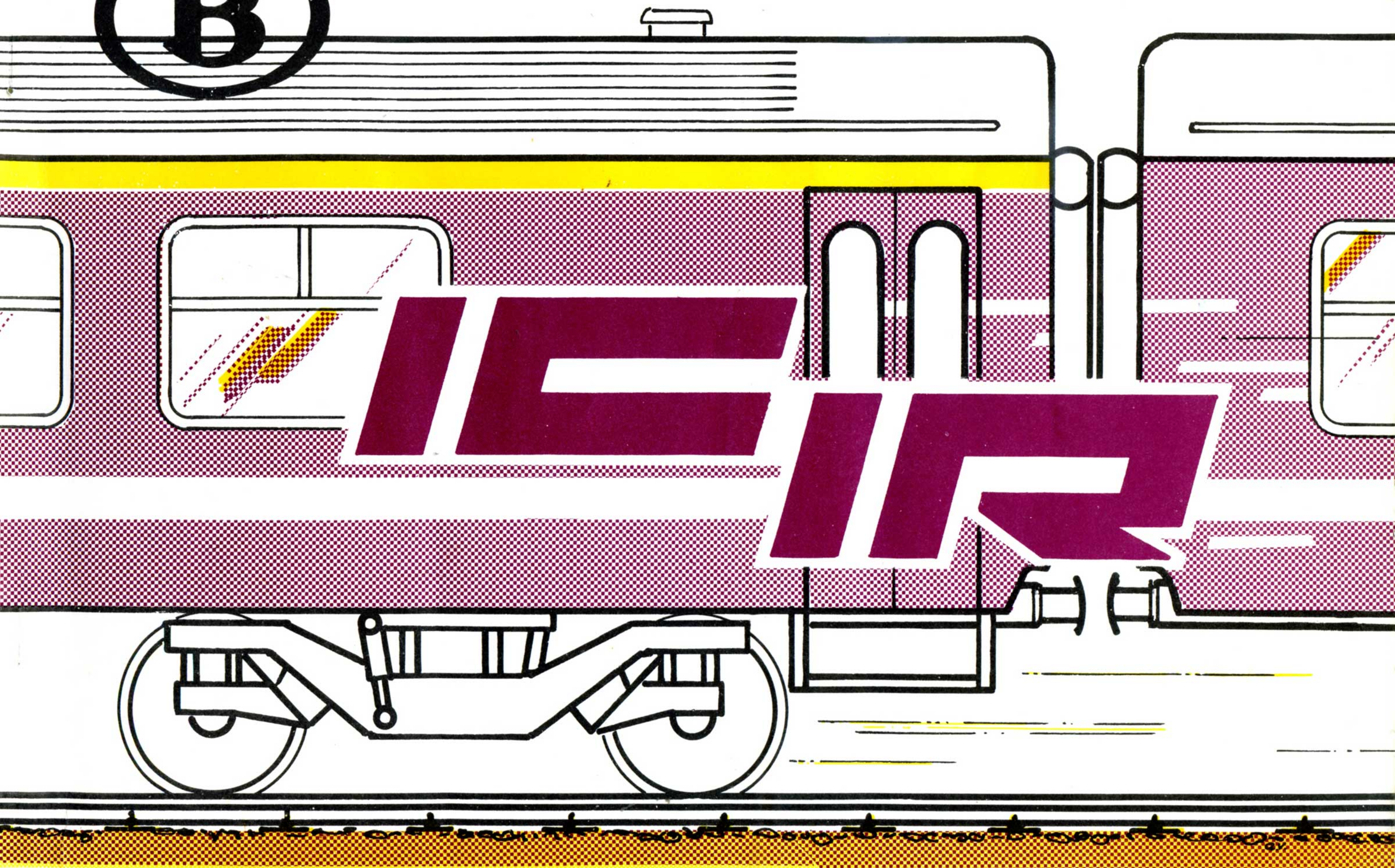


Directie E

3.6.1984 ▶▶▶▶▶



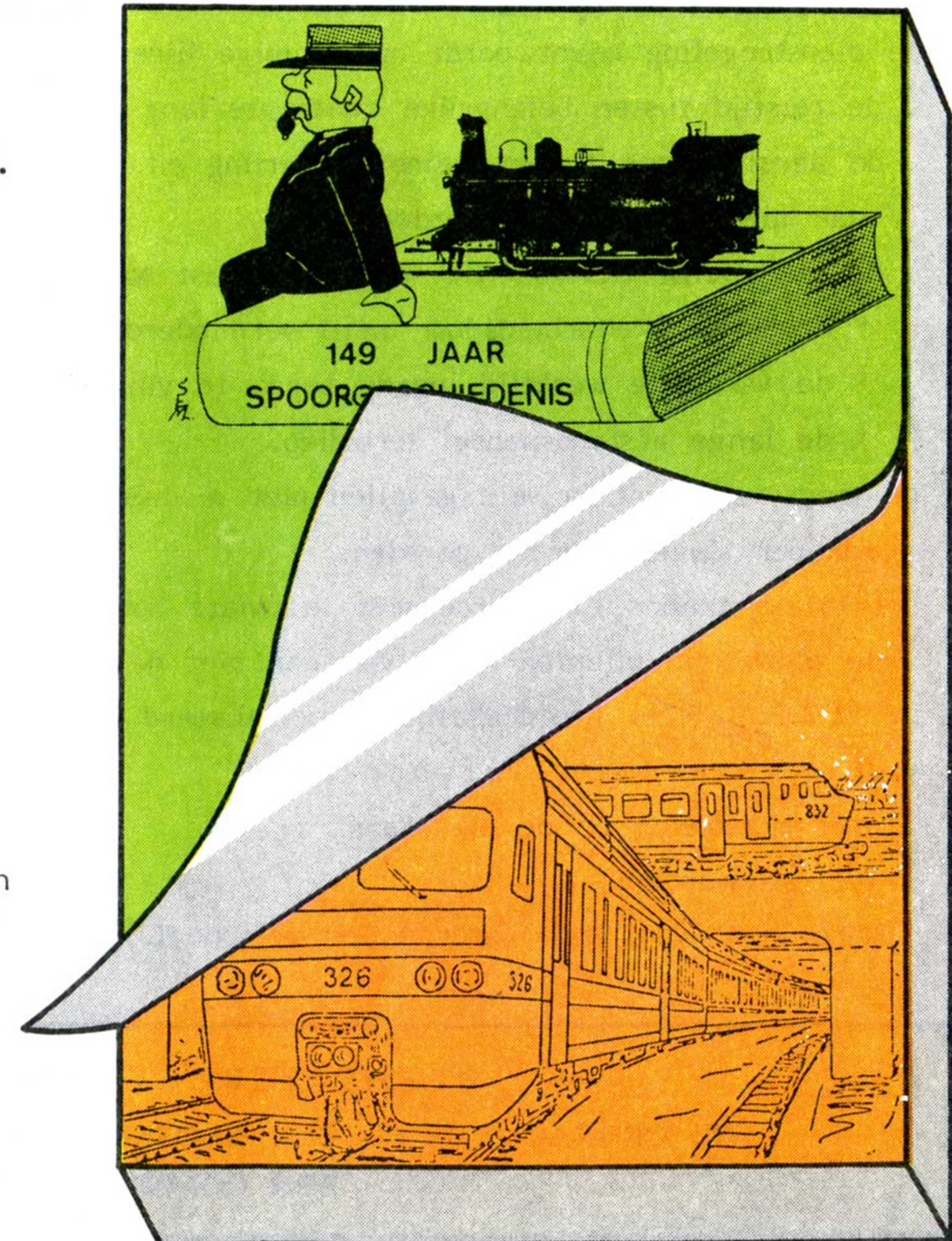


Op 3 mei 1983 keurde de Raad van Beheer van de N.M.B.S. de reorganisatie van de reizigersdienst goed.

Die reorganisatie noemt

het "HERSTRUCTURERINGSPLAN"

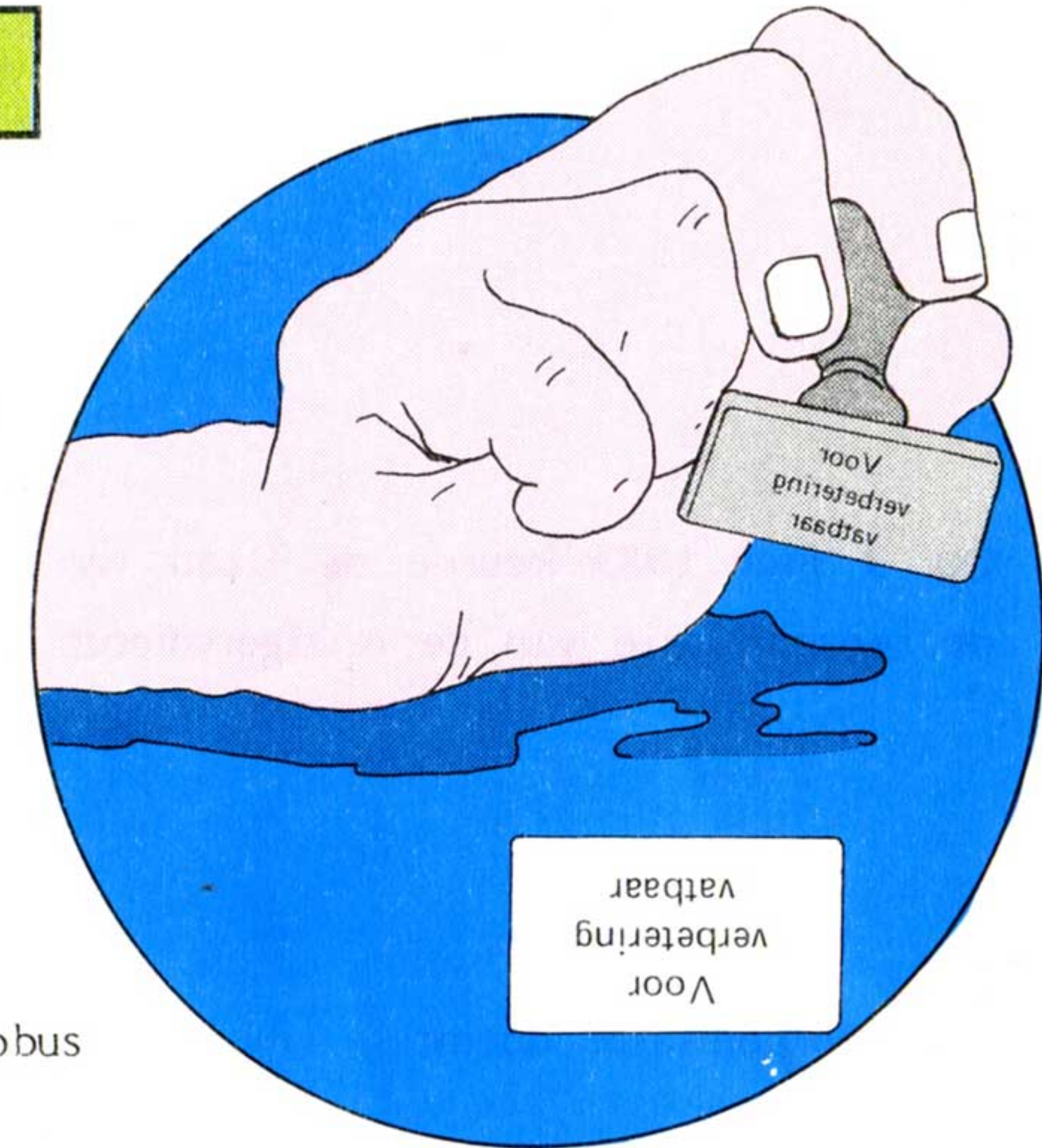
Met de toepassing ervan op 03.06.1984, wordt een periode van 149 jaar spoorweggeschiedenis afgesloten.



## 1. WAAROM EEN HERSTRUCTURERINGSPLAN ?

Het huidige treinaanbod is voor verbetering vatbaar :

- de structuur is te weinig doorzichtig;
- de dienstregeling beantwoordt op sommige lijnen niet aan de noden, omdat :
  - . de reistijd tussen belangrijke centra te lang is;
  - . de aansluitingen tussen treinen onderling en tussen treinen en autobussen vaak niet gewaarborgd worden;
  - . de treindienst onvoldoende werd aangepast toen :
    - ° de wettelijke arbeidsduur werd verminderd;
    - ° de variabele werktijd ingang begon te vinden;
    - ° de lange afstandspendel terugliep.
- de trein verzekert in vele gevallen niet rendabele diensten die door een autobus goedkoper kunnen worden gereden;
- het totale aanbod evolueerde niet naarmate het autobezit groeide.  
Vele potentiële cliënten leven dan ook met de auto "zonder trein";
- de N.M.B.S. bleef hoofdzakelijk gespecialiseerd in massavervoer, het kostbare woon-werk-woon vervoer met :
  - . oververzadiging op de piekuren;
  - . veel stilstanden;
  - . dure inzet van veel materieel en personeel.



**DE HERSTRUCTURERING BIJDT DE OPLOSSING.**

**DE OPDRACHT IS : - EEN GROTER MARKTAANDEEL IN HET INTERSTEDELIJK VERVOER;  
- EEN GOEDKOPERE EXPLOITATIE.**

## 2. PRINCIPES VAN HET PLAN

De voornaamste bouwstenen van dit nieuwe plan zijn :

### - KLOKVASTE DIENSTREGELING

- steeds dezelfde vertrektijden : 6h.24, 7h.24, .....
- steeds dezelfde reisweg, dezelfde begin- en eindpunten, dezelfde stopplaatsen;
- één trein per uur voor al de categorieën van de basisdienst :
  - . Intercity-treinen;
  - . Interregio-treinen;
  - . Stop-treinen.

