



RAIL-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby
met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws

Vierentwintigste jaar – Nr. 3

Juli – Augustus - September 2009

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887



COLOFON

Rail-Revue is een uitgave van VeBOV v.z.w. (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer) opgericht in 1976
(bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 9 september 1976) N.N. 416.975.878

Verantwoordelijk uitgever: Alain Janmart, Archimedeslaan 1 bus 3, 2650 Edegem
Secretariaat: Raf De Landtsheer, Gentweg 8, 9940 Evergem
Redactie, vaste medewerkers: Eddy Cassiers, Luc Couscheir, Erik Heylen, Alain Janmart
Vormgeving: Erik Heylen
Verzending: Luc Couscheir

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding.

Reproductie van artikels en illustraties, ongeacht onder welke vorm, kan enkel mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of uitgever.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

Reageren kan op het adres van de verantwoordelijke uitgever of per e-mail: info@vebov.be

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op het webadres: www.vebov.be

Voor de toevallige lezer van Rail-Revue of deelnemer aan één van onze uitstappen: indien U belangstelling betoont voor VeBOV en Rail-Revue voortaan rechtstreeks thuis wenst te ontvangen, volstaat het om Uw persoon- en adresgegevens aan ons mee te delen. U kan hiervoor terecht op één van de bovenvermelde adressen. Na betaling van het lidgeld ontvangt U dan de vier nummers van Rail-Revue van het lopende kalenderjaar. U kan vrijblijvend deelnemen aan door VeBOV ingerichte uitstappen en bijeenkomsten.

Lidgeld 2009: België 20 €, andere landen 23 €

Bedrag over te maken op rekening van Bank van de Post 000-0466768-04 ten name van VeBOV v.z.w., Archimedeslaan 1, bus 3 te 2650 Edegem.

IBAN nummer: BE10 0000 4667 6804 BICcode: BPOTBEB1

INHOUD VAN DIT NUMMER

Colofon	2
Verenigingsnieuws	3
De motorwagens van de RELSE (deel 1)	4
Rail-actueel - NMBS	9
De Lijn toekomstplan 2020	12
De Lijn Antwerpen	17
De Lijn Vlaams Brabant	19
De Lijn Oost-Vlaanderen	19
Dieselclub	22
Mededelingen	23

Werkten mee aan dit nummer:

Eddy Cassiers
 Jacques Cohn
 Luc Couscheir
 Erik Heylen
 Jan Vandecandelaere

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: 15 november 2009

Zaterdag 12 december: Tramrit Antwerpen

uw complete printservice

kleur & zwart/wit prints
 laser & inkjet
 foliedruk (metaal)
 grootformaat
 naamkaartjes
 boekjes
 enveloppen
 planafdruk
 stempels
 inbinden
 lay-out
 buttons
 snijden & biegen
 plastificeren
 textielbedrukking
 nieten en plooiën
 enz.



www.xpo.be - info@xpo.be - T. 03 440 74 47 - F. 03 440 74 65

Vredebaan 5 - Mortsel (ingang Van Peborghlei 6) open ma-do 9-18u, vr 9-13u

VERENIGINGSNIEUWS

Kwaliteit vorig nummer

Wanneer alles goed is verlopen heeft u in de loop van de voorbije maand een nieuw exemplaar ontvangen van Rail-Revue 2009/2. Vele leden hadden klachten geuit over de barslechte weergave van de foto's. Wij hadden dit ook zelf direct vastgesteld, maar een onmiddellijke herdruk was op dat ogenblik niet meer mogelijk. Een gedeelte van de inhoud zou op die manier te laat bij u komen en bovendien moeten we van De Post contractueel in het bewuste kwartaal verschijnen. Ook het copycenter was in juli met vakantie. Dit gaf ons de mogelijkheid om een aantal klachten van onze leden te verzamelen en deze aan het copycenter over te maken. Bedenk evenwel dat veel afhangt van de kwaliteit van het oorspronkelijk beeld en toveren nog niet mogelijk is. We hopen om zulke miskleunen in de toekomst te vermijden. Het vergde natuurlijk voor ons bijkomend werk en bracht ook bijkomende kosten met zich mee. Beschouw het nummer 2009/2 dan maar als een collectors item...

Het VeBOV-bestuur.

Agenda

- 16 tot 21 oktober 2009 autobussalon Kortrijk-XPO
- 10 oktober 2009 autobusrit met diverse types Jonckheere. Vertrek om 9.30 aan het station Brugge, einde omstreeks 17u15. Meer inlichtingen bij Daan Cools GSM 0472 640 562 of e-mail cools.daan@gmail.com.

Bijeenkomsten

Zaal Paroza, Bacchuslaan 67 te 2600 Berchem (Antwerpen), aanvang telkens om 20 uur.

- 25 september 2009 gevarieerde dia-avond door Mon Poot.
- 23 oktober 2009 Roger Stouthuysen brengt ons een aantal NMBS onderwerpen. Staan onder andere op het programma: filmbeelden simulator basis TUC-rail, dvd meetrijtuig GSM-R en cd-rom meten bovenleiding op de HSL-4.
- 27 november 2009 dia-avond door Eddy Cassiers. Op het menu: tram en trein rondom Berlijn 1996-2007.
- 18 december 2009 **let op de datum!** terug van weggevoest: diaverkoop met volgende spelregels:
 - Enkel VeBOV-leden mogen dia's aanbieden, kopen is vrij.
 - In totaal worden deze avond maximum 200 dia's aanvaard.
 - Elke verkoper kan hoogstens 20 dia's aanbieden tenzij het maximum van 200 niet bereikt wordt, dan aanvaardt de veilingmeester bijkomende dia's in volgorde van aanbieding.
 - De te koop gestelde dia's worden vanaf 19.30 uur tot 19.45 uur, ingeraamd bij de veilingmeester aangeboden; de verkoop begint om 20.00 uur en de dia's worden telkens per reeks van 50 vertoond, daarna geveild.
 - Het minimumbod per dia is 0,50 € (tenzij de verkoper een hogere prijs vooropstelt), opbieden met 0,10 € of veelvoud.
 - Professionele of commerciële handelingen zijn uitgesloten.
 - Afrekenen voor kopers en verkopers gebeurt onmiddellijk na de veiling. Er wordt aan de kopers of verkopers gevraagd om zelf hun "boekhouding" te verzorgen.
 - VeBOV stelt het lokaal en dia apparaat ter beschikking van de verkopers.

Uitstap eindejaarsperiode

Op zaterdag 12 december 2009 houden wij een tramrit met een museumtram op het Antwerpse net. Het vertrek is voorzien om 09u45 stipt aan het trammuseum en 10u15 aan het wachterspoor Koningin Astridplein. De deelnameprijs bedraagt 10€ en is ter plaatse te betalen. Einde van de rit omstreeks 15u00. Een etenspauze is voorzien in het centrum.

Wij ruimen op

We beschikken nog over een aantal oude nummers van Rail-Revue en een aantal (VeBOV) publicaties die we voor een gunstprijs van de hand doen. Dit is een unieke gelegenheid om uw verzameling eventueel te vervolledigen, uw boekenkast te vullen en onze opslagruimte leeg te maken. We geven hierna titel, omschrijving en auteur, of het nummer van Rail-Revue, het aantal beschikbare exemplaren en de prijs.

- Boeken:

ref 1 brochure #4, stoomloc's type 10, Casier,	8 ex,	5€
ref 2 brochure #5, stoomloc's type 95/96, Casier,	30 ex,	5€
ref 3 brochure #6, diesellocc type 71, Casier,	29 ex,	5€
ref 4 tramgids België 1999, Vebov uitgave,	250 ex,	3€
ref 5 Van Stoom tot Stroom (NS),	2ex,	5€
ref 6 boek prentbriefkaarten Brussel en Antwerpen,	2ex,	10€
ref 7 boek prentbriefkaarten Kusttramlijn,	6ex,	10€

- Rail-Revue:

jaargang	#	aantal	jaargang	#	aantal	jaargang	#	aantal	
8	1993	31	4	14	1999/1	61	19	2004/1	34
		32	5		/2	77		/2	16
9	1994	35	6		/3	25		/3	16
		36	3		/4	19		/4	11
10		37	17	15	2000/4	5	20	2005/1	20
		38	21	16	2001/1	33		/2	16
		1995	39	10	/2	41		/3	17
			40	1	/3	22		/4	3
11	1996	44	10		/4	19	21	2006/1	19
12		45	23	17	2002/1	28		/2	14
		1997	46	1	/2	25		/3	10
			47	1	/3	28		/4	10
			49	1	/4	20	22	2007/1	10
			50	11	18	2003/1	16	/2	5
13	1998/1		1		/2	18		/3	10
		/3	40		/3	23		/4	8
		/4	40		/4	20			

Prijs: jaargangen 1993-1998: 1,5€ /stuk; 1999-2007: 2€ /stuk

Andere nummers zijn niet meer beschikbaar.

Bestelprocedure: om aan elkeen dezelfde kansen te bieden, aanvaarden we enkel bestellingen per brief. We behandelen uw bestelling in volgorde van binnenkomst, de afsluitdatum is 31 oktober 2009. Vermeld duidelijk de gewenste titel (ref..) en het gewenste aantal. Voor nummers van Rail-Revue vermeldt u jaargang en nummer (bvb. 1993/31 of 1999/1). Alle vermelde bedragen zijn te verhogen met 2 € voor zendingen tot vier nummers en 3 € voor alle andere zendingen. U kan de verzendkosten vermijden door de bestelling persoonlijk af te halen tijdens onze bijeenkomst in zaal Paroza op vrijdag 23 oktober. Vermeldt dit bij uw bestelling. Belangrijk: de bestellingen zijn te richten aan Luc Couscheir, Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen. In de loop van november ontvangt u van ons bericht met het te betalen bedrag, inclusief de verzendkosten. Na ontvangst van uw betaling op onze rekening bezorgen we u dan ten spoedigste uw bestelling.

De motorwagens van de RELSE (Railway Electrique Liège-Seraing et Extensions) deel I

© foto's en tekst: Jacques Cohn

Nadat de merkwaardige trolleybussen van de RELSE reeds in RR 2008/3 werden voorgesteld, zijn ditmaal de kleine en oudste tweeassers aan de beurt. Ze zijn al lang naar het tramparadijs vertrokken, maar ik heb ze nog in de eerste jaren na de oorlog mogen zien rijden. De RELSE had drie tramlijnen, die ze nog tot in de jaren zestig tegen alle pogingen van overname vanwege de Luikse tram (STIL) of de Buurtspoorwegen wist te verdedigen. Het waren drukke lijnen, die vanuit Liège langs de Maas liepen, dwars door de zwaar geïndustrialiseerde regio tot enerzijds Flémalle en anderzijds Seraing, met een kort zijtakje naar Ougrée. Hier dan deze wagentjes, die ik destijds steeds met veel sympathie heb ontmoet, bewonderd en voor het nageslacht heb vastgelegd.

Foto 1

Hier motorwagen nummer 1, zoals alle anderen boven lichtgroen en beneden donkergroen geschilderd, opgenomen in 1953 in de stelplaats Flémalle. De stroomafname gebeurde met de trolley-stang. Let ook op de draaibare "filmkast", die vier verschillende bestemmingen kon tonen. Dit bestond ondermeer ook in Nederland, bvb. op de Haagse buitenlijnen. De lijnen van de RELSE waren niet genummerd.

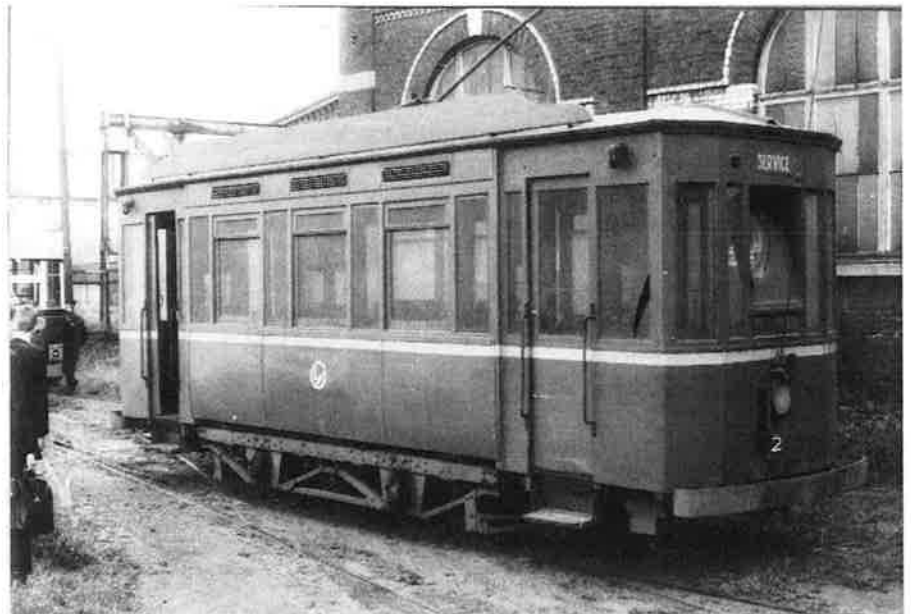
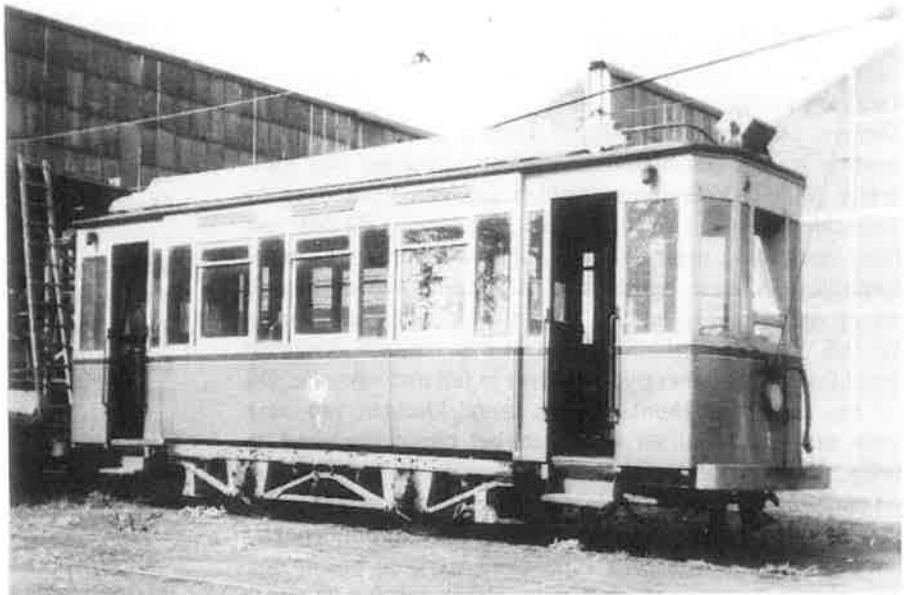


Foto 2

Motorwagen 2, dienstwagen geworden, en in het donkergroen met een gele band herschilderd. De opname dateert van 1964 en werd gemaakt in de stelplaats Seraing.

Foto 3

Twaalf jaar later in april 1976, nog eens de 2 op een zijspoor van Brusselse!!! stelplaats Woluwe, voorlopig afgesteld in de hoop van een hypothetische redding voor een museum. Links staat een motorwagen van de reeks 40, rechts één van de beroemde vierassers van de reeks 300, beiden van de Liège-Seraing.



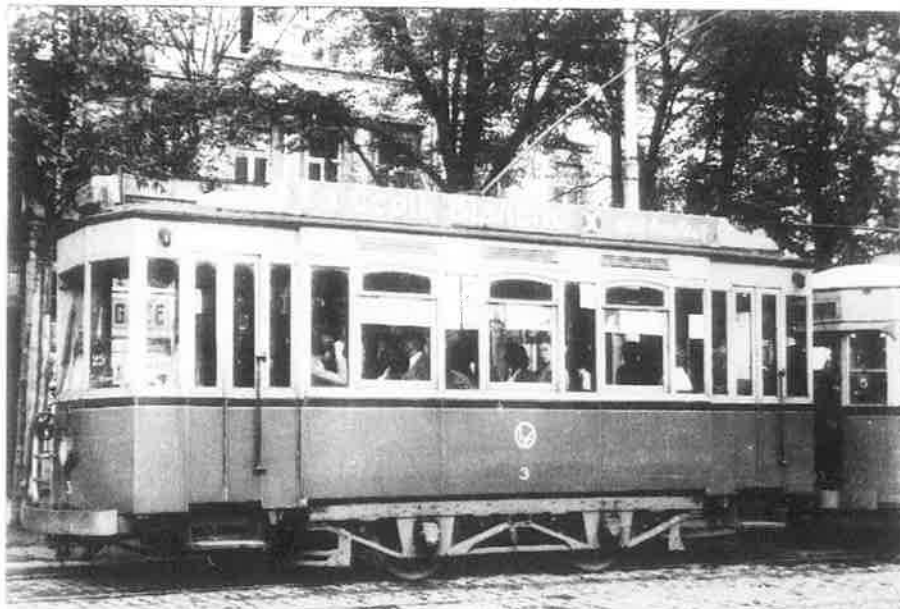


Foto 4

We zijn hier in 1952 aan het eindpunt, in Liège-centrum op de Place de la République Française (Théâtre), van de RELSE. Motorwagen 3 gaat naar Ougrée vertrekken en we zien nog de neus van een type 300 naar Seraing. Het reclamebord prijst het pijnstillend middel "La Croix Blanche" aan, maar ook zijn concurrenten "Aspro" of "Les Cachets du Dr Mann" stond op talrijke dakborden te lezen.



Foto 5

In april 1964 is onze 3 tot werkwagen gedegraded en komt hier schijnbaar in Flémalle een gestrande type 300 ter hulp.

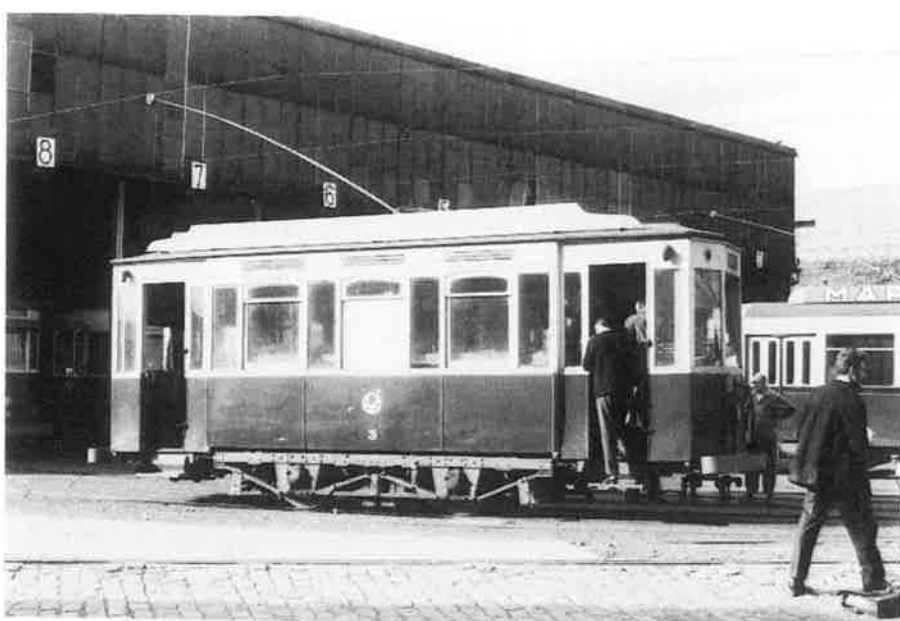


Foto 6

Nogmaals de 3, maar ditmaal in de stelplaats Jemeppe in september 1964. De STIL heeft uiteindelijk haar droom tot "Anschluss" van de RELSE kunnen verwezenlijken. De RELSE lijnen hebben de nummers 2 en 3 gekregen, vanzelfsprekend in afwachting van een verbussing, enkele tijd later.

Foto 7

Hier motorwagen 1 (ex 5) te Jemeppe stelplaats in 1955. In vergelijking met foto 1 is duidelijk te herkennen dat het niet om dezelfde wagen gaat.

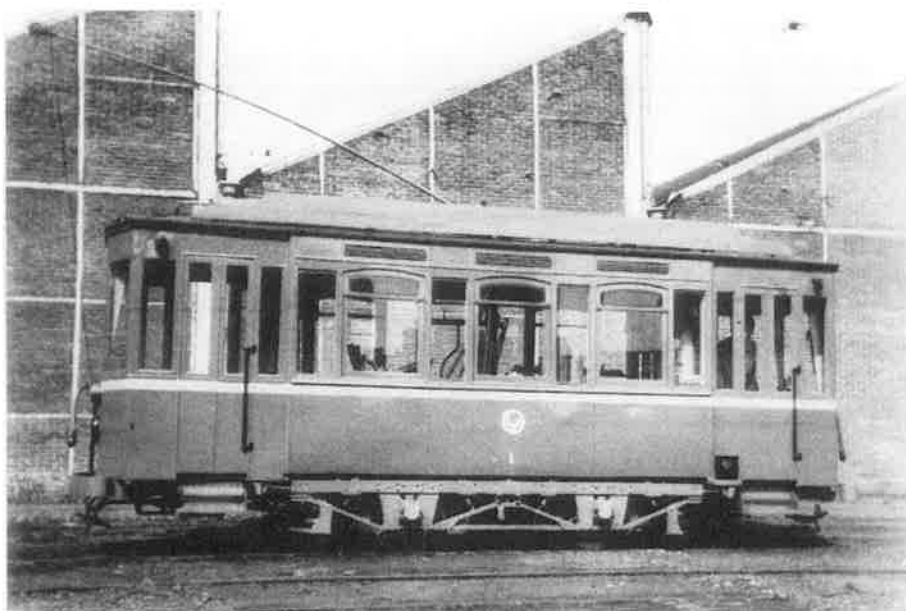


Foto 8

Hier zien we opnieuw dezelfde wagen, één jaar later in 1956, nog steeds onberispelijk geschilderd en onderhouden.

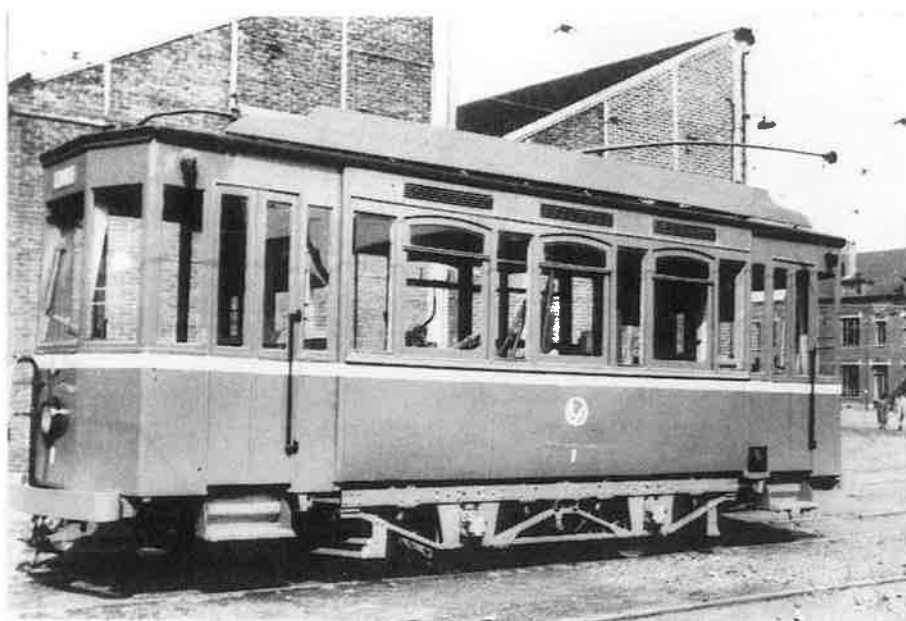
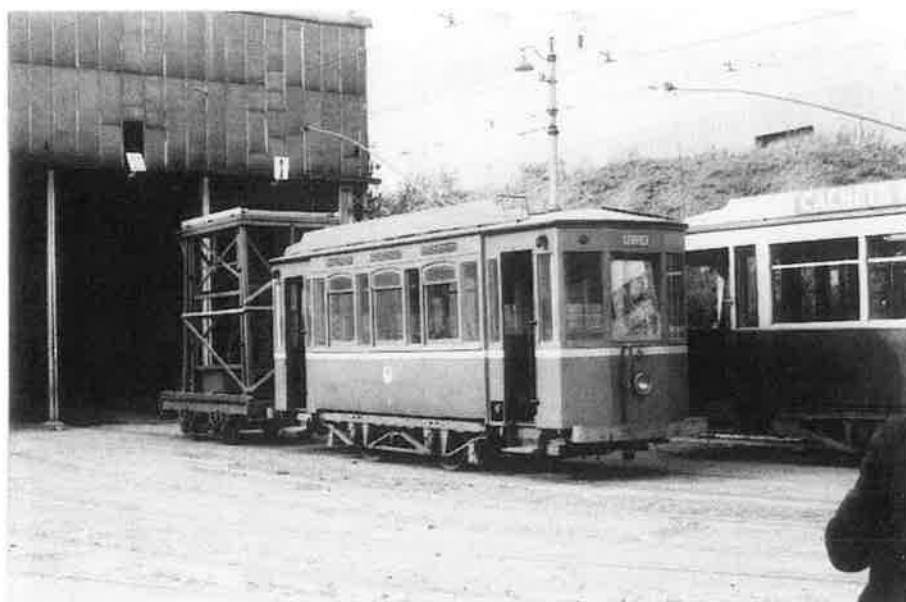


Foto 9

Nog een derde maal, nu in augustus 1964, deze keer met een ladderwagen van de RELSE aan de haak.



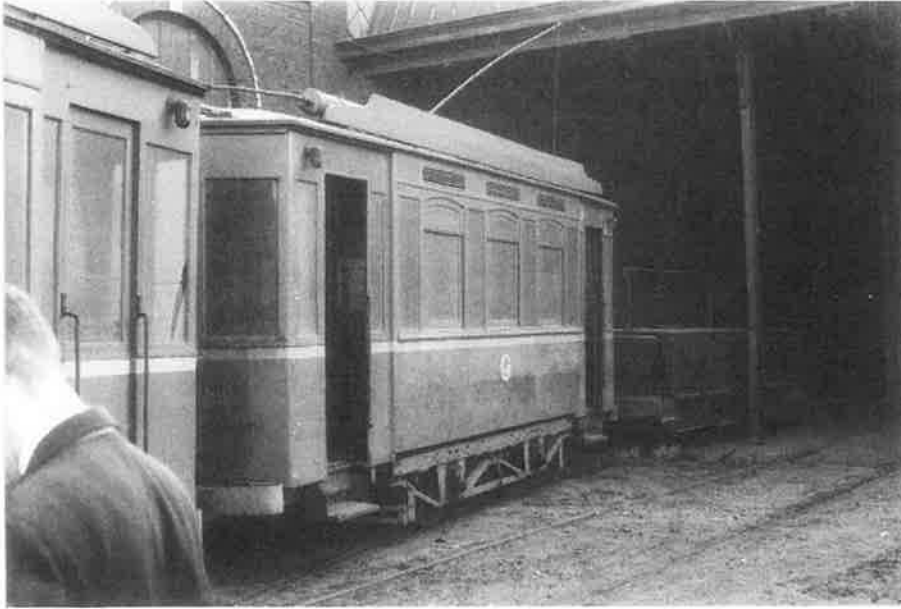


Foto 10

In september 1964 zien we motorwagen 6, afgesteld in de schaduw van een loods.



