

Het IC/IR-plan

In 1984 startte NMBS met de reorganisatie van haar aanbod reizigerstreinen, beter bekend als het 'IC/IR-plan'. Dit plan, voorgesteld op 24 mei 1984, trad in werking op 3 juni 1984.

Het was gebaseerd op drie pijlers: een gecadanceerde dienst in plaats van een variabele dienst, modernisering van het rollend materieel en de sluiting van onrendabele lijnen en stations. 'IC' staat voor 'Inter City' (treinen die alleen de grote stations bedienen) en 'IR' staat voor 'Inter Regio' (treinen die verschillende regio's met elkaar verbinden, maar vaker stoppen dan IC-treinen). In het kader van dezelfde reorganisatie maakten ook de L-treinen (lokaal) en de P-treinen (piekuur) hun opwachting.



Affiche: 'Had u graag wat meer tijd? Vanaf 24 mei treinen we anders. IC IR 98 De trein. 'n Verademing.' (Ref. 4707)

Historische context

In 1973 ging Europa gebukt onder de oliecrisis. De economische motor sputterde. De koopkracht nam af en de overheid voerde bezuinigingen door. NMBS moest belangrijke investeringen uitstellen.

In december 1982 besloot de Staat, die het exploitatietekort van NMBS bijpaste bij gebrek aan een 'Beheerscontract', om drastische maatregelen te nemen. NMBS moest de broeksriem aanhalen! Het was een harde noot om te kraken voor de spoorwegmaatschappij. Die voelde de impact van de crisis namelijk niet alleen in het reizigersvervoer. Ook het goederenvervoer kreeg zware klappen. De oplossing? Een grondige reorganisatie van de diensten.

Dit leidde tot het IC/IR 84-plan, gevolgd door verdere aanpassingen in 1988, 1994 en 1998.

Het IC/IR-plan en zijn principes

Een aantal voorafgaande onderzoeken brachten volgende zaken aan het licht:

- Door onder andere het grote aantal pendelaars (vooral naar en van Brussel), was het net tijdens de piekuren verzadigd, wat voor vertragingen zorgde.
- De structuur van het net an sich werd in vraag gesteld, aangezien er te veel stations en haltes (800) waren en omdat de gemiddelde afstand met 3,7 km tussen die haltes te kort was.
- Nadat de groene bussen – de zogenaamde 'vervangbussen' of 'aanvullende bussen' van NMBS – overgenomen werden door de NMVB, raakte de samenwerking tussen beide maatschappijen dusdanig bekoeld, dat je eerder kon spreken van concurrentie dan van samenwerking.

Het vervoersaanbod voor de reizigers werd aangepast en bestond vanaf dan uit:

- 13 Intercitydiensten (IC), 16 Interregionale diensten (IR) en lokale stoptreinen (L). Er was dus niet langer sprake over 'directe', 'semi-directe' en 'omnibus'-treinen;
- Een makkelijk te onthouden, strikt gecadanceerde dienstregeling, die de zekerheid bood van minstens één trein per uur op bijna alle lijnen voor alle categorieën treinen van de basisdienstregeling: Intercity-, Interregionale en lokale treinen;
- Een aanzienlijke toename van het aanbod Intercity- en Interregionale 'sneltreinen', waarmee je comfortabel kon reizen aan boord van modern materieel;
- Treinen met een betere stiptheid en goede aansluitingen op binnenlandse diensten en op de IC-treinen van naburige netten;
- Een doorgedreven samenwerking met de NMVB voor optimale aansluitingen tussen treinen en bussen.



Affiche: 'IC IR trein + bus samen één span'
(Ref. 8707)

Het plan sproot voort uit de behoefte om te besparen, en omvatte het schrappen van stations, lijnen (137 km aan lijnen in totaal) en haltes die niet erg drukbezocht of rendabel waren, zoals je verder kan lezen.

Nog een verandering: NMBS paste ook het spoorboekje aan! De presentatie en organisatie werden gewijzigd en het net werd niet langer per lijn weergegeven, maar per tabel die betrekking had op een regio: van 11 naar 18 voor het noordoosten, van 31 naar 41 voor het zuidoosten, van 51 naar 58 voor het zuidwesten, van 71 naar 79 voor het noordwesten. Deze nummering bleef van kracht tot de invoering van het spoorboekje van 28 mei 1989.

Oude gewoontes verander je niet zomaar: de gebruikers konden het nieuwe spoorboekje maar moeilijk pruimen.

Dit was het doel van de reorganisatie:



Affiche: 'IC IR snellere treinen aangepaste overstaptijden' (Ref. 8690)

Een **gedanceerde** dienstregeling: dit betekent dat alle treinen altijd op dezelfde minuut vertrekken, op dezelfde reisweg, met dezelfde herkomst en dezelfde bestemming en dezelfde haltes. Dit betekent in principe ook **één trein per uur** voor alle categorieën basistreinen: 'Intercity' (IC), 'Interregionaal' (IR) en 'Lokaal' (L)

Een zekere **regelmaat** met treinen die volgens een vaste dienstregeling rijden, wat mogelijk moest worden dankzij de **klokvastе dienstregeling**. Dit betekent dat in elk station de trein naar een bepaalde bestemming op regelmatige tijdstippen zal vertrekken, nl. elk uur en een bepaald aantal minuten.

Een **verkorting van de aansluitingstijden** tussen de treinen en tussen trein en bus om reizigers aan te moedigen verschillende vervoerswijzen te combineren.

Het model voorzag ook in een lichte verlenging van de stoptijden in de stations, wat zorgde voor meer operationele flexibiliteit.

De nieuwe benamingen

Intercitytreinen: IC. Ze verbinden de belangrijkste steden en spoorwegknooppunten met een maximale commerciële snelheid (minimaal 85 km/u). Deze hogere snelheid is mogelijk doordat er moderner materieel wordt gebruikt, het aantal haltes wordt beperkt en de verbindingen worden geoptimaliseerd. Er zijn in totaal 13 IC-reiswegen.

Interregionale treinen: IR. Ze hebben dezelfde kenmerken als de 'Intercity's', maar bedienen middelgrote steden, met in totaal 92 stations. De IR-treinen hebben een commerciële snelheid tot 65 km/u. Er zijn in totaal 16 IR-reiswegen gepland.

Lokale treinen (de vroegere Omnibussen): L. Ze staan in voor het meer diffuse verkeer, op de lijnen waar het steek houdt om de kleine stations in exploitatie te houden. De regionale bediening is ook gebaseerd op het principe van de gedanceerde dienstregeling. Tijdens de piekuren kan deze dienst worden aangevuld met pendeltreinen, die niet noodzakelijk alle haltes van de gedanceerde dienst aandoen.

De piekurtreinen: P. 2/3 van alle reizigers zijn pendelaars, die uitsluitend tijdens de doordeweekse piekuren reizen. Deze treinen rijden ook als versterking op andere dagen.

Toeristische treinen: T. Dit zijn treinen die in een bepaald seizoen naar de belangrijkste toeristische locaties van het land rijden (kust of Ardennen). Deze treinen zijn niet gedanceerd. Ze zijn het antwoord op de behoefte van de toeristen en rijden vroeg in de ochtend en laat in de avond, vooral in het weekend tijdens de zomer.

Modernisering van het materieel

De implementatie van deze maatregelen had gevolgen voor het rollend materieel.

Het meest recente materieel werd gebruikt voor de **IC**-verbindingen: vierledige oranje motorstellen van de reeks 08 uit 1975 tot 1977, tweeledige motorstellen 'Break' van de reeks 03¹ uit 1980/'82/'83 en M 4-rijtuigen die sinds 1979 werden geleverd, waarvan sommige treinstellen omkeerbaar zijn.

Wat de dieselmotorwagens betreft: het aantal diensten van de reeksen 43 en 46 was sterk gedaald. Het gebruik van motorwagens van de reeksen 44 en 45 werd aangepast maar niet verminderd.

De **IR-treinen** bestonden uit M 2-rijtuigen, vaak gesleept met dieseltractie, of uit tweeledige motorstellen van de reeks 03 'Break'.

De **P-treinen** bestonden uit het overige materieel en vanaf 1986 ook uit M 5-dubbeldeksrijtuigen.

De **L-treinen** waren samengesteld uit oude M 1-rijtuigen, soms ook uit omkeerbare stellen, de oudste tweeledige motorstellen en de motorwagens van de reeksen 43, 44, 45 en 46.

De overheersende kleur voor de livrei was bordeaux, die werd aangebracht op al het moderne reizigersmaterieel (motorstellen en rijtuigen).

Wijzigingen aan het net

NMBS hanteerde een bepaalde drempel om een lijn of halte in dienst te houden.

Het criterium om een lijn te behouden of af te schaffen, was een minimum van 50 reizigers per kilometer per dag. Haltes werden gehandhaafd zolang ze ten minste 200 reizigers per dag telden. Dat leidde tot de sluiting van 238 haltes of stations. Drie stations werden heropend. Deze normen werden echter met een zekere flexibiliteit toegepast, rekening houdend met de specifieke lokale situaties.

Om de sluiting van haltes en lijnen te compenseren, onderhandelde NMBS over de invoering van vervangende diensten met autobussen van de NMVB, die 118 nieuwe voertuigen aanschafte en een vijftigtal nieuwe routes creëerde. Deze nieuwe wegverbindingen naar de stations gaven aansluiting op de treinen van NMBS.

De internationale treinen waren niet mee afgestemd op deze regeling. Er waren echter vijf uitzonderingen op de regel: De trein Brussel - Amsterdam, die samenviel met een Intercity tussen Brussel en Antwerpen; de twee treinen Oostende - Keulen (via Brussel en Luik) reden om de twee uur en fungeerden als een binnenlandse IC-verbinding tussen Oostende en Verviers-Centraal; de twee treinen die Brussel en Antwerpen met Rijsel verbonden, de 'binnenlandse' IC-verbinding (dus de IC Antwerpen - Moeskroen en de IC Schaarbeek - Doornik) reed om het uur door tot Rijsel.



Affiche: 'IC IR modern materieel voor comfortabel reizen' (Ref. 8702)

¹ Reeks 03 (types AM80 & AM83) bekend als 'Break'

Een reclamecampagne en een nieuwe visuele identiteit

In het jaarverslag van 1984 lezen we dit: *Het nieuw systeem was eenvoudig en rationeel opgevat, maar het was nodig het te leren kennen aan het publiek en de reiziger in staat te stellen zich vertrouwd te maken met het nieuw vervoeraanbod, des te meer daar een aantal gebruikers er onvermijdelijk toe aangezet werden hun reisgewoonten te wijzigen.*

Daar de informatie aan de reizigers fundamenteel was, werd er een zeer grote publiciteits- en informatiecampagne georganiseerd gedurende de maanden die aan de invoering van het herstructureringsplan voorafgingen.

./...

Verder werden er zeer sterke inspanningen gewijd aan het gebruik van de media om een optimale verslaggeving over het gebeuren te waarborgen ; in het bijzonder : de publiciteitsspot in de voornaamste cinemazalen van het land, op de B.R.T. en de R.T.B.F., inlassingen in de nationale en plaatselijke geschreven pers, een campagne met grote affiches (20 en 40 m²) op nationaal vlak, aangevuld met de plaatsing van 7800 affiches van klein formaat in de stations : de verdeling van 900 000 brochures en van 1 400 000 folders ter intentie van de [sic] huidige en potentiële cliënteel ; een speciale brochure voor ieder personeelslid, met verkoopsargumenten waarin een antwoord gegeven werd op de voornaamste reacties van het publiek t.o.v. het nieuw aanbod ; het rijden van infobussen [sic] N.M.V.B. en de oprichting van informatiestands in 55 stations van het IC-IR-net.

Bovendien werden er bijkomende acties ondernomen om de publiciteitscampagne aan te vullen en te ondersteunen : creatie van een IC-IR-logo dat de nieuwe dienst kenmerkt voor al de toepassingen ervan ; plaatsing in de stations van schematische borden van de IC-IR-verbindingen op de strategische plaatsen ; aanpassing van de dienstregelingsborden en van de bewegwijzering op grond van het nieuw aanbod ; beslissing om het vervoermaterieel IC-IR in binnenlandse dienst voortaan met de kleur bordeaux te identificeren om het te onderscheiden van het internationaal materieel waarvoor de kleur oranje reeds werd aangenomen ; invoering van een nieuw spoorboekje, dat gemakkelijk hanteerbaar is en waarvan het ontwerp eenvoudig, doeltreffendheid en duidelijkheid verenigt.

De nieuwe visuele identiteit was alomtegenwoordig. Het IC/IR-logo prijkte op de omslag van het spoorboekje en op de mappen die werden gebruikt om de documentatie uit te delen aan de pers en tijdens openbare vergaderingen. Brochures van alle soorten – en vooral de dienstregelingsbrochures – hadden een soortgelijke omslag, soms in dezelfde felle kleuren, soms in een vereenvoudigde versie. In de stations is deze afbeelding te zien op zes affiches in standaardformaat, met verschillende teksten.



Wit ritbord met rood opschrift 'IC IR' (Ref. 4849)

Balans

Het IC/IR-plan van 1984 werd in 1988 aangevuld met nog meer sluitingen. Fouten die tijdens de uitvoering van het plan werden geconstateerd, werden rechtgezet: sommige haltes die in 1984 werden gesloten, werden heropend; een aantal van de IC- en IR-verbindingen die in 1984 werden gecreëerd, werden afgeschaft of aangepast aan de ontwikkeling van het verkeer; een aantal haltes die onrendabel werden geacht, werden in 1994 afgeschaft.

De bussen die door de NMVB werden beheerd, waren geen lang leven beschoren, omdat de diensten al snel weinig rendabel bleken te zijn.

In 1990 maakte de NMVB plaats voor de Waalse (SRWT - TEC) en Vlaamse (VVM - DE LIJN) openbaarvervoermaatschappijen.

Catherine Walravens
Maart 2025

Beknopte bibliografie

Artikels: IC/IR een wissel op de toekomst, *Spoornieuws NMBS*, nr 02, 03-1984, p.2-11, BIB_K709319

IC IR het herstructureringsplan, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 10, 01-10-1984, p.22-23, BIB_K707339

Paul Funken: Het uur van de nieuwe spoorweg is geslagen, *Spoornieuws NMBS*, nr 4, 06-1984, p. 8-9, BIB_K709332

IC-IR: 1001 klokvaste verbindingen, *B-Revue*, nr 262, 06-1984, p. 6, BIB_K712881

IC-IR: modern materieel, voor comfortabel reizen, *B-Revue*, nr 264 09-1984, p. 13, BIB_K712887

IC-IR: De rationele spoorweg, *B-Revue*, nr 265, 10-1984, p. 9, BIB_K712889

Boeken: *IC IR 3.6.1984. Het "herstructureringsplan"*. Bruxelles : SNCB, 1984, 36 p. BIB_A587586

IC IR. Een wissel op de toekomst. Persconferentie van 1 maart 1984. Toespraak van de heer E. Flachet, Directeur-Generaal van de NMBS. Toespraak van de heer C. Henrard, Directeur-generaal vande N.M.V.B. Pari pour l'avenir. Conférence de presse. Exposé de M. E. Flachet. Exposé de M. Henrard. Pressekonferenz. Bruxelles : Kabinet van de Minister van Verkeerswezen en posterijen, telegrafie en Telefonie, SNCB, N.M.V.B.01-03-1984, 20 p., BIB_P587546

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: vervoeraanbod, Intercity

Museumcollectie: IC/IR