan. De N.M.V.B. heeft voor hen een interessant alternatief in de la. Ze zal





118 bijkomende bussen inleggen, die de treinen zullen vervangen en hun reizigers naar de dichtstbijgelegen IC/IR-stations voeren. Daar zullen de gebruikers efficiënte overstapmogelijkheden vinden met treinen, die heel wat vlugger rijden dan voordien. In de meeste gevallen zullen de reizigers hun bestemming bereiken zonder dat hun verplaatsingstijd werd verlengd. Idem voor de terugreis.

De autobussen worden zo het logische en noodzakelijke complement van een op zichzelf stipter en voordeliger spoorwegverkeer.

Een goede coördinatie zal het ongevoegen bij de plaatselijke cliënteel tot een minimum herleiden. Het enige wat die cliënteel diep zou kunnen raken is dat het zijn gewoonten moet veranderen.

De moderne autobussen bieden immers een comfort dat in niets moet onderdoen voor de trein. In vele gevallen zou de bushalte zich wel eens veel dichterbij de woonplaats kunnen bevinden dan het station. Een beknopte lijst van die alternatieve diensten vindt u op het einde van de brochure.



## Een vriendelijk onthaal

Hier moeten twee duidelijke voordelen van het systeem worden aangehaald. Voordelen voor het publiek en onrechtstreeks ook voor ons.

De informatie aan de reizigers wordt eenvoudiger, duidelijker, efficiënter. Dit kan voor al diegenen onder ons, die er mee belast zijn, alleen maar welgekomen zijn: een vlotter contact met het publiek moet het onvermijdelijke gevolg worden.

De stelselmatigheid kan de regelmatigheid van de bewegingen en dus ook de betrouwbaarheid van de dienst alleen maar ten goede komen. En dat maakt de rekening van iedereen. Vooral dan van het personeel dat met de cliënteel in contact komt.

Elkeen zal zijn onthaalfunctie in een aangename sfeer beter kunnen vervullen. Voor «verkopers» van vervoer is deze functie van levensbelang. Meer dan ooit moeten al onze zorgen naar die functie gaan.

Bij ervaring weten wij dat de vriendelijke verkoper in onze hitparade van handelaars een betere plaats bekleedt dan de knorrige.

Een verkoopsruimte betreden en er nooit een uitnodigende blik vinden, leidt tot ontmoediging: we gaan ons geluk elders beproeven. Het station of de bus is ook een verkoopsruimte. Een goed onthaal geeft onmiddellijk zin om daar nog eens terug te keren. Vriendelijkheid werkt op lange termijn aanstekelijk en creëert winstgevende banden, die het zakencijfer de hoogte in drijven. Conclusie. Wij opteren voor een vriendelijk onthaal. Eens te meer een noodzakelijk onderdeel van een goede dienstverlening.



---

# De andere aanpak: Ja, maar...

Het nieuwe N.M.B.S./N.M.V.B.-systeem biedt aan de cliënteel een reeks voordelen, die niet anders dan positief kunnen worden genoemd.

Dankzij snellere treinen en optimale aansluitingen wordt de verplaatsingssnelheid heel wat verbeterd.

Veel aandacht gaat naar het comfort. De meeste IC/IR-treinen zijn met het modernste materieel samengesteld: de jongste generatie van vierledige en tweeledige motorstellen, die sedert 1975 en 1982 werden gebouwd, en de M4-rijtuigen, die sinds 1979 werden geleverd. Dit alles wordt aangevuld met materieel dat vanaf de jaren 60 werd aangekocht en ondertussen een verjongingskuur heeft ondergaan. Vergeten wij ook de kraaknieuwe bussen niet, die pas uit de montagewerkplaatsen komen en vanzelfsprekend met de laatste snufjes zijn uitgerust.

Regelmatigheid is troef. Dankzij stipte bewegingen en een goede behandeling van de haltes in het station worden opstoppingen en bijgevolg vertraging vermeden.

Het nieuwe plan berust verder op een samenwerking tussen de vervoermiddelen, die als de meest betrouwbare worden erkend.

Indien dat aanbod wordt uitgewerkt, zoals het werd aangekondigd, kan het bij de meerderheid van de trouwe klanten alleen maar in goede aarde vallen. Het moet ook voor nieuwe cliënteel erg aantrekkelijk zijn. Voor «ontspoorde» klanten is het bus-alternatief misschien dé oplossing voor het probleem, dat de «verdwijning» van een station schept. Wij mogen ook niet vergeten dat de N.M.B.S. ernstige inspanningen zal doen om de parkeer ruimte in de omgeving van de IC/IR-stations uit te breiden.

Oplossingen voor verplaatsingsproblemen kunnen in de combinaties trein/bus en openbaar vervoer/individueel vervoer worden gevonden.

## **Ieder zijn eigen specialiteit**

De nieuwe organisatie streeft een economisch doel na: een beter rendement van de menselijke krachten en van het materieel, die door beide maatschappijen worden aangewend. In feite is het een herschikking van elk vervoermiddel in de rol, die hem het best past. De trein, een massavervoermiddel, dat in eigen bedding rijdt, is ideaal voor het vervoer aan een hoge commerciële snelheid van een groot aantal reizigers, tussen tamelijk uiteengelegen punten.





De bus, heel wat lichter materieel, dat los staat van elke infrastructuur, is beter geschikt voor verspreid verkeer, op korte afstand, zowat van deur tot deur, voor een verscheiden cliënteel.

Vergeeten wij niet dat er op een tweeledig motorstel 250 zitplaatsen zijn, terwijl er op een bus slechts 40 mensen kunnen gaan zitten. Bovendien is 1 kilometer met de bus gemiddeld 4 keer goedkoper dan 1 kilometer met de trein.