Foto 11

Dezelfde dag stond motorwagen 8 op één van de opstelsporen van de stelplaats Seraing. Deze wagen heeft een gans verschillend voorbalkon.

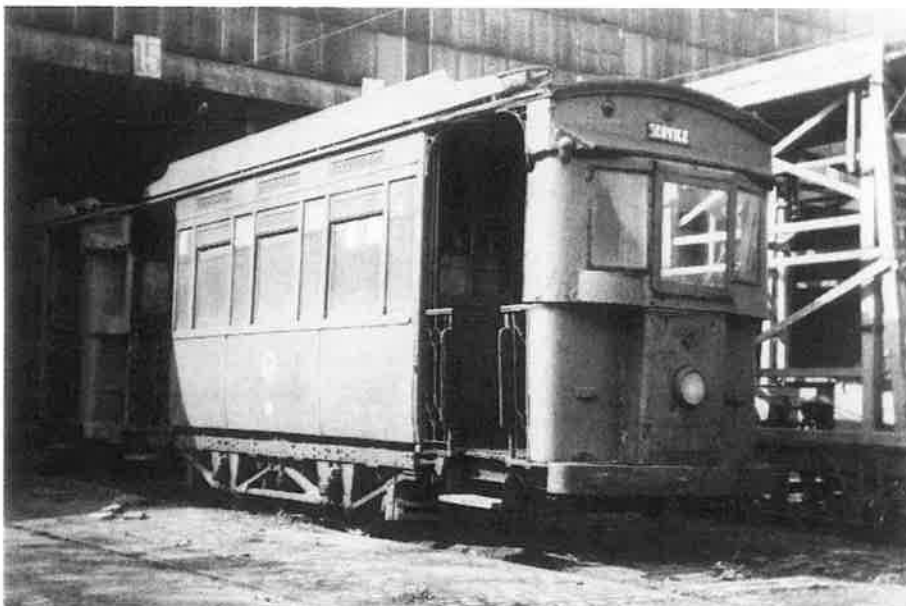


Foto 12

Hier zien we motorwagen 9 in 1953, met hetzelfde voorbalkon dan de 8, in gezelschap van de ladderwagen. Blijkbaar is er geen schuifdeur of plooideur voorzien en 's winters zal het voor de ongelukkige bestuurder niet bijzonder comfortabel zijn geweest.

Foto 13

Nog eens motorwagen 9 maar ditmaal drie jaar later in 1956, volop bezig met rangeren. Mijn oprechte dank gaat hier nog eens naar al de mannen van de Liège – Seraing, die mij destijds steeds met een glimlach hebben toegelaten om in de twee stelplaatsen van de RELSE te fotograferen. Ik ben dan ook zelf -vanzelfsprekend- niet ondankbaar geweest.

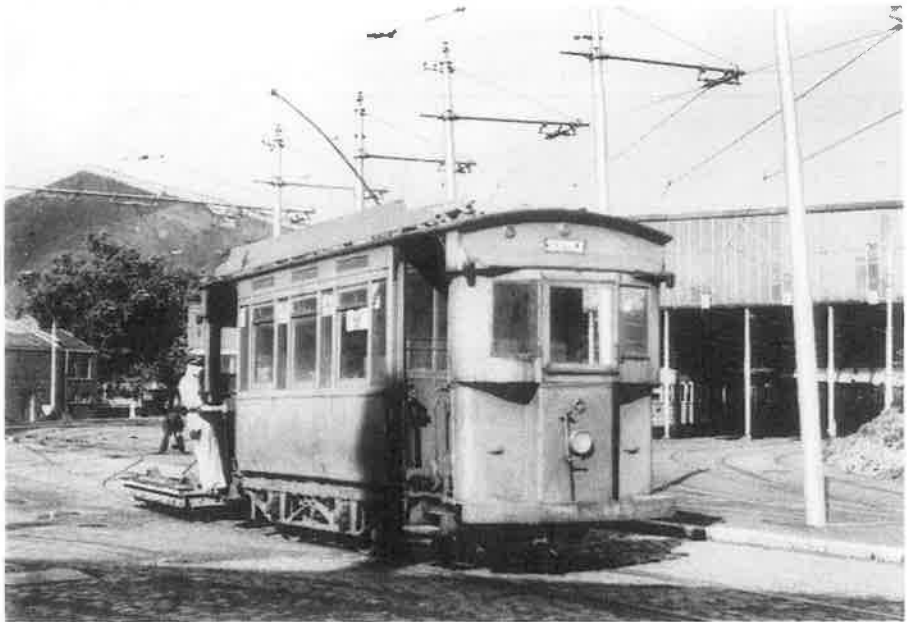


Foto 14

Hier een ongenummerde werkwagen van de RELSE die op een ongebruikt stukje spoor stond weg te roesten, januari 1959.

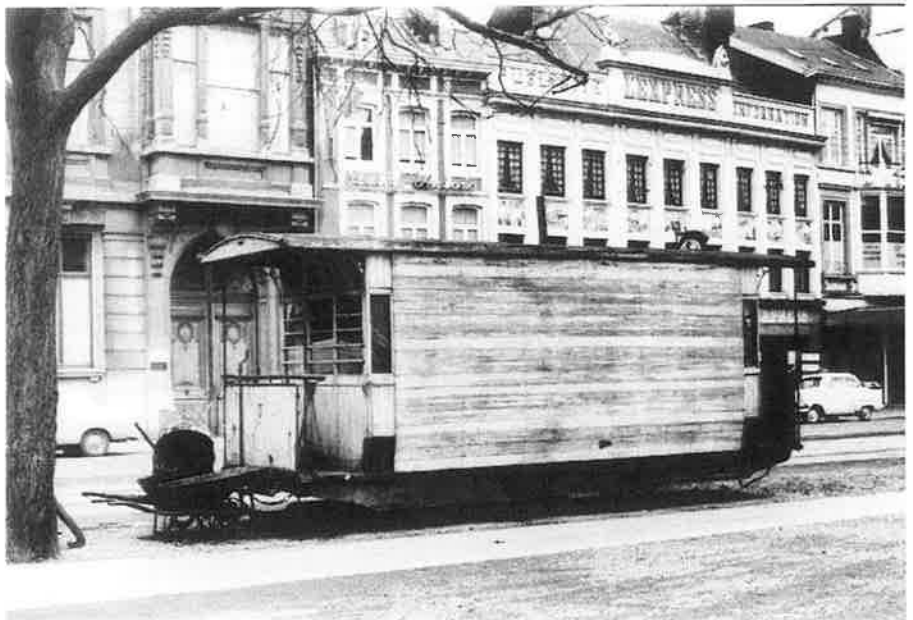
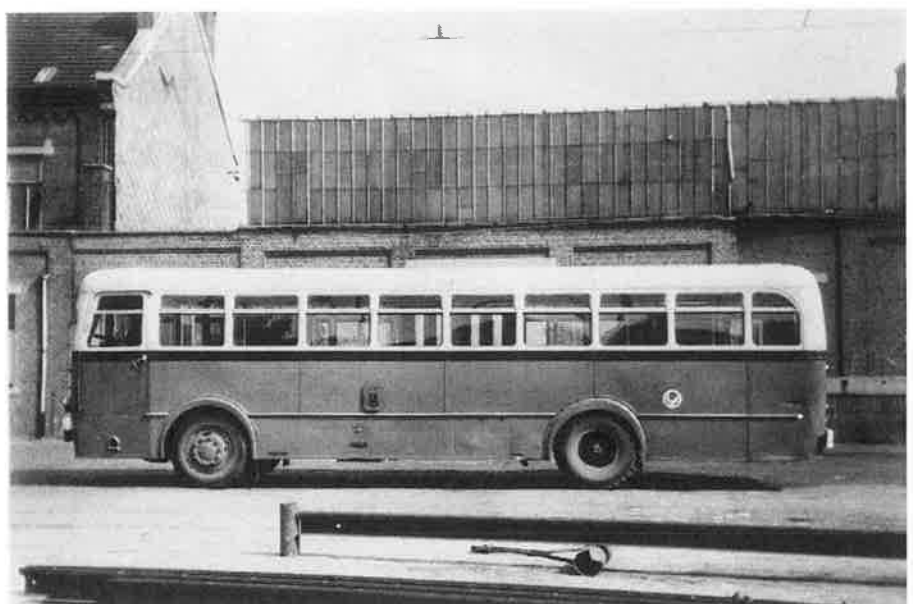


Foto 15

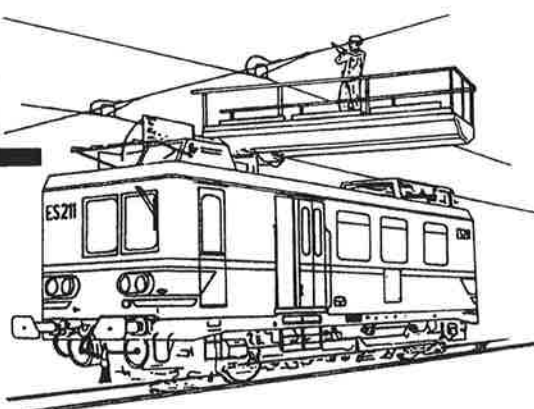
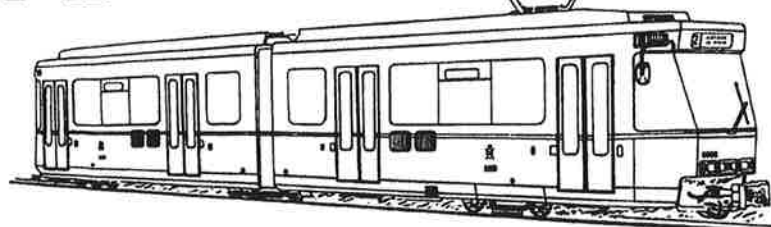
Tot slot, voor de busliefhebbers, auto-bus 63 van de RELSE in mei 1956, ergens te Flémalle. De bussen van de RELSE bedienden ondermeer de rechter Maasoever tussen Liège en Huy, terwijl de streek op de linker-oever in handen was van de NMVB, met belangrijke stelplaatsen te Omal, Verlaine en Jemeppe-sur-Meuse.

Nota bene: nadat er weer eens spijtige gevallen van misbruik tot mijn kennis zijn gekomen, wens ik er nogmaals met nadruk op te wijzen dat het kopiëren of laten kopiëren van mijn copyrighted foto's © streng strafbaar is. Elke overtreding van de hieromtrent bestaande wetten zal tot gerechtelijke stappen leiden.

n.v.d.r.: de redactie en bestuur van VeBOV is het hier mee eens, zeker wanneer er commercieel gewin in het spel is.



RAIL-ACTUEEL



Verschuivingen elektrische locomotieven

De instroom van de TRAXX-en reeks 28 en de slabakkende goederentrafiiek hebben geleid tot afvoer van oudere elektrische trekkrachten van de reeksen 22, 25, 25-5 en zelfs 11. De vrijgekomen 23-ers hebben de kusjes van reeksen 22 en 25 ingepikt en de 28-ers deze van reeksen 23 (gedeeltelijk), 25-5 en 11. Het is merkwaardig dat deze laatste samen met zijn voorganger terzijde gaan, maar men heeft in bijna 25 jaar veel geëist en weinig stil gestaan met de 'elfjes'. Ondertussen slepen rode (Nederlandse) 186-en of groene TRAXX-en reeks 28 de Benelux-diensten.

Kapellen

Op zaterdagmorgen 13 juni haakte tussen Kapellen en Heide de pantograaf van een 800-stel zich vast in de bovenleiding. Het spoor richting Nederland bleef een groot gedeelte van de dag onberijdbaar. Naast het betrokken stel was er ook een Benelux geblokkeerd. Om de reizigers te ontzeten werden er autobussen opgevorderd. Naast een Nederlandse touringcar voorzag De Lijn in eerste instantie in enkele gelede autobussen. Deze zijn wel geschikt om een groot aantal reizigers te verplaatsen, maar jammer genoeg niet erg handig om de tussenliggende stopplaatsen te bedienen. Nog in de voormiddag kregen zij versterking van een aantal autobussen van "Zurenborg". Het toeval (of het noodlot) maakte deze wagens vrij omdat er die morgen ook gependeld moest worden naar aanleiding van een ontsparing van een tramstel op het Antwerpse Koningin Astridplein. Het incident gaf ons de gelegenheid om enkele zeldzame bestemmingsbeelden te fotograferen. Naast het gebruikelijke "Versterkingsrit" of "Pendel" was er ook nog een "(B) Pendel NMBS/sneltrain IC/IR" of "stoptrein" te zien.

