

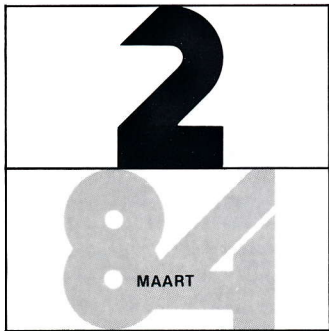
EFIR

een wissel op de toekomst

	Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen
284	MAART
Maandlijks tijdschrift behalve 1°, 4°, 7°, 8° en 10° maand.	Brussel X
	G.P.P./10/209

Speciaal nummer
van het tijdschrift
SPOORNIEUWS





Speciaal nummer
van het tijdschrift
SPOORNIEUWS



TGV



Deze uitgave geschiedt ongerekend de
bestaande tarifaire beschikkingen en
dienstregelingen en hun latere wijzigin-
gen.

Verantwoordelijke uitgever:
F. Leboutte - Brussel

Redactie:
Ravensteinstraat 36 bus 7
1000 Brussel
Tel. 02/523 62 40, toestel 22135
Lay out: P. Funken - Brussel
Drukkerij: Hoorens Printing - Kortrijk-Heule

Lid **fppb**




Op 3 juni e.k. gaan de N.M.B.S. en de N.M.V.B. met een nieuw aanbod voor het reizigersverkeer van start. Het is een globaal verkeersplan, waarin de herstructurering van het spoorwegverkeer en een nauwe samenwerking tussen de trein- en busdiensten verwerkt zitten.

In de loop van 1983 wijdde de pers reeds enkele artikels aan de reorganisatie van het aanbod, dat onder de naam "herstructureringsplan" vermeld stond. Daarin kwamen enkele aspecten en de grote lijnen van het plan, alsook de nadelen, die sommigen erin zagen, aan bod.

Die inlichtingen, die sporadisch op de mensen werden afgestuurd, waren in een eerste fase nooit definitief. Vandaag de dag is het plan goedgekeurd en klaar om in de praktijk te worden gezet. Wij stellen het in zijn geheel voor, zoals ook de reizigers het vanaf 3 juni 1984 zullen ontdekken.

een wissel op de toekomst

Deze speciale editie van ons tijdschrift is volledig aan die gebeurtenis gewijd.



Het ligt niet in onze bedoeling er tot het kleinste detail van te geven. Daarmee bedoel ik dat u er niet de volledige dienstregeling van alle treinen en bussen van het nieuwe systeem in zal vinden. Naarmate de tekst vordert, vindt u er alleszins de redenen van die herstructurering in, de draagwijdte ervan en de doelstellingen, die beide maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer zich gesteld hebben om aan hun cliënteel een efficiënte dienst aan te bieden, die aangepast is aan de noden van de tijd en aan de economische toestand.

Het is in dezelfde optiek, dat wij met een ruime informatiecampagne van start gaan. Die zal onder verschillende vormen worden gevoerd. Het is waarschijnlijk de eerste keer dat wij zo'n grote inspanning doen om tot communicatie te komen. Het is waar dat dit nieuwe aanbod alleen succes kan hebben indien de openbare opinie op een gepaste wijze wordt geïnformeerd. Om dezelfde redenen is ook de dialoog met de reizigers ontzettend belangrijk. Wij staan klaar om die dialoog in een positieve geestesgesteldheid te voeren, opdat het gemeenschappelijk vervoer aan de behoeften van de gemeenschap zou tegemoet komen. Zo hoort het trouwens ook. Voor ons is dit een wissel op de toekomst, niet alleen de toekomst van de uitbaters van gemeenschappelijk vervoer, maar van de hele bevolking.

F. DE HAECK N.M.B.S. Handelsdirecteur

de andere aanpak. waarom?

3 juni 1984: grote veranderingen op til.

Van bij het ochtendgloren treden de N.M.B.S. en de N.M.V.B. in een nieuw tijdperk van gemeenschappelijk vervoer tussen steden en gemeenten.

De N.M.B.S. is met die andere aanpak reeds verscheidene jaren bezig, zonder eigenlijk ooit alle wensen te hebben kunnen inlossen. In normale omstandigheden zou zij "de andere aanpak" hebben kunnen uitstellen tot 1985, het jaar waarin België herdenkt, dat het reeds anderhalve eeuw over een spoorweg beschikt. Dat was echter onmogelijk. De redenen daarvoor komen uit een exploitatietoets in de (recente) geschiedenis en de cijfers duidelijk tot uiting.

De evolutie van de jaren 60

In de jaren 60, de "golden sixties", maakt de economie een snelle evolutie door. Het levenspeil stijgt en de geïndustrialiseerde wereld neemt andere gewoonten aan. De werkgelegenheid vestigt zich meer dan ooit in de agglomeraties doch meer en meer mensen gaan hun woonplaats op het platteland zoeken; rondom de steden rijzen slaapsteden uit de grond. De tewerkstelling ondergaat eveneens ingrijpende wijzigingen: de tertiaire sector komt tot een ware explosie. Elke dag haalt hij een steeds groter aantal mensen naar de grote administratieve en handelscentra.

Aangezien werk- en woonplaats niet meer noodzakelijkerwijs in elkaars nabijheid liggen, moeten de mensen zich meer en meer verplaatsen. Die evolutie wordt door één welbepaalde factor nog versneld: de autoboom, een overweldigend fenomeen, dat zo diep ingeworteld geraakt dat de automobielsector zelfs na 1975 nog blijft groeien alsof er geen economische crisis is. De cijfers spreken boekdelen. In 1970 beschikten de Belgen reeds over 2 miljoen personenauto's (dienstvoertuigen en motorrijtuigen zijn daar niet inbegrepen). In 1975 was dat aantal reeds met 600.000 gestegen. In 1979 werd, ondanks de economische recessie - en de oliecrisis - de drempel van 3.000.000 exemplaren overschreden. Thans mogen wij stellen dat er gemiddeld één auto per drie inwoners is. Sedert het begin van de crisis is het Belgische autopark dus met één kwart vergroot. Indien alle auto's in het land tegelijkertijd bumper aan bumper de weg zouden oprijden, zou de sliert, die zij vormen, 15.000 km lang zijn.

De gevolgen voor het openbaar vervoer zijn onoverzichtelijk. Om niet te veel terrein te verliezen, lanceren de spoorweg en de buurtspoorwegen al vlug moderniseringsprogramma's. De N.M.B.S. elektrificeert haar lijnen één voor één en maakt daarvan gebruik om ook het spoor, de gebouwen, de seininrichting... te vernieuwen.

Telkens de spoorweg stroom door

een nieuwe bovenleiding stuurt, voert hij zijn aanbod op. Op de geëlektrificeerde lijn rijden meer en betere treinen want tegelijkertijd wordt rollend materieel, dat zeer eigentijds is, aangekocht.

Cijfers maken veel duidelijk. Als basisgegevens nemen wij de trein-kilometer, nl. 1 kilometer afgelegd door 1 trein. Zo neemt de N.M.B.S. in 1970 58,3 miljoen trein-kilometer voor haar rekening, in 1982 zijn er dat 74,6, wat een stijging met nagenoeg 30% betekent. Dankzij het grote aanbod komen er plaatselijk ook meer klanten opdagen. Het totale verkeer evolueert echter in tegenovergestelde zin. Grosso modo noteren wij een daling van één tiende in dezelfde periode. Zo zal het aanbod vanaf '83 tot juistere dimensies worden teruggebracht.

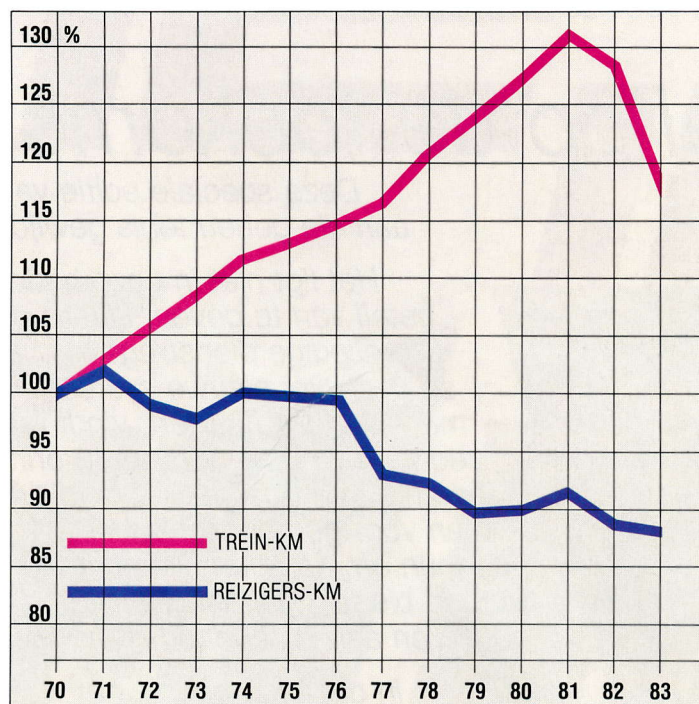
De N.M.V.B. levert gelijkaardige in-

evolveerd: de afspraken voor "samen werkwaarts rijden", die sedert de eerste oliecrisis nog werden aangemoedigd, zijn daar het meest frappante voorbeeld van.

Ommekeer van de jaren 80

Zoals alle maatschappijen, doen ook de N.M.B.S. en de N.M.V.B. inspanningen om hun exploitatieuitgaven en -ontvangsten in evenwicht te brengen.

De eerste bron van ontvangsten vinden wij aan de stationsloketten en bij de autobuschauffeurs. De tweede is de Staat. Die compenseert lasten, die niet gedekt zijn omdat zij in het raam van het sociaal beleid ontstaan uit hoofde van voordelen, die aan welbepaalde categorieën van reizigers worden toegekend. Die voordelen gaan van kortingen tot gratis vervoer.



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

De economische crisis kan het fenomeen niet volledig verklaren: met de sterke teruggang van de tewerkstelling daalde ook de behoefte van de arbeiders om zich te verplaatsen gevoelig. Deze stelling werd nog bevestigd door het feit dat de categorie van reizigers met sociale abonnementen meer achteruitgaat dan die van reizigers met een biljet.

Daar mogen wij echter niet blijven bij stilstaan. Het gemeenschappelijk vervoer kan in haar traditionele structuur de ontegenzeggelijke concurrentie met het individueel vervoer niet aan. Dat vervoer is zowel in kwantiteit als in verscheidenheid sterk ge-

De tariefverhogingen hebben tot doel de ontvangsten aan de evolutie van het levenspeil aan te passen. Zij worden pas beslist en toegepast nadat de prijzencommissie van het Ministerie van Economische Zaken haar advies heeft gegeven. Bij gelijk verkeer zouden die tariefverhogingen de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer moeten toelaten hun ontvangstencurve parallel met hun kostencurve te houden.

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

vesteringslasten en een budgettaire deficit, dat door de crisis en de groeiende omvang van de financiële last der leningen, wordt in de hand gewerkt.

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

In de praktijk betekent dit dat men voor een compensatie van 1 miljard en tegen een inflatiepeil van 7% voor 1984 tot een bedrag van 1,0593 miljard komt. Indien we dit vergelijken met het ritme, dat de groei voert sedert 1975 aanhoudt (wat een compensatie van 1,0612 miljard zou betekenen), merken we dat het probleem niet onoplosbaar is.

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

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

De Buurtspoorwegen genieten pas sedert 1972 Staatssteun. Sedertdien is die steun jaar na jaar belangrijker geworden, alhoewel de N.M.V.B. tot op heden één van de maatschappijen van gemeenschappelijk vervoer is, die proportioneel het minst steun ontvangt (de verhouding ontvangsten/lasten ligt hier iets beter dan bij andere maatschappijen). Toch worden ook de Buurtspoorwegen door de beslissing van de overheid zwaar getroffen en moeten zij op een gepaste manier reageren.

Een shock-therapie

De N.M.B.S. heeft een shock-therapie uitgewerkt, die later door de N.M.V.B. is bijgetreden. Het nieuwe verkeersplan heeft tot doel de kosten te drukken en de ontvangsten te doen stijgen. De naam van dat plan: IC-IR. Twee doelstellingen vormden de leidraad voor dit project: aan een grote meerderheid meer voordelen van comfort en regelmatigheid bieden en tegelijkertijd trachten alleen de gewoonten van een kleine minderheid te wijzigen.

Het plan moet beschouwd worden als een uitstekend uitgangspunt voor een nieuw en beter gemeenschap-

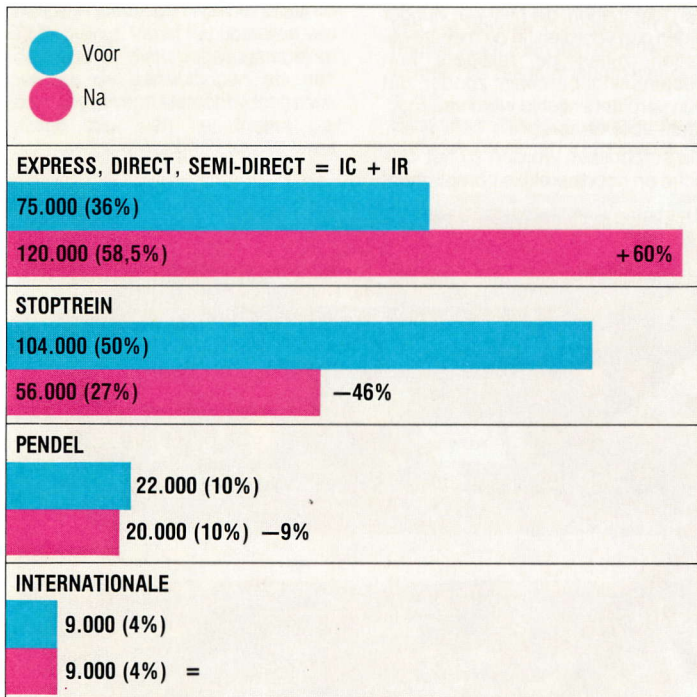
de andere aanpak. hoe?

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

Tot 2 juni biedt de N.M.B.S. een globale enveloppe van 210.000 trein-kilometer aan op werkdagen, 139.000 op zaterdag en 120.000 op zondag, of een totaal van 68,5 miljoen per jaar.

Vanaf 3 juni zal de enveloppe in de week ongeveer evenveel kilometers bevatten en tijdens het weekend wat meer, zodat het totale aanbod op zijn minst hetzelfde peil bereikt.

Logisch gezien moeten onze lezers zich na al dat cijfermateriaal afvragen hoe de N.M.B.S. daartoe komt nu er overal over 'afschaffen' wordt gesproken. Het antwoord is eenvoudig: er wordt niet 'afgeschapt' maar 'overgeheveld'.



De kostprijs van een trein hangt o.a. af van zijn snelheidsregime. Een stoptrein b.v. verbruikt meer dan een semi-directe trein omdat hij vaker stopt - en dus ook vaker opnieuw start. Hij 'gebruikt' meer personeel en de prestaties van dat personeel worden merkbaar verlengd. Hij verbruikt meer energie, net zoals een personenauto in de stad meer verbruikt dan op de autoweg.

Een betere idee kan men zich vormen wanneer men weet dat een diesellocomotief om een minimumlast van 200 ton (zijn eigen gewicht + dat van het gesleepte materieel) te slepen, gemiddeld meer dan 3 kilogram brandstof per kilometer verbruikt. Wanneer we de vergelijking met de personenauto doortrekken, zullen we het er over eens geraken dat, zelfs indien wij op 'zuinig' rijden, het verschil in verbruik tussen een stoptrein en een directe trein kan tel-

len. Dat is slechts één factor.

Indien de spoorweg alle kostprijsselecties in rekening wil brengen, weet hij dat, indien hij twee reizigers met een stoptrein vervoert, hij voor dezelfde prijs met een directe trein drie reizigers kan vervoeren.