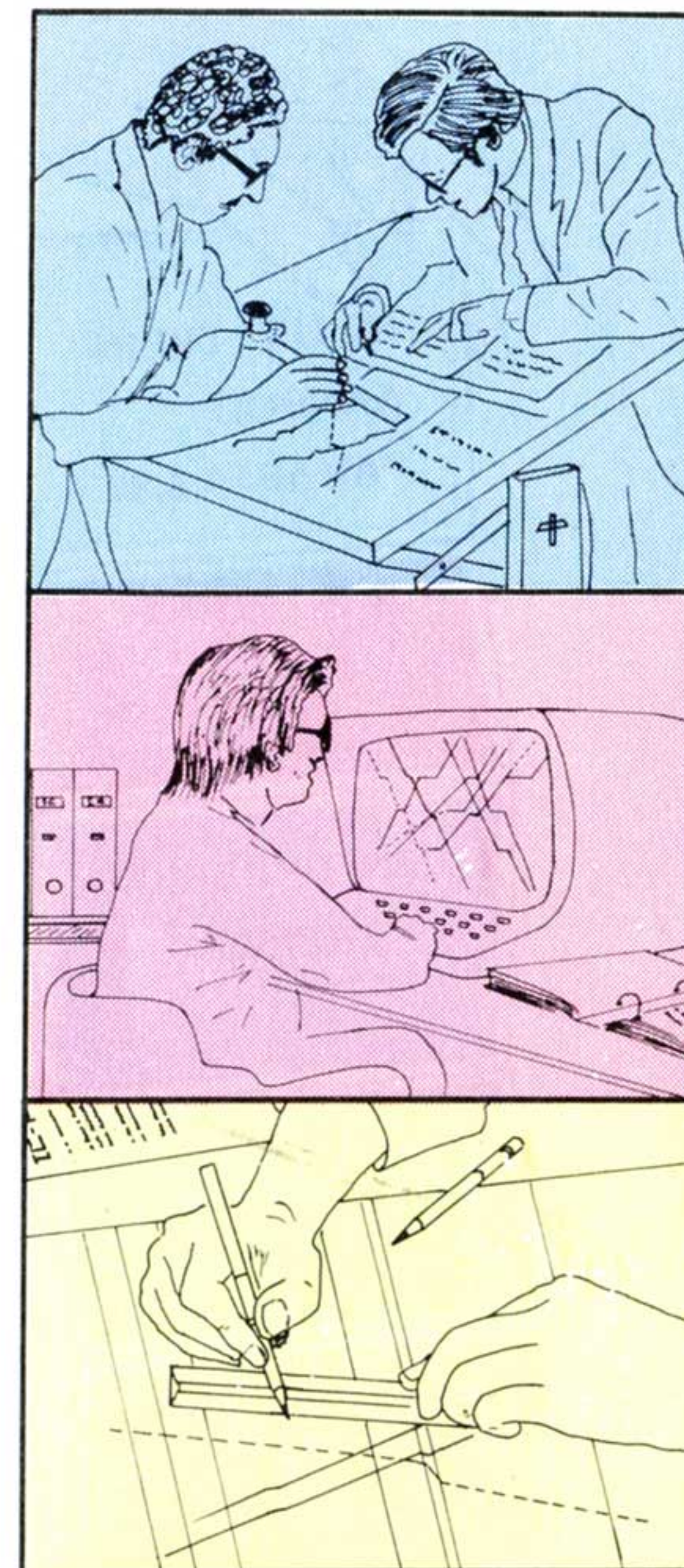
### - REGELMAAT

De treinen zullen beter op tijd rijden omdat :

- in de dienstregelingen buffertijden worden ingebouwd, naar rato van 1 minuut per 35 km;
- op de knelpunten, de treindienst beter georganiseerd wordt.

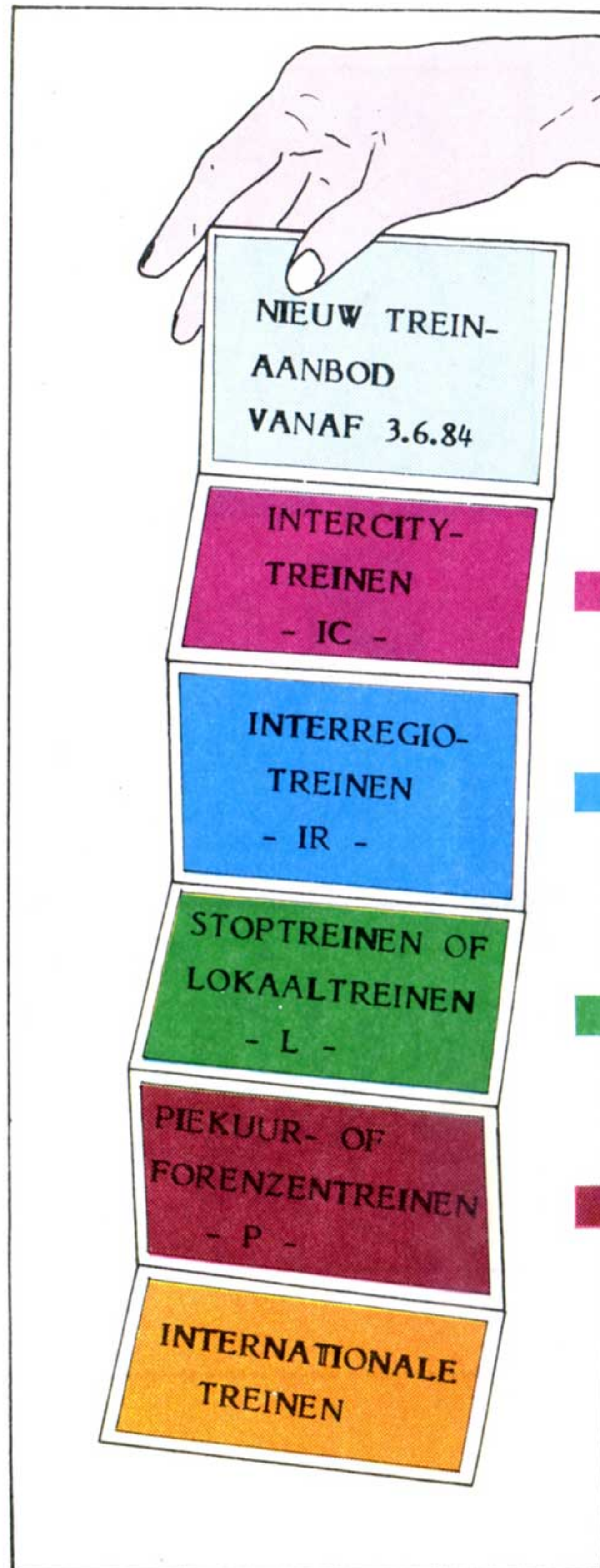
### - OPTIMALE AANSLUITINGEN

- tussen treinen onderling;
- tussen treinen en autobussen.



**DEZE PRINCIPES VERBETEREN DE DIENST AAN DE REIZIGERS.  
EEN BETER AANBOD IS DE BESTE PUBLICITEIT.**

### 3. HOE IS HET NIEUWE TREINAANBOD OPGEVAT ?



De reorganisatie werd grondig aangepakt. Ze steunt op eenvoud en duidelijkheid. Dat komt vooral onze cliënteel ten goede.

De termen "direct", "semi-direct" en "omnibus" worden vervangen door de meer sprekende benamingen "Intercity", "Interregio" en "Stoptreinen".

Bordeaux wordt de kleur van de IC-treinen.

Bepaalde stellen en rijtuigen zullen daarvoor te gelegener tijd worden herschilderd.

### 3.1. DE INTERCITY-TREINEN

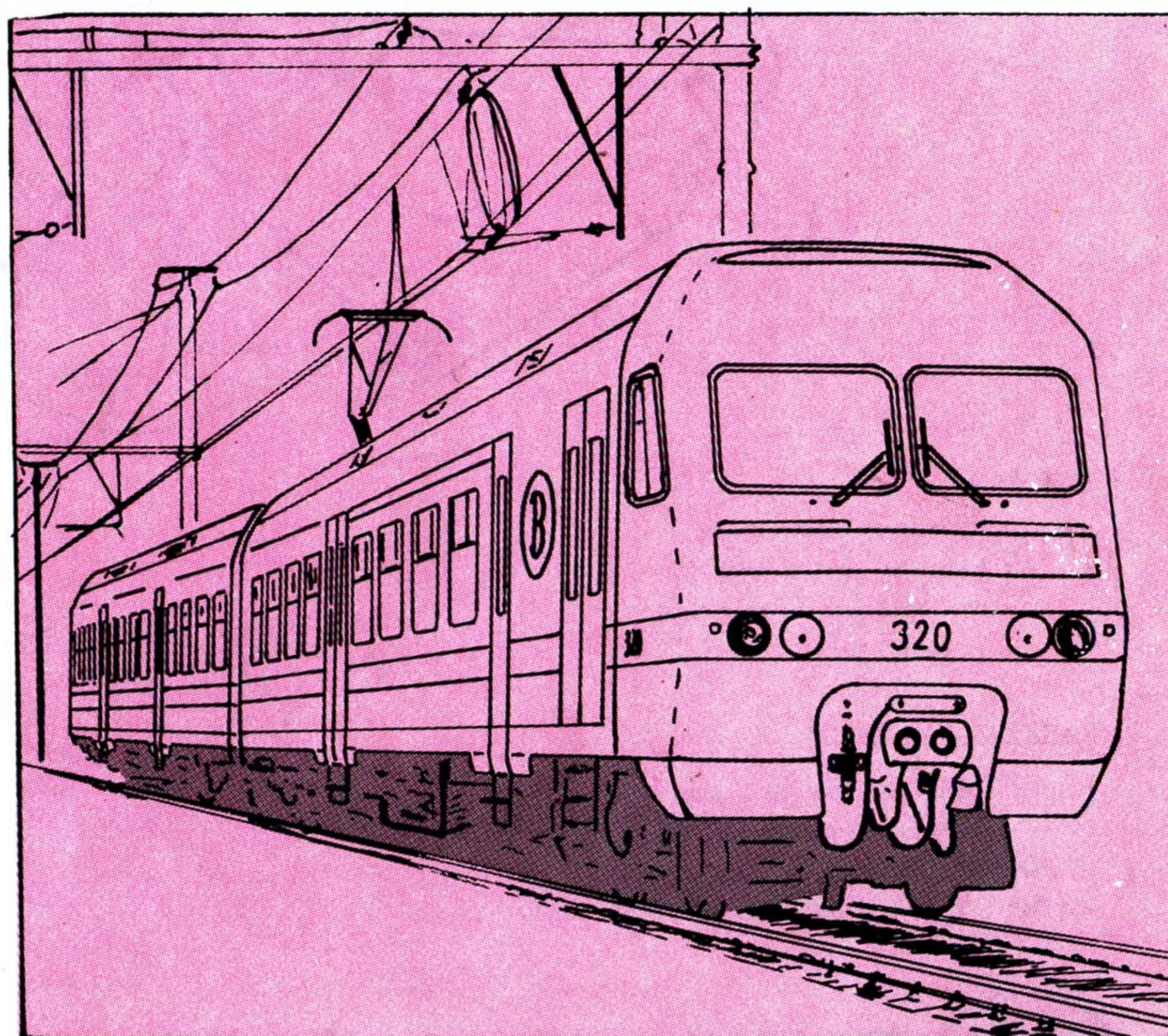
De "Intercity-treinen" verbinden de steden en de belangrijkste spoorwegknooppunten aan een hoge commerciële snelheid (85 Km/uur en meer).

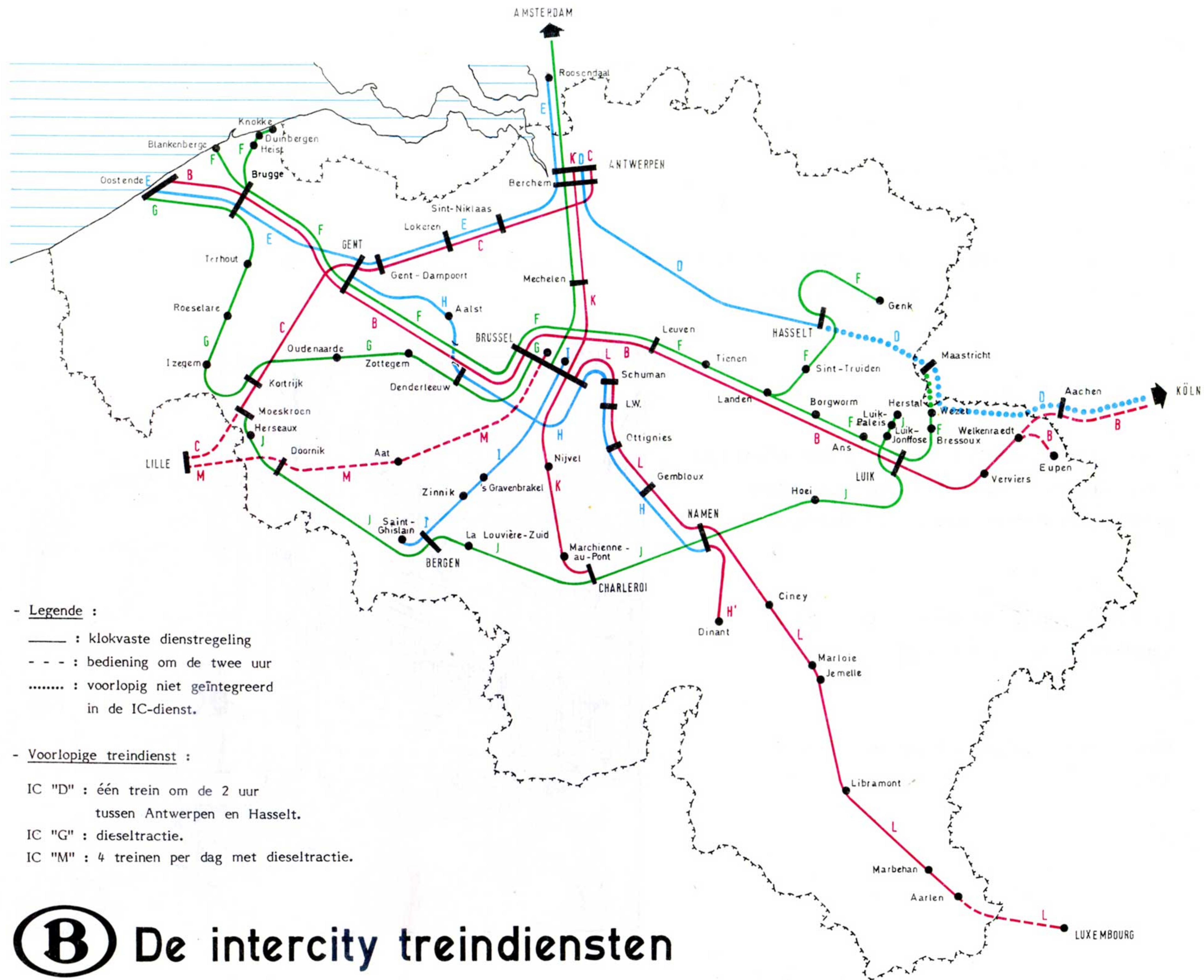
Dit is mogelijk door :

- het gebruik van het allernodernste materieel;
- het beperken van het aantal stilstanden;
- het optimaliseren van de aansluitingen.