Spoorplannen voor de Kempen

Een toeval zal het wel niet zijn, maar nu De Lijn uitpakt met haar toekomstplan 2020 (zie hierna bij De Lijn) komt ook de NMBS met enkele plannen om het spoorvervoer in de Kempen te verbeteren. Deze regio omvat 39 gemeenten, gelegen in de provincies Antwerpen en Limburg en telt ongeveer 700.000 inwoners of zowat 6,5% van de bevolking. Zij moeten het stellen met amper 15 stations, procentueel komt dat overeen met amper 2,7% van alle Belgische stations. Omdat er volgens een Europees onderzoek tegen 2020 (toeval?) een aangroei te verwachten is van 20% wil de NMBS daar de komende jaren wat aan doen. Een krant heeft het over de heractivering van de lijnen Hasselt – Weert en Hasselt – Neerpelt. De lijnen Antwerpen – Neerpelt en Mol – Herentals worden verlengd tot in Hamont. Thans maakt het gedeelte Herentals – Mol nog deel uit van de lijn Antwerpen

– Neerpelt. Het echt nieuwe in dit plan is de verlenging van deze lijn vanaf Neerpelt via Hamont tot Weert (Nederland), (in betere tijden gekend als lijn 19) en reizigerstreinen op lijn 18 vanaf Houthalen naar Neerpelt.

Benelux wordt Fyra

Volgens een persmededeling zal de Beneluxdienst eind volgend jaar verdwijnen en vervangen worden door een HST-dienst. Op 7 juli werd de naam van de nieuwe hogesnelheidstrein voorgesteld: Fyra. In eerste instantie volgen er (nog steeds) testritten met het eerste door AnsaldoBreda afgeleverde stel. Vanaf volgend jaar zouden dan tot 19 stellen worden ingezet op de verbindingen Amsterdam-Antwerpen-Brussel en Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Breda.

In de marge van het verdwijnen van de klassieke Beneluxdienst tussen Antwerpen en Brussel vragen verscheidene actiegroepen dat de NMBS bijkomende treinen inlegt voor de dagelijkse pendelaars tussen beide steden.

Tweede goederenlijn

De geplande nieuwe, tweede goederenlijn in de Antwerpse Voorkempen krijgt er twee deels ondergrondse varianten bij. Enerzijds overweegt men een 24km lange tunnel vanaf Wijnegem tot voorbij Lier en anderzijds een tunnel vanaf Wijnegem onder de R11 door met een aansluiting op de bestaande lijn Antwerpen-Lier te Mortsel. Zoals bij zovele projecten van dit kaliber kan enkel de toekomst uitkomst brengen over de uiteindelijke realisatie.

Brand

Op dinsdag 4 augustus werd het station van Herentals door brand geteisterd. De grootste schade was er in de relaiszaal. Deze zaal en de onderliggende kelder werden volledig vernield. Volgens een eerste onderzoek werd de brand veroorzaakt door een kortsluiting en een niet direct herstelde aardaansluiting na een koperdiefstal, enige weken voordien. Tengevolge hiervan werd het spoorverkeer tussen Antwerpen en de Kempen grondig verstoord. Stroomvoorziening en seininrichting vielen uit en de overwegen sloten zich (en bemoeilijkten daarbij nog eens de snelle interventie van de hulpdiensten). Pendelbussen moesten de treinen vervangen. De daaropvolgende dagen reden er speciale pendeltreinen van en naar Herentals. De verbinding Herentals-Turnhout bleef zelfs gedurende meerdere weken enkel door vervangingsbussen bediend.

Het ziet er steeds meer naar uit dat de NMBS enkel de hoogst noodzakelijke schade zal herstellen en dat zij het incident zal gebruiken om de (al langer geplande) seinbediening van Herentals vervroegd over te brengen naar Berchem of Mol.

Trein of autobus?

Om de reizigers tussen Kapellen en Essen of Roosendaal te vervoeren werden diverse autobussen gebezigd. Hier staat de 4104 van stelplaats Zurenborg vertrekkensklaar als Pendel NMBS – sneltrein IC/IR aan het station van Kapellen. 13 juni 2009.

foto: Luc Couscheir.



Omstreeks 15u00 brachten twee 77-ers terug beweging in de gestrande Benelux. Op de foto zien we de 7855 op kop van trein. Heide, 13 juni 2009.

foto: Luc Couscheir

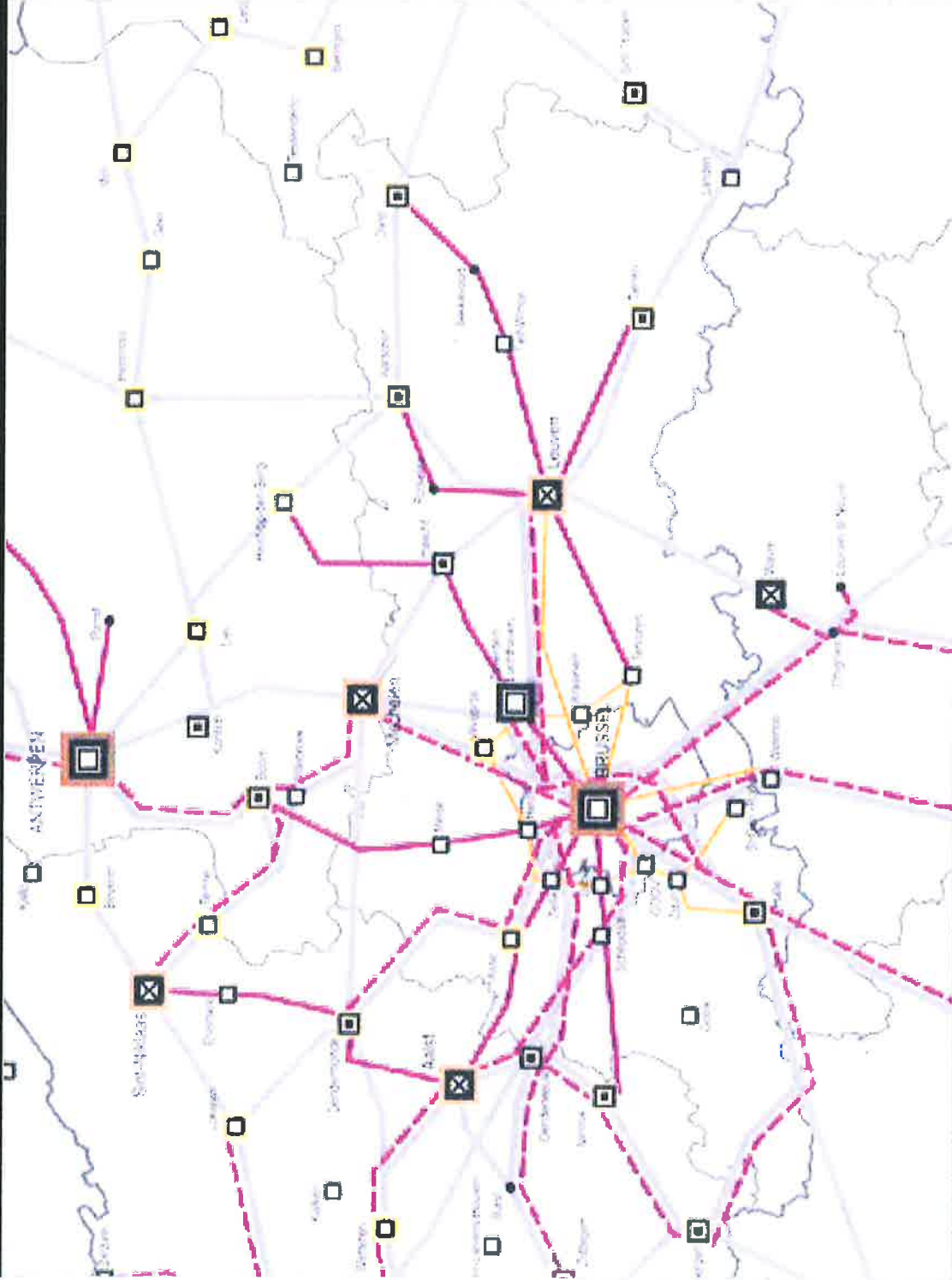


De werken aan de Liefkenshoekspoorverbinding komen nu goed op gang. Zicht op de werf nabij de Beverentunnel te Kallo op 9 augustus 2009.

foto: Eddy Cassiers.



Provinciale openbaar-vervoerstructuur Vlaams-Brabant



Stedelijkheidsgraad

- grootstedelijk gebied
- regionaalstedelijk gebied
- kleinstedelijk gebied

Knooppunten

- internationale knoop
- interstedelijke IC/IR-knoop
- interregionale knoop
- bovenlokale of stedelijke knoop
- belangrijke halte

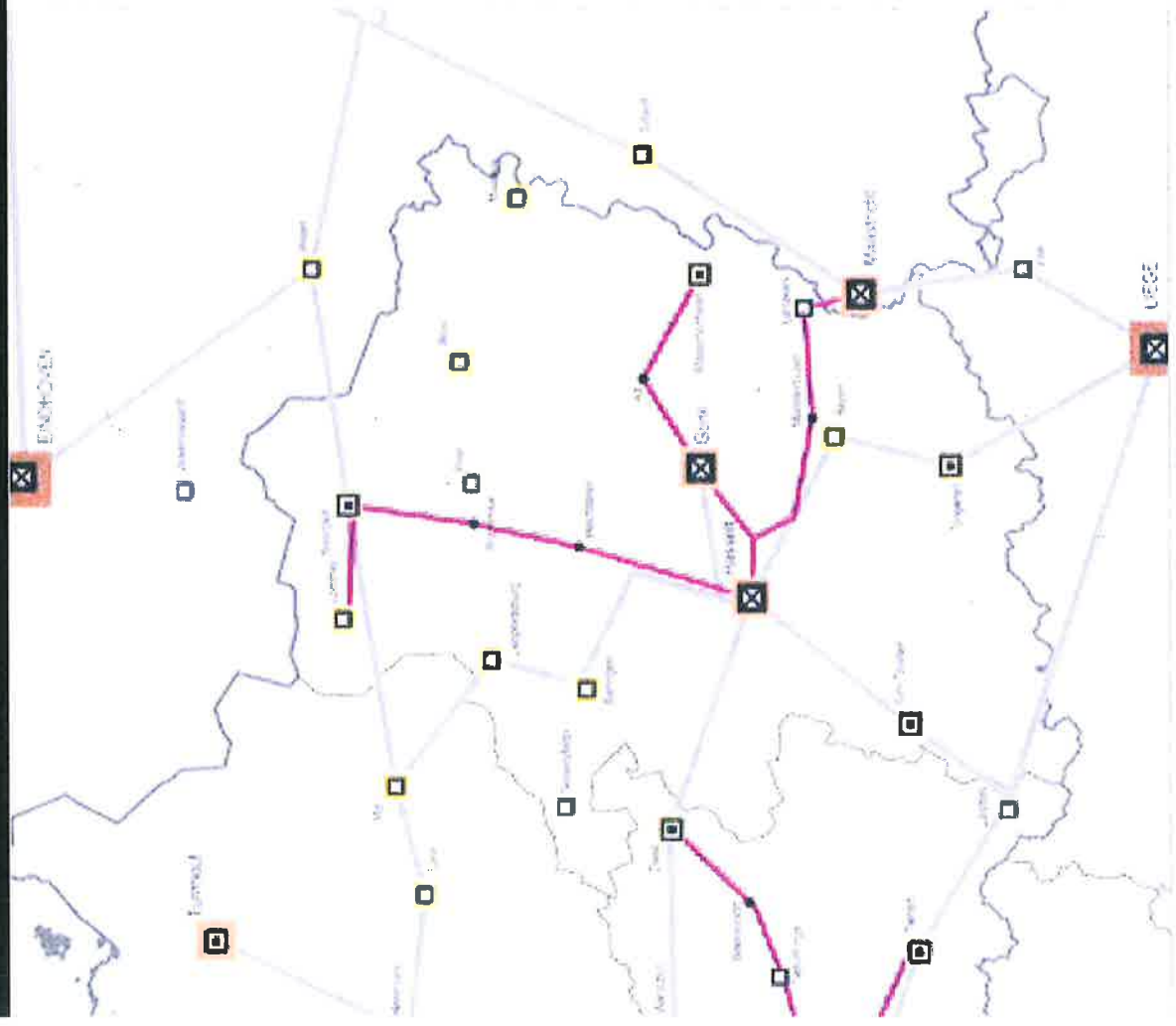
Interstedelijke en (inter)regionale vervoerstructuur per spoor