Herinneren wij er ook aan dat België zeer dicht bevolkt is en dat er verspreide woningbouw is. Ons spoorwegnet is het dichtste ter wereld met tijdens de piekuren het drukste verkeer. De afstanden tussen de grote steden zijn gemiddeld veel kleiner dan in onze grote buurlanden. Daarom ook wekt het individueel vervoer de indruk duidelijk superieur te zijn.

Indien wij de eigenschappen van beide vervoerwijzen maximaal willen benutten en elk de plaats toewijzen, die hem het best past, en indien wij

ze op een efficiënte manier kunnen doen samenwerken, zullen wij een aantrekkelijk globaal systeem van openbaar vervoer hebben uitgewerkt.

### Een wissel op de toekomst

Een wissel op de toekomst wordt het alleszins. De vooruitzichten, die tot nog toe nogal somber waren, worden heel wat gunstiger. Wij mogen nu ook niet denken dat de reizigersmassa vanaf de eerste weken over de nieuwe dienst de lof-trompet zal zwaaien. Een minderheid zal haar klachten zelfs de vrije loop laten. De kritiek op het nieuwe systeem zal slechts geleidelijk uitdeinen naarmate de beloften worden ingelost. Wij moeten daarover waken. Het programma moet feilloos worden toegepast. Wij moeten rondom ons, in onze familie- en vriendenkring het wachtwoord doorgeven. Het enthousiasme voor een vervoersysteem, dat doorheen een reeks aanpassingen steeds beter aan de verwachtingen van de gemeenschap beantwoordt, zal aanstekelijk werken.



Wij moeten de feiten onder ogen durven zien. Ten tijde van het monopolie, toen het openbaar vervoer nog heer en meester was, moest de reiziger zich aanpassen aan de dienst, die men hem aanbood. Vandaag beschikt de gebruiker over een goed alternatief: de auto.

De gebruiker zal een keuze moeten maken. Wij moeten hem een efficiënte dienst aanbieden, zoals een handelaar, die uit is op winst. De klant beoordeelt ons volgens het produkt, dat wij verkopen? Wij moeten hem een concurrentieel en betrouwbaar produkt aanbieden, wil hij een trouwe, vaste klant worden.

## **Een positieve ingesteldheid**

Wij hebben niet te kiezen: de actie moet slagen. Daarom moeten al diegenen, die er hun medewerking aan verlenen dat met een positieve ingesteldheid doen.

Wat houdt dat in? Dat bij iedereen de vaste wil aanwezig is om het programma uit te voeren en de overtuiging dat wij dankzij «de andere aanpak» de toekomst hoopvol tegemoet kunnen zien. Wij moeten er in geloven en op die basis verder werken.

Daar is ook een zekere helderheid van geest voor nodig. Dankzij onze ervaring zullen wij de sterke en zwakke punten duidelijk kunnen onderscheiden. Deze laatste zullen vanzelfsprekend aanleiding geven tot heel wat commentaar. Het komt er dan niet op aan die zonder meer te ontkennen: alles is voor verbetering vatbaar en dat is precies het doel van onze beide maatschappijen.

Werken met een positieve ingesteldheid betekent op de vragen, op de opmerkingen antwoorden geven, die voldoende genuanceerd zijn. Hier volgen enkele voorbeelden.

### **Er zullen minder treinen rijden...**

Antwoord: nauwelijks. Wanneer wij de som maken van de werkdagen en de weekends, komen wij voor het spoorwegverkeer tot een status quo. Wel zullen er betere treinen rijden. Het kilometerpotentieel van de categorie «snelle treinen» stijgt met 60%! Ook zullen er meer bussen rijden: per werkdag komen er zowat 46.000 kilometer bij.

Per slot van rekening hebben beide maatschappijen dus evenveel te bieden en misschien meer. De middelen worden op een andere manier verdeeld en dit schept nieuwe mogelijkheden.

### **Er zullen minder reizigers zijn...**

Antwoord: ja en neen. De overheveling van klanten naar de alternatieve busdiensten betekent voor de N.M.B.S. een statistische daling. Bij de N.M.V.B. is er een omgekeerd effect. Die reizigers blijven echter klant van een globaal net van openbaar vervoer.

Trouwens, indien zij na hun busreis hun weg verder zetten met een sneltrein, verschijnen zij weerom in de spoorwegstatistieken. Een dienst, die efficiënt werkt, kan ook nieuwe klanten aantrekken, zodat wij op termijn een stijging zouden moeten noteren. Eens en voor altijd moeten wij onze horizon verruimen en over één gecoördineerd openbaar vervoer spreken. Wij zullen dan heel wat dichterbij de werkelijke markttoestand zitten.



Alles blijft bij het oude, de treinen zullen daarom niet beter rijden... Het antwoord bestaat uit meerdere elementen. Meer dan 20 % van de spoorwegtrajecten wordt versneld. (de «overheveling» waarover wij het hadden) Dat is een eerste ingrijpende verandering. Door de verlenging van de stilstanden in de stations zullen de treinen elkaar minder dicht opvolgen; resultaat: minder opstoppingen, minder vertraging en dus een grotere stiptheid. De geleidelijke invoering van de radioverbindingen met de treinen kan het produkt alleen maar ten goede komen; vooral de veiligheid en de regelmatigheid van het verkeer zal uit die vooruitgang voordeel halen. Tweede verandering.

Door de stelselmatigheid van de bewegingen zullen de reizigers de trein en de bus als een soort van grote metro gaan beschouwen, die

zeer vlot kan gebruikt worden. Wij zullen gemakkelijker informatie kunnen verstrekken en zij zullen zich in onze wereld beter op hun gemak gevoelen, wat andermaal een verandering is.

En of de treinen dan niet beter zullen rijden, dat hangt van elkeen van ons af. Eén gouden regel, één enkele: zijn juiste rol vervullen, in samenwerking met de anderen.

**Wij creëren een spoorwegwoestijn...**

Antwoord: de spoorwegfans zullen bepaalde stationnetjes missen. De fanaten van de economische wetenschap zullen zeggen dat het zo best is en zelfs dat het nog onvoldoende is. Wij moeten de werkelijkheid onder ogen zien.

Het vat is af, het budgettair evenwicht moet hersteld worden.





De tewerkstelling moet voor een grootse catastrofe worden behoed. Indien wij boven onze middelen blijven leven, zal de toekomst ons niets meer te bieden hebben en erg somber blijven.

Indien wij redelijk zijn, moeten wij toegeven dat de weg en het spoor complementair moeten worden; daar valt niets aan toe te voegen. Het zou van een grote naïviteit en ijdelheid getuigen indien wij het openbaar vervoer zoals 50 jaar terug zouden willen gaan organiseren.

Van « spoorwegwoestijn » kan er hier geen sprake zijn. Gaan er een reeks sporen aan het roesten, dan zal de naburige autobustarmac des te meer door de grote banden worden platgereden. En al die tijd zullen wij het openbaar vervoer, zowel het spoor als de weg, geholpen hebben om het vertrouwen van de cliënteel, die alsmaar meer « ontrouw » werd, terug te winnen.

### Het zal duurder worden...

Antwoord: voor sommige reizigers, die in het nieuwe systeem meer kilometers zullen moeten afleggen, zal dat wel het geval zijn. Wij moeten echter twee zaken voor ogen houden.



De samenwerking tussen de diensten slaat niet alleen op de aansluitingen. Zij moet ook op tarifair vlak worden doorgetrokken. Er zijn harmoniseringsakkoorden afgesloten zodat op enkele uitzonderingen na voor de reiziger het taxatiepeil na 3 juni hetzelfde blijft.

Herinneren wij er ook aan dat de ontvangsten zijn samengesteld uit een bedrag, dat door de reiziger rechtstreeks wordt betaald voor de geleverde dienst, en uit een Staat-sinterventie. Meer treinreizigers (in

1982 een gemiddelde van 97 reizigers per trein) en meer busreizigers betekent meer ontvangsten zodat de uitgaven beter zouden kunnen gedekt worden. De verhouding uitgaven/ontvangsten wordt dus evenwichtiger. Zo zal bij het afsluiten van het budget een steeds kleiner gedeelte ten laste van de gemeenschap vallen. Dat is de weg die wij moeten volgen.





Naar - Vers	Vertrek - Départ		Trein in de richting van: Train en direction de:	Stap over te Changer à		Aansluitende trein in de richting van: Train en correspondance en direction de:	Aankomst - Arrivée			
	(A)	(6)					(A)	(6)	(+)	
Bru Noord/Nord	5 05		IR: Bru Zuid/Midi				5 36			0h31
	5 35		IR: Charleroi-Sud				6 06			0h31
	6 05		IR: Bru Zuid/Midi				6 36			0h31
	6 24	6 24	IC: Charleroi-Sud				6 50	6 50	6 50	0h26
	6 35		IR: Charleroi-Sud				7 06			0h31
	6 54	6 54	IC: Bru Zuid/Midi				7 21	7 21	7 21	0h27
			IC: Charleroi-Sud							0h26
			IC: Bru Zuid/Midi							0h27
			IR: Bru Zuid/Midi							0h31
			IC: Charleroi-Sud							0h26
			IR: Charleroi-Sud							0h31
			IC: Bru Zuid/Midi							0h27
Bru Zuid/Midi	19 05		IR: Bru Zuid/Midi				19 36			0h31
	19 24		IC: Charleroi-Sud				19 50			0h26
	19 35		IR: Charleroi-Sud				20 06			0h31
	19 54		IC: Bru Zuid/Midi				20 21			0h27
	20 24		IC: Charleroi-Sud				20 50			0h26
	20 54		IC: Bru Zuid/Midi				21 21			0h27
	21 24	21 24	IC: Charleroi-Sud				21 50	21 50	21 50	0h26
	21 54	21 54	IC: Bru Zuid/Midi				22 21	22 21	22 21	0h27
	22 24	22 24	IC: Bru Zuid/Midi				22 50	22 50	22 50	0h26
	5 05		IR: Bru Zuid/Midi				5 45			0h40
	5 35		IR: Charleroi-Sud				6 15			0h40
	6 05		IR: Bru Zuid/Midi				6 45			0h40
6 24	6 24	IC: Charleroi-Sud				7 00	7 00	7 00	0h36	
6 35		IR: Charleroi-Sud				7 15			0h40	
6 54	6 54	IC: Bru Zuid/Midi				7 30	7 30	7 30	0h36	
		IC: Charleroi-Sud							0h37	
		IC: Bru Zuid/Midi							0h36	
		IR: Bru Zuid/Midi							0h40	
		IC: Charleroi-Sud							0h37	
		IR: Charleroi-Sud							0h40	
		IC: Bru Zuid/Midi							0h36	
Bru L.W./Q.L.	19 05		IR: Bru Zuid/Midi				19 45			0h40
	19 24		IC: Charleroi-Sud				20 00			0h36
	19 35		IR: Charleroi-Sud				20 15			0h40
	19 54		IC: Bru Zuid/Midi				20 30			0h36
	20 24		IC: Charleroi-Sud				21 00			0h36
	20 54		IC: Bru Zuid/Midi				21 30			0h36
	21 24	21 24	IC: Charleroi-Sud				22 00	22 00	22 00	0h36
	21 54	21 54	IC: Bru Zuid/Midi				22 30	22 30	22 30	0h36
	22 24	22 24	IC: Bru Zuid/Midi				23 00	23 00	23 00	0h36
	6 54	6 24	IC: Charleroi-Sud	Bru Noord/Nord	13	L: Ottignies	7 13	7 13	7 13	0h49
		6 54	IC: Bru Zuid/Midi	Bru Noord/Nord	7	IC: Luxembourg	7 37	7 37		0h43
		7 24	IC: Charleroi-Sud	Bru Noord/Nord	13	L: Ottignies			8 13	0h49
	7 54	IC: Bru Zuid/Midi	Bru Noord/Nord	7	IC: Arlon			8 37	0h43	



---

# De andere aanpak... men zegge het voort

Zo'n grote ommekeer mag niet onopgemerkt voorbijgaan. Omdat die, waarover wij het hebben, op de hele gemeenschap van toepassing is, hebben de N.M.B.S. en de N.M.V.B. een uitvoerig informatie- en promotieprogramma op het getouw gezet.