In totaal werden 13 IC-diensten gepland, genummerd van A tot M.

Het IC-net is afgedrukt op de volgende bladzijde.





- Legende :

- : klokvaste dienstregeling
- - - : bediening om de twee uur
- ..... : voorlopig niet geïntegreerd in de IC-dienst.

- Voorlopige treindienst :

- IC "D" : één trein om de 2 uur tussen Antwerpen en Hasselt.
- IC "G" : dieseltractie.
- IC "M" : 4 treinen per dag met dieseltractie.

# **B** De intercity treindiensten



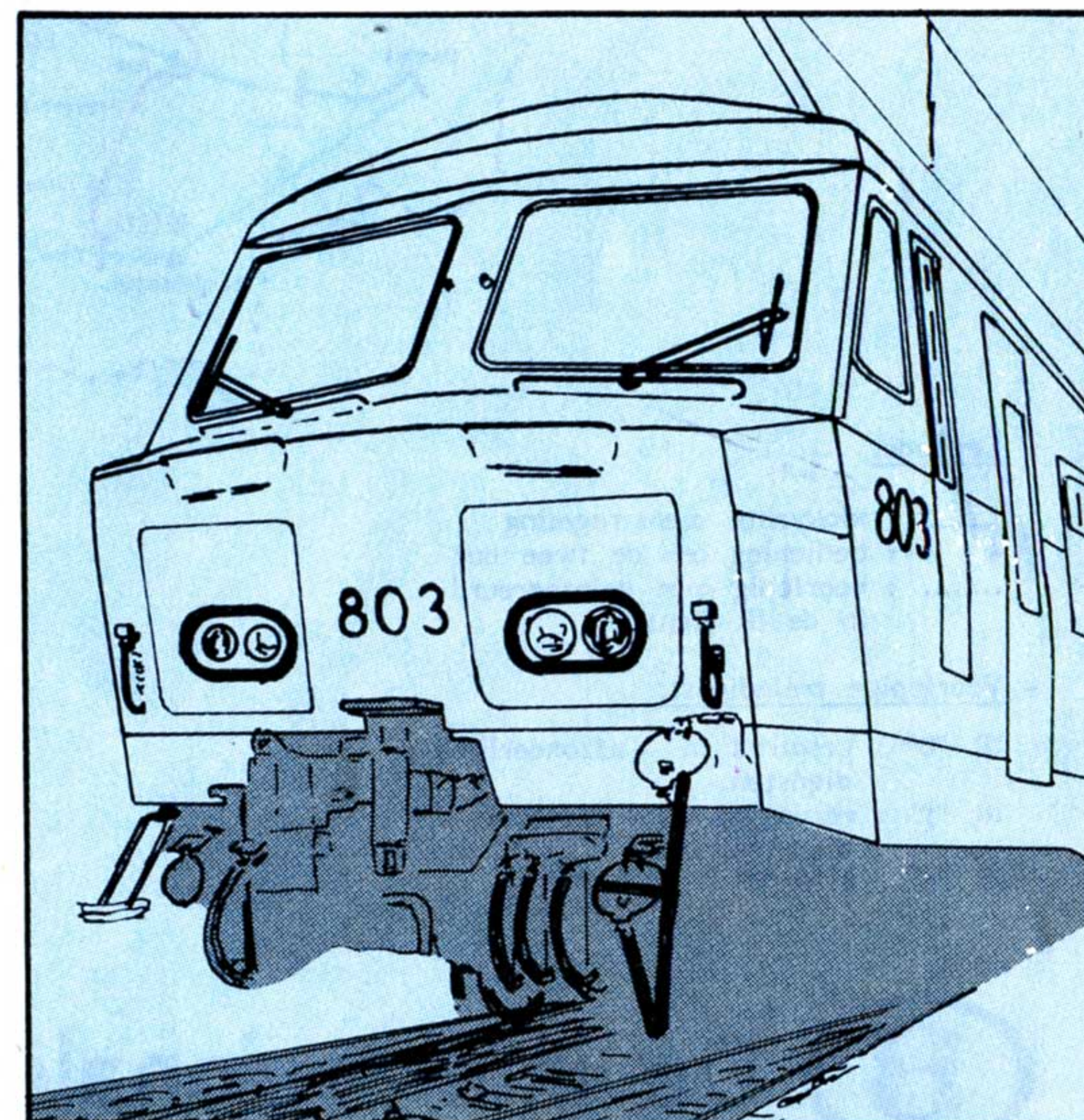
### 3.2. DE INTERREGIO-TREINEN

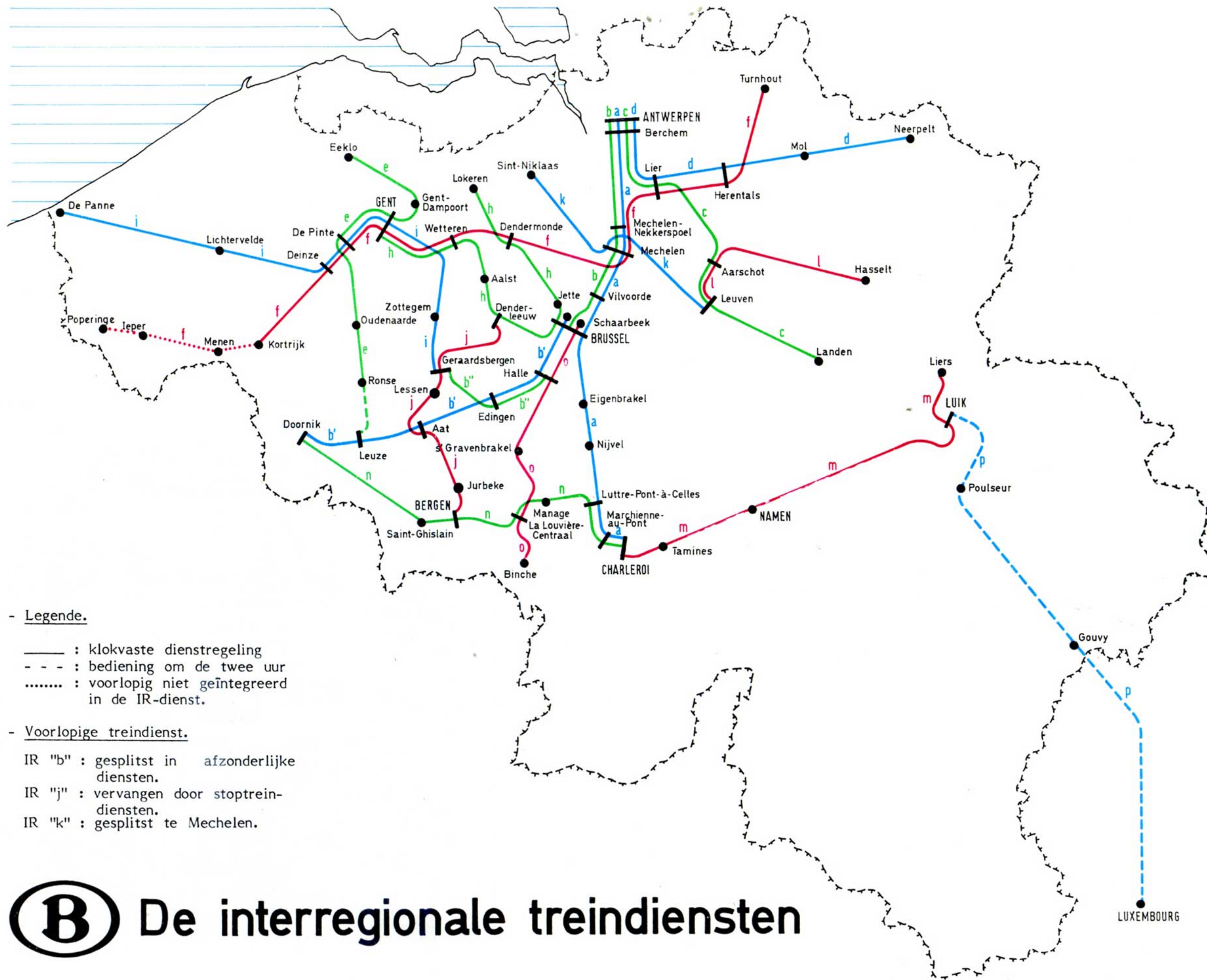
De "Interregio-treinen" vertonen dezelfde kenmerken als de "Intercity-treinen", doch zij bedienen meer stations.

De commerciële snelheid is iets kleiner, maar ze bereikt toch nog 65 km/uur.

In totaal zijn 16 IR-diensten gepland.

Ze zijn opgenomen in de kaart van de volgende bladzijde.





- Legende.

- : klockvaste dienstregeling
- - - : bediening om de twee uur
- ..... : voorlopig niet geïntegreerd in de IR-dienst.

- Voorlopige treindienst.

- IR "b" : gesplitst in afzonderlijke diensten.
- IR "j" : vervangen door stoptreindiensten.
- IR "k" : gesplitst te Mechelen.

# **B** De interregionale treindiensten

### 3.3. DE STOPTREINEN

Ook de stoptreindienst is gebaseerd op het principe van de klokvastе dienstregelingen. Gedurende de piekuren kan hij worden aangevuld met forenzentreinen die niet noodzakelijk alle plaatsen van die stoptreindienst bedienen.

Wegens de vastgelegde maatstaven, worden bepaalde stopplaatsen afgeschaft. De stoptreindienst wordt opgegeven in sommige gevallen waar het aantal reizigers onbeduidend laag is.

Die maatregelen worden alleen toegepast wanneer een alternatieve bediening door N.M.V.B.-bussen mogelijk is.

**DE STOPTREINEN HEBBEN KLOKVASTE DIENSTREGELINGEN.  
DIE ZIJN ZODANIG OPGEVAT, DAT ZIJ OPTIMALE AANSLUITINGEN VERZEKEREN  
MET DE IC- EN IR-TREINEN.**



#### 3.4. DE PIEKUURTREINEN

De forenzen, reizigers van het woon-werk-woon-verkeer, vertegenwoordigen 2/3 van het totaal aantal reizigers. Zij verplaatsen zich uitsluitend tijdens de piekuren.

Deze massa zal kunnen gebruik maken van :

- de klokvaste IC-, IR- en stoptreinen;
- een groot aantal piekuurtreinen op de pendelassen;
- forenzentreinen op de lijnen zonder basisdienst.

Enkele baanvakken worden dus alleen door piekuurtreinen bediend.

Anderzijds zullen er op sommige baanvakken met een IC-, IR- of stoptreindienst, ook plaatsen zijn die enkel door piekuurtreinen worden aangedaan.

### 3.5. DE INTERNATIONALE TREINEN

De dienstregelingen van de internationale treinen worden vrijwel niet gewijzigd.

Sommige internationale verbindingen vallen evenwel samen met een IC- of IR-dienst, namelijk :

- ° IC "A" BRUSSEL - AMSTERDAM
- ° IC "B" OOSTENDE - KÖLN
- ° IC "C" ANTWERPEN - LILLE
- ° IC "D" ANTWERPEN - KÖLN
- ° IC "L" BRUSSEL - LUXEMBOURG
- ° IC "M" BRUSSEL - LILLE
- ° IR "p" LUIK - LUXEMBOURG

#### 4. CRITERIA VOOR HET BEPALEN VAN STATIONS EN STOPPLAATSEN

Door te streven naar hogere commerciële snelheden kan de vraag naar stilstanden in kleinere steden en agglomeraties niet worden ingewilligd.

Al de stations en stopplaatsen werden hiërarchisch geklasseerd in één van de volgende groepen :

- stations van het IC- en IR-net, 119 in totaal, waarvan 73 voor de "Intercity-dienst";
- stations en stopplaatsen die in aanmerking komen voor treinverkeer en die dus voldoende reizigerscliënteel hebben om een treinbediening te verantwoorden;
- stopplaatsen, ongeveer 240 in totaal, die niet verder in aanmerking komen voor treinverkeer en die zullen worden bediend door bussen van de N.M.V.B. Nochtans moet daardoor slechts 3% van het totaal aantal reizigers beroep doen op een ander vervoermiddel.