Om de kilometerenveloppe niet, maar de kostprijs wel in te krimpen, heeft de N.M.B.S. besloten een aantal trage treinen te versnellen. Dit heeft tot drie resultaten geleid:

- een stijging met 60% in de categorie der snelle treinen (d.i. andere dan stoptreinen);
- een tijdswinst van 25% op het traject van de snelle treinen;
- het verdwijnen van de dienstregelingstabellen van een aantal stopplaatsen.

De reizigers, die omwille van punt drie zonder openbaar vervoer zouden vallen, uit de nood te helpen, heeft de N.M.B.S. in samenspraak met de N.M.V.B. een 'alternatief' uit de grond gestampt: efficiënt wegvervoer van en naar de dichtstbijgelegen IC/IR-stations.

De N.M.V.B. zal dus bijkomende busen inleggen, die de spoorwegbediening zullen vervangen en in de IC/IR-stations onmiddellijk aansluiting met de snelle treinen geven. Zo verhoogt zij haar huidig aanbod met 9 miljoen bus-kilometer per jaar. Ze zal ervan profiteren om voor al haar diensten dezelfde inspanningen tot samenwerking met de spoorwegdiensten te doen.

De grote lijnen van het nieuwe plan kunnen als volgt worden samengevat:

- ten minste een evenwaardig zoniet groter vervoerpotentieel;
- het inleggen van meer snelle treinen;
- overheveling naar het N.M.V.B.-autobusnet van een minderheid van de plaatselijke N.M.B.S.-cliënteel;
- een betere samenwerking tussen de spoorweg en de buurtspoorwegen.

Het globale aanbod van beide nationale maatschappijen van gemeenschappelijk vervoer samen is beter aangepast aan de verwachtingen van de gemeenschap. Ook de reiziger is beter gediend met één systeem van gemeenschappelijk vervoer, zelfs indien de middelen, die worden ingelegd, verschillend zijn en het beheer daarvan in handen van verschillende maatschappijen is.

Stelselmaticheid

De duidelijkste veranderingen komen er bij de spoorweg. De N.M.B.S. zal immers met het verleden breken en haar verkeer op een stelselmatic wijze reorganiseren. Dit is niet zo maar een idee in de wind: die stelselmaticheid moet leiden tot de verwezenlijking van één van de doelstellingen: het inkrimpen van de uitgaven.

In de praktijk zal de veel strakkere organisatie voortaan drie principes volgen: een klokvaste regeling van één

trein per uur, identieke reiswegen, optimalisering van de rijtijd.

Een 'klokvaste regeling van één trein per uur' betekent dat er in elk station om het uur en telkens op dezelfde minuut naar een welbepaalde bestemming een trein zal vertrekken. Indien de eerste trein naar Luik om 6u.30 vertrekt, zullen de volgende de hele dag door op het uur 30 vertrekken. Makkelijk te onthouden, niet?

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

'Optimalisering van de rijtijd' komt op het volgende neer: verkorting van de overstaptijd. Heel wat reizigers zien op tegen de lange wachttijd tussen twee treinen. En of dat te begrijpen is! De 'dienstregelingsproducenten' hebben er naar getracht die wachttijd tot een minimum te herleiden zodat ook de reis van eind tot eind minder tijd in beslag neemt. De trein kan er alleen maar aantrekkelijker door worden.

Klokvaste treinen

Uitgaande van die principes zal het nieuwe aanbod uit drie types van 'klokvaste' treinen bestaan: IC, IR en L. Dit zijn treinen in binnenverkeer, die op enkele uitzonderingen na, onze grenzen niet overschrijden.

De IC- (Intercity-)treinen verbinden 63 belangrijke stations aan een gemiddelde snelheid van 85 kilometer per uur.

De IR- (Interregio-)treinen bedienen 92, over het algemeen kleinere stations (waarvan er 33 ook door IC-treinen worden bediend). Zij stoppen niet vaak en hun gemiddelde draagt 65 km/uur.

De L-treinen, stoptreinen, zorgen voor meer verspreid verkeer. Zij zijn zowat de evenknie van de stoptreinen van voor 3 juni. En toch niet helemaal. De N.M.B.S. heeft drie criteria, drie drempels, waaronder de bediening niet gerechtvaardigd is, moeten vooropzetten. Een stopplaats kan bediend worden indien er per dag minstens 200 reizigers de trein nemen. Een lijn - of lijnsectie - kan redelijkerwijs bediend worden indien het aantal reizigers 50 per kilometer bedraagt. Voor een lijn bestaat er nog een tweede berekeningsmethode: ze moet 1.000 reizigers-kilometer per kilometer tellen. Dit betekent dat indien een waarnemer zich op een punt van de lijn zou zetten, hij tussen 0 uur en middernacht ten minste 1.000 reizigers moet zien voorbijrijden.

Bij de toepassing van die normen werd, om met bepaalde specifieke toestanden te kunnen rekening hou-

pelijk vervoer, waaraan in een betere conjunctuur een nieuwe impuls kan gegeven worden. Het lag voor de hand dat de herstructurering een must geworden was; het was onmogelijk de toepassing ervan nog langer uit te stellen.

Daarom starten de N.M.B.S. en de N.M.V.B. op 3 juni met 'de andere aanpak'. Zij hopen daarmee het verkeer opnieuw te stimuleren, enerzijds in het belang van de cliënteel, dat uit de ontegenzeggelijke verbeteringen voordeel zal halen, en anderzijds in het belang van de gemeenschap, die op termijn dankzij een efficiënter systeem van openbaar vervoer een minder zware last zal moeten dragen.

den, wel enige soepelheid aan de dag gelegd. Waar geen verdedigbare oplossing kon gevonden worden, zal de treindienst door een autobusdienst worden vervangen.

Om de grote verandering 'kleur' bij te zetten, zal het nieuwe rollend materieel (het meest recente dan) de IC/IR-dienst rijden. Het traditionele groen (en het oranje en het grijs van de vierledige motorstellen) zal met tertijs bordeaux worden. Zo zal op termijn de wijnkleur het merkteken van de stellingen in binnenverkeer worden. Met de nadruk op 'op termijn' natuurlijk want het materieel zal niet systematisch de werkplaats binnen moeten om van kleed te veranderen. Dat zal geleidelijk gebeuren naargelang het onderhoud het vergt. Opdat ze nog beter uit de verf zouden komen, zullen de IC/IR-treinen op hun flanken borden met het merkteken van het systeem dragen.

Het neusje van de zalm

Op het einde van het tijdschrift geven wij de lijst van de IC- en van de IR-verbindingen, het neusje van de zalm van de treinen in binnenverkeer. Door raadpleging van de kaart, die bij dit tijdschrift is gevoegd, zullen de lezers de reiswegen kunnen visualiseren.

Om alle L-diensten, lokale bediening, met alle nuttige inlichtingen en het geografisch traject ervan aan te duiden, ontbrak het ons wel wat aan plaats. Om onze lezers te helpen, die door de afschaffing van een dienst worden getroffen, geven wij alweer op de laatste bladzijden de lijst van de alternatieve autobusdiensten.

Voor wie het interesseert, vermelden wij dat het spoorboekje, dat, zoals

verder te lezen staat in een herwerkte vorm verschijnt, in de loop van de maand mei zal worden gepubliceerd. In de pers- dagbladen, tijdschriften, huis-aan-huisbladen - en naarmate de maand juni nadert ook in de stations zelf, zullen de informatiecampagnes mekaar opvolgen.

Niet-klokvaste treinen

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

De letter P, zoals in 'Piekuur', duidt de treinen aan, die in versterking van de gewone treinen voor de forensen worden ingelegd. Die treinen voldoen aan de behoeften van arbeiders en studenten om zich te verplaatsen.