Vooraleer over dat programma uit te wijden, willen wij even bij het spoorboekje blijven stilstaan. Nieuwe organisatie, nieuw spoorboekje. Dat was wel het minste. Het formaat en eigenlijk vooral de leesrichting worden gewijzigd. De inhoud hoeft echter geen betoog.

Op de eerste bladzijden van de nieuwe versie vinden wij algemene inlichtingen, netjes geschikt, en een gedetailleerde lijst van de stations met heel wat nuttige aanwijzingen. Alle dienstregelingen worden op een verbeterde maar toch nog enigzins vergelijkbare wijze afgedrukt.

Grosso modo stemt dit dus overeen met wat wij reeds kennen.

Een uitgebreid hoofdstuk is gewijd aan de beste verbindingen, meteen de meest opvallende renovatie in dit boekje. Wij vinden er nagenoeg 1001 kwalitatief hoogstaande spoorwegverbindingen vanuit zowat 70 belangrijke stations. Kwalitatief hoogstaand omdat ze snel zijn en omdat de eventuele aansluiting met

meerdere treinen optimaal is. De bladzijde, die toevallig werd uitgepikt en hier is afgedrukt, toont aan hoe gemakkelijk het voor de reiziger zal zijn om op ons net treinwijs te worden. Het zal ook voor ons heel wat makkelijker worden om de klant, die in onze wereld wat verlopen loopt, op het juiste pad te zetten.

Ook de dienstregelingsboekjes van de N.M.V.B. zullen wijzigingen ondergaan.

Telkens een IC/IR-station wordt vermeld, verschijnt het kenteken. Zo weet de reiziger dat er in dat station optimale overstapmogelijkheden zijn.





In de brochures zijn de IC/IR-stations, die door de N.M.V.B. worden bediend, alfabetisch gerangschikt met aanduiding van de nummers van de buslijnen, die er langs komen.

Op die manier wordt de aandacht van het publiek gevestigd op de punten, waar spoorwegvervoer/wegvervoer samenkomen, en bijgevolg ook op het aanvullend karakter van beide vervoerwijzen.

## Verschillende acties

De grote promotiecampagne nu bestaat uit drie types van acties, die elk een welbepaald doel hebben.

Globale acties willen het publiek met de grote verandering vertrouwd maken. Zij bestaan uit informatie in de geschreven en gesproken pers en op T.V.

Een informatiebrochure (vergelijkbaar met deze) met grote oplage zal buiten de twee maatschappijen worden verspreid: bij politieke, sociale, economische overheden, in het onderwijs, bij het grote publiek. In dagbladen en tijdschriften zullen advertenties verschijnen. Affiches, van groot formaat op onze wegen en van standaardformaat in de stations en aan de bushaltes, zullen de voorbijgangers er attent op maken dat voor het openbaar vervoer een nieuw tijdperk is aangebroken.

Op lokaal vlak zullen de IC/IR-stations en de bussen, die er naartoe rijden, gekentekend worden. Daarbuiten zullen nog drie efficiënte middelen worden aangewend. De N.M.V.B. zal op het ogenblik van de verandering en gedurende een volledige maand « info-bussen » het land insturen. Die bussen zullen halt houden in de lokaliteiten waar een

nieuwe N.M.V.B.-dienst de plaats van de trein inneemt.

Daar zal aan de plaatselijke cliënteel nadere informatie worden verstrekt. In de huis-aan-huisbladen zullen de regionale en lokale dienstregelingen en de dienstregeling van de « alternatieve » bussen ruim aan bod komen. De commerciële vertegenwoordigingen van de N.M.B.S. zullen op verzoek openbare informatievergaderingen over het nieuwe systeem houden. Het doel daarvan: op de juiste plaats een zo volledig mogelijke praktische informatie geven en het publiek van antwoord dienen over alle punten die wrevel en onrust wekken.

## Om de reizigers te leiden

Wij, op ons niveau, zullen de informatie moeten verpersoonlijken en individualiseren en de reizigers werkelijk leiden. Er zullen er immers altijd zijn, die het niet goed gelezen, niet goed gehoord of... slecht onthouden hebben. In elk IC/IR-station komt er gedurende drie weken een informatiestand. Voorbijgangers vinden er alle nodige informatie over het nieuwe systeem.

Permanent en op een goed zichtbare plaats zal er in elk station een plan met de klokvaste verbindingen uithangen. Het is een vergroting van wat men in het spoorboekje vindt en van wat reeds bij deze brochure is gevoegd.

De welgekende uitgave « Onze beste treinen » wordt in een nieuw kleedje gestoken. Het bevat een selectie van de snelle klokvaste treinen. Een uitgave in zakformaat die, in een handtas of agenda, de trouwe gezelschap van heel wat reizigers kan worden.







Daarnaast wordt voor elk groot IC/IR-station een vouwblaadje uitgegeven waarin alle treinen bij vertrek uit dat station in chronologische orde vermeld staan. Voor gebruikers van verschillende verbindingen is het een klein waardevol document.

De praktische informatie, die in de dagbladen verschijnt, zal gedurende de tijd, die nodig blijkt, ook in de stations worden uitgehangen.

Zo zullen wij voor de begeleiding van de cliënteel in onze installaties en in ons verkeer duidelijke, verscheiden, gemakkelijk leesbare middelen te onzer beschikking hebben.

B-Revue, dat gedurende 6 maanden ook in de bussen zal worden opgehangen, zal het publiek uitnodigen om hun positieve en negatieve

reacties te kennen te geven. Die zullen worden bestudeerd en uitgediept om op korte termijn details bij te schaven en op lange termijn de juiste weg uit te stippelen.