Voor het al of niet behouden van stations en stopplaatsen werden verschillende criteria gehanteerd :

- het belang van het hinterland (aanvoer van de reizigers met stoptrein, bus, auto);
- de geografische ligging (centraal gelegen, goed wegemet, enz....);
- de aantrekkingskracht (scholen, winkelcentra, ....);
- de accommodatie van het station (parkeermogelijkheid, knooppunt, aangeboden service).

Als maatstaf werd tenslotte gesteld dat :

- een station of stopplaats slechts dan verantwoord is, wanneer er per dag minstens 200 reizigers zijn;
- een stoptreindienst slechts dan rendeert, wanneer er minstens 50 opstappende reizigers per km zijn, of 1000 reizigers-km per km.

**DE MAATSTAF WORDT ZEER SOEPEL GEHANTEERD. NERGENS WORDT DE TREIN AFGESCHAFT  
ALS ER GEEN AUTOBUS IN DE PLAATS KOMT.**

## 5. AFWIJKINGEN VAN DE PRINCIPES

5.1. Op sommige lijnen is het niet verantwoord, naast de IC- of IR-trein, ook nog een stoptrein per uur in te leggen. Dit geldt vooral voor de laatste kilometers van de dienst.

Op de betrokken trajecten wordt de IC- of IR-trein gewoon een stoptrein, zonder evenwel de klokvastheid in het gedrang te brengen.

Die maatregel wordt toegepast op volgende baanvakken :

IC of IR	Baanvak	Bijkomende stilstanden.
F	Brugge - Knokke Luik - Maastricht	Heist en Duinbergen Bressoux
H	Namen - Dinant	Jambes-Noord, Lustin, Godinne, Yvoir
J	Waalse aslijn	Herseaux
c	Leuven - Landen	Vertrijk, Ezemaal, Neerwinden
e	Ronse - Leuze	Anvaing, Frasnes-Lez-Anvaing
h	Lokeren - Dendermonde	Zelee
f	Herentals - Turnhout	Tielen
i	De Panne - Tielt Zottegem - Geraardsbergen	Koksijde, Diksmuide, Kortemark, Lichtervelde Lierde
k	Sint-Niklaas - Mechelen	Temse, Bornem, Puurs
m	Liers - Charleroi	Liers, Milmort, Herstal



5.2. Baanvakken die enkel door forenzentreinen bediend worden

Lijn	Baanvak	Stopplaatsen
82	Aalst - Burst	Vijfhuizen, Erpe-Mere, Bambrugge
123	's Gravenbrakel - Edingen	Rognon
144	Gembloux - Tamines	Chapelle-Dieu, Vichenet-Bossière, Mazy, Onoz-Spy, Jemeppe-Froidmont, Jemeppe-sur-Sambre, Auvélais
162	Aarlen - Sterpenich	Weyler, Autelbas, Barnich, Sterpenich.

5.3. Stopplaatsen, gelegen op baanvakken waar een IC-, IR- of stoptreindienst ingelegd is, en die slechts op de piekuren door een trein bediend worden

Lijn	Stopplaatsen
15	Herentals-Kanaal
21	Alken
35	Wezemaal, Gelrode
36	Luik-Haut-Pré
42	Grand-Halleux, Bovigny
50	Jabbeke, Oudenburg
59	Zwijndrecht-Fort
73	Aarsele
78	Néchin, Froyennes, Maubray, Callenelle, Basècles-Carrières, Harchies, Ville-Pommerœul, Hautrage
89	Anzegem, Vichte

## 6. DE AANSLUITINGEN

Er is slechts optimale aansluiting wanneer er, benevens de vereiste overstaptijd, een reserve van 3 minuten is voorzien.

Dit betekent dat er in principe :

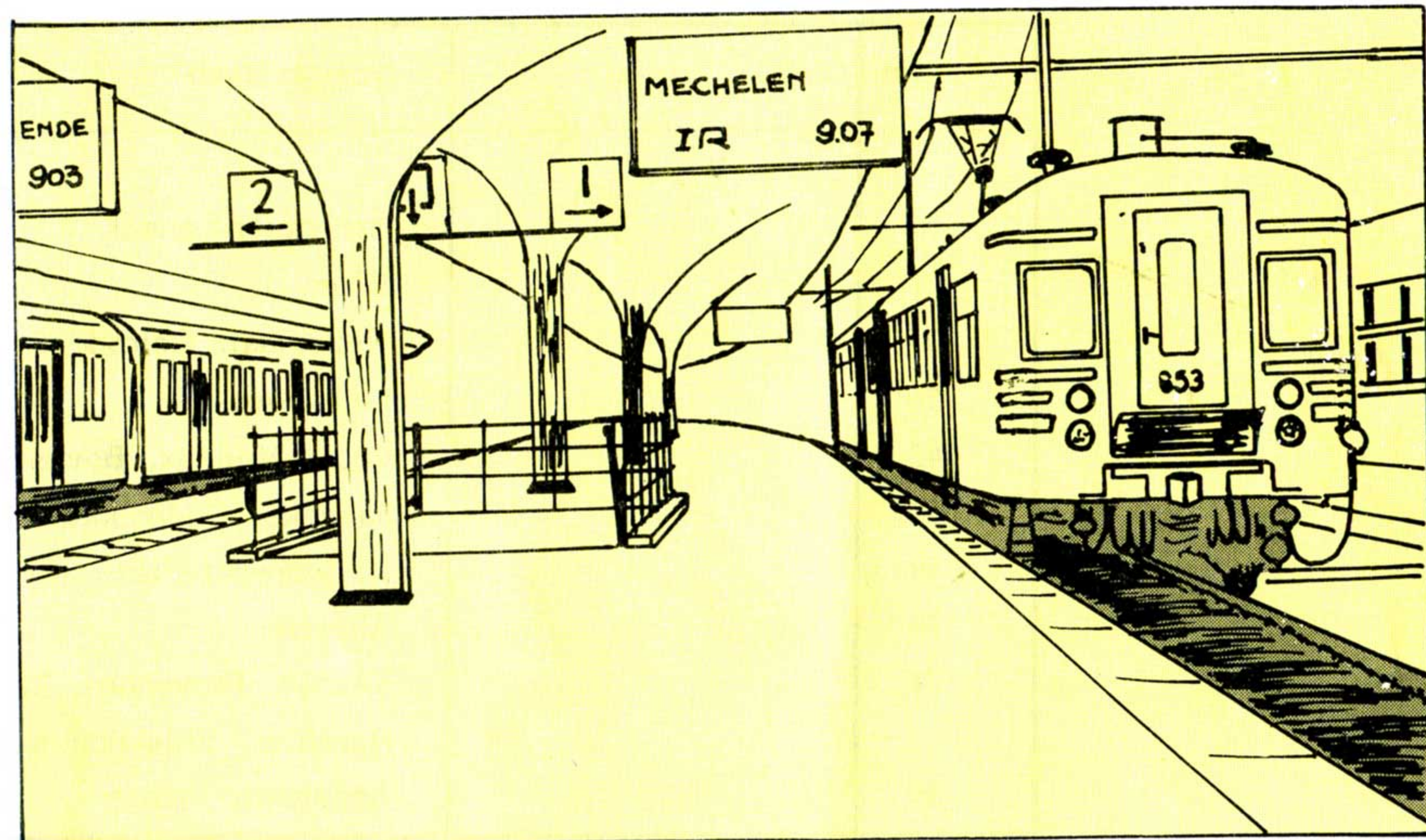
- voor een aansluiting trein-trein :  
minstens 6' verschil moet zijn tussen het aankomst- en het vertrekur van de twee treinen.
- voor een aansluiting bus-trein en omgekeerd :  
minstens 8' verschil moet zijn tussen het aankomst- en het vertrekur van bus en trein.

WACHTTIJDEN komen alleen voor :

- als de lijn slechts bediend wordt om de twee uur;
- voor de laatste treinen van de dag;
- voor andere treinen, wanneer het wachten geen weerslag heeft op het verder verloop van de dienst.

De treinen wachten in principe niet op bussen tenzij conventies N.M.B.S.-N.M.V.B., dit voorschrijven.

De aansluitingsstations zijn opgenomen in tabel I van het "Boek van de treindienst, nieuwe bundel O'.





## 8. NUMMERING VAN DE TREINEN

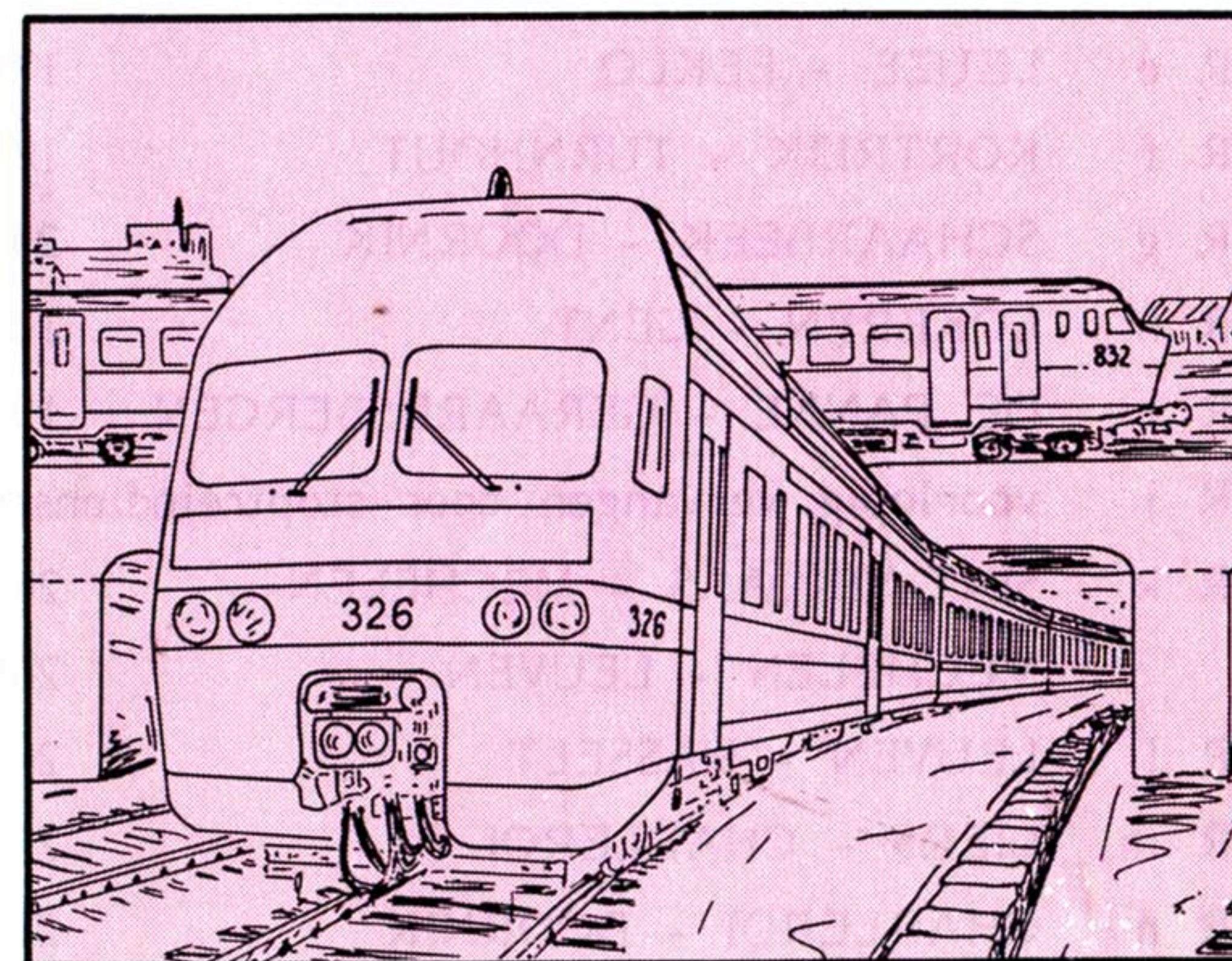
### 8.1. DE VOLGENDE NIEUWE NUMMERING WORDT TOEGEKEND :

1	-	99	:	T.E.E.-treinen en <b>IC</b> -treinen;
100	-	499	:	Internationale treinen waarvan een zeker aantal opgenomen worden in de IC-IR-dienst van het binnenverkeer :
		130 - 149	:	Luik - Luxembourg;
		150 - 199	:	Brussel - Amsterdam;
		300 - 329	:	Oostende - Köln;
500	-	999	:	IC-treinen;
1000	-	1499	:	Express-seizoentreinen;
1500	-	2999	:	IC- of IR-treinen;
3000	-	3999	:	Forezentreinen die vóór 14h.00 vertrekken;
4000	-	4999	:	Forezentreinen die na 13h.59 vertrekken;
5000	-	9499	:	Stoptreinen en IC-treinen in de relaties Blankenberge - Brugge en Landen - Genk;
9500	-	9749	:	Seizoentreinen ingelegd door Directie E. 12-11;
9750	-	9999	:	Seizoentreinen ingelegd door Directie E. 12-12;
10000	-	19999	:	De huidige nummering blijft van toepassing.

De nieuwe bundel O van het Boek van de treindienst geeft een gedetailleerd overzicht van de nieuwe nummering.