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

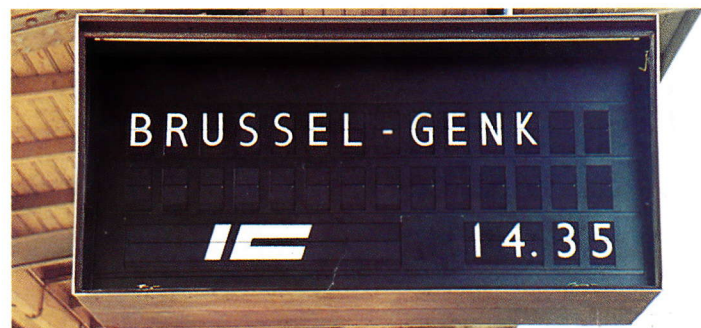
Daarnaast zijn er de internationale treinen, die in principe niet in de herstructurering zijn opgenomen en blijven rijden zoals vroeger. Op die regel zijn er vijf uitzonderingen: de trein naar Amsterdam, die samenvalt met de IC-trein Brussel-Antwerpen, de twee treinen naar Keulen bij vertrek uit Oostende en (in de toekomst) Antwerpen, die om de twee uur het verlengstuk van de IC-treinen B en D zullen worden. Tenslotte de treinen, die eveneens om de twee uur en als verlengstuk van de IC-diensten C en M Brussel en Antwerpen met Rijsel zullen verbinden.

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

Nieuwe bussen

De N.M.B.S. schaft in de categorie van de L-treinen 238 stopplaatsen af. Op die 238 plaatsen zal geen enkele trein meer stoppen. De maatregel treft ongeveer 3% van de cliënteel. Die reizigers zullen echter niet in de kou blijven staan. De N.M.V.B. heeft voor hen een interessant alternatief in de la. Ze zal 118 bijkomende bussen inleggen, die de treinen zullen vervangen en hun reizigers naar de dichtstbijgelegen IC/IR-stations voeren. Daar zullen de gebruikers efficiënte overstapmogelijkheden vinden met treinen, die heel wat vlugger rijden dan voordien. In de meeste gevallen zullen de reizigers hun bestemming bereiken zonder dat hun verplaatsingstijd werd verlengd. Idem voor de terugreis.

De autobussen worden zo het logische en noodzakelijke complement



van een op zichzelf stipter en voordeliger spoorwegverkeer. Een goede coördinatie zal het ongenoegen bij de plaatselijke cliënteel tot een minimum herleiden. Het enige wat die cliënteel diep zou kunnen raken is dat het zijn gewoonten moet veranderen. De moderne autobussen bieden immers een comfort, dat in niets moet onderdoen voor de trein. In vele gevallen kan de alternatieve bushalte zich wel eens veel dichterbij de woonplaats bevinden dan het station.



de andere aanpak: **IC IR** een wissel op de toekomst

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

Dankzij snellere treinen en optimale aansluitingen wordt de verplaatsingssnelheid heel wat verbeterd. Het kilometerpotentieel van de categorie der snelle treinen stijgt met 60%. Zowat 20% van de spoorwegtrajecten wordt met één kwart van hun rijtijd versneld en dit door overheveling van de ene categorie naar de andere. Dit heeft tot gevolg dat in totaal 61% van de treinen in binnenverkeer hun reizigers aan een commerciële snelheid van meer dan 65 km/uur ter plaatse zal brengen. Bovendien kunnen wij daar nog de P-treinen, ook snelle treinen, aan toevoegen wat het totaal op 71% brengt. Vanaf het opstellen van de eerste dienstregelingstabellen werden de aansluitingen als een doorslaggevend element voor de volledige duur van het traject beschouwd. De wachttijd tussen twee

treinen mag, behalve in gevallen waarin dit volkomen onmogelijk lijkt, één vijfde van de rijtijd van eind tot eind niet overschrijden. Hoe kleiner die breuk wordt des te beter het produkt.

Regelmatigheid is troef. Dankzij stip-te bewegingen en een goede verwerking aan de haltes in het station, moeten opstoppingen worden vermeden. Het feit dat een trein nu 3 minuten in een station stopt in plaats van 2, zal niet verhinderen dat de treinen hun gemiddelde halen. De maatregel moet daarentegen twee gunstige gevolgen hebben: hij moet de beloofde overstapmogelijkheden waarborgen en vertraging vermijden. Dit laatste zou immers tot een sneeuwbaaleffect kunnen leiden en een groot gedeelte van het verkeer ontregelen. Op die manier krijgt men een grotere actieruimte, die zeker vruchten kan opleveren.

Bijzondere aandacht ging naar het comfort. De IC- en IR-treinen zullen

met modern materieel worden samengesteld:

- de generatie van elektrische vierledige en tweeledige motorstellen, die sinds 1975 en 1982 werden gebouwd;
- de M4-rijtuigen, die sedert 1979 werden geleverd;
- het rollend materieel - elektrische motorstellen en rijtuigen dieseltractie - dat in de jaren '60 werd aangekocht en ondertussen een verjongingskuur heeft ondergaan;
- vergeten we bovendien ook de bussen niet, die gloednieuw uit de montagewerkplaatsen komen en dus met de allerlaatste snufjes zijn uitgerust.

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

Voegen wij daaraan toe dat de N.M.B.S. van plan is om dit jaar en de volgende jaren belangrijke werken uit te voeren voor de aanleg van parkeer-ruimten - voor tweewielers en auto's



IC/IR

- in de buurt van de IC/IR-stations. Die werken zetten een zekere traditie voort: sedert een paar jaar al verbetert de spoorweg de toegang tot de stations en de perrons en stelt hij steeds meer parkeerruimte ter beschikking van de cliënteel.

Zo vindt het globale N.M.B.S./N.M.V.B.-aanbod zijn juiste plaats in het geheel van formules, die werden ontwikkeld om aan de mobiliteitsbehoeften te voldoen. Het zal in elk geval efficiënte trein/bus-verbindingen en openbaar vervoer/individueel vervoer mogelijk maken.

Ieder zijn eigen specialiteit

De nieuwe organisatie streeft een economisch doel na: een beter rendement van de mankracht en van het materieel, die door beide maatschappijen worden aangewend. In feite is het een herschikking van elk vervoermiddel in de rol, die hem het best past.

De trein, een massavervoermiddel, dat in eigen bedding rijdt, is ideaal voor het vervoer aan een hoge commerciële snelheid van een groot aantal reizigers, tussen tamelijk uiteengelegen punten.

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

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

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

paalde idee, die hij over de verschillende prestaties van elk openbaar vervoermiddel heeft. Geconfronteerd met die realiteit, met die ware uitdaging, stelt het openbaar vervoer een geheel nieuwe optiek voor.

Het spoorwegaanbod, met als basis de snelle treinen zal een 'gehaast' cliënteel, dat dacht nog slechts een goed uurgemiddelde te kunnen bereiken door met de eigen auto te reizen, beter kunnen dienen. Wel zullen een klein aantal klanten de bus moeten nemen in plaats van de trein. Is deze cliënteel dan voorgoed verloren? Dat valt nog te bekijken. Zelfs voor de reizigers, die zogezegd "klem" zitten (d.w.z. diegenen, die om uiteenlopende redenen geen andere oplossing hebben dan het openbaar vervoer), is deze gecombineerde oplossing even interessant als de trein alleen. Alles wordt trouwens in het werk gesteld opdat dit zo zou zijn.

Indien - en dit in de veronderstelling dat er een status quo zou bestaan - de spoorweg de stations en de kilometers lijn, die vanaf 3 juni voor het verkeer worden gesloten, in dienst zou houden, zou hij boven zijn stand leven, net zoals een werkloze die een sportwagen zou kopen om op de hoek zijn krant te halen.



ook wekt het individueel vervoer de indruk duidelijk superieur te zijn.

In feite beantwoordt elk vervoermiddel aan een behoefte, die precies kan omschreven worden. Aangezien de eigenschappen van elk maximaal worden aangewend, wordt de dienst ook veel efficiënter. Indien de taken goed worden verdeeld, moet dankzij de samenwerking tussen twee vervoerwijzen zoals de trein en de bus een aanbod tot stand komen dat tegelijkertijd de wettige eisen voor een goed functionerende openbare dienst en een evenwichtig beheer inlossen.

Een wissel op de toekomst

Zowel voor de N.M.B.S. als voor de N.M.V.B. is het nieuwe plan een wissel op de toekomst.

Ten tijde van het monopolie, toen het openbaar vervoer nog heer en meester was, moest de reiziger zich aanpassen aan de dienst, die men hem aanbood.

Vandaag beschikt de gebruiker over een goed alternatief: de auto. Zijn keuze wordt bepaald door zijn voorkeur, zijn gemak en volgens een be-





vraag moeten volgen en de nodige wijzigingen aanbrengen.

Zo kunnen de uitbaters van netten van openbaar vervoer tussen steden en gemeenten een blijkbaar strak apparaat (zie de zeer strakke organisatie) wat versoepelen. Zij stellen middelen te hunner beschikking, waarmee zij in de toekomst de gebeurtenissen op een markt, waarop zij eerst hun positie willen veilig stellen en daarna verbeteren, beter kunnen volgen.

Dat alles kan echter niet in enkele dagen. De vaste wil om het openbaar vervoer te moderniseren was reeds aanwezig toen de eerste grote werken, nu tien jaar geleden, werden aangevat. Welbepaalde budgettaire problemen zijn zeer zeker de stuwkracht geweest voor een nog fundamentele reactie: de idee van één globale openbare dienst, één, zelfs al berust hij op verschillende middelen, die

Na zes maanden klokvaste dienstregeling zullen zij een belangrijke opiniepeiling houden, waarvan de resultaten in de lente van 1985 zullen bekend gemaakt worden. De analyse van die gegevens zal hen toelaten de nodige correcties aan het systeem aan te brengen en, zo mogelijk, de samenwerking tussen beide diensten op te drijven.

Zo zullen zij na verloop van tijd hun oor bij het publiek te luisteren leggen om de algemene veranderingen in de nieuwe behoeften van nabij te volgen. Hierbij denken wij aan een veralgemening van de variabele werktijd, aan nieuwe werktijdverkortingen of een uitbreiding van de deeltijdse arbeid enz.

In het verleden reeds pasten zij hun aanbod aan de nieuwe toestanden aan. Voortaan zullen zij dat nog op overtuigender wijze doen door toepassing van een techniek, die beter aan de werkelijke toestand is aangepast.

Zij beschikken over een reserve aan werkplannen, investeringsplannen, die hun concurrentiekracht zowel op technisch als op commercieel vlak nog moeten versterken. Bij het opmaken van al die plannen werd wel terwerkgegaan met de voorzichtigheid, die zich in de huidige situatie opdringt.

Een investering kan alleen gerechtvaardigd zijn wanneer het systeem er door vervolmaakt kan worden, de efficiëntie ervan verhoogd kan worden en het beter aan de noden van het publiek beantwoordt.

Als prioritaire werken vermelden wij: de elektrificatie van het net, die op de lijnen waar snelle treinen rijden, actief moeten worden verder gezet; alerhande infrastructuurwerken, die hand in hand gaan met de elektrificatiewerken. Zo wordt ook grote zorg besteed aan de overwegen: de veiligheid van het spoor- en wegverkeer hangen grotendeels af van hun modernisering. Voor de bediening van de grote agglomeraties zullen allerhande werken moeten worden uitgevoerd zodat het verkeer, vooral tijdens de piekuren, vlot kan verlopen en het zo de gewenste stiptheid krijgt.

Om snelle en veilige treinen te kunnen inleggen is er heel wat energie nodig. De aankoop van modern en comfortabel rollend materieel zal een groot gedeelte van de voorziene kredieten opsorpen.

De N.M.V.B. zal haar wagenpark aanvullen met voertuigen met grotere en kleinere capaciteit, die op hun beurt voor beter aangepaste diensten zullen worden ingelegd. Hoofddoel is een verhoging van de commerciële snelheid door rijden in eigen bedding en telegeleide bediening van de verkeerslichten... en dit door het gebruik van alle moderne middelen, die ter beschikking staan.

door verschillende entiteiten worden beheerd.

Het vertrekpunt

Het is dus als het ware een nieuwe start, waarbij de reiziger - want uiteindelijk is hij het, die het produkt beoordeelt en er al dan niet een succes van maakt - toch enkele winstpunten noemt:

- een kilometeraanbod, dat op zijn minst evenwaardig is;
- een groter potentieel van snelle treinen;
- een alternatief wegvervoermiddel, dat de vervoersnelheid van eind tot eind gelijk houdt;
- betere waarborgen voor een regelmatige dienst, die gebaseerd is op stipte en stelselmatige bewegingen;
- de zekerheid om op termijn een, op fiscaal vlak, minder zware last te moeten dragen om over een efficiënt net van openbaar vervoer te kunnen beschikken.

Van die winstpunten zal hij vanaf 3 juni... vanaf morgen kunnen profiteren. Overmorgen is dan niet ver meer; de N.M.B.S. en de N.M.V.B. staan klaar.

Het N.M.V.B.-aanbod, meerbepaald dat voor de reizigers, van wie men het station en de trein dichtbij de woonplaats heeft afgenomen, past volledig in de lijn van een goed uitgekozen complementariteit en is een duidelijk bewijs van de volledig nieuwe visie: een globale openbare dienst, die op maat gesneden middelen aanwendt.

De voorgenomen aankoop van dubbeldekkers, die vanaf 1985 in de categorie van de P-treinen zullen rijden, verduidelijken op hun manier die wissel op de toekomst. Die rijtuigen zullen de N.M.B.S. toelaten de aangeboden capaciteit aan te passen aan de evolutie van de behoeften en een beter evenwicht te scheppen tussen het apparaat en het nagestreefde doel.

De N.M.V.B. heeft bij de vernieuwing van haar traditioneel park, grotere en kleinere eenheden aangekocht, gelede bussen, die bijna tweemaal zoveel reizigers kunnen vervoeren, en buurtbussen voor gebieden met een kleiner aanbod van cliënteel. Zijn die voertuigen dan definitief voor welbepaalde diensten bestemd? Waarschijnlijk niet. Ook hier zullen wij de



leidraad van de

chure zal een synthese brengen van de beste verbindingen op het net; dit is een nieuwe versie van de reeds goed gekende brochure 'Onze beste treinen'.

Op lokaal vlak zullen de 'huis-aan-huis-bladen' een gedetailleerde lijst geven van de nieuwe dienstregeling van de L-treinen en van de alternatieve bussen. De plaatsen, die door de alternatieve bussen worden aangedaan, zullen het bezoek krijgen van een Info-bus van de N.M.V.B., waarin het publiek alle gewenste inlichtingen over de nieuwe formule kan krijgen.

In de stations zullen de gebruikers een plan van de IC- en IR-lijnen krijgen. Dit kan worden vergeleken met de plannen voor stedelijk vervoer in de grote agglomeraties. Een duidelijk, kleurrijk document, dat voor velen een waardevolle hulp zal zijn. In feite wordt dat de grote broer van het plan, dat op de binnenpagina's van dit tijdschrift is afgedrukt.

Gedurende een aantal weken zal in de grote stations een informatiestand worden opgezet, waar alle nuttige inlichtingen worden gegeven.



Er rest ons alleen nog aan de lezer een duidelijke leidraad te geven om in het nieuwe systeem zijn weg te vinden. Wees gerust, in het begin zal het misschien wel wat zoeken worden, maar dat zal niet lang duren: het nieuwe systeem heeft immers aan duidelijkheid gewonnen.

De informatie aan de reizigers is de hoofdbekommernis van beide maatschappijen. Niet alleen omdat het om een fundamenteel recht gaat, dat moet geëerbiedigd worden, maar ook omdat duidelijkheid de reizigers geruststelt en het werk van de uitbater vergemakkelijkt.

Wanneer wij het nieuwe plan van naderbij bekijken, stellen wij vast dat de spoorwegdienstregeling eenvoudiger wordt. Telkens de reiziger een nieuwe tabel ontdekt, zal het voor hem veel gemakkelijker zijn de klokvasten uren te memoriseren. Bovendien bevat het plan een logica, die bij de gebruikers alleen maar welkom kan zijn.

Dankzij die eigenschappen zal het publiek het systeem beter kennen en begrijpen. Dat is een 'passieve' vooruitgang. Daar voegt de N.M.B.S. een actieve inspanning aan toe: een duidelijke verbetering van de vorm en een gevoelige stijging van het aantal informatiemiddelen.