Deze brochure, die bij het personeel wordt verspreid op het ogenblik dat aan de buitenwereld een publicatie met een gelijkaardige boodschap wordt gestuurd, is de allereerste stap, die beide maatschappijen zetten naar een ruime, nauwkeurige en volledige informatie. Ze moest er bij horen. Opdat de informatie goed bij het publiek zou overkomen, moet zij uitgaan van diegenen, die aan het systeem leven geven. Bovendien was het voor de verantwoordelijken van beide maatschappijen ook evident dat diegenen, van wie het welslagen van de vernieuwing afhankelijk is, het eerst werden ingelicht.





---

# Overmorgen

Morgen, 3 juni. Wij gaan van start. Daarna overmorgen. Beide maatschappijen staan klaar.

In december, na zes maanden klok-vaste dienstregeling, zullen de N.M.B.S. en de N.M.V.B. een belangrijke opiniepeiling houden. De resultaten daarvan worden in de lente van '85 gepubliceerd. Het is overduidelijk dat die zullen afhankelijk zijn van de manier waarop wij dit schema in de praktijk brengen. Zij zullen duidelijk weergeven hoe ons imago na die nieuwe aanpak evolueert.

Dankzij een grondig onderzoek van de gegevens kunnen beide maatschappijen de nodige correctieven aanbrenge om het systeem te verbeteren en, indien mogelijk, de samenwerking tussen de diensten nog verder te drijven.

De N.M.B.S. zal, in functie van de beschikbare middelen, haar inspanningen voor de modernisering van het net verder zetten. De bedragen, die worden geïnvesteerd, zullen worden besteed voor de elektrificatie van de lijnen, voor de aankoop van rollend materieel, locomotieven, motorstellen, rijtuigen. Ook de bediening van de grote agglomeraties staat op het programma: dankzij de werken moet het verkeer in die zo-

nes, waar het bijzonder druk is, vlotter kunnen verlopen.

Er bestaan tevens plannen voor de uitrusting en uitbreiding van parkings voor auto's en fietsenstallingen, voor de verhoging van de snelheid van de treinen, voor de afschaffing van de overwegen, voor de toegang tot de stations en de perrons, voor de veiligheid van de reizigers...

Ook de N.M.V.B. blijft niet bij de pakken zitten. Zij zal haar net verder herstructureren volgens de noden van de cliënteel. Haar materieelpark zal in functie van de nodige capaciteit nog meer worden gemoderiseerd: gelede bussen, stadsbussen, buurtbussen. Doch door de aanleg van eigen rijstroken, door de geleide bediening van de verkeerslichten... m.a.w. door het gebruik van alle bestaande moderne middelen wil zij vooral de commerciële snelheid verhogen.

Elke investering van het gemeenschappelijk vervoer is een sprankel nieuwe hoop; het plan voor klokvast verkeer is dat ook. Hoop voor een zekere toekomst, voor een nieuwe aanpak, die beide maatschappijen ten goede komt.

Laten wij ons steentje bijdragen en aan de toekomst een ruggesteuntje geven.



---

# De 13 IC-verbindingen

---

A/ Amsterdam, Antwerpen-Centraal, Berchem, Mechelen, Brussel-Noord, -Centraal, -Zuid.

Te Antwerpen aansluiting met de treinen van en naar Gent-Rijsel en Hasselt; te Brussel-Noord met de treinen van en naar Namen-Luxemburg.

---

B/ Oostende, Brugge, Gent-St.-Pieters, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, Leuven, Luik-Guillemins, Verviers-Centraal naar Welkenraedt, Eupen om de twee uur, naar Aken, Keulen om de twee andere uren.

Te Keulen aansluiting op het Duitse IC-net.

Te Luik-Guillemins aansluiting naar Luik-Paleis.

---

C/ Antwerpen-Centraal, Berchem, Sint-Niklaas, Lokeren, Gent-Dampoort, Gent-St.-Pieters, Kortrijk, Moeskroen, Rijsel.

Voorlopig beperkt tot Moeskroen. In de toekomst om de twee uur verlengd tot Rijsel. In wisselwerking met dienst E, een frequentie van één trein om het half uur tussen Gent en Antwerpen. Te Gent aansluiting van en naar Blankenberge/Knokke.

Te Kortrijk aansluiting op de verbinding Rijsel-Brugge/Oostende.

---

D/ Antwerpen-Centraal, Berchem, Hasselt, Maastricht, Aken, Keulen.

De verbinding is voor 87 gepland. In afwachting daarvan zal er om de twee uur een trein tussen Antwerpen en Hasselt rijden.

---

E/ Oostende, Brugge, Gent-St.-Pieters, Gent-Dampoort, Lokeren, Sint-Niklaas, Berchem, Antwerpen-Centraal, Roosendaal.

De N.S. is hier van plan door te trekken tot Utrecht.

Te Antwerpen aansluiting op dienst C.

---

F/ Knokke-Duinbergen-Heist/Blankenberge, Brugge, Gent-St.-Pieters, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, Leuven, Tienen, Landen, Sint-Truiden, Hasselt, Genk; of Landen, Borgworm, Ans, Luik-Guillemins, Bressoux, Visé, Maastricht.

Te Gent aansluiting met dienst C en met dienst H.



---

G/ **Oostende**, Brugge, Torhout, Roeselare, Izegem, Kortrijk, Oudenaarde, Zottegem, Denderleeuw, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord.

Te Kortrijk aansluiting met dienst C.

---

H/ **Gent-St.-Pieters**, Aalst, Denderleeuw, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, -Schuman, -Leopoldswijk, Ottignies, Gembloux, Namen, Jambes, Lustin, Godinne, Yvoir, **Dinant**.

Te Gent aansluiting met dienst F naar Blankenberge/Knokke.