8.2. DE NUMMERING VAN DE IC-TREINEN

IC A	BRUSSEL - AMSTERDAM	150	-	199
IC B	OOSTENDE - KÖLN	300	-	329
	EUPEN	500	-	549
IC C	ANTWERPEN - MOESKROEN	550	-	599
IC D	ANTWERPEN - HASSELT	2400	-	2449
IC E	OOSTENDE - ROOSENDAAL	600	-	649
IC F	BLANKENBERGE - BRUGGE	5650	-	5699
	KNOKKE - WEZET	650	-	699
	LANDEN - GENK	6650	-	6699
IC G	OOSTENDE - BRUSSEL	700	-	749
IC H	GENT - NAMEN	1800	-	1849
	NAMEN - DINANT	1950	-	1999
IC I	SAINT-GHISLAIN - SCHAARBEEK	800	-	849
IC J	MOESKROEN - LIERS	850	-	899
IC K	ANTWERPEN - CHARLEROI	900	-	949
IC L	BRUSSEL - LUXEMBOURG	950	-	999
IC M	BRUSSEL - LILLE	750	-	799



### 8.3. NUMMERING VAN DE IR-TREINEN

IR a	ANTWERPEN - CHARLEROI	1500 - 1549
IR b	ANTWERPEN - BRUSSEL	1550 - 1599
	GERAARDSBERGEN - EDINGEN	2350 - 2399
IR c	ANTWERPEN - LANDEN	1600 - 1649
IR d	ANTWERPEN - NEERPELT	1650 - 1699
IR e	LEUZE - EEKLO	1700 - 1749
IR f	KORTRIJK - TURNHOUT	1750 - 1799
IR g	SCHAARBEEK - DOORNIK	2300 - 2349
IR h	LOKEREN - GENT	1850 - 1899
IR i	DE PANNE - GERAARDSBERGEN	1900 - 1949
IR j	voorlopig vervangen door stoptreindiensten	
IR k	SINT-NIKLAAS - MECHELEN	2450 - 2499
	MECHELEN - LEUVEN	2000 - 2049
IR l	LEUVEN - HASSELT	2050 - 2099
IR m	LIERS - CHARLEROI	2100 - 2149
IR n	CHARLEROI - DOORNIK	2150 - 2199
IR o	SCHAARBEEK - BINCHE	2200 - 2249
IR p	LUIK - LUXEMBOURG	130 - 149
	LUIK - GOUVY	2250 - 2299



### 8.4. NUMMERING VAN DE FORENZENTREINEN EN DE STOPTREINEN

De nummering wordt uitgebreid en per reisweg opgegeven in de nieuwe bundel O van het Boek van de treindienst.

## 9. VERWACHTINGEN

Dat er toekomst in een goed gestructureerd IC-net zit, werd bewezen in onze buurlanden.

Na het invoeren van het "Intercity-plan" :

- zagen de NS hun reizigerscliënteel stijgen.  
De meeropbrengsten bedroegen ongeveer 40 %;
- kenden de CFF, de SNCF en de DB, eveneens een gevoelige aangroei van hun cliënteel.

Ook in België werden reeds een tweetal experimenten ondernomen :

- lijn 59 Gent-Sint-Pieters - Antwerpen-Centraal :  
met een reizigerstoename van 33 %;
- lijn 66 Kortrijk - Brugge :  
met een reizigerstoename van 28 %.



DE HUIDIGE REORGANISATIE GAAT VERDER DAN DE VROEGERE EXPERIMENTEN EN  
ZELFS VERDER DAN DE PROJECTEN VAN ONZE BUURNETTEN !  
HET INTERSTEDELIJK- EN HET STREEKVERVOER WORDEN IMMERS GELIJKTIJDIG GEREORGANISEERD.  
DE VERWACHTINGEN ZIJN DAN OOK GROOT.

## 10. HET INVESTERINGSPROGRAMMA

### 10.1. HET ROLLEND MATERIEEL

Voor binnenverkeer zal voor elke treinsoort specifiek rollend materieel worden ingezet.

Voor de IC-treinen : motorstellen 03 (Break), 08 (vierledige) en rijtuigen M4;

Voor de IR-treinen : motorstellen 140 km/h., rijtuigen M4 en M2;

Voor de STOP-treinen : motorstellen andere dan 140 km/h., motorwagens, rijtuigen M2;

Voor de PIEKUUR-treinen : rijtuigen M4 en M2 en in een later stadium, trek- en duwstellen met dubbeldekrijtuigen.

### 10.2. DE INFRASTRUCTUURWERKEN

Een nieuwe planning van de investeringen - in de eerste plaats voor de elektrificatie - is noodzakelijk.

Bepaalde nog in dieseltractie geëxploiteerde lijnen of lijnsecties (uiteinden van IC- of IR-verbindingen) moeten voor hun integratie in een volledige IC- of IR-dienst, nog worden aangepast.

Volgende baanvakken zullen dan ook bij voorrang worden geëlektrificeerd :

- Namen - Dinant
- Luik - Rivage - Marloie
- Beverst - Maastricht en Wezet - Montzen - Aachen (relatie Antwerpen - Köln)
- Kortrijk - Ieper - Poperinge.

In sommige stations zijn nieuwe parkeerterreinen voorzien. Anderzijds zullen bestaande parkeerterreinen worden gemoderniseerd. Dat zal de reizigers aansporen meer gebruik te maken van de combinatie "auto/trein".

10.3. DE RADIOVERBINDING "GROND-TREIN" zal verder worden uitgebouwd, wat vooral de veiligheid en de regmaat van het verkeer ten goede zal komen.



## 11. VOOR- EN NADELEN

### 11.1. VOORDELEN

De reorganisatie zal toelaten een vervoerpakket te bieden dat :

- beter aangepast is aan de eisen van onze moderne samenleving;
- leefbaar is in crisistijd;
- gekenmerkt wordt door :
  - KLOKFASTHEID,
  - SNELHEID,
  - REGELMAAT,
  - COMFORT,
  - VEILIGHEID;
- meer cliënteelgericht is, door de schakel trein-bus-auto te verbeteren;
- goede aansluitingen en redelijke overstaptijden waarborgt;
- zoveel mogelijk de moeilijkheden op de huidige knelpunten oplost;
- zo nodig in aanvullende busdiensten voorziet.

Nog velen, pessimisten, zwartkijkers en anderen, kritiseren sterk de herstructurering.

Zij argumenteren dat :

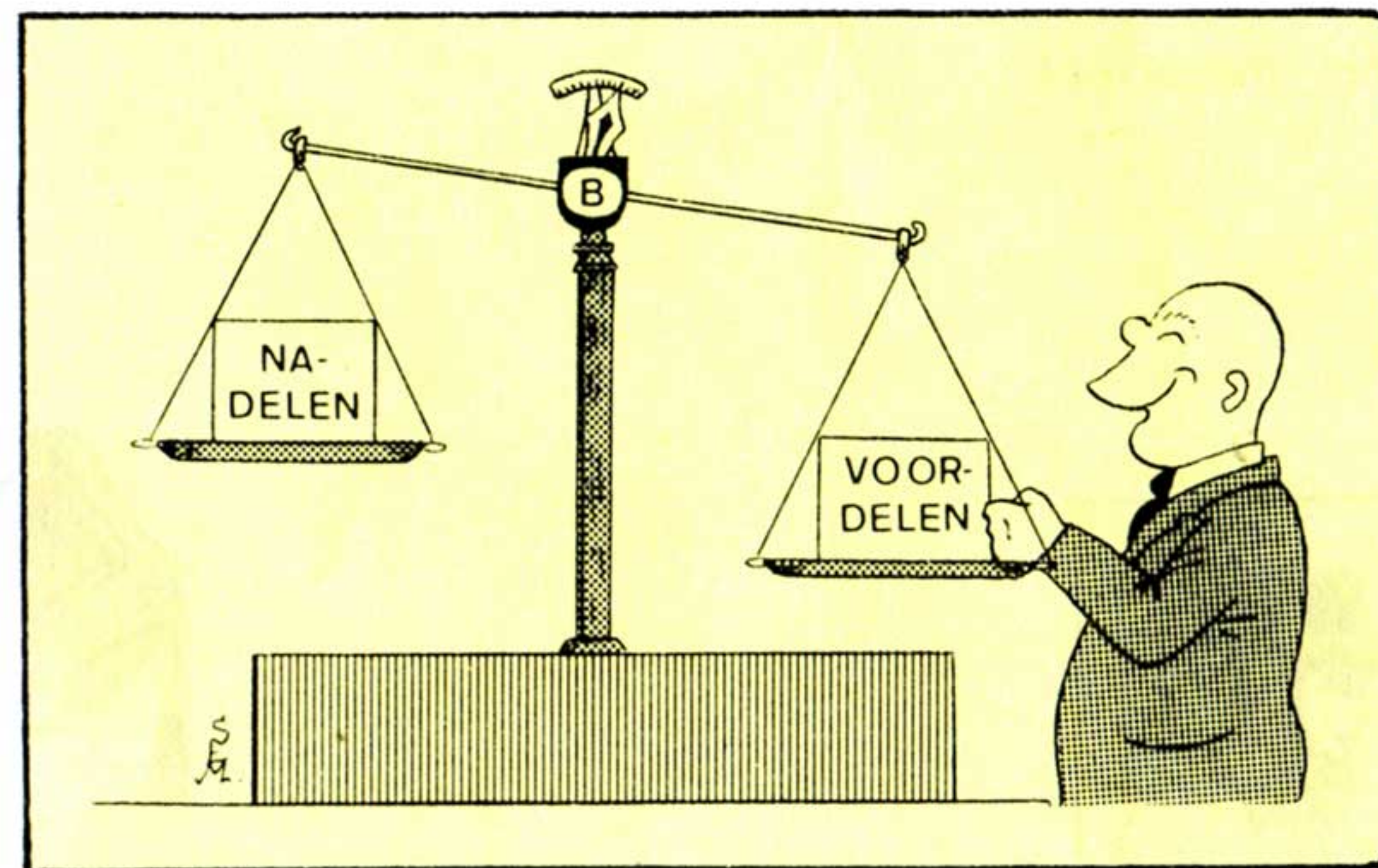
- de beperking van het aantal trein/km voor bepaalde categorieën te groot is;
- het aanbod van piekurtreinen voor sommige stations veel te klein is;
- het vervoer per bus niet comfortabel genoeg is, en meestal de reistijd verlengt;
- de toepassing van het plan een personeelsinkrimping zal meebrengen;
- de reorganisatie een gecamoufleerde bezuiniging is.



Vernieuwen stuit meestal op weerstand "uit gewoonte", "tegen het onbekende".

En met het plan worden vele vertrouwde gewoonten overhoop gehaald.

Toch is het merendeel van de klachten ongegrond. Een objectieve beoordeling van de herstructurering toont immers onbetwistbaar aan dat de voordelen zwaarder doorwegen dan de nadelen.

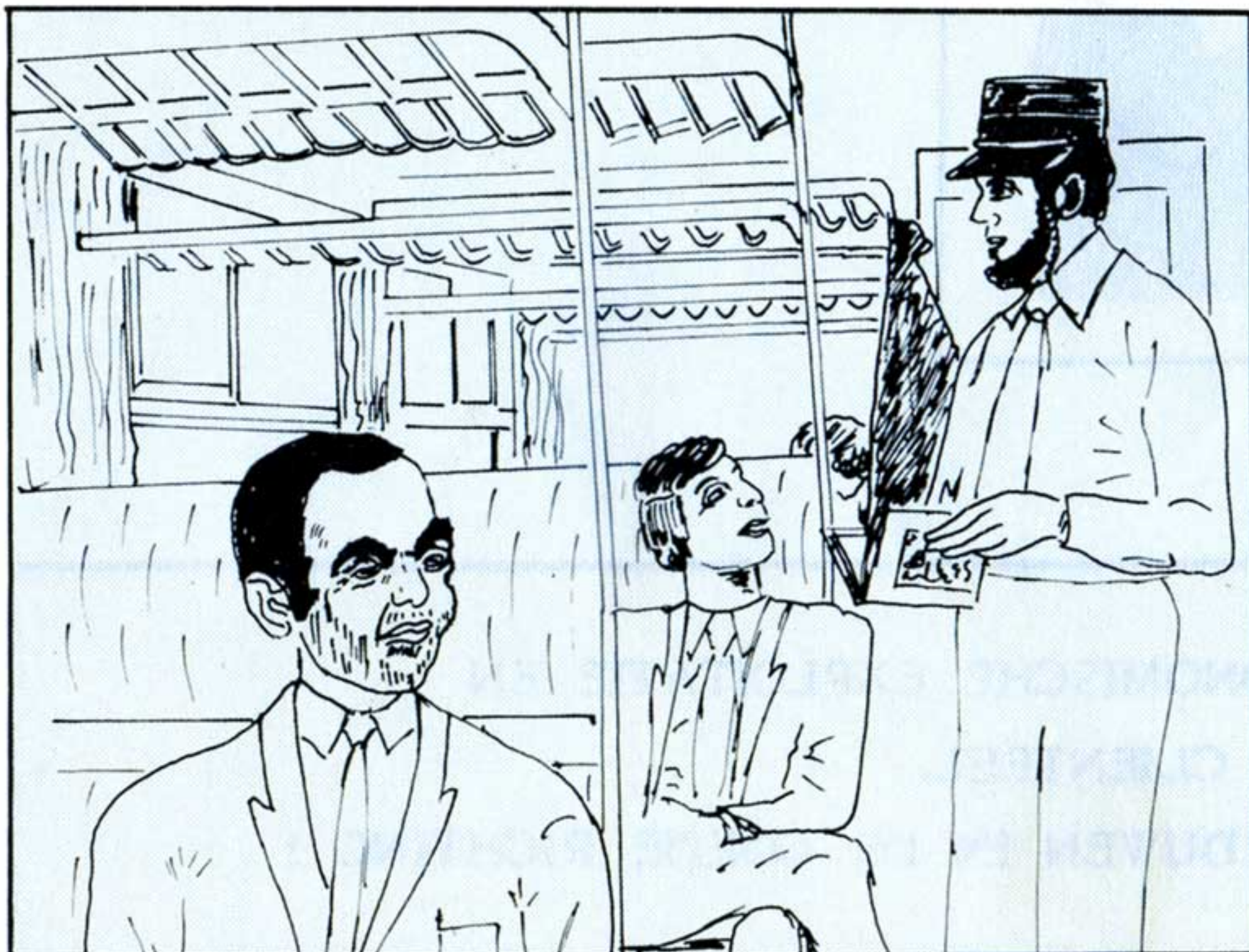


DE HERSTRUCTURERING LEIDT TOT EEN MEER ECONOMISCHE EXPLOITATIE EN  
TOT EEN BETERE DIENST VOOR DE CLIENTEEL.  
ONZE MEDEWERKING IS ONONTBEERLIJK ! LATEN WE MEEDUWEN IN DE GOEDE RICHTING !