Het officiële spoorboekje is daar waarschijnlijk het beste bewijs van. Naast een groter aantal en beter gepresenteerde algemene inlichtingen, bestaat het uit twee verschillende delen:

- het ene geeft zoals vroeger, maar dan in een verbeterde vorm, de dienstregeling van alle treinen;
- het andere - de grote nieuwigheid in het spoorboekje - stelt duizend en één verbindingen naar zowat 70 belangrijke plaatsen voor. De reiswe-



gen werden door de computers uitgewerkt. Daarbij werd rekening gehouden met de snelheid van het vervoer. Daarom mogen er op elke verbinding maximum twee treinen rijden. In dat geval moet de overstaptijd optimaal zijn.

En dat is dan de echte leidraad van het nieuwe spoorwegplan. Wanneer de reizigers hun punt van vertrek en van aankomst kennen, zullen zij onmiddellijk hun reisschema terugvinden zonder van de ene bladzijde naar de andere te moeten bladeren. Als dat geen vooruitgang is!

De N.M.V.B.-dienstregelingsboekjes houden ook een plaatsje vrij voor IC/IR-informatie. In de dienstregelingstabellen zijn de stations, waar men van het ene vervoermiddel op het andere kan overstappen aangegeven met het kenteken van het systeem.

In de weken voor de 3e juni zullen nog andere vormen van informatie volgen. In alle IC/IR-stations komen er folders, die in chronologische orde een opsomming geven van alle treinen bij vertrek, een beetje in de stijl van de gele dienstregelingsaffiches. Een bro-



andere aanpak



Een leidraad, en wat voor één! Nooit tevoren werd zo'n informatiecampagne op het getouw gezet. Ze wordt duidelijk en erg volledig. Onder de een of andere vorm zal zij de reizigers steeds vergezellen in een handtas of broekzak. En zo zullen de reizigers uiteindelijk de trein gaan nemen, net alsof ze een grote metro namen, zonder moeilijkheden. De bus wordt voor hen het ideale complement van de trein en op die manier worden woonplaats en openbaar vervoer nader tot elkaar gebracht. Zij zullen over een globaal



systeem van gemeenschappelijk vervoer gaan beschikken, waarvan zij weten dat het op alle vlakken - ook op het vlak van de informatie - zal blijven evolueren.



Naar - Vers	Vertrek - Départ				Train 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			
		Ⓐ	ⓐ	+						Ⓐ	ⓐ	+
Bru Noord/Nord		5 05			IR: Bru Zuid/Midi				5 36			0h31
		5 35			IC: Charleroi-Sud				6 06			0h31
		6 05	6 24	6 24	IR: Bru Zuid/Midi				6 36	6 50	6 50	0h31
		6 24			IC: Charleroi-Sud				6 50			0h26
		6 35			IR: Charleroi-Sud				7 06			0h31
		6 54	6 54		IC: Bru Zuid/Midi				7 21	7 21		0h27
				7 24	IC: Charleroi-Sud						7 50	0h26
				7 54	IC: Bru Zuid/Midi						8 21	0h27
		. 05			IR: Bru Zuid/Midi				. 36			0h31
		. 24	. 24	. 24	IC: Charleroi-Sud				. 50	. 50	. 50	0h26
		. 35			IR: Charleroi-Sud				. 06			0h31
		. 54	. 54	. 54	IC: Bru Zuid/Midi				. 21	. 21	. 21	0h27
Bru Zuid/Midi		19 05			IR: Bru Zuid/Midi				19 36			0h31
		19 24			IC: Charleroi-Sud				19 50			0h26
		19 35			IR: Charleroi-Sud				20 06			0h31
		19 54			IC: Bru Zuid/Midi				20 21			0h27
		20 24			IC: Charleroi-Sud				20 50			0h26
		20 54			IC: Bru Zuid/Midi				21 21			0h27
		21 24	21 24	21 24	IC: Charleroi-Sud				21 50	21 50	21 50	0h26
		21 54	21 54	21 54	IC: Bru Zuid/Midi				22 21	22 21	22 21	0h27
		22 24	22 24	22 24	IC: Bru Zuid/Midi				22 50	22 50	22 50	0h26
		. 05			IR: Bru Zuid/Midi				. 45			0h40
		. 24	. 24	. 24	IC: Charleroi-Sud				. 01	. 01	. 01	0h37
		. 35			IR: Charleroi-Sud				. 15			0h40
	. 54	. 54	. 54	IC: Bru Zuid/Midi				. 30	. 30	. 30	0h36	
Bru L.W./Q.L.		19 05			IR: Bru Zuid/Midi				19 45			0h40
		19 24			IC: Charleroi-Sud				20 00			0h36
		19 35			IR: Charleroi-Sud				20 15			0h40
		19 54			IC: Bru Zuid/Midi				20 30			0h36
		20 24			IC: Charleroi-Sud				21 00			0h36
		20 54			IC: Bru Zuid/Midi				21 30			0h36
		21 24	21 24	21 24	IC: Charleroi-Sud				22 00	22 00	22 00	0h36
		21 54	21 54	21 54	IC: Bru Zuid/Midi				22 30	22 30	22 30	0h36
		22 24	22 24	22 24	IC: Bru Zuid/Midi				23 00	23 00	23 00	0h36
		6 54	6 24	6 24	IC: Charleroi-Sud	Bru Noord/Nord	13	L: Ottignies	7 37	7 13	7 13	0h49
			6 54		IC: Bru Zuid/Midi	Bru Noord/Nord	7	IC: Luxembourg		7 37		0h43
				7 24	IC: Charleroi-Sud	Bru Noord/Nord	13	L: Ottignies			8 13	0h49
			7 54	IC: Bru Zuid/Midi	Bru Noord/Nord	7	IC: Arlon			8 37	0h43	

Uittreksel van het spoorboekje van de NMBS

Braine-le-Comte

Relations intervilles
vers:
Interstedelijke
verbindingen naar:

Antwerpen-Caal
Berchem
Blankenberge
Brugge
Bru Nord/Noord
Bru Midi/Zuid
Charleroi-Sud

Denderleeuw
Gent-Sint-Pieters
Halle
Knokke
La Louvière
La Louvière-Sud
Mechelen
Mons
Oostende
Tournai

Ⓐ	jours ouvrables werkdagen		premiers trains eerste treinen
ⓐ	samedi zaterdag		trains suivants volgende treinen
+	dimanche et jours fériés zon- en feestdagen		derniers trains laatste treinen
	correspondance en minutes aansluitingstijd in minuten		trains non cadencés niet klokvast treinen
ⓐ	durée totale du voyage totale reistijd		

Vers - Naar	Départ - Vertrek				Train en direction de: Train in de richting van:	Changer à Stap over te		Train en correspondance en direction de: Aansluitende trein in de richting van:	Arrivée - Aankomst				
		Ⓐ	ⓐ	+						Ⓐ	ⓐ	+	ⓐ
Antwerpen-Caal		5 27			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IR: Antwerpen-Caal		6 41			1h14
		. 33			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IR: Antwerpen-Caal		. 41			1h08
		10 34			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	7	IR: Antwerpen-Caal		11 41			1h07
Berchem		19 33			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IR: Antwerpen-Caal		20 41			1h08
		5 27			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IR: Antwerpen-Caal		6 37			1h10
		. 33			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IR: Antwerpen-Caal		. 37			1h08
Blankenberge		10 34			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	7	IR: Antwerpen-Caal		11 37			1h03
		19 33			IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IR: Antwerpen-Caal		20 37			1h04
		5 41			L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	9	IC: Knokke/Blankenberge		7 36			1h55
Brugge		. 41			L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	9	IC: Knokke/Blankenberge		. 36			1h55
		12 39			L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	8	IC: Knokke/Blankenberge		14 36			1h57
		13 40			L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	6	IC: Knokke/Blankenberge		15 36			1h56
Bru Nord/Noord		20 39			L: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	9	IC: Knokke/Blankenberge		22 36			1h57
		5 27	5 27		IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	10	IC: Oostende		6 51	6 51		1h24
		6 03	6 03	6 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	10	IC: Oostende		6 35	6 35	7 51	1h18
Bru Nord/Noord		6 33	6 33	6 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	10	IC: Oostende		7 00	7 00	7 00	0h32
		. 03	. 03	. 03	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	10	IC: Oostende		. 51	. 51	. 51	1h18
		. 33	. 33	. 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	10	IC: Oostende		. 51	. 51	. 51	1h17
Bru Nord/Noord		10 34	10 34	10 34	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	9	IC: Oostende		11 51	11 51	11 51	1h17
		21 33	21 33	21 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Midi/Zuid	10	IC: Oostende		22 51	22 51	22 51	1h18
		5 27	5 27		IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord				6 00	6 00		0h33
Bru Nord/Noord		6 03	6 03		IR: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord				6 35	6 35		0h32
		6 33	6 33	6 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord				7 00	7 00	7 00	0h27
				7 03	IR: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord				7 35	7 35	7 35	0h32
Bru Nord/Noord				7 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord				8 00	8 00		0h27
		. 03	. 03	. 03	IR: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord				. 35	. 35	. 36	0h32
		. 33	. 33	. 33	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord				. 35	. 35	. 36	0h27
Bru Nord/Noord		10 34	10 34	10 34	IC: Bru Nord/Noord	Bru Nord/Noord				11 00	11 00	11 00	0h26