- trein
- lightrain / GEN
- sneltram
- regionale tram

Figuur 3



Provinciale openbaar-vervoerstructuur Limburg



Stedelijkheidsgraad

- grootstedelijk gebied
- regionaalstedelijk gebied
- kleinstedelijk gebied

Knooppunten

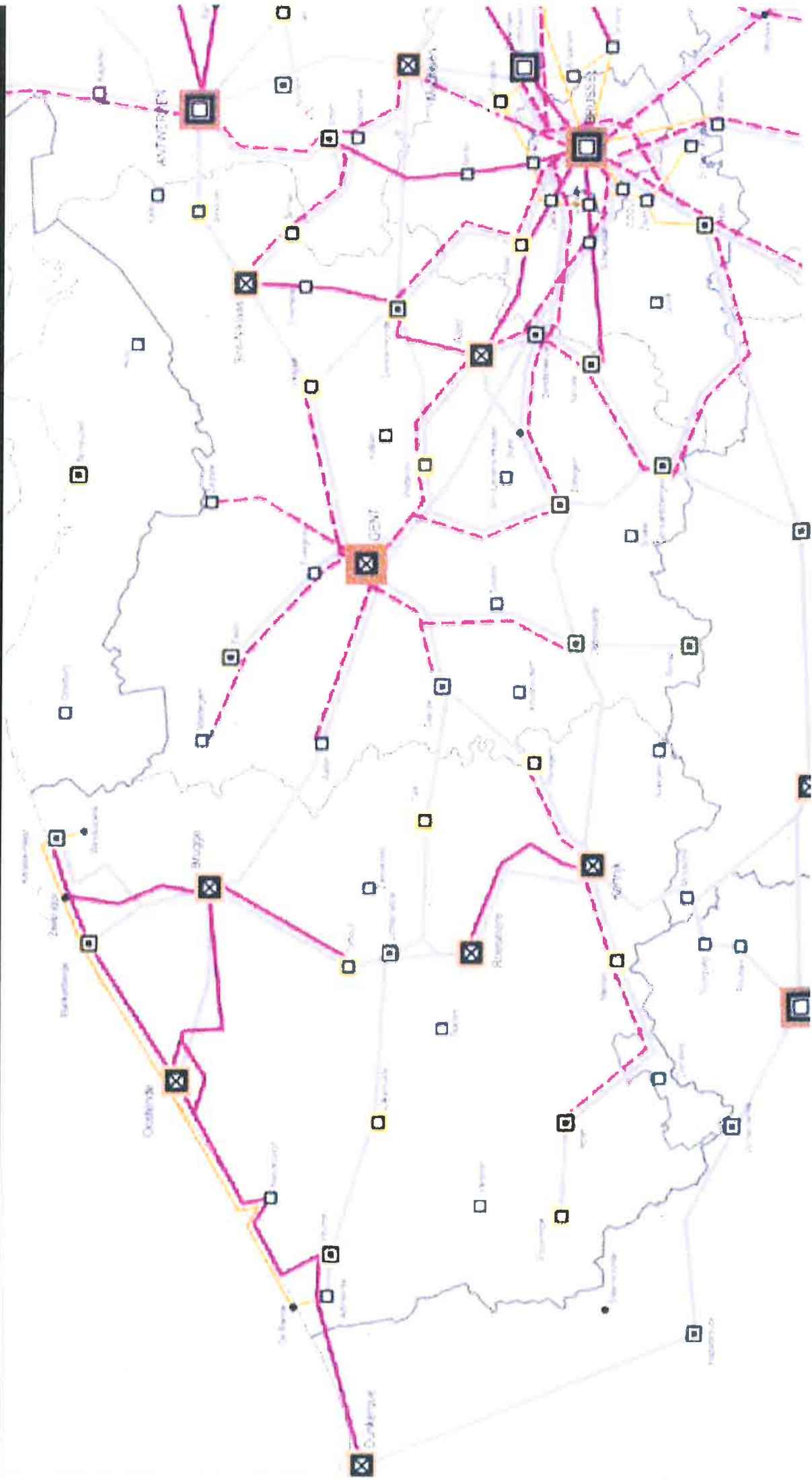
- internationale knoop
- interstedelijke IC/IR-knoop
- interregionale knoop
- bovenlokale of stedelijke knoop
- belangrijke halte

Interstedelijke en (inter)regionale vervoerstructuur per spoor

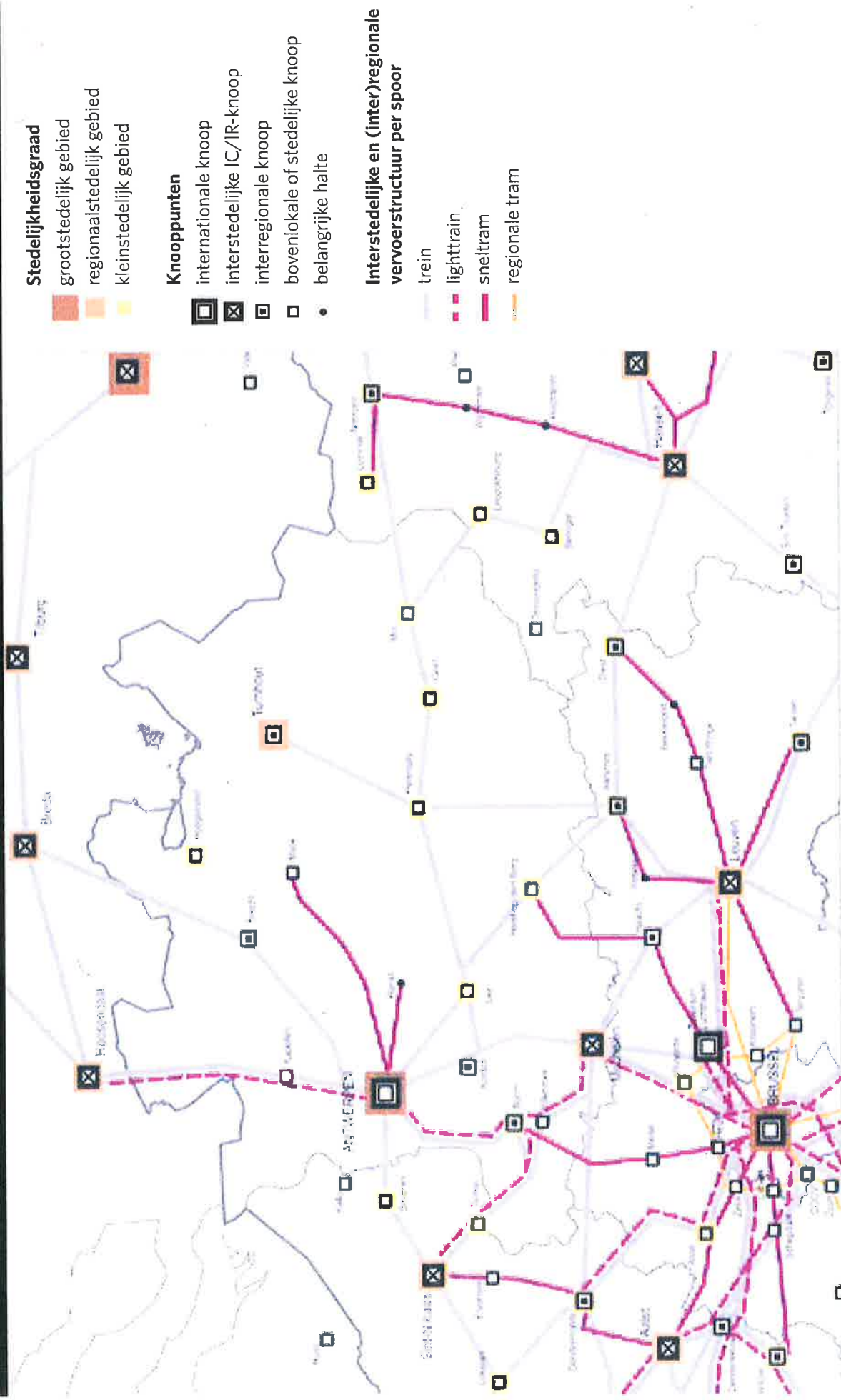
- trein
- lightrain
- sneltram
- regionale tram

Figuur 17

Provinciale openbaar-vervoerstructuur West- en Oost-Vlaanderen



Provinciale openbaar-vervoerstructuur Antwerpen



Figuur 6

De Lijn ALGEMEEN

MOBILITEITSVISIE De Lijn 2020

Woord vooraf

Op een congres, gehouden op 21 april 2009 maakte De Lijn haar Mobiliteitsvisie 2020 wereldkundig. Dit is een vrij uitgebreid document dat als leidraad moet dienen voor een dialoog tussen De Lijn en wat we kunnen omschrijven als haar gesprekspartners. Dit wil dus zeggen dat datgene wat verder beschreven wordt ooit gerealiseerd zou moeten worden. Het wil geenszins zeggen dat De Lijn al deze lijnen zelf moet gaan exploiteren, maar wel dat er in de toekomst meer spoorvervoer komt, aangevuld met (snel)buslijnen.

N.v.d.r.: het is voor de redactie een hele klus om een samenvatting te maken van dit 80 blz. tellend document. We focussen daarom vooral op het reizigersvervoer per spoor en de snelbussen en de zware streeklijnen. Bij het merendeel van de "nieuwe" lijnen zullen veel van onze trouwe lezers de wenkbrauwen fronsen, zo'n 40 à 60 jaar geleden reden daar toen bijna overal trams of treinen! Over het afschaffen van de spoorinfrastructuur toen en de kapitaalsvernietiging staat er niets te lezen, maar daar had De Lijn natuurlijk zelf niets mee te maken, maar wel de NMBS en NMVB en de politiek. Voor openbaar vervoer gebruiken we de afkorting o.v.. We publiceren hierbij al de verschillende kaarten. In een volgende bijdrage gaan we dan verder in detail.

Inleiding

De Lijn wenst de verkeerscongestie op te lossen en tevens een bijdrage te leveren aan de milieuproblematiek qua luchtverontreiniging en geluidshinder. Dit moet gerealiseerd worden door het aanbieden van hoogwaardig openbaar vervoer. Hoogwaardig betekent hierbij snel, betrouwbaar en comfortabel, inclusief goede doorstroming.

Eerste conclusie: interregionaal vervoer aanpakken.

De Lijn wenst een o.v.-netwerk uit te bouwen tezamen met de nationale vervoeraanbieder NMBS om te komen tot een complementair netwerk. Hiervoor komen in aanmerking de lightrain, de sneltram en de snelbus, gemiddelde snelheid 50 km/uur. Een lightrain maakt gebruik van de bestaande spoorwegen (S-Bahn, GEN-netten of veredelde stoptreinen), een sneltram heeft zijn eigen infrastructuur.

(n.v.d.r.: De Lijn heeft het enkel over de NMBS en niet over in de toekomst mogelijk andere aanbieders zoals Veolia, Arriva enz...)

Tweede conclusie: dit hoofdnet van lightrains, sneltrams en regionale trams optimaliseren met nieuwe verbindende en ontsluitende streek(bus)lijnen.

(n.v.d.r.: een overzicht volgt verder per provincie)

Opbouw

Een geïntegreerd o.v.-systeem is de beste garantie om bovenstaande doelstellingen optimaal te kunnen realiseren. De visie geeft aan hoe het o.v. hiërarchisch kan worden opgebouwd door integratie van de diverse schaalniveaus en hieraan gekoppelde exploitatie(vorm). Er wordt rekening gehouden met verkeersstromen en de indeling van de stedelijke gebieden uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Daarin wordt bepaald wat grootstedelijk-regionaal-stedelijk, kleinstedelijk en tussenliggend buitengebied is. De huidige (2007) en toekomstige (2020) verplaatsingsstromen zijn in kaart gebracht.

Knooppunten

Een belangrijk gegeven is de opbouw van een net van knooppunten. Hier moet een optimale (gegarandeerde) overstap mogelijk zijn tussen lightrain, IC/IR, (streek)tram en (snel)bus. Knooppunten hebben de volgende hiërarchie:

-Internationale knoop (HST en Luchthaven) zijn het toegangspunt van/tot het internationale schaalniveau met verknoping tot het IC-verkeer.

-IC/IR knoop: overstap tussen IC-IR trein en lokale treinen, tram of bus.

-Interregionale knoop: overstap tussen IR trein, tram of bus.

-Stedelijke knoop met overstap tussen IR-vervoer en (voor)stedelijk en (boven)lokaal ontsluitend vervoer.

Voor de opbouw van deze knooppunten is men uitgegaan van de woonkernen, maar door het structureren van de relaties en de toetsing aan de vervoersstromen zijn deze meermaals gewijzigd. In optimale omstandigheden werkt een knooppunt als volgt: bus of tram komt ongeveer 5 minuten voor het vertrek van een andere lijn aan. De andere bus, tram of trein komt aan en de reizigers kunnen overstappen. Alles kan weer vertrekken. *(n.v.d.r.: dit is toch de logica zelve)*

Ontwerpeisen

Wanneer en welk type van vervoer gebruiken? De theoretische schaalniveaus kunnen als volgt worden samengevat.

Voor het internationaal, intergewestelijk en interstedelijk niveau is de commerciële snelheid boven de 80 km/u en de stationsafstand tussen 30 en 150 km. (het huidige IC/IR net).

Op interregionaal niveau is dit 50 km/u met halteafstanden tussen 5 en 30 km. Hier rijden er stoptreinen, lightrains, sneltrams en snelbussen.

Op regionaal niveau is dit 30-50 km/u en halteafstanden van 1 tot 5 km. Hier kunnen zowel verbindende als ontsluitende buslijnen en regionale tramlijnen rijden.

Voorstedelijk niveau met een snelheid van 20 à 30 km/u en halteafstanden tussen 0,5 tot 1,5 km.

Stedelijk niveau met snelheden van 15 à 25 km/u en halteafstanden tussen 0,3 en 0,8 km.

Het onderliggend niveau met ontsluitende, functionele lijnen en belbussen als aanvulling op het voorgaande.

Er is hierbij een afstemming tussen de tariefssystemen noodzakelijk.

(n.v.d.r.: te vergelijken met de tariefverbonden in bvb. Duitsland.)