Te Namen aansluiting naar Dinant in afwachting van de elektrificatie van die lijn.

---

I/ (Valenciennes), **Saint-Ghislain**, Bergen, Zinnik, 's Gravenbrakel, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, **Schaarbeek**.

Elektrificatieplan voor lijn 97 met het oog op het doortrekken ervan tot Valenciennes.

---

J/ **Moeskroen**, Herseaux, Doornik, Bergen, La Louvière-Zuid, Charleroi-Zuid, Namen, Hoei, Luik-Guillemins, Luik-Paleis, **Herstal**.

Te Doornik aansluiting met de IR-dienst b' en te Luik met de IC-dienst B.

---

K/ **Antwerpen-Centraal**, Berchem, Mechelen, Brussel-Noord, -Centraal, -Zuid, Nijvel, Marchienne-au-Pont, **Charleroi-Zuid**.

In afwachting van de IC-verbinding D, te Brussel aansluiting met dienst B (Luik-Keulen).

---

L/ **Brussel-Zuid**, -Centraal, -Noord, -Schuman, -Leopoldswijk, Ottignies, Gembloux, Namen, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan, **Aarlen**, **Luxemburg**.

Te Brussel-Noord op hetzelfde perron aansluiting met dienst F naar de kust en met dienst A.

---

M/ **Schaarbeek**, Brussel-Noord, -Centraal, -Zuid, Aat, **Doornik**, **Rijsel**.

Per dag vier dieseltreinen naar Rijsel.

Na de elektrificatie tot Rijsel, klokvaste regeling om de twee uur.



---

# De IR-verbindingen

---

a/ **Antwerpen-Centraal**, Berchem, Nekkerspoel, Mechelen, Vilvoorde, Brussel-Noord, -Centraal, -Zuid, Eigenbrakel, Nijvel, Luttre-Pont-à-Celles, Marchienne-au-Pont, **Charleroi-Zuid**.

---

b/ **Brussel-Zuid**, -Centraal, -Noord, Vilvoorde, Mechelen, Nekkerspoel, Berchem, **Antwerpen-Centraal**.

b'/ **Schaarbeek**, Brussel-Noord, -Centraal, -Zuid, Halle, Edingen, Bassilly, Aat, Leuze, **Doornik**.

b''/ **Geraardsbergen**, Edingen, Halle

---

c/ **Antwerpen-Centraal**, Berchem, Lier, Heist-op-den-Berg, Aarschot, Leuven, Verrijk, Tienen, Ezemaal, Neerwinden, **Landen**.

Te Leuven aansluiting met de IC-trein B; zo is er om het half uur een verbinding vanuit Landen en Tienen naar Brussel.

---

d/ **Antwerpen-Centraal**, Berchem, Lier, Herentals, Geel, Mol, Lommel, Overpelt, **Neerpelt**.

---

e/ **Leuze** (om de twee uur), **Ronse**, Oudenaarde, De Pinte, Gent-St.-Pieters, Gent-Dampoort, **Eeklo**.

---

f/ **Kortrijk**, Harelbeke, Waregem, Deinze, De Pinte, Gent-St.-Pieters, Wetteren, Dendermonde, Mechelen, Lier, Herentals, Tielen, **Turnhout**.

---

h/ **Lokeren**, Zele, Dendermonde, Brussel-Noord, -Centraal, -Zuid, Liedekerke, Denderleeuw, Aalst, Lede, Wetteren, **Gent-St.-Pieters**.

Met de IC-trein H om het half uur één trein tussen Brussel en Aalst. Te Lokeren aansluiting met de IC-dienst C en te Gent met de IC-dienst B.

---

i/ **De Panne**, Koksijde, Veurne, Diksmuide, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Deinze, De Pinte, Gent-St.-Pieters, Zottegem, Lierde, **Geraardsbergen**.

---



---

k/ **Sint-Niklaas**, Temse, Bornem, Puurs, Willebroek, Mechelen, **Leuven**.

Te Puurs aansluiting van en naar Boom-Antwerpen.

---

l/ **Leuven**, Aarschot, Diest, **Hasselt**.

Te Leuven aansluiting met de IC-dienst F.

---

m/ **Liers**, Milmort, Herstal, Luik-Paleis, Luik-Jonfosse, Luik-Guillemins, Flémalle-Haute, Hoei, Statte, Andenne, Namen, Jemeppe-sur-Sambre, Auvelais, Tamines, Châtelet, **Charleroi-Zuid**.

Vervolledigt de dienst van sneltreinen op de Waalse as en bedient secundaire centra, waar de IC-trein J niet stopt.

Te Namen aansluiting met de IC-dienst H.

---

n/ **Charleroi-Zuid**, Marchienne-au-Pont, Luttre-Pont-à-Celles, Manage, La Louvière-Centraal, Bergen, Saint-Ghislain, Blaton, Péruwelz, Antoing, **Doornik**.

Te vergelijken met dienst m. Te Saint-Ghislain aansluiting met de IC-dienst I.

---

o/ **Schaarbeek**, Brussel-Noord, -Centraal, -Zuid, Halle, Tubeke, 's Gravenbrakel, Ecaussinnes-Carières. La Louvière-Centraal, La Louvière-Zuid, Leval, **Binche**.

---

p/ **Luik-Guillemins**, Angleur, Poulseur, Aywaille, Trois-Ponts, Vielsalm, Gouvy, Trois-Vierges, **Luxemburg**.

Om de twee uur een trein. Stopt tijdens het toeristisch seizoen te Remouchamps.



---

# De nieuwe autobuslijnen

**Saint-Ghislain - Blaton.** Ongeveer dezelfde reisweg als tijdens de elektrificatiewerken van lijn 78.

Bediening van de scholen te Péruwelz.

**Doornik - Moeskroen.** Twee nieuwe verbindingen Doornik-Moeskroen, de ene via Dottignies, de andere via Néchin.

**Aat - La Cavée - Isières, Langesaint - Aat.** Nieuwe lijn die rond Aat loopt. Bediening van de industriezone te Ghislenghien.