Uittreksel van het spoorboekje van de NMBS

de 13 IC-verbindingen

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

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

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

Te Keulen aansluiting op het Duitse IC-net.
Te Luik-Guillemins aansluiting naar Luik-Paleis.

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

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

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

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

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

De N.S. is hier van plan door te trekken tot Utrecht.
Te Antwerpen aansluiting op dienst C.

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

Te Gent aansluiting met dienst C en dienst H.

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

Te Kortrijk aansluiting met dienst C.

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

Te Gent aansluiting met dienst F naar Blankenberge/Knokke. Te Namen aansluiting naar Dinant in afwachting van de elektrificatie van die lijn.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Per dag vier dieseltreinen naar Rijsel.
Na de elektrificatie tot Rijsel, klokvastere regeling om de twee uur.



de IR-verbindingen

- a. Antwerpen-Centraal**, Berchem, Nekkerspoel, Mechelen, Vilvoorde, Brussel-Noord, -Centraal, -Zuid, Eigenbrakel, Nijvel, Luttre-Pont-à-Celles, Marchienne-au-Pont, **Charleroi-Zuid**.
- b. Brussel-Zuid**, -Centraal, -Noord, Vilvoorde, Mechelen, Nekkerspoel, Berchem, **Antwerpen-Centraal**.
- b'. Schaarbeek**, Brussel-Noord, -Centraal, -Zuid, Halle, Edingen, Basilly, Aat, Leuze, **Doornik**.
- b'' Geraardsbergen**, Edingen, **Halle**.
- c. Antwerpen-Centraal**, Berchem, Lier, Heist-op-den-Berg, Aarschot, Leuven, Verrijk, Tienen, Ezemaal, Neerwinden, **Landen**.
Te Leuven aansluiting met de IC-trein B; zo is er om het half uur een verbinding vanuit Landen en Tienen naar Brussel.
- d. Antwerpen-Centraal**, Berchem, Lier, Herentals, Geel, Mol, Lommel, Overpelt, **Neerpelt**.
- e. Leuze** (om de twee uur), **Ronse**, Oudenaarde, De Pinte, Gent-St.-Pieters, Gent-Dampoort, **Eeklo**.
- f. Kortrijk**, Harelbeke, Waregem, Deinze, De Pinte, Gent-St.-Pieters, Wetteren, Dendermonde, Mechelen, Lier, Herentals, Tielen, **Turnhout**.
- h. Lokeren**, Zele, Dendermonde, Brussel-Noord, -Centraal, -Zuid, Liedekerke, Denderleeuw, Aalst, Lede, Wetteren, **Gent-St.-Pieters**.
Met de IC-trein H om het half uur één trein tussen Brussel en Aalst. Te Lokeren aansluiting met de IC-dienst C en te Gent met de IC-dienst B.
- i. De Panne**, Koksijde, Veurne, Diksmuide, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Deinze, De Pinte, Gent-St.-Pieters, Zottegem, Lierde, **Geraardsbergen**.
- k. Sint-Niklaas**, Temse, Bornem, Puurs, Willebroek, Mechelen, **Leuven**.
Te Puurs aansluiting van en naar Boom-Antwerpen.
- l. Leuven**, Aarschot, Diest, **Hasselt**.
Te Leuven aansluiting met de IC-dienst F.
- m. Liers**, Milmort, Herstal, Luik-Paleis, Luik-Jonfosse, Luik-Guillemins, Flémalle-Haute, Hoi, Statte, Andenne, Namen, Jemeppe-sur-Sambre, Auvélais, Tamines, Châtelet, **Charleroi-Zuid**.
Vervolledigt de dienst van sneltreinen op de Waalse as en bedient secundaire centra, waar de IC-trein J niet stopt. Te Namen aansluiting met de IC-dienst H.
- n. Charleroi-Zuid**, Marchienne-au-Pont, Luttre-Pont-à-Celles, Manage, La Louvière-Centraal, Bergen, Saint-Ghislain, Blaton, Péruwelz, Antoing, **Doornik**.
Te vergelijken met dienst m. Te Saint-Ghislain aansluiting met de IC-dienst l.
- o. Schaarbeek**, Brussel-Noord, -Centraal, -Zuid, Halle, Tubeke, 's Gravenbrakel, Ecaussinnes-Carrières, La Louvière-Centraal, La Louvière-Zuid, Leval, **Binche**.
- p. Luik-Guillemins**, Angleur, Poulseur, Aywaille, Trois-Ponts, Vielsalm, Gouvy, Trois-Vierges, **Luxemburg**.
Om de twee uur een trein. Stopt tijdens het toeristisch seizoen te Remouchamps.

de nieuwe autobuslijnen

Saint-Ghislain - Blaton. Ongeveer dezelfde reisweg als tijdens de elektrificatiewerken van lijn 78. Bediening van de scholen te Péruwelz.

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

Aat - La Cavée - Isières, Languesaint - Aat. Nieuwe lijn die rond Ath loopt. Bediening van de industriezone van Ghislenghien.

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

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

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

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

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

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

Bastenaken - Gouvy. Twee types van traject zijn voorzien:

- een snel (rechtstreeks) traject van Bastenaken naar Gouvy via Houffalize met één enkele stilstand in die plaats en een rijtijd van 37 minuten;
- een traag traject van Bastenaken naar Gouvy via Mageret, Arloncourt, Michamps, Bourcy, Boeur, Buret, Tavigny, Cetturu, Steinbach en Limerlé met een rijtijd van 67 minuten.

Te Bastenaken en Gouvy aansluiting naar Libramont en Luik.

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

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

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

Bertrix - Gedinne. De lijn bestaat uit twee trajecten:

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

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

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

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

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

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

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

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

Sneldienst **Brugge - Maldegem - Eeklo** om het uur, op weekdagen.

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

Gent - Lochristi - Beervelde - Lokeren. Klokvastere regeling; bediening van Destelbergen De Borrems.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gent - Herzele - Geraardsbergen. Bediening van Gemeldorp.

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

Sneldienst **Brugge - Varsenare - Jabbeke - Ettelgem - Oudenburg - Oostende**. Te Brugge aansluiting van/naar Brussel en Kortrijk.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Boom - Schelle - Hemiksem - Antwerpen-Rooseveltplein. Klokvastere dienstregeling.

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

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

Leuven - Tienen. Sneldienst Kuntich gemeentehuis - Roosbeek Stationstraat - Leuven tijdens de piekuren. Sneldienst Tienen - Kuntich gemeentehuis tijdens de piekuren.