Definities

De Lijn geeft volgende definities aan de vervoersvormen :

stelsel	omschrijving	km/u	frequentie
trein	IC, IR, stoptrein	80	2-4/uur
lightrail	voorstedelijk (GEN)	50	4/uur
sneltram	regionaal	50	4/uur
regionale tram	streekvervoer	35	2/uur
snelbus	via de (snel)weg	50	4/uur
verbindend streek	kortste route	35	2/uur
ontsluitend streek	via omwegen	30	2/uur
grootstad tram	maximaal eigen bedding	25	6/uur
voorstad bus	ontsluitend	25	3/uur
andere	lokale stads- en belbussen	-	-

Doorstromingsmaatregelen

Een logisch gevolg van het voorgaande vergt een aantal dringende en belangrijke maatregelen om het o.v. stipt te laten rijden. Een eerste is een eigen gescheiden infrastructuur voor tram en bus. Bij gemengd verkeer (in woonkernen) dringen maatregelen zich op: toeritdosering, herschikking van kruispunten en verkeerslichtenbeïnvloeding. Versnelling van de reistijd brengt onmiskenbaar een stijging van het aantal reizigers met zich mee.

(n.v.d.r.: zie o.a. de snelbussen die gebruik maken van een voorbehouden rijstrook op de autoweg.)

(Inter)regionale openbaar-vervoeraanbieder

De Lijn wil complementair zijn aan de nationale vervoeraanbieder, de NMBS *(n.v.d.r.: en de andere, de vrije markt weet u wel)* op interregionaal niveau. Dit impliceert belangrijke investeringen in infrastructuur en de aanschaf van de voertuigen. Er moet ook geïnvesteerd worden in comfort en snelheid. De Lijn stelt voor om zowel het huidige IR-spoorgebonden o.v. te optimaliseren door een verbeterde exploitatie van het huidige aanbod alsook door **nieuwe regionale spoorgebonden corridors uit te bouwen met sneltrams.**

Lichttrain

Voor een verbeterde bereikbaarheid van het stedelijk gebied.

Brusselse regio: GEN

Gentse regio: voorstedelijk lichttrainnetwerk

Antwerpse regio: lichttrain op drie verbindingen

Kortrijkse regio: lichttrain en sneltram

Sneltrams

Sneltrams tussen Boom, Ninove, Aalst, Heist-op-den-Berg en Tervuren en Brussel.

Sneltrams tussen Aarschot, Diest en Tienen en Leuven.

Een verstedelijkt netwerk aan de Kust.

Sneltrams tussen Roeselaere en Kortrijk.

Sneltrams tussen Sint-Niklaas – Dendermonde en Aalst.

Sneltrams tussen Malle, Ranst en Antwerpen.

Sneltrams tussen Maastricht, Maasmechelen, Lommel en Hasselt

Optimalisaties

Optimalisaties van de interregionale spoorinfrastructuur.

Neerpelt – Weert

Roeselaere – Gent

Turnhout – Leuven

Regionale trams

Als drager van o.v. in sterk verstedelijkte gebieden.

Tangent verbinding in de Vlaamse rand rond Brussel.

Regionale tramlijnen tussen Leuven – Kortenberg, Waterloo, Halle en Brussel.

Verlenging Kusttram.

Kosten en baten

Langs de kostenzijde zijn er de noodzakelijke investeringen in de aanleg van sporen, de trams en autobussen en de stelpplaatsen. Hiervoor is een **verdubbeling** van het huidige investeringsbudget nodig. Gezien de omvang kan een spreiding over 20 jaar gebeuren.

Aan de andere kant van de rekening zijn er de baten. Er wordt gerekend met een grote reizigerswinst. Ten opzichte van vandaag rekent men bvb. voor Vlaams-Brabant op een groei in reizigerskilometer van 55 %. Verder zijn er de maatschappelijke en economische baten. Er zijn hierbij positieve effecten op de werkgelegenheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid, milieu en bereikbaarheid (fileprobleem). Er wordt

ook gewezen op de ruimtelijke baten. Als voorbeeld wordt de vergelijking gemaakt om in 2 richtingen 50.000 mensen per uur te vervoeren. Daarvoor heeft men respectievelijk een 175m brede autoweg of een 35m brede busbaan of een amper 9m breed metrospoor nodig.

Prioriteiten

Volgende stappen voor de bepaling van de eerstvolgende projecten *(n.v.d.r.: hier komen we aan wat ons hoofdzakelijk interesseert)*

Voor een aantal verbindingen is het studiewerk nagenoeg afgerond en zijn de **budgetten reeds vrijgemaakt**. Dit zijn de lijnen uit de Neptunus-, Pegasus- en Spartacusplannen.

West-Vlaanderen: Neptunusplan

-uitbouw (vernieuwing) van de Kusttram

-verdere frequentieverhoging

-invoeren van interstedelijke verbindingen (sneltram) tussen Oostende – Nieuwpoort en Oostende – Blankenberge

Limburg: Spartacusplan

-sneltramlijn 1: Hasselt – Diepenbeek – Munsterbilzen – Lanaken – Maastricht (Nederland!)

-de verbindende buslijn Sint-Truiden – Liège in het kader van gewestoverschrijdend o.v. *(n.v.d.r.: hier reed alvast een elektrische tramlijn)*

Oost-Vlaanderen: Pegasusplan

-tramverlengingen in de Gentse regio zoals lijnen 21/22 naar Zwijnaarde Dorp

Vlaams-Brabant: Pegasusplan

-de al gedurende vier jaar gerealiseerde autobuslijnen in het kader van START (bereikbaarheid luchthaven Zaventem)

Antwerpen: Pegasusplan

-projecten in het kader van BRABO I en II (Masterplan)

-vertramming Luchtbal – Ekeren

-tramverbinding internationale (sic) luchthaven

-verlenging lijn 8 naar (tot) Wommelgem

-verlenging van lijnen 5 en 10 naar (tot) Wijnegem

-verlenging van Sint-Pietersvliet naar Kattendijksluis en van Morsel tot Boechout

-ingebruikname van premetro “Reuzenpijp”

Er zijn al haalbaarheidsstudies opgestart voor een aantal volgende projecten. (in willekeurige volgorde)

-sneltram Koksijde – Veurne (tracéstudie)

-sneltram Brugge – Zeebrugge

-tram Kortrijk – Hoog Kortrijk

-sneltram 2 Hasselt – Genk – Maasmechelen

-sneltram 3 Hasselt – Neerpelt – Lommel

-Gent verlenging tramlijn 4 naar U.Z. en Arteveldestadion

-Gent vertramming ex trolleybuslijn 3

-Gent vertramming traject Dampoort – Zuid – Sint-Pieters-nachtvervoer luchthaven Zaventem

-Antwerpen verlenging tramlijn 2 naar Linkeroever-Noord

-Antwerpen verlenging tramlijn (15?) naar Edegem / Kontich

-Antwerpen verlenging tramlijn 11 naar (tot) Borsbeek

Kaarten

Veel meer dan woorden tonen deze kaarten waar er opnieuw spoorvervoer zou moeten komen. Hierop staan de bestaande NMBS spoorlijnen, de lichttrain/GEN verbindingen, de snel- en de regionale trams. Ze zijn voor een groot deel gebaseerd op de al enkele jaren terug gepubliceerde Neptunus-, Pegasus- of Spartacusplannen. Alle stads- of streekbuslijnen weergegeven zou echter de leesbaarheid in gevaar brengen.

De Lijn rollend materieel

Hermelijnen naar de kust

Naar jaarlijkse traditie werden er ter versterking weer een aantal trams vanuit Antwerpen en Gent aan de Kust uitgeleend. Om alle misverstanden uit te sluiten geven we de datum van aankomst in Oostende. Vanaf 17 augustus werden de trams terug naar hun stad van herkomst gebracht. De trams uit Gent waren de dag ervoor vertrokken en kwamen dus na middernacht aan, deze uit Antwerpen vertrokken omstreeks 19 uur en kwamen nog dezelfde avond al omstreeks 21u30 aan.

De 6333 en 7266 verbleven al aan de kust en krijgen dit jaar opnieuw versterking van:

6334	woensdag 10 juni	6337	woensdag 24 juni
7236	woensdag 10 juni	7268	woensdag 24 juni
6332	woensdag 17 juni	6336	vrijdag 26 juni
7246	woensdag 17 juni	7269	maandag 29 juni
6335	vrijdag 19 juni	7270	woensdag 01 juli
7267	maandag 22 juni		

Hermelijnen 10 jaar en nieuwe kusttrams

In 1999 werden er voor het eerst sedert jaren nieuwe gelede trams geleverd aan De Lijn.

Technisch verwant aan het lagevloertype van Dresden, werden er uiteindelijk 71 enkelrichtingsexemplaren aan Antwerpen en 41 dubbelrichtingswagens aan Gent geleverd. Initieel bedoeld om een efficiëntere materieelinzet te bekomen werden 10 voertuigen uit de beide varianten in een pool opgenomen om ze tijdens de zomermaanden aan de kust te kunnen inzetten om daar het seizoenale tekort aan BN-trams op te vullen.

Recentelijk nog vroeg de De Lijn directie van West-Vlaanderen aan kersvers minister Crevits een optie op de aankoop van nieuwe trams voor de kust, ook al zijn de bestaande BN-trams volgens diezelfde directie nog niet versleten. Speuren we daar een beetje jaloezie?

Half-miljonairs

Gedurende hun jarenlange inzet hebben de Hermelijnen al heel wat rondjes gereden. De meeste hebben er dan ook al enkele honderdduizenden kilometers opzitten. In Antwerpen spotten we de 7201, 7207 en 7211 met méér dan 500.000km.

De Lijn Antwerpen

Reclametrams

- 7003 De Cliënt sinds augustus 2009, ex TMF
- 7005 Zwerfvuil sinds juli 2009; ex Egypte
- 7006 Delta Lloyd bank (vernieuwd)
- 7051 Zwerfvuil sinds juli 2009; ex Electrabel
- 7053 Gini sinds juli 2009; ex Sun Web
- 7055 Zwerfvuil sinds juli 2009; ex Ortel

Carnotstraat

In het najaar begint de heraanleg van de Carnotstraat. De stad wil deze belangrijke straat al lang aanpakken. Het verlengde hiervan is de Turnhoutsebaan en werd al zo'n 10 jaar terug geherprofileerd waarbij er een vrije (sic) tram- en busbaan werd aangelegd. In de richting van het centrum komt er een

vrije bedding. In de andere richting rijden de trams en autobussen tezamen met het autoverkeer op één rijvak. Hier was ook een vrije bedding mogelijk maar deze wordt opgeofferd aan verhoogde fietspaden en verbrede voetpaden. Ook de haltes van de lijnen 10 en 24 ter hoogte van de Ommeganckstraat sneuvelen. Een nieuwe halte in de richting van het centrum komt er aan het kruispunt met de Provinciestraat. Deze komt in de plaats van de haltes aan en in de Kerkstraat.

Wat met tram 11?

Deze tramlijn beschikt in de richting van het centrum (Melkmarkt) tezamen met een verdwaalde fietser over een vrije baan. De stad had graag gezien dat in die richting tram 11 zou rijden langs de Provinciestraat en vervolgens linksaf naar de Carnotstraat. In de plaats van de onmiskenbaar snelle vrije baan voor de tram in de Ommeganckstraat zagen zij hier ook liever bredere voetpaden, een echt fietspad en (meer) parkeerplaatsen ter compensatie van deze die verdwijnen in de Provinciestraat. Het staat als een paal boven water dat een ommetje van lijn 11 langs de bewuste straat zeker drie minuten meer rijtijd zou vergen. Bovendien wou de stad de Provinciestraat in de tegenrichting afsluiten voor autoverkeer en dit omleiden langs de Ommeganckstraat, met een dan gelegaliseerde linkse afslag vanuit de Carnotstraat, met alle gevolgen vandien.

Wat met tram 12 ?

Van het idee om lijn 12 in de twee richtingen langs de Van Schoonhovenstraat te laten rijden, (en de Van Wesenbekestraat te verlaten) wordt ook "voorlopig" afgestapt.

Operaplein

Een belangrijke link met het voorgaande is de inrichting van het Operaplein. (Alhoewel uw Rail-Revue op een bouwkrant gaat lijken is het toch noodzakelijk dat we zo'n zaken vermelden, dit om de bijbehorende werken aan tramlijnen beter te kunnen plaatsen). In vorige Rail-Revue's hebben we al meermaals de (ondergrondse) ontwikkelingen in verband met de ingebruikname van de tunnels onder de Turnhoutsebaan voor Pegasus en recent nog lijn 24 belicht. Lange tijd vormde het al dan niet eindigen van de Pegasuslijnen in Opera (kopeindpunt) het breekpunt in dit dossier. Nu er beslist werd om ook lijn 24 (en misschien later ook een lijn vanuit de koker Kerkstraat) door deze tunnel te laten rijden, staat het vast dat er een uitgang komt in zuidelijke richting. Ook met dit belangrijk gegeven moest de Spaanse architect rekening houden. Allereerst komt er een autotunnel tussen de Violierstraat en de Maria-Theresialei die op **niveau -1 door het premetrostation loopt**. Dat is de ruimte die voetgangers nu gebruiken om het kruispunt ondergronds te kruisen. Deze mogelijkheid vervalt.

(Hier beschikte VeBOV in zijn beginjaren nog over een winkelruimte).

Vanuit de tunnel heeft men toegang tot een ondergrondse parkeerruimte voor 350 auto's. Deze ruimte werd begin jaren zeventig tezamen met de premetro aangelegd maar nooit gebruikt. Het **niveau -2** blijft in gebruik voor de bestaande lijnen 2, 3, 5 en 15. Op **niveau -3** wordt de koker voor Pegasus en lijn 24 in dienst gesteld (2015). Alleszins blijven er ook bovengronds trams rijden. Dat wordt dan een noord-zuidlijn (in ere herstellen van de tramlijn 1) of een gedeelte van de Cirkellijn (zie ook hierna).

Eilandje

Dit gebied in het noorden van het stadscentrum wordt de komende jaren flink opgewaardeerd. Hier komen naast de watergebonden toeristische activiteiten een aantal kantoren en woontorens. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om de wijk van degelijk openbaar vervoer te voorzien. Er komen tramlijnen vanaf de Sint-Pietersvliet (nu terminus lijnen 4 en 7) en vanaf de Italiëlei / Noorderplaats. Er komen tramsporen langs de Londen- en Amsterdamstraat met haltes ter hoogte van de Napels- en de Bataviastraat. Aan de westzijde van het Kattendijkdok (Montvideowijk) zijn nu zes woontorens in aanbouw. Ook aan de oostzijde van het Kattendijkdok (Cadixwijk) komt er een tramlijn. In beide gevallen komt er een vrije bedding. Een moeilijk punt vormt de Londenbrug. Deze beweegbare brug werd een tiental jaar geleden volledig vernieuwd en hierbij werd er geen rekening meer gehouden met de aanleg van rails. Hier moet dus een nieuwe constructie komen. Ook ontbreekt er een alternatief zoals we dat in Zeebrugge kennen op de Kustlijn.

Een eenvoudige oplossing zou er in kunnen bestaan om de Montvideowijk te bedienen vanaf de Sint-Pietersvliet en de Cadixwijk vanaf de Noorderplaats. De "boulevard" Londen- en Amsterdamstraat met de bewuste brug kan dan later een onderdeel vormen van de zogenaamde **Cirkellijn** rond het stadscentrum (Noorderplaats – Leien – Zuid – Scheldekaaien – Noorderplaats) als deze ooit werkelijkheid wordt.

Vernieuwing premetrostations

Na de stations Sport (lijnen 3 en 6) en Meir (lijnen 2, 3, 5 en 15) wordt momenteel station Diamant (Centraal Station) grondig gerenoveerd. Diamant dateert al van 1980. Deze werken kaderen in het toegankelijk maken van de premetro voor minder mobiele reizigers. De meeste premetrostations waren al van in den beginne voorbereid op de plaatsing van liften, maar de afwerking werd destijds geschrapt wegens bezuinigingen. Ter gelegenheid van de renovatie wordt alles aangepakt. Zowel de marmeren muurbekleding als de bruine noppenvloer worden er vervangen. Ook het sanitair wordt vernieuwd (de pishoeken worden verwijderd). De roltrappen worden vervangen of gereviseerd en natuurlijk komen ook de verlichting en signalen aan de beurt. Er komen liften aan het Koningin Astridplein van de begane grond naar niveau -1 en vandaar verder naar de niveaus -3 en -4. Natuurlijk is deze renovatie een goede zaak maar het is wel jammer dat zij niet samen gerealiseerd werd met de ombouw van het treinstation. Het is de bedoeling om op termijn nagenoeg elk premetrostation te renoveren en daarbij meer toegankelijk te maken. De kostprijs voor enkel dit station is 3,6 miljoen € en er zijn 300 werkdagen voorzien. Einde der werken omstreeks het najaar 2010.

Bovenleiding

In de vorige Rail-Revue maakten we melding van een incident met de bovenleiding in de premetrokokker onder de Schelde. Daar sneuvelden toen enkele panto's tengevolge van een losgekomen bovenleiding. In aanvulling en ter verduidelijking het volgende. In de premetro (en onder brugdekken en in de stelplaatsen) wordt de klassieke rijdraad vervangen door een stroomrail. Als gevolg van dit incident is men onlangs begonnen om de plafondverankerungen van deze stroomrail op hun deugdelijkheid te onderzoeken en zo nodig te verstevigen of te vervangen.

Met amper een week tussen sneuvelden begin juli de bovenleiding en enkele panto's op het kruispunt Belgiëlei en de Lange Leemstraat (lijnen 2, 6, 8 en 15). Het is niet de eerste keer dat dit gebeurt op dit kruispunt. De tramlijnen kruisen hier nagenoeg onder een rechte hoek (90°). Op andere kruispunten is dit beduidend minder of meer en drukt een panto zich gelijkmatig onder de kruisende draad. Een pantograaf is aan de zijkanten hiertoe naar beneden toe afgeschuind. Op het bewuste kruispunt gebeurt dit dus niet en is het in het midden van de pantograaf (de eigenlijke sleeplat) dat als eerste direct contact maakt met de kruisende draad. Bij de minste hapering gaat het dan ook gewoonlijk goed fout, met alle gevolgen van dien. Mogelijk speelde ook het uitzetten van de bovenleiding ten gevolge van de hoge temperatuur een rol. De specialisten van de bovenleiding en de interventiedienst (één van de incidenten gebeurde op een zaterdag) kwamen ter plaatse voor de herstelling en het wegslepen van de gestrande trams.

Pantograaf verliest tram

Eind augustus deed zich op de Herentalsebaan ter hoogte van het kerkhof Silsburg een wel erg bizar incident plaats. Van een PCC die in de richting centrum reed bleef de pantograaf in de bovenleiding haken. Gewoonlijk wordt de pantograaf dan verbogen en belandt dan eventueel op de grond naast of achter de tram. Deze keer dus niet, de pantograaf haakte in de bovenleiding en bleef ter plaatse hangen als een stuk wasgoed terwijl de tram ondertussen nog verder bolde.

Vooran instappen

In het kader "Veilig op weg" start maandag 21 september het deelproject vooraan instappen. Vanaf dan wordt het vooraan instappen ingevoerd op alle autobussen in **Vlaanderen**. De klant moet dan eveneens zijn vervoerbewijs spontaan aan de chauffeur tonen.

Het is hiermee de bedoeling om het contact tussen chauffeur en klant te verbeteren en tegelijkertijd de agressie en het zwartrijden te verminderen, wat op zijn beurt moet resulteren in een aangenamer en veiliger rit.

Begin september is een campagne gestart om de reizigers in te lichten over de nieuwe regels, dit via de pers, folders en affiches in de dakafrondingen van de bussen. Ook aan de haltes komen borden waarop de reizigers er worden op gewezen dat ze vanaf 21 september vooraan moeten instappen. Boven en op de deuren van de autobussen worden er stickers aangebracht. Dat doet ons natuurlijk terugdenken aan de aanduidingen boven de instapdeur ten tijde van de invoering van de eerste stempelautomaten (C.A.M.P.) bij de MIVA.

Een eerste uitzondering wordt gemaakt voor reizigers met een kinderwagen of in een rolstoel. Een tweede uitzondering vormen de gemeenschappelijke tram- en bushaltes. Dit is natuurlijk voor interpretatie vatbaar. Bedoeld men hiermee het **gemeenschappelijk perron**, meestal de eigen bedding zoals bvb aan Antwerp Expo, waar de buslijnen 25, 26 en 27 op hun traject welgeteld één gemeenschappelijke halte hebben met de trams 2 en 6, of betreft het de grote haltes zoals Rooseveltplaats of Astridplein met éénzelfde naam maar wel afzonderlijk perrons.

Onder andere in Duitsland geldt het verplicht vooraan instappen op autobussen al vele jaren in de avonduren (met sticker: vooraan opstappen vanaf 20 uur).

De Lijn Vlaams Brabant

Stelplaatsverdeling autobussen

Vlaams-Brabant

Zoals gebruikelijk geven we per regio en stelplaats eerst de standaardbussen, dan de gelede bussen, midi's- en belbussen.

Dilbeek regio 31

Het Rad		Leerbeek	
A600	3151-3154	A600	3155-3186
T2000	3948-3967	T2000	3959,3960
G2000	4449-4450	AG300	5168-5177
AG300	5178-5190	Meerbeke	
		A600	3536-3546
Dilbeek		T2000	5059-5099
A600	2942-2957	AG500	
	4139-4151		
	3547-3552,55	Ukkel	
A360	3731-3736	T2000	3931-3947
T2000	5100-5119	G2000	4446-4448

Grimbergen regio 32

Grimbergen		Asse	
A600	2851-2857	A600	2840-2842
	2934-2941	T2000	3914-3930
T2000	4858-4879	AG500	4152-4157
	5079-5083	G2000	4405-4409
AG500	3781-3788,91,93,94		4441-4444
G2000	4410,4445		
Haacht		Londerzeel	
A600	2554,2557,	A600	2843-2850
	2646,48,53	G2000	3905-3913
A360	4060-4062		4589
	4184-4193		
A330	5084,85,87,88	Vilvoorde	
AG500	3346-3353	A360	4063-4066
AG300	5030-5038,55	A360	4174-4183
	5269-5266	AG500	3354,3355

Leuven regio 33

Leuven		Tienen	
A600	2644,47,51	A600	3558-3569
	2858,2860-2863	G2000	4411-4414,
	3553,54,56,57		4438-4440
A360	4054-4059	Pro City	4329
A300H	5348 (5349-5352)	Sprinter	5092
T2000	4528-4551,		
	4583-4588		
AG300	4278-4289	Onze-Lieve-Vrouw-Tielt	
	5058,5059	A360	4067-4071
	5269-5273	G2000	4415-4437
M2000	4460-4463,	AG300	5267,5268
	4484-4491		
A309	5283-5298	Overijse	
Evere		Comm.	3323-3339,
T2000	4579-4582		3341-3345
	4838-4857	T2000	4524-4527
AG300	5056,5057		5120-5125
	5274,5275	AG300	4290-4294

rijschool	A330	5086
	A600	2548, 2550, 2551, 2555, 2556, 2565, 2650
reserve	A600	2553, 2562, 2564

De Lijn Oost Vlaanderen

Afscheid trolleybus

We hadden het al vele jaren zien aankomen. Ondanks de vele ontkenningen gedurende de laatste vijf jaar, heeft de Gentse trolleybus het loodje moeten leggen. In de jaren tachtig kwam de toenmalige minister met allerhande ideeën om het stedelijk openbaar vervoer te verbeteren. Voor Antwerpen en Charleroi betekende dit een status-quo. Zij hadden al hun premetro, van uitbreiding was er geen sprake. Erger zelfs, op een enkel stukje na, werd de afwerking van de al in ruwbouw gemaakte tunnels nagenoeg stilgelegd. Enige uitzondering hierop vormde de uitbreiding van premetro en tram naar de Antwerpse Linkeroever, wat trouwens direct een schot in de roos bleek te zijn. Brussel kreeg een uitbreiding van zijn echte metro. Gent en de Kust behielden hun tramnet of lijn, van uitbreiding was er zeker geen sprake. Nochtans werd zowel in Frankrijk als in het Verenigd Koninkrijk in die tijd de tram herontdekt. In België bedacht de bewindsvoerder een aantal alternatieven. Mons (Bergen) zou een Guided Light Transport (GLT) krijgen, een tram op luchtbanden. Hiervoor kwam er een klein circuit aan de voet van het Atomium en een soort demonstratielijn tussen Jemelle en de Grotten van Han. Op een terrein in Jumet kwam er een proeftraject voor een automatische tram "Transport Automatisé Urbain" (TAU). Dit zou later in Liège (Luik) moeten rijden op de drukste lijnen door het centrum. Buiten een heel klein stukje spoor op de Place Saint-Lambert waarop er een stel werd geplaatst, werd er later niets meer van gehoord. (Een half stel staat opgeborgen in het Luikse trammuseum van Natalis.) Voor Gent werd de trolleybus bedacht. Waar vroeger de tramlijn 3 reed kwamen er trolleybussen, trouwens zowat het enige van de voornoemde ideeën dat geconcretiseerd werd. 20 trolleybussen met de nummers 01 – 20 werden in dienst genomen in 1987-88. In Gent gebruikte men geen honderd- of duizendtal om deze vervoersmodi van andere te onderscheiden. Er reden daar toen zowel trams, autobussen en nu ook trolleybussen met dezelfde nummers. Men ging er blijkbaar van uit dat het verschil in uitzicht voldoende was om uit te kunnen maken waarover het ging. Enkele jaren later kregen zij bij De Lijn de administratieve nummers 7401 -7420. Daarvoor was er al een prototype gefabriceerd door busbouwer Van Hool op basis van de gelede AG280 en met een elektrische installatie van ACEC. Deze trolleybus werd in 1985 uitgebreid getest op het net van het Duitse Solingen. We hebben er destijds nog een bezoek voor ingericht. Het was de bedoeling van (toen nog) de MIVG om de trolleylijn 3 aan de eindpunten te laten uitwaaiëren of te verlengen. Al spoedig zou blijken dat men met een overschot aan trolleybussen opgescheept zat omdat die plannen niet gerealiseerd werden. Tussen juni 1996 en september 1999 werden tot vier exemplaren verhuurd aan de GVM in Arnhem. Dat waren de 03, 10, 15 en 17. Een renovatieprogramma werd gestart maar enkel de 12 en 14 ondergingen deze levensverlengende behandeling. In 2001 werd de 04 als eerste buiten dienst gesteld, in 2004 volgde de 18. Al van bij de aanvang van de trolleyexploitatie werd bij diverse gelegenheden zoals feestelijkheden, wegwerkzaamheden en dergelijke overgeschakeld op dieselbussen. Toen een vervanging van de trolleys uitbleef en het renovatieprogramma afgebroken werd was het voor velen onder ons al duidelijk wat de toekomst voor lijn 3 zou brengen. Om de schijn hoog te houden werden er met enkele prototypes nog demonstratieritten gehou-

den, maar een bestelling bleef uit. Ondanks de beloofde vervanging met hybride bussen blijft het voor velen toch verwonderlijk dat er in tijden waarin elke politiker zegt zich in te zetten voor het milieu, juist deze milieuvriendelijke transportmodus wordt opgegeven.