Nieuwe lijn **Edingen - Bassilly - Aat - Ligne** voor de bediening van de afgelegen stations Marcq, Hellebecq en Ghislenghien. Rechtstreekse verbinding tussen Meslin-l'Evêque en Aat.

De stations Pipaix, Barry-Maulde, Havinnes en Havinnes-Dorp zullen bovendien door een nieuwe lijn **Leuze - Doornik** worden bediend.

**Binche - La Louvière-Zuid.** Nieuwe verbinding voor de bediening van de stations Cronfestu en Hayettes met reizigersvervoer naar La Louvière-Zuid (IC/IR). Haltes te Cronfestu, Morlanwelz-plein, Hayettes, Haine-St.-Pierre en La Louvière-Zuid.

Lijn 132/133 **La Louvière - Morlanwelz - Binche - La Louvière** wordt tot La Louvière-Zuid verlengd.

**Ransart - Charleroi.** De stoptrein Charleroi - Ottignies zal de stations Dampremy, Bois Noël, Ransart en Wangenies niet meer bedienen. Die stopplaatsen worden door talrijke buurtspoorweglijnen bediend. Tijdens de piekuren zal een sneldienst bus met een minimum aan haltes de stations Ransart en Charleroi bedienen.

**Gembloux - Jemeppe.** Nieuwe autobusdienst voor de bediening van de stations op de lijn tijdens de daluren en ter aanvulling van de treindienst tijdens de piekuren. Rijtijd 33 minuten en een 90' frekwentie. Aansluiting naar Brussel, Namen en Charleroi.

**Bastenaken - Gouvy.** Twee types van traject zijn voorzien: - een snel (rechtstreeks) traject van Bastenaken naar Gouvy via Houffalize met één enkele stilstand in die plaats en een rijtijd van 37 minuten; - een traag traject van Bastenaken naar Gouvy via Mageret. Arloncourt. Michamps, Bourcy, Bœur, Buret, Tavigny, Cetturu, Steinbach en Limerlé met een rijtijd van 67 minuten. Te Bastenaken en Gouvy aansluiting naar Libramont en Luik



**Autelbas - Athus.** Op dit traject blijven forensentreinen rijden. De N.M.V.B.-lijn 167 A Aarlen - Athus - Virton zal de stations, die in de daluren niet meer worden aangedaan, bedienen en tijdens de piekuren de treindiensten versterken.

**Bertrix - Florenville.** Om de twee uur, met een versterking tijdens de piekuren, zal de lijn Bertrix met Orgeo, Gribomont, St.-Médard, Martelly, Straimont, Lacuisine en Florenville verbinden.

**Florenville - Virton.** Om de twee uur, met versterking tijdens de piekuren, zal die lijn Florenville, Pin, Izel, Jamoigne, St.-Vincent, St.-Mard en Virton verbinden.

**Bertrix - Gedinne.** De lijn bestaat uit twee trajecten:

- Bertrix - Paliseul met bediening van Burhaimont, Glaumont, Assenois, Offangne en Paliseul;
- Paliseul - Gedinne met bediening van Maray, Carlsbourg, Naomé, Graide (station), Graide (dorp), Bièvre, Louette-St.-Denis en Gedinne (dorp).

**Liers - Ans.** De nieuwe buslijn zal te Ans, de rue de la Station, de rue de l'Yser, de rue des Français; te Rocourt het handelscentrum Cora in de rue d'Ans en het Arsenaal; te Liers, het N.M.B.S.-station bedienen. Bediening om het uur zodat de aansluitingen in het station te Ans kunnen verzekerd worden.

**Namen - Dinant.** Lijn 433 Namen - Lustin/Mont - Dinant zal worden versterkt en een nieuwe uitbreiding naar Bouvignies, bij vertrek uit Dinant, wordt ingelegd. Tevens om het uur bediening van het Fonds de Dave. Aansluitingen te Namen en Dinant.

**Dinant - Givet.** De nieuwe autobuslijn, die een aanvulling van de S.N.C.F.-bediening wordt, zal langs de spoorlijn lopen op de linkeroever van de Maas, tussen Dinant en Agimont en zal Waulsort, Hastière, Hermeton-sur-Meuse bedienen. De bussen zullen de Maas oversteken langs de Brug van Heer-Agimont om het dorp Heer te bedienen. Te Givet zullen zij opnieuw de Maas oversteken om naar het Mehul-plein en het S.N.C.F.-station te rijden.

Een nieuwe lijn **Jemelle - Libramont** zal tijdens de piekuren om het uur de stations Lesterny en Mirwart en het station Hatrival de hele dag om het uur bedienen. Aansluitingen van en naar Aarlen en Namen.

Voor de plaatsen Hamipré, Cousteumont, Lavaux en Mellier wordt een nieuwe lijn **Libramont - Marbehan** ingelegd, die tevens Neufchâteau, Les Fossés, Assenois, Bernimont, Verlaine, Recogne zal bedienen. Te Marbehan en Libramont aansluiting naar Namen en Aarlen.



De plaatsen Rulles, Houdemont, Hachy en Fouches zullen door een nieuwe lijn **Marbehan - Aarlen** worden bediend. Deze zal er ook voor zorgen dat tijdens de daluren om de 120 minuten en tijdens de piekuren om de 60 minuten Habay-la-Vieille wordt bediend. Te Marbehan aansluiting naar Namen.

Op het traject **Aarlen - Sterpenich**, gemengde N.M.B.S. - N.M.V.B.-bediening met versterking van de bestaande N.M.V.B.-lijn Aarlen - Sterpenich.

Sneldienst **Brugge - Maldegem - Eeklo** om het uur op weekdays.

Rechtstreekse diensten **Waarschoot - Gent-St.-Pieters** en **Sleidinge - Evergem - Gent-St.-Pieters**. Te Mariakerke-Brug, aansluiting naar Gent-Dampoort.