## 12. WAT KAN DE REIZIGER VAN DE REORGANISATIE VERWACHTEN ?

De reorganisatie biedt voor de cliënteel :

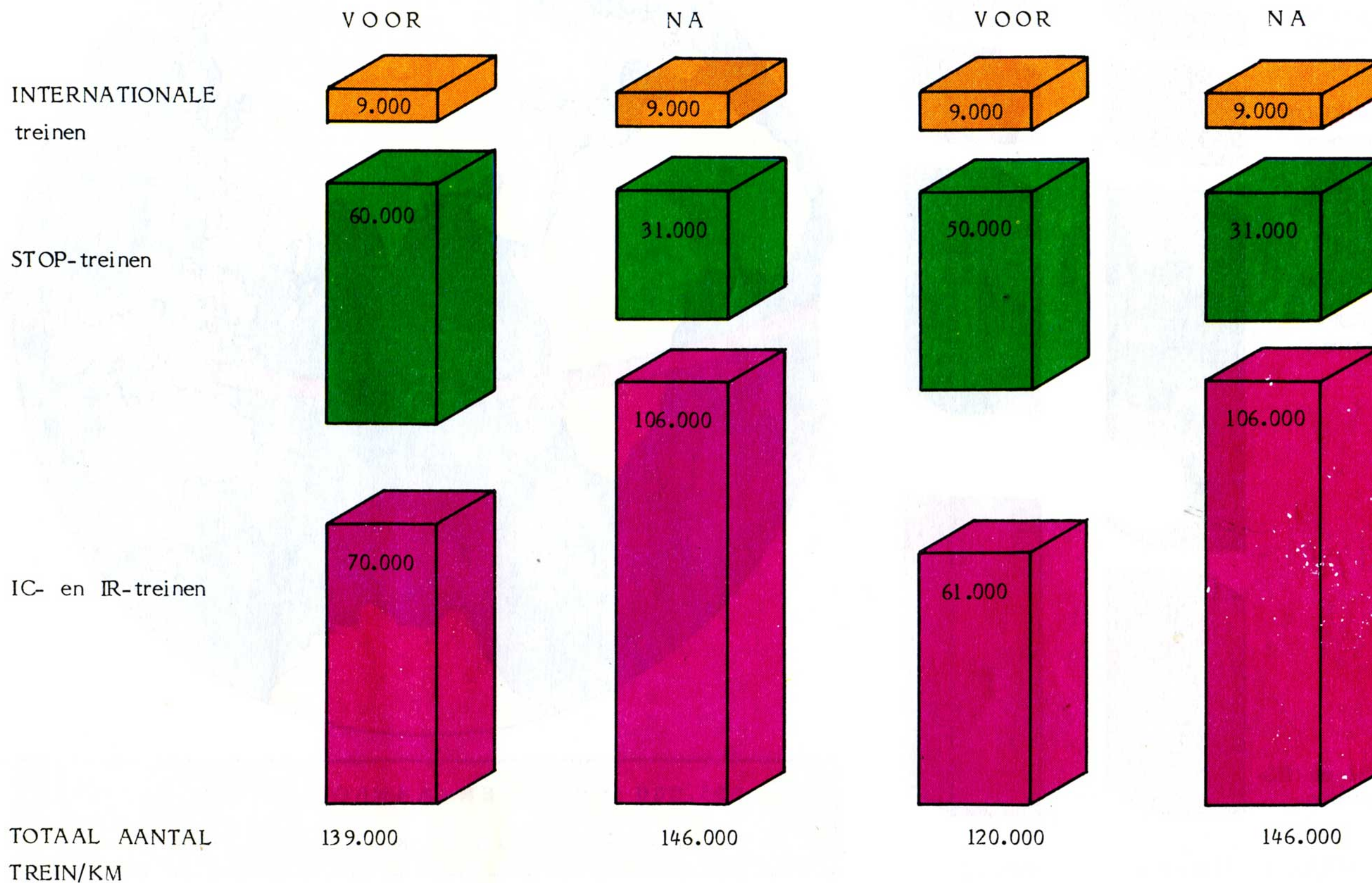
- een gevoelige verhoging van het aanbod "snelle treinen";
- een zeer gemakkelijk te memoriseren "klokvaste dienstregeling";
- goede aansluitingen in binnenverkeer en ook met de IC-treinen van onze buurnetten;
- een vervoer met een hoge commerciële snelheid;
- comfortabel reizen in modern materieel.

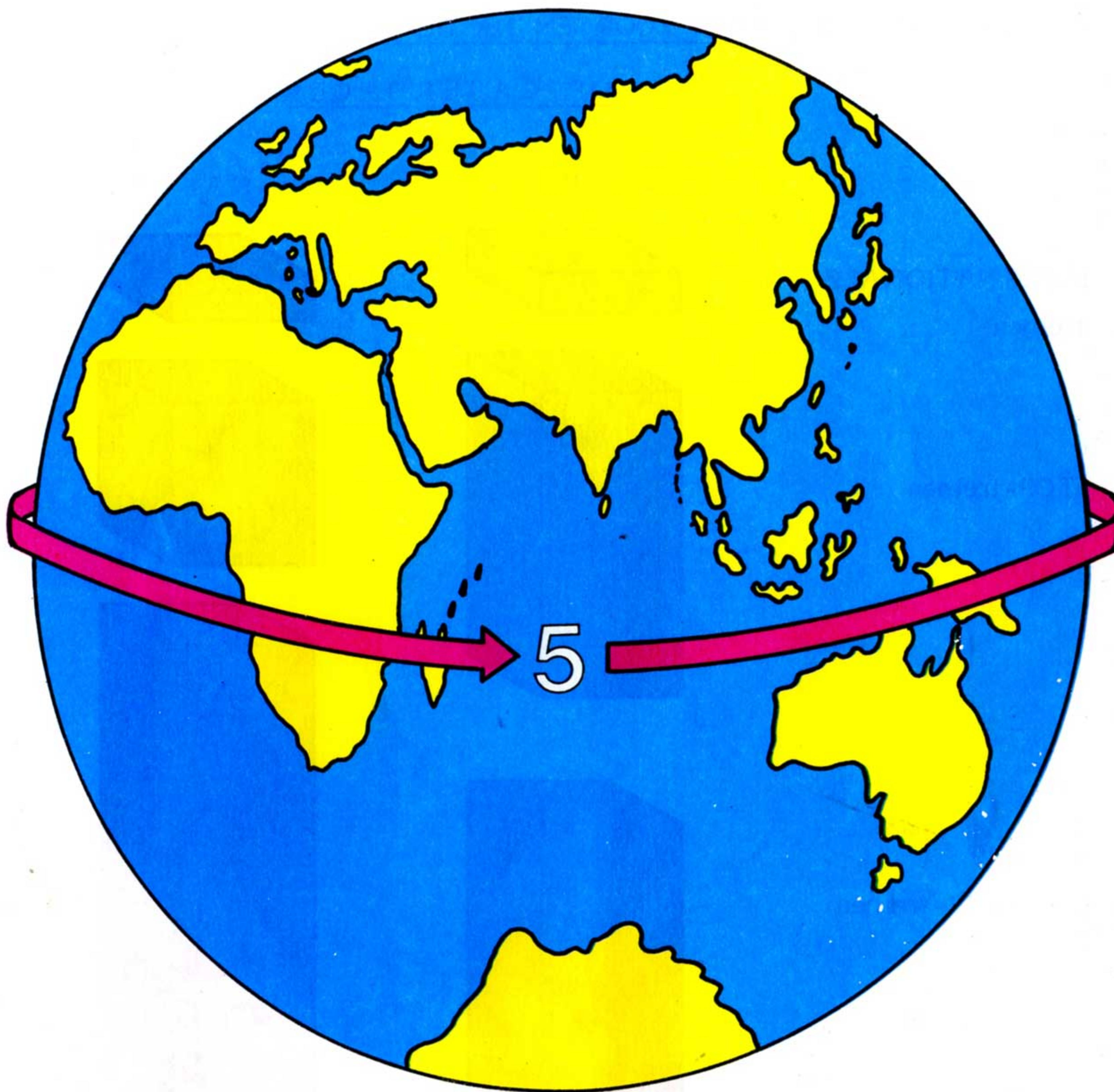
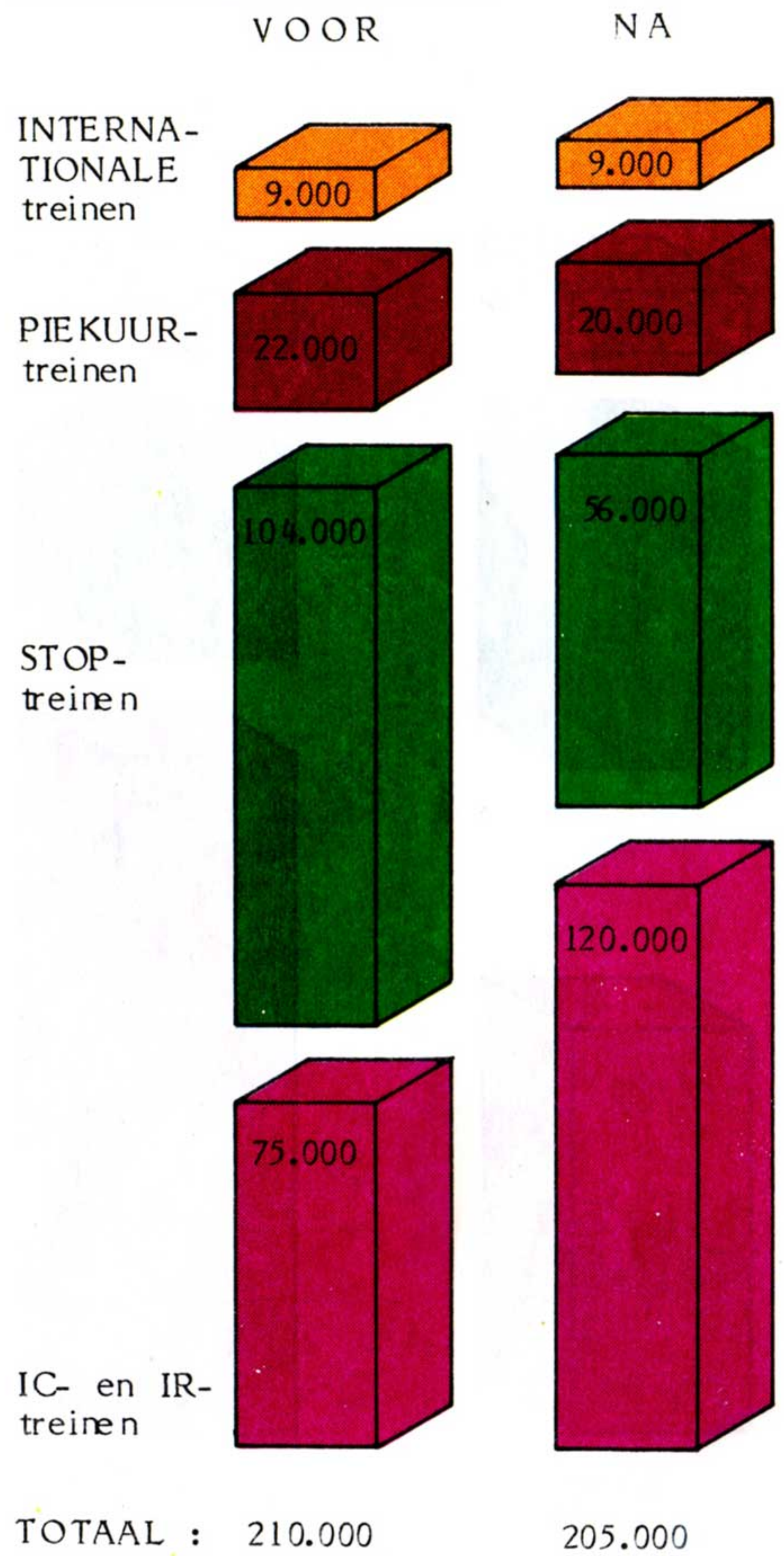