Protest tegen de afschaffing.

Kwam de definitieve afschaffing voor ons (de openbaar vervoer fanaat) niet onverwacht, dan was dat des te meer voor de Gentenaar. Van een deskundige Gentenaar waren we al te weten gekomen dat er sinds 2000 meer dieselbussen dan trolleys hadden gereden. Elke gelegenheid werd te baat genomen om de trolleys te vervangen door gewone exemplaren. Elk feest(je) of de geringste bouwwerf was al genoeg om de trolleys aan de kant te laten. Met de zoethouder om trolleylijn 3 op termijn te vertrammen en tussentijds op deze lijn hybride autobussen te laten rijden worden de reizigers en andere Gentenaren een rad voor de ogen gedraaid. Het begrip tussentijds is zeker bij ons in België erg rekbaar. Ook wat het milieu betreft zijn er zeker bedenkingen. Natuurlijk zijn de dieselmotoren al een heel stuk zuiniger en schoner geworden, maar zij kunnen nog steeds niet op tegen een zuiver elektrische tractievorm, die natuurlijk wel moet geproduceerd worden. Het is dan ook geen verrassing dat op dit afscheidsfeest (begrafenis lijkt ons een beter begrip) er dit keer geen burgemeester, minister of directeur-generaal van De Lijn te bespeuren was...

Er werd dan ook de nadruk gelegd op de overdracht van trolley 08 aan de museumverzameling. Op de publieke

afscheidritten werden de deelnemers-fotografen veelvuldig gevraagd naar het doel van al die drukte. Menig Gentenaar was gewoon onwetend over de afschaffing van de trolleylijn. Zij konden niet begrijpen dat er in deze tijd waar uitlaatgassen en lawaai gecontesteerd worden, de trolleys buiten dienst gingen. Het inzetten van hybride autobussen zou volgens de "Bewonersgroep Lijn 3" enkel kunnen ter vervanging van bestaande diesellijnen. Volgens een verklaring van de Vlaamse minister was het vooral bedrijfs-economisch niet meer verantwoord om de trolleys verder te behouden.

Ter informatie nog het volgende:

Ook nog na de afschaffing gebruikte de firma Van Hool het traject voor proefritten, want zij ziet natuurlijk wel brood in de productie van trolleybussen. Vooral diverse Italiaanse steden zijn de laatste jaren een afnemer van deze producten geworden.

Foto onderaan:

Eén van de meest geprezen eigenschappen van de trolleybus was het vermogen om obstakels te ontwijken, iets wat een tramrijtuig niet kan. Meestal verliep alles goed in de smalle Gentse straten, maar eens men ruimte kreeg bleek niet echt alles te kunnen. Op 21 maart 2008 legden we trolley 10 op de gevoelige plaat vast, op bijna 5 meter naast de rijdraden. Hulpeloos richtten de trolleystangen zich ten hemel terwijl het verkeer op het drukke Antwerpenplein flink wordt gehinderd.

foto: Erik Heylen



Prototype AG280T.

Omstreeks de jaarwisseling 1984-85 werd het prototype grondig getest bij de SWS Stadtwerke Solingen. Daar kreeg het nummer 83. Op 5 februari waren wij te gast bij deze onderneming in het Ruhrgebied. Alhoewel de bus daar niet voor reizigersverkeer werd ingezet kregen we daar toch een kleine uitstap tussen de stelplaats en het centrum aangeboden. In november 1985 zagen we onze "Oberst-Chauffeur" opnieuw aan het stuur van dezelfde 83, maar dan wel in Gent. Solingen stelplaats 5 februari 1985.

*Trolleybus 11.*

De nieuwe museumtrolleybus kan u zien op onze voorpagina. De 11 werd ter gelegenheid van het afscheid ook herschilderd. Hij staat hier aan de terminus Meersemdries. 14 juni 2009.

*MIVB 6023.*

Van de aangekondigde (buitenlandse) gasten werd uiteindelijk enkel de Brusselse trolleybus naar Gent gebracht. Deze oudgediende mocht mee in de afscheidsrit en verzorgde na de middag tezamen met de twee Gentse trolleybussen nog enkele ritten voor het "gewone" publiek. De 6023 beschikt niet over een hulpmotor maar wel over batterijen die hem toelaten om op een beperkt traject autonoom te kunnen rijden. Daar werd op diverse plaatsen gebruik van gemaakt bij het keren en het kruisen van de trambovenleiding in het centrum.

Sint-Michiëlshelling 14 juli 2009.



*Al deze foto's op deze bladzijde:
Luc Couscheir.*

DIESELCLUB

Nivelles AG 280

Enkele vrienden hadden zich ingespannen om een rondrit te organiseren met een AG 280 in Waals-Brabant. Deze gelede autobussen werden in 1986 nog door de STIL (Liège) in dienst genomen en reden nog tot vorig jaar meestal op het Luikse stadsnet. Toen ze daar buiten dienst gingen werden er nog vijf stuks overgenomen door de TEC Brabant-Wallon, in afwachting van de levering van een reeks nieuwe autobussen.

Dat het geen simpele transfert betreft bewijst de toekenning van nieuwe nummerplaten. In tegenstelling tot De Lijn heeft elke entiteit (provincie) van de TEC een afzonderlijke administratie. Dat is ook de reden dat er in bepaalde entiteiten specifiek busmaterieel aangekocht wordt.

TEC 6195 Brabant-Wallon was tot vorig jaar nog de TEC Liège 5 725. Deze bus van 1986 maakte deel uit van de derde reeks gelede wagens besteld door de STIL. Enkele wagens kregen nog een matrixaanduiding tegen het einde van hun inzet. Ze waren uitgerust met een MAN-motor en gefabriceerd door de firma Van Hool, type AG 280. De foto werd genomen op 16 mei 2009 in de nieuwe stel- en werkplaats van Nivelles-Baulers.

foto Luc Couscheir.



Deze 6301 is een Irisbus Arway en wordt gebruikt op de "Rapido" lijnen in Waals-Brabant. Geen lage vloer, maar wel hoog comfort. 16 mei 2009 Stelplaats Nivelles-Baulers

foto Luc Couscheir.



De middagpauze werd gehouden in de kantine van de nieuwe hoofdstelplaats / werkplaats te Nivelles-Baulers. Daar greep die dag toevallig ook een jobbeurs plaats maar wij hadden natuurlijk meer belangstelling voor wat er op de busparking te zien was. Benevens de eerste splinternieuwe Citaro O 530 en O 530G zijn er de diverse snelbussen te zien. In tegenstelling tot bij De Lijn gebruikt de TEC hiervoor specifiek materieel, aangepast aan datgene waar het voor bedoeld is: snelheid en comfort. Het kan best omschreven worden als een semi-touringcar. Deze voertuigen hebben evenwel geen lage vloer, maar beschikken daarentegen wel over een groot aantal zitplaatsen.

Met dank aan de medewerkers van de TEC Brabant-Wallon en aan het onderhandelings talent en de lijnverkenningen van Walter en Vincent.

Boek Gentse Trolleybus

Met titel "Trolleybussen op lijn 3 (1989-2009) en wat er aan vooraf ging" verschijnt er een boek van de Gentse auteur Erik Dekeukelaere over de Gentse trolleybus. Van zijn hand zijn er eerder reeds 24 boeken verschenen over het openbaar vervoer in het Gentse.

In dit boek vindt de belangstellende volgende onderwerpen: inleidend gedeelte over stadslijn 3 als paarden- en elektrische tram naar de Dampoort en de Brugsepoort; buslijn 30 en allerlei ontwikkelingen in de periode 1969-1981; akkoord stad en voorbereidingen tot aanleg trolleylijn via wat in de pers verscheen en andere documenten; het eigenlijk deel over de trolleyperiode, inclusief technische gegevens en lijngegevens, het prototype uit 1984 en de verdere levensloop in het Duitse Solingen; de vele soms langdurige onderbrekingen, interessante voorvallen, anekdotes, interviews met chauffeurs en mecaniciens; de periode die het einde van de exploitatie inluide, de afscheidsritten, verkoop en uiteindelijke bestemming van de afgeschreven bussen; "en hoe moet het nu verder?", over de komst van de hybride bussen en de terugkeer van tram 3.

Dit alles zoals steeds zeer overvloedig geïllustreerd, o.a. een van 100 foto's uit 2007-2008 voorziene trajectreportage Meersemdries-Mariakerke.

Het boek kost 15 € en is te bestellen door overschrijving op volgend rekeningnummer: 000-0865649-21, adres E3-plein 93, 9050 Ledeborg, telefoon 09 230 47 05; mailadres: erik.dekeukeleire@hotmail.com

Lezersreacties

Er kwamen enkele reacties binnen bij de Heer Cohn en op de redactie op zijn in het vorig nummer gepubliceerd artikel over de Gentse tram in de jaren '50 - '60 (deel III).

Vanwege lezer Marc Neerinckx ontvingen we volgend commentaar: de tram op foto 12 is geen lijn 2, maar wel lijn 10. Met beleefde groeten.

U heeft gelijk, bij het bekijken van de bewuste foto met een vergrootglas hebben we wel degelijk gezien dat het een tramstel van lijn 10 betreft. Ook volgens een netplan uit 1980 blijkt dat daar toen lijn 10 rijdt en is het lijn 2 (later lijnen 21/22) die vanuit het centrum rijden. Met dank voor uw opmerkzaamheid.

Andere vriendelijke lezers hebben er op gewezen dat de lijnkleur van lijn 6 naar Meulestede wit was en niet geel, ook hiervoor onze dank.

E-mail

Graag willen we de lezers er op attent maken dat VeBOV over een eigen website beschikt. Deze is nog niet voor de volle 100% up-to-date, maar er wordt verder aan gewerkt. Alle leden die zich aanmelden met hun eigen e-mailadres ontvangen desgevallend een elektronische nieuwsbrief. Om opgenomen te worden in deze lijst volstaat het om uw e-mailadres door te geven aan het secretariaat: info@vebov.be. Al ongeveer één derde van onze leden kan al over deze service beschikken.

Uitstap eindejaarsperiode

Op zaterdag 12 december 2009 houden wij een tramrit met een museumtram op het Antwerpse net. Het vertrek is voorzien om 9u45 stipt aan het trammuseum en 10u15 aan het wachtpoor Koningin Astridplein. De deelnameprijs bedraagt 10 € en is ter plaatse te betalen. Einde van de rit omstreeks 15.00. Een etenspauze is voorzien in het centrum.

Brievenbussen.

We hadden het er al eens over, maar nu wordt het menens bij onze postdiensten. Om te vermijden dat u Rail-Revue niet of te laat ontvangt het volgende:

- brievenbus aan de rand van de openbare weg
- de gleuf minstens 23cm breed en 3 cm hoog
- de opening tussen 70 en 170 cm boven de grond
- de toegang vrij en zonder gevaar (geen roestige uitsteeksels of stoute honden)
- huisnummer en busnummer goed zichtbaar
- in appartementsgebouwen de brievenbussen nummeren in doorlopende volgorde
- gek genoeg is de naam van de bewoner niet verplicht.

Zoekertjes

Luc Couscheir zoekt het boek hieronder en is te bereiken op volgend adres: Gladiolusstraat 5, 2610 Wilrijk-Antwerpen of via mail: lucouscheir@skynet.be

Rollend materieel bij de Buurtspoorwegen 1985 - 1991, auteur Jos Block. ISBN 90-74760-05-8.

Ik ben op zoek naar de reeks nr. 17 van de zelfklevende kopborden die destijds door GOV werden uitgegeven. U kan mij contacteren op dit nummer: Eddy Cassiers 0497/195 695.

Raymond Dirckx doet een gedeelte van zijn verzameling van de hand. Belangstellenden kunnen hem bereiken op zijn adres Winkelstap 63 te 2900 Schoten; tel 03 646 12 78 of via e-mail rdap@telenet.be

- een 300-tal foto's zwart-wit en dia's (kleur) meestal stads tram Antwerpen en de NMVB Charleroi, begin jaren '70.
- Trams 1991
- Trammelant #2, jaargang 10
- Trammagazine
- Op de Rails: 1965/12, 1968/1-8, 11,12, 1969/1-3, 10, 11, 1970/1, 1971/9, 1972/1, 3, 4, 1974/1-3, 1981/11, 12
- Stadtverkehr: 1992/11,12, 1993/2-12, 1994/1-10
- MIBA-Spezial: # 19,22,23,37,42

Er nog even aan herinneren dat er **rechtstreeks** contact moet genomen worden met de adverteerders, dus **niet** met de redactie. Deze rubriek is enkel voor leden van VeBOV.

Foto voorpagina:

De museumtrolleybus 08 poseert op de Sint-Michielsbrug voor de belangstellende fotografen.

14 juni 2009, foto Luc Couscheir.

Foto achterpagina bovenaan:

Tramrijtuig 7049 heeft een bijzondere outfit gekregen. Deze tram voert normaal totaalreclame. Omdat er (nog) geen nieuw contract werd afgesloten werd de tram dan maar volledig wit beplakt. Het gele achtergrondveld in het logo van De Lijn ontbreekt.

Bolivarplaats, 25 mei 2009, foto Luc Couscheir.

Foto achterpagina onderaan:

Belgischer kan het bijna niet: Deze A120P van TEC-pachter Picavet vervoerde vroeger reizigers tussen Brussel en Charleroi. Hij stond op 7 juni 2009 langs de baan te Kampenhout. Zijn nieuwe eigenaar gebruikt hem om ons nationaal voedsel aan de man/vrouw te brengen.

Foto Luc Couscheir