**Gent - Lochristi - Beervelde - Lokeren**. Klok vaste regeling; bediening van Destelbergen De Borrems.

**Gent - Latem - Deurle - Astene - Deinze**. Bediening van Hoog Latem; klok vaste regeling; aansluiting te Deinze met de IR-trein van/naar Kortrijk. Schooldiensten Nazareth - Deinze en Gent - St.-Denijs-Westrem.

**Wetteren - Serskamp - Wanzele - Lede - Aalst**. Om de twee uur. Te Aalst aansluiting van/naar Brussel.

**Gent - Oordegem - Aalst**. Bediening van Impe en Smetlede.

**Oudenaarde - Zottegem**. Bediening van Ename, Welden en Roborst om de twee uur.

**Aalst - Zottegem**. Verlenging Aalst - Erondegem - Zonnegem - Burst-kerk naar Burst-station om de twee uur.

**Oudenaarde - Bevere - Petegem - Elsegem**. Te Oudenaarde aansluiting van/naar Brussel.

**Waregem - Nokere - Kruishoutem**. Om de twee uur. Te Kruishoutem aansluiting met lijn 709 Oudenaarde - St.-Martens-Leerne.

**Oudenaarde - Bevere - Wortegem - Waregem**. Om de twee uur. Te Oudenaarde aansluiting met de IR-trein van/naar Brussel en Gent.

**Geraardsbergen - Zottegem - Woubrechtgem**. Klok vaste regeling op het baanvak Geraardsbergen - Zottegem; bijkomende diensten van Pijperzele naar Zottegem via Godveerdegem; te Zottegem aansluiting met de IC-treinen van/naar Brussel en Kortrijk.

**Gent - Herzele - Geraardsbergen**. Bediening van Gemeldorp.



**Ronse - Nukerke - Etikhove - Leupegem - Oudenaarde.** Te Oudenaarde aansluiting met de IC-treinen van/naar Brussel en Gent.

**Oostende - Bredene - Stalhille - Houtave - Meetkerke - Brugge.** Nieuw: bediening van Stalhille.

**Sneldienst Kortrijk - Stasegem - Deerlijk - Vichte - Ingooigem - Anzegem.** Te Anzegem aansluiting van/naar Brussel.

**Sneldienst Neerpelt - Peer - Houthalen - Hasselt.** Klokvaste dienstregeling. Te Genk aansluiting van/naar Landen.

**Sneldienst Maaseik - Maasmechelen - Gent - Hasselt.** Klokvaste dienstregeling. Te Genk aansluiting van/naar Landen.

**Sneldienst Maaseik - Bree - Peer - Leopoldsburg - Geel.** Klokvaste dienstregeling. Te Geel aansluiting met de IC-treinen van/naar Antwerpen.

**Sneldienst Meuleberg - Houthalen - Beringen - Diest.** Om de twee uur. Te Diest aansluiting met de IC-treinen van/naar Leuven.

**Sneldienst Hasselt - Tessenderlo - Geel.** Klokvaste dienstregeling. Te Geel aansluiting met de IC-treinen van/naar Antwerpen.

**Boom - Niel - Schelle - Hemiksem - Hoboken - Berchem.** Klokvaste dienstregeling. Te Berchem aansluiting van/naar Brussel, Hasselt en Gent.

**Boom - Schelle - Hemiksem - Antwerpen-Oever.** Om het half uur.

**Boom - Schelle - Hemiksem - Antwerpen-Rooseveltplein.** Klokvaste dienstregeling.

**Mechelen - Heffen - Willebroek - Boom.** Om het half uur op het traject Blaasveld-Mechelen; om het kwartier tijdens de piekuren.

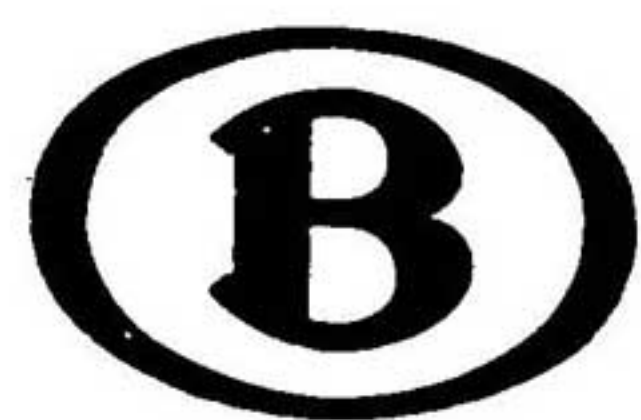
**Lijn 603.** Verlenging van het stedelijk net van Leuven naar Bierbeek, Brempt en Korbeek-Lo St. Camille. Klokvaste dienstregeling.

**Leuven - Tienen.** Sneldienst Kumtich gemeentehuis - Roosbeek Stationsstraat - Leuven tijdens de piekuren. Sneldienst Tienen - Kumtich gemeentehuis tijdens de piekuren.

Naast de 118 nieuwe bussen, die op de «alternatieve» lijnen zullen worden ingelegd, zal de N.M.V.B. aan haar wagenpark een dertigtal voertuigen toevoegen, die per jaar om en bij de 3 miljoen kilometer zullen afleggen en zullen bijdragen tot een goede bus/trein-coördinatie rond de IC/IR-stations.

*Omwille van de planning voor publicatie werden wij ertoe verplicht hier de lijsten, die op 31 januari 1984 als definitief werden beschouwd, te publiceren. Wij wijzen elke aansprakelijkheid af voor de wijzigingen, die nadien nog zouden aangebracht zijn.*





Deze brochure werd ten behoeve  
van het N.M.B.S.- en N.M.V.B.-  
personeel verwezenlijkt.

Lay-out: J.C. Geluck

Tekeningen: B. Senny

Foto's N.M.B.S.

Drukkerij: Van In, Lier



# EIR