12.1. AANTAL "TREIN/KM" VOOR EN NA DE REORGANISATIE

OP ZATERDAGEN

OP ZONDAGEN



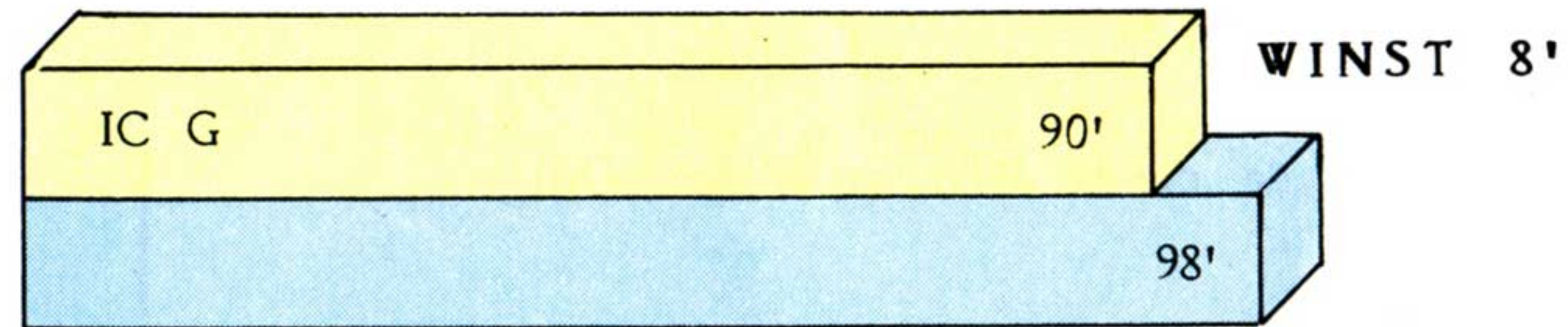


205.000 KM - EEN AANBOD GELIJK AAN  
5 MAAL DE OMTREK VAN DE AARDE

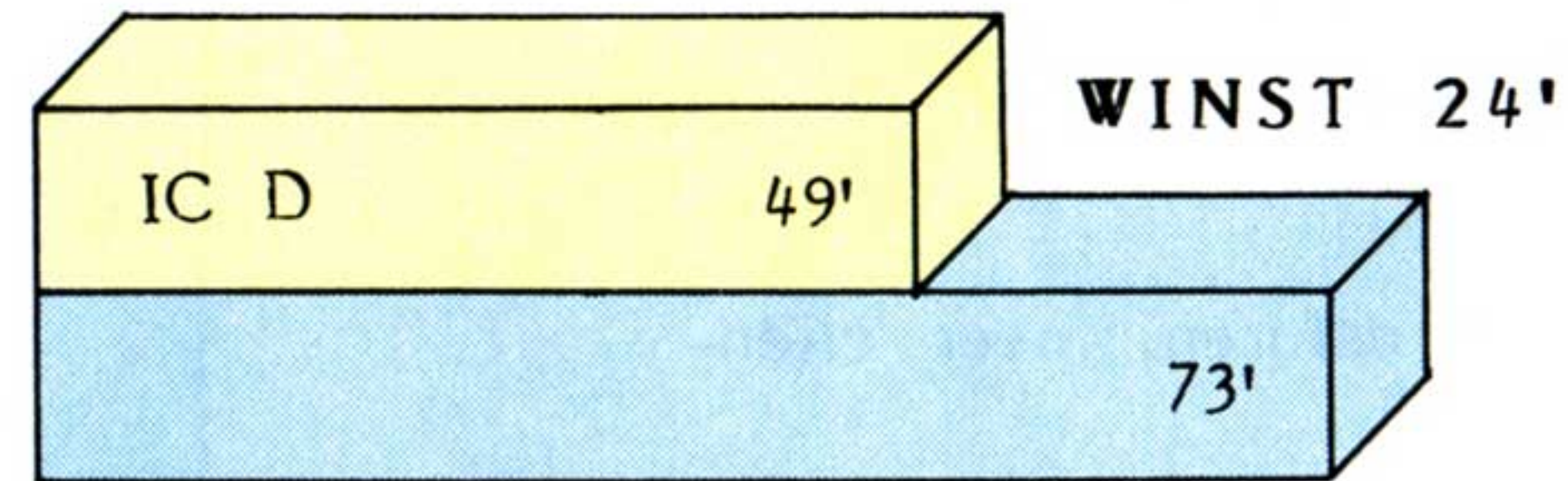
## 12.2. VERBETERING VAN DE RITTIJDEN

Uit een vergelijking met de vroegere rittijden kunnen wij onmiddellijk een gevoelige reistijdwinst aflezen. Enkele willekeurig gekozen trajecten.

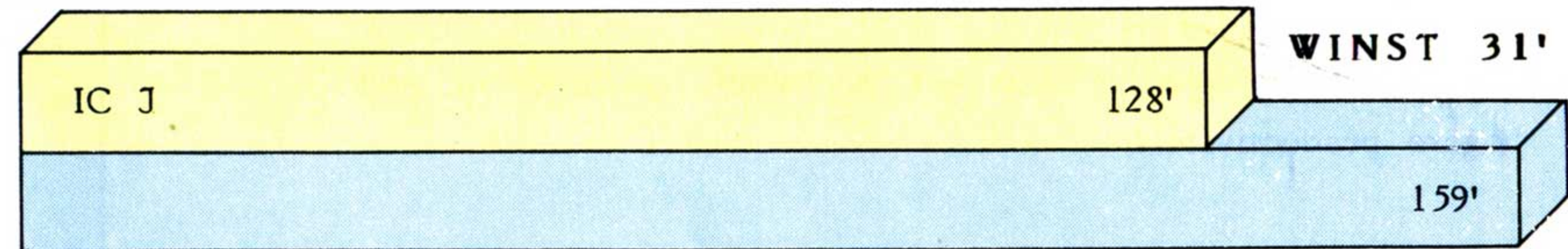
ROESELARE - BRUSSEL-ZUID



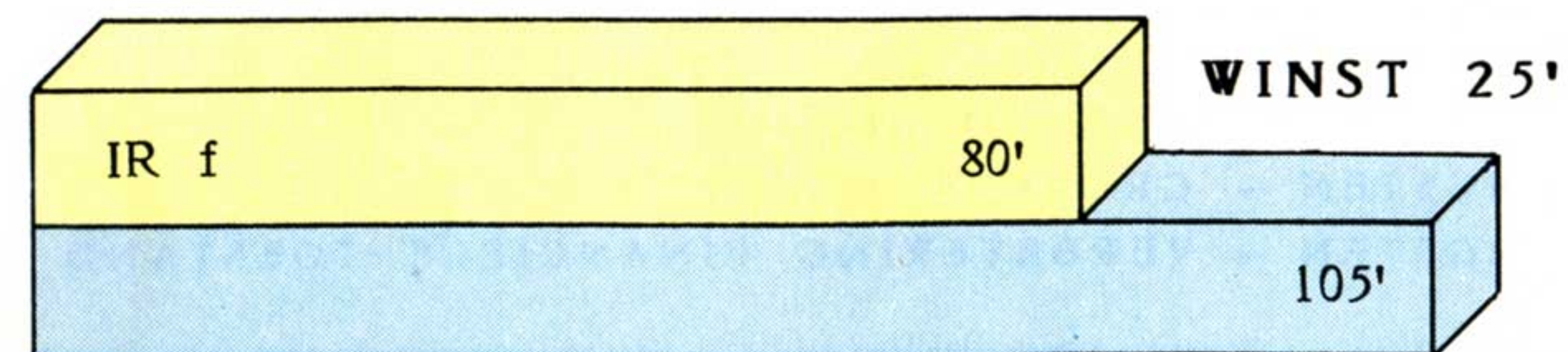
ANTWERPEN-CENTRAAL - HASSELT



DOORNIK - LUIK-GUILLEMINS



KORTRIJK - MECHELEN



### 13. WAT KUNNEN WIJ VAN HET PLAN VERWACHTEN ?

Wij mogen van het plan verwachten :

- een vlottere uitvoering van de dienst door zijn doorzichtigheid en zijn eenvoud;
- een goed bestudeerde beurtregeling voor het rijdend personeel en voor het materieel, waardoor na een incident, de normale dienst vlugger zal kunnen worden hersteld;
- een nieuw treinaanbod dat, vooral in de daluren, meer cliënteel zal lokken;
- een aangename reizigersbegeleiding;
- een betere aanwending van het personeel, en bijgevolg een hogere productiviteit;
- een verbetering van de financiële toestand van de maatschappij.



MEER KLANTEN - MEER OPBRENGSTEN  
 MEER OPBRENGSTEN - GROTERE WERKZEKERHEID  
 MEER OPBRENGSTEN - VERBETERING FINANCIËLE TOESTAND VAN DE MAATSCHAPPIJ



## 14. DE REIZIGERSBEGELEIDING

Vanaf 3.6.84 wordt de reizigersbegeleiding een stuk eenvoudiger, zodat een betere service kan worden aangeboden.

Speakers, loketbedienden, treinpersoneel e.a. zullen feilloos en in de kortste tijd, de klanten kunnen inlichten.

De reizigers zullen zonder aarzelen "hun trein" vinden dank zij :

- ° de IC- en IR-ritborden op de treinen;
- ° de aangepaste en eenvormige aanwijsborden op de perrons.

**DE REIZIGER IS OOK ONZE WERKGEVER !**

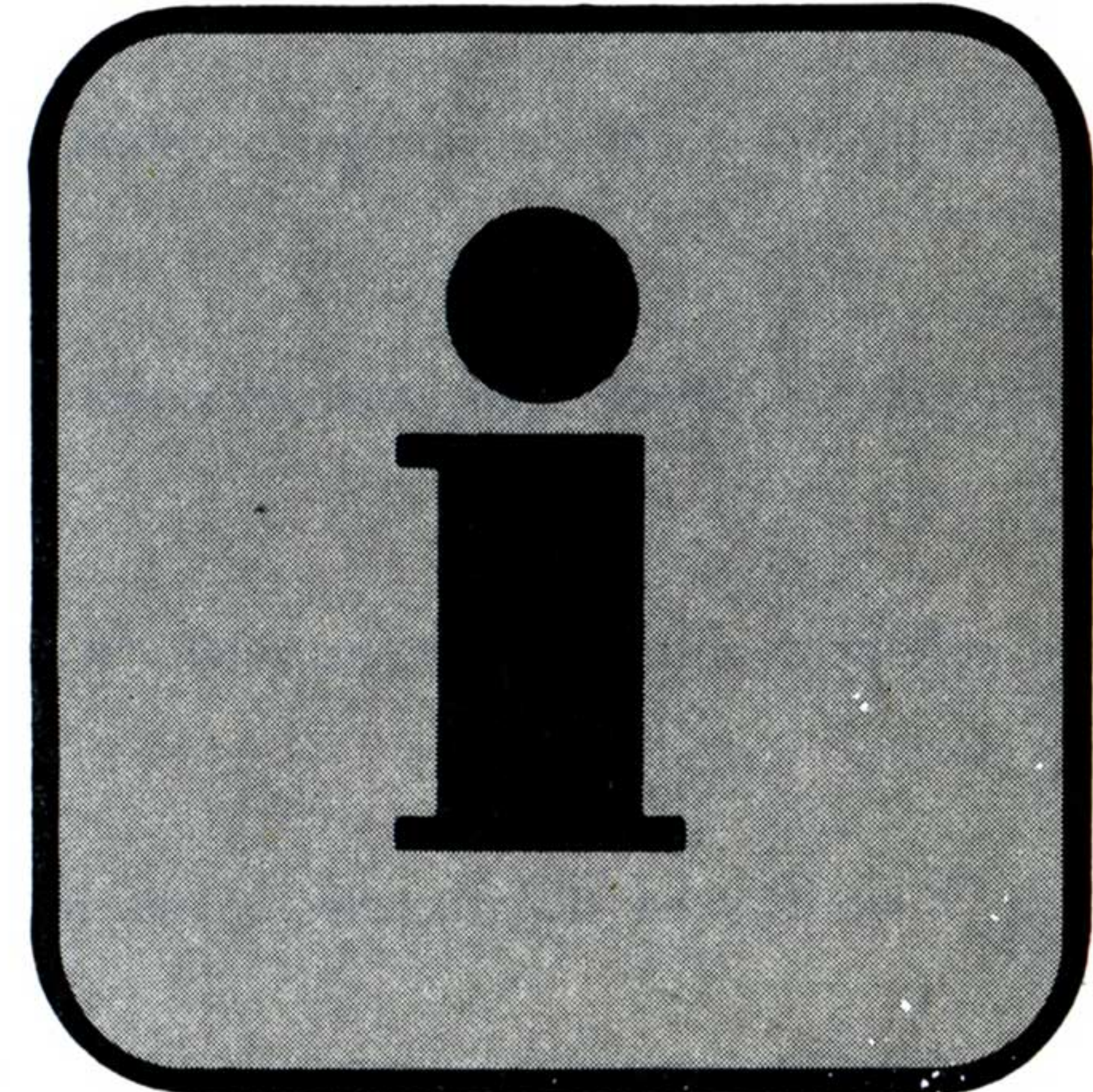
NIEUWE TREINDIENST - NIEUW SPOORBOEKJE !

"ZIJN TROEVEN" : eenvoud, efficiëntie en duidelijkheid !

Het heeft drie delen :

- de algemene inlichtingen;
- de "1001 verbindingen";
- de volledige treintabellen.

Handige kaarten - niet alleen van het net maar ook per gewest - maken het mogelijk in een minimum van tijd een verbinding of een aansluiting op te zoeken.



Dit deel van het "spoorboekje" geeft ons de beste KLOKVASTE VERBINDINGEN, tussen een 70-tal stations.

In een oogopslag vinden we achtereenvolgens :

- voor welke stations de verbindingen bestaan;
- de vertrekuren van de eerste trein, van de volgende treinen en van de laatste trein van de dag;
- de overstapplaatsen;
- de overstaptijd;
- de bestemming van de aansluitingstrein;
- voor de bestemming : het aankomstuur;
- de totale rittijd.

NIEUW IN HET SPOORBOEKJE! DE 1001 VERBINDINGEN



### Antwerpen-Caai

Interstedelijke verbindingen naar: Relations intervilles vers:

Aachen-HBF  
Aarschot  
Arlon  
Blankenberge  
Braine-l'Alleud  
Braine-le-Comte  
Bru Centraal/al

Bru Zuid/Midi  
Bru LW/QL  
Bru Schuman  
Bru Schuman  
Charleroi-Sud  
Dendermonde  
Eeklo  
Gembloux  
Gent-Dampoort  
Gent-Sint-Pieters  
Halle  
Herentals

Knokke  
Köln-HBF  
Kortrijk  
Leuven  
Libramont  
Lokeren  
Luxembourg  
Mechelen  
Mons  
Mouscron/Moeskroen  
Namur  
Nivelles

Ⓐ	werkdagen jours ouvrables		eerste treinen premiers trains
Ⓑ	zaterdag samedi		volgende treinen trains suivants
†	zon- en feestdagen dimanche et jours fériés		laatste treinen derniers trains
↗	aansluitingstijd temps de correspondance		niet klokvast treinen trains non cadencés
Ⓒ	totale reistijd durée totale du voyage		

Antwerpen-Caai

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					
	Ⓐ	Ⓑ	†				Ⓐ	Ⓑ	†	Ⓒ		
Aachen-HBF		6 31		IR: Charleroi-Sud	Bru Zuid/Midi	14'			9 21		2h50	
		15 50	15 50	IC: Bru LW/QL	Bru Zuid/Midi	21'	INT: Aachen-HBF		18 35	18 35	18 35	2h45
		17 50	17 50	IC: Bru LW/QL	Bru Zuid/Midi	19'	INT: Köln-HBF		20 34	20 34	20 34	2h44
		18 01	17 50	IC: Bru LW/QL	Bru Zuid/Midi	11'	INT:		20 45	20 34	20 34	2h44
Aarschot		21 50	21 50	IR: Bru LW/QL	Bru Zuid/Midi	21'	INT: Köln-HBF		0 37	0 37	0 37	2h47
		5 24	6 24	IR: Landen					6 02			0h38
			7 24	IR: Landen						7 02		0h38
		. 24	. 24	IR: Landen					. 02	. 02	02	0h38
Arlon		21 24	21 24	IR: Landen					22 02	21 02	22 02	0h38
		5 31		IR: Charleroi-Sud	Bru Zuid/Midi	22'	IC: Arlon		8 46			3h15
		. 31		IR: Charleroi-Sud	Bru Zuid/Midi	22'	IC: Arlon		. 46			3h15
		19 31		IR: Charleroi-Sud	Bru Zuid/Midi	22'	IC: Arlon		22 46			3h15
Blankenberge		5 58	5 58	IC: Mouscron/Moeskroen	Gent-Sint-Pieters	10'	IC: Knokke			7 36	7 36	1h38
		. 58	. 58	IC: Mouscron/Moeskroen	Gent-Sint-Pieters	10'	IC: Knokke		. 36	. 36	. 36	1h38
		20 58	20 58	IC: Mouscron/Moeskroen	Gent-Sint-Pieters	10'	IC: Knokke		22 36	22 36	22 36	1h38
Braine-l'Alleud		5 31		IR: Charleroi-Sud					6 31			1h00
		. 31		IR: Charleroi-Sud					. 31			1h00
		19 31		IR: Charleroi-Sud					20 31			1h00
Braine-le-Comte		5 01		IR: Bru LW/QL	Bru LW/QL	8'	IC: Saint-Ghislain		6 09			1h08
		. 01		IR: Bru LW/QL	Bru LW/QL	8'	IC: Saint-Ghislain		. 09			1h08
		19 01		IR: Bru LW/QL	Bru LW/QL	8'	IC: Saint-Ghislain		20 09			1h08
Bru Centraal/al		6 27	6 27	IC: Oostende					7 39	7 39	7 39	1h12
		. 27	. 27	IC: Oostende					. 39	. 39	. 39	1h12
		21 27	21 27	IC: Oostende					22 39	22 39	22 39	1h12
				IC: Oostende								

## 15.2. DE VOLLEDIGE TREINTABELLEN

De reiziger kan er alle treinen in terugvinden.

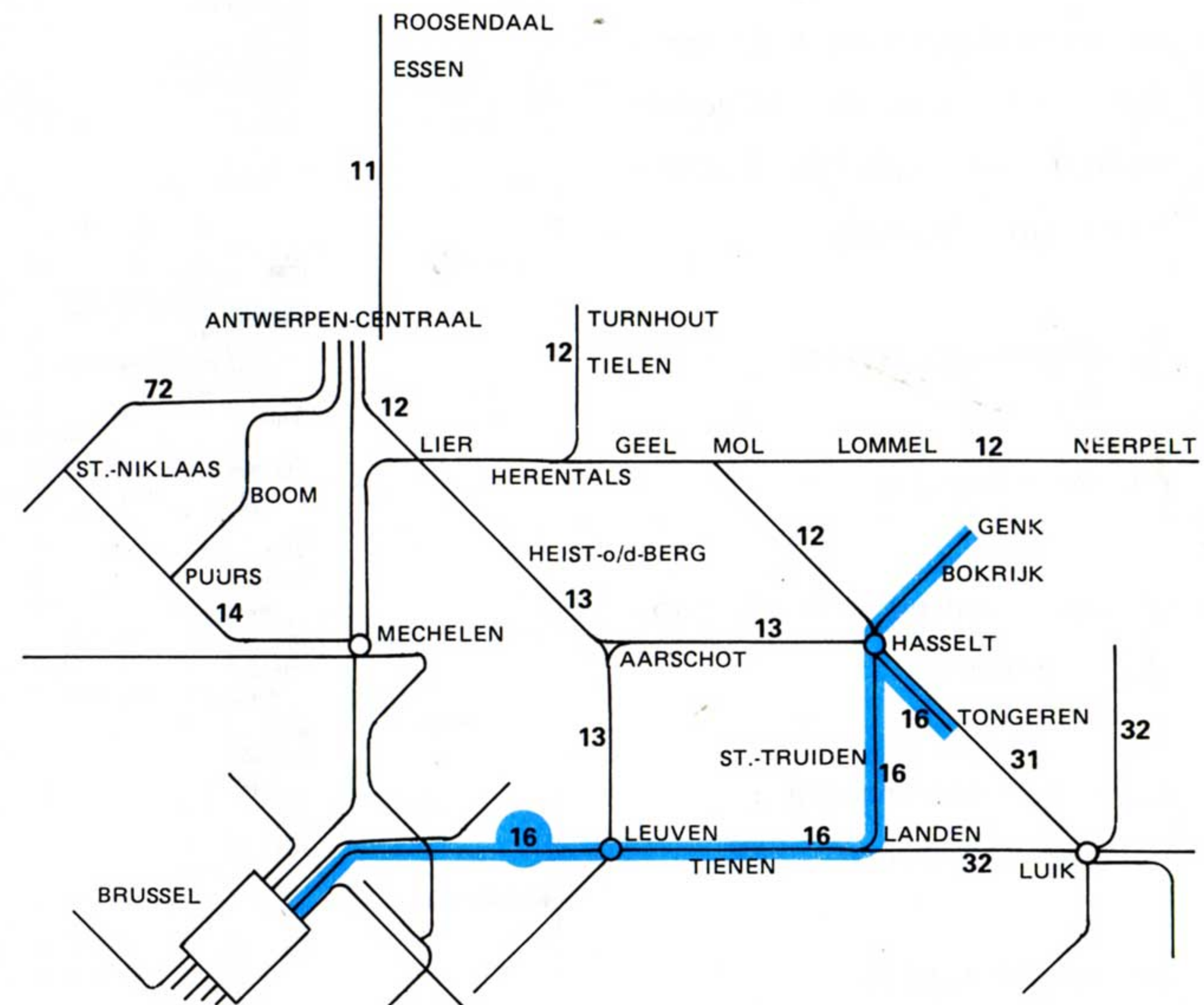
Ze zijn per zone uitgewerkt en men kan er snel en gemakkelijk in nagaan waar en wanneer een aansluiting moet worden genomen.

Voor de duidelijkheid werden twee kleuren gebruikt. Een verandering van kleur betekent overstappen.

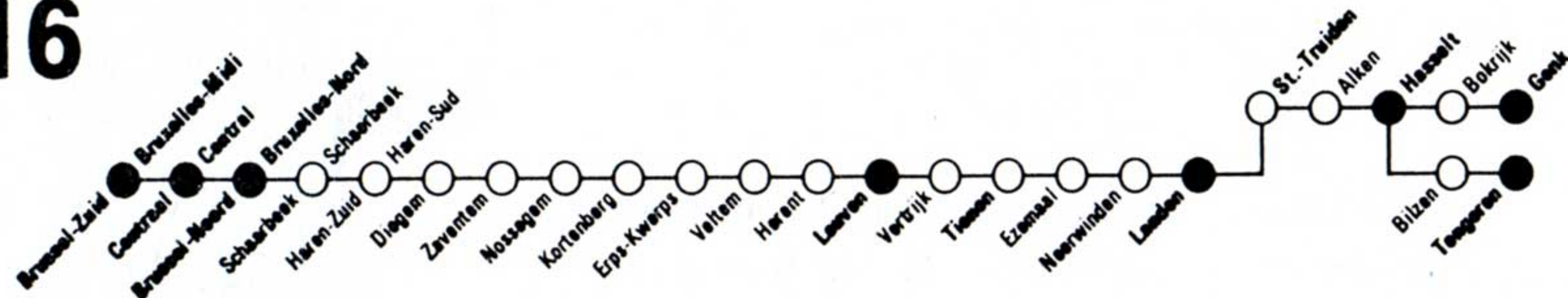
### VOORBEELD.

De zone 16, afgedrukt op de volgende bladzijde, omvat de baanvakken:

- BRUSSEL - LEUVEN - TIENEN - LANDEN (lijn 36);
- LANDEN - HASSELT - GENK (lijn 21);
- HASSELT - TONGEREN (lijn 34).



16



16

km		IC 653	IC 654	L 6628	IC 503	IR 1603	IC 655	P 3362	L 6629	IC 311	IR 1604	INT 1433	IC 656	IC 658	L 6630	IC 313	IR 1605	IC 657	L 6631	IC 506	IR 1606
	Brugge						5 25		5 25	5 51		6 09	6 25	6 25	6 09	6 51		7 25	7 25	7 51	
	Gent-Sint-Pieters			4 21	4 21		5 48		5 48	6 15		6 34	6 48	6 48	6 48	7 15		7 48	7 48	8 15	
0	Brussel-Bruxelles		5 18	5 24	5 48		6 18		6 24	6 48		7 12	7 18	7 18	7 24	7 48		8 18	8 24	8 48	
3			5 22	5 28	5 52		6 22		6 28	6 52			7 22	7 22	7 28	7 52		8 22	8 28	8 52	
6/0			5 29	5 33	5 57		6 29		6 33	6 57		7 20	7 29	7 29	7 33	7 57		8 29	8 33	8 57	
3		Schaerbeek-Schaerbeek			5 37				6 37						7 37						8 37
6	Haren-Zuid/Haren-Sud			5 40				6 40						7 40						8 40	
8	Diegem			5 43				6 43						7 43						8 43	
10	Zaventem			5 47				6 47						7 47						8 47	
13	Nossegem			5 50				6 50						7 50						8 50	
16	Kortenberg			5 53				6 53						7 53						8 53	
19	Erps-Kwerps			5 56				6 56						7 56						8 56	
22	Veltem			6 00				7 00						8 00						9 00	
25	Herent			6 03				7 03						8 03						9 03	
30	Leuven	○	5 45	6 08	6 15		6 45		7 08	7 15			7 45	7 45	8 08	8 15		8 45	9 08	9 15	
0	Leuven		5 47		6 17	6 21	6 47			7 17	7 21		7 47	7 47		8 17	8 21	8 47		9 17	9 21
11	Vertrijk					6 29					7 29						8 29				9 29
18	Tienen		5 58			6 35	6 58				7 35		7 58	7 58			8 35	8 58			9 35
25	Ezemaal					6 40					7 40						8 40				9 40
28	Neerwinden					6 43					7 43						8 43				9 43
31	Landen	○	6 06		7 06	6 47	7 06			7 47	7 47		8 06	8 06		8 47	9 06			9 47	
0	Landen			6 11			7 11	7 32					8 11	8 11						9 11	
11	Sint-Truiden		6 22				7 22	7 42					8 22	8 22						9 22	
22	Alken							7 50													
28	Hasselt	○	6 35				7 35	7 56					8 35	8 35						9 35	
0	Hasselt		5 38	6 38			7 38	8 01					8 38	8 38						9 38	
10	Bokrijk																				
16	Genk	○	5 50	6 50			7 50	8 14					8 50	8 50						9 50	
			L 7028	L 7029			L 7030							L 7031						L 7032	
0	Hasselt		5 49	6 49			7 49						8 49							9 49	
16	Bilzen		6 00	7 00			8 00						9 00							10 00	
27	Tongeren	○	6 07	7 07			8 07						9 07							10 07	

## 16. ONZE OPDRACHT

TV-SPOTS

Het is onze plicht intens en dynamisch mee te werken, om de nieuwe dienst volledig te doen slagen.

AFFICHES  
VOUWBLADEN

Wij moeten overtuigd zijn van de noodzaak. Wij moeten gemotiveerd aan de slag gaan. Wij moeten erin geloven.

PERS CAMPAGNES

INFOR-  
MATIE-  
STANDS

REVUES

Een publiciteits- en sensibiliseringscampagne met informatiestands, affiches, vouwbladen, TV-spots en artikelen in revues zal tijdig starten.

DIE PUBLICITEIT IS ONMISBAAR.  
MAAR EEN VRIENDELIJK WOORD AAN  
HET LOKET, IN DE TREIN EN OP HET  
PERRON; EEN DE VERZORGDE EN HET  
RING VAN DE DIENST, EEN CORREC-  
TE INLICHTING, EEN GLIMLACH, .....  
ZIJN DE BESTE PUBLICITEIT!



**HET PLAN MOET SLAGEN**

DE KLANT IS OOK  
ONZE WERKGEVER.