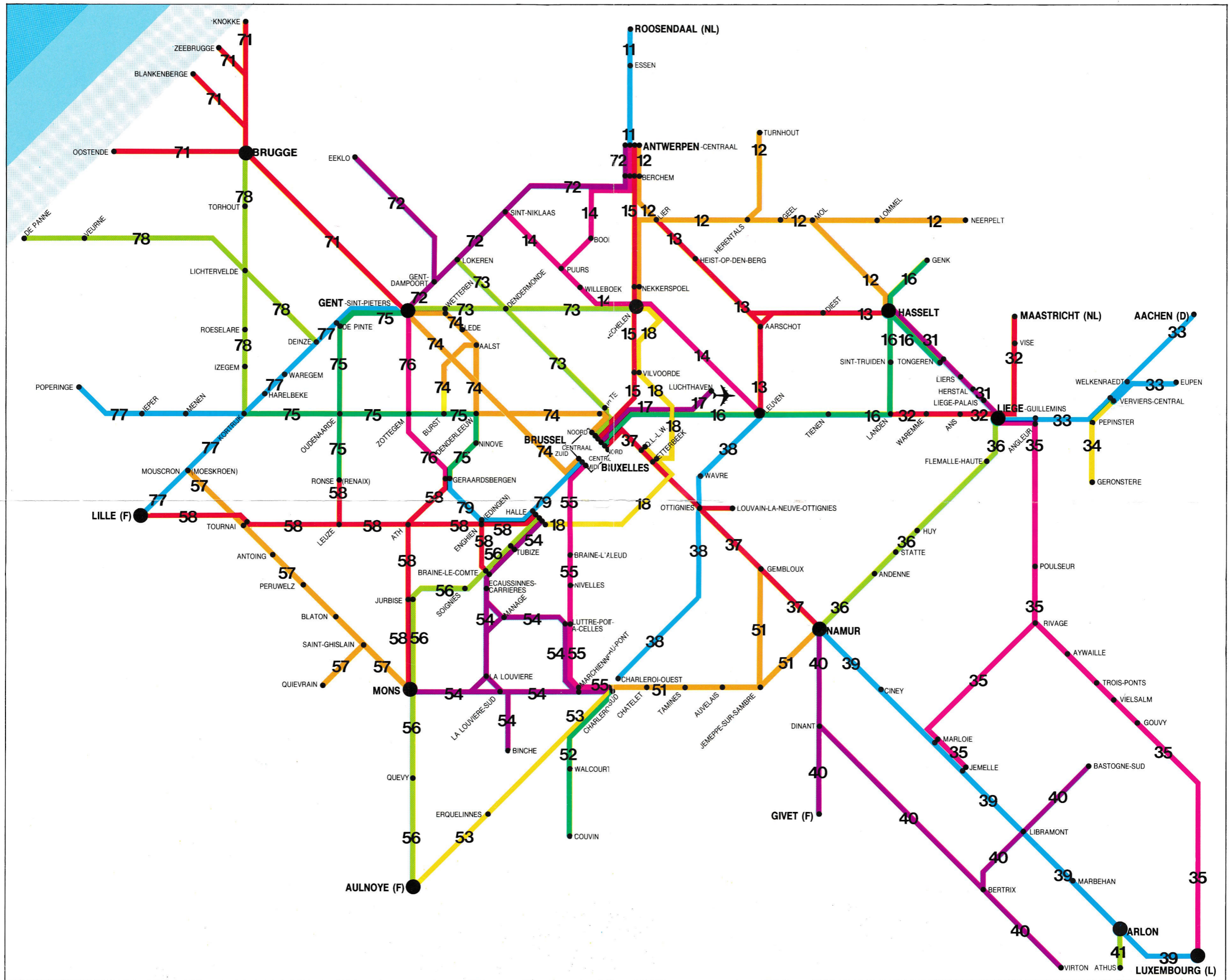
Naast de 118 nieuwe bussen, die op de "alternatieve" lijnen zullen worden ingelegd, zal de N.M.V.B. aan haar wagenpark een dertigtal voertuigen toevoegen, die per jaar om en bij de 3 miljoen kilometer zullen afleggen en zullen bijdragen tot een goede bus/tein-coördinatie rond de IC/IR-stations.



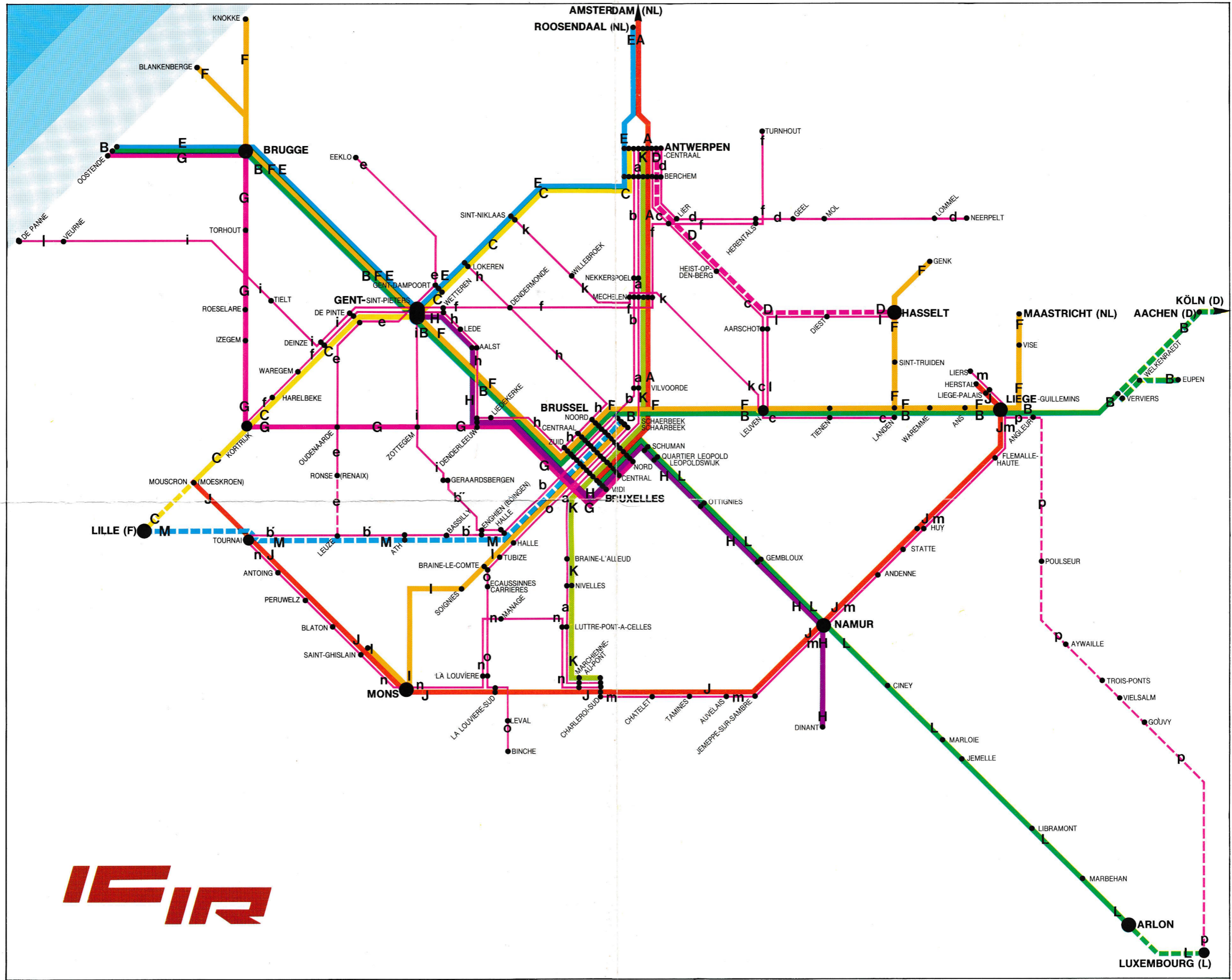
Omwille van de planning voor publicatie werden wij ertoe verplicht hier de lijsten, die op 31 januari 1984 als definitief werden beschouwd, te publiceren. Wij wijzen elke aansprakelijkheid af voor de wijzigingen, die nadien nog zouden aangebracht zijn.

ICIR





Uittreksel van het spoorboekje van de NMBS



Extrait de l'indicateur officiel de la SNCB