



B-media



De werken in Landegem in een notendop

De laatste jaren investeert de NMBS fors in de verbetering van de spoorweginfrastructuur. Het tienjarenplan 1996 - 2005 trekt in totaal 370 miljard frank uit voor investeringen in het Belgische spoorwegnet. Meer dan 60 % van dit bedrag gaat uitsluitend naar het binnenlandse spoorwegnet.

Eén van de aandachtspunten in het tienjarenplan is het verbeteren van het onthaal in de stations. Het nieuwe station van Landegem is daarvan een goed voorbeeld. Bij het ontwerpen van de stationsinfrastructuur werd bovendien bijzondere aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor gehandicapten.

De werken in Landegem naderen nu stilaan hun einde. De werken voor de aanleg van de middelste sporen zijn volop aan de gang. Tegelijkertijd richten we de omgeving van het nieuwe station verder in. Er komen parkings, fietsenstallingen, verkeerstafels, ... Het komende 1 mei-weekend voeren we nog een spectaculair werk uit: de plaatsing van de derde brug voor de middelste sporen.

Tegen het einde van het jaar zijn de werken in Landegem volledig ten einde.

Korte geschiedenis van de werken

Ongeveer 20 jaar geleden heeft het toenmalige Ministerie van Openbare Werken het plan gelanceerd om het Schipdonkkanaal bevaarbaar te maken voor schepen tot 1350 ton. Om het gabariet van het kanaal aan te passen, moest ook de doorvaarthoogte worden vergroot. De vroegere spoorwegbrug over het kanaal was te laag om die aanpassing door te voeren. Daarom moest de spoorlijn Brugge - Gent in Landegem worden opgehoogd. Die beslissing hield ook in dat er nieuwe spoorbruggen moesten komen over het kanaal en dat er twee overwegen op het grondgebied van Nevele moesten worden afgeschaft.

Op 31 januari 1983 werd een conventie gesloten tussen het Ministerie van Verkeerswezen, het Ministerie van Openbare Werken en de NMBS.

De eerste werken zijn begonnen in 1986 en in mei 1988 werden de twee nieuwe boogbruggen voor de buitenste sporen over het Schipdonkkanaal geplaatst. Tussen 1988 en 1994 werden enkele wijzigingen aangebracht aan de oorspronkelijke plannen en begin april 1994 werden de werken hervat. De zone van de werken strekt zich uit over een lengte van 3150 meter.

Het oude stationsgebouw werd eind mei 1994 afgebroken omdat die plaats nodig was voor de aanleg van de buitenste sporen. Ter vervanging werd een voorlopig stationsgebouw in gebruik genomen langs de andere zijde van de spoorwegbedding. Tegelijkertijd werden ook de toegangen tot de perrons gewijzigd.

In april 1995 werd de brug van de Wildedreef gesloopt. De nieuwe brug was midden 1996 klaar. In november 1994 zijn de grondwerken voor de aanleg van de twee buitenste sporen begonnen. Die fase werd op vrijdag 24 november 1996 afgerond met het in dienst nemen van de twee buitenste sporen. Sindsdien is de overweg aan de Stationsstraat definitief afgeschaft. De vrijgekomen ruimte tussen de twee buitenste sporen werd gevuld met grond.

Het treinverkeer op de spoorlijn ging onverminderd voort. Om zo weinig mogelijk ruimte in te nemen en bijkomende onteigeningen te vermijden, werden aan beide zijden van de spoorwegbedding steunmuren gebouwd. De Kalebeek en de Kozijnbeek werden ingekokerd.



B - media



NMBS - Pers & Public Relations - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel: 02/524 20 34 - Fax: 02/525 40 45

Zondag 15 maart 1998 was een mijlpaal voor de werken in Landegem. Dan werd namelijk het nieuwe stationsgebouw in dienst genomen. De nieuwe perrons zijn ondertussen ook afgewerkt. Ze zijn zowel toegankelijk via trappen als via liften. Dankzij die liften kunnen ook de minder-valide treinreizigers op een handige manier gebruik maken van de trein.

Het nieuwe perron richting Gent gaat op maandag 4 mei 1998 in dienst, het perron richting Brugge volgt half mei.

Nadat de nieuwe perrons in dienst genomen zijn, graven we de voorlopige perrons af. Zo komt de ruimte vrij om de omgeving in te richten. Er komen nieuwe wegen en er worden parkings aangelegd.

Tegen het einde van het jaar komen de twee middelste sporen in dienst. De huidige snelheidsbeperking wordt dan opgegeven en de doorgaande treinen kunnen dan terug 140 km/u rijden. De IC-treinen en de Thalys-hogesnelheidstreinen winnen zo opnieuw een paar minuten op het traject tussen Gent en Brugge.

De totale kostprijs van de werken bedraagt ongeveer anderhalf miljard frank. Het nieuwe stationsgebouw kost 25 miljoen frank.



B - media



Het nieuwe stationsgebouw van Landegem en de omgeving ervan

Eén van de aandachtspunten bij de bouw van een nieuw station is de toegankelijkheid. In het geval van Landegem is ook de toegankelijkheid voor gehandicapten zeer belangrijk.

Bij het opmaken van de plannen voor het nieuwe station werd optimaal rekening gehouden met de wensen van de gehandicapten. Tijdens de ontwerpfase was er ook een primeur. De eerste ontwerpen van het station werden immers aan de gehandicapten voorgelegd. Op basis van hun opmerkingen en suggesties werd het station en de omgeving ervan aangepast.

De toegang tot het stationsgebouw is uitnodigend, de deuren openen automatisch en de voorgevel is volledig uit glas om het geheel een open indruk te geven.

Uiteraard is er geen enkele drempel om de toegang te belemmeren en er werd een afzonderlijk sanitair voorzien voor gehandicapten. Ook de omgeving van het station biedt een vlotte doorgang.

Niet alleen het station is vlot toegankelijk, ook de perrons zijn heel gemakkelijk te bereiken. Naast de vaste trappen, beschikken beide perrons over een lift, nog een primeur voor een station van deze omvang. In de onderdoorgang van de Stationsstraat werden ook fietsen- en bromfietsenstallingen geplaatst.

Bovendien opteerden we voor hoge perrons, zodat er een klein hoogteverschil is tussen de perrons en de toegangen tot de treinstellen.

Naast de lokettenzaal en de loketten zelf bevat het stationsgebouw nog enkele dienstlokalen. Daarin bevindt zich ondermeer de sectioneerpost. Die zorgt voor een gelijkmatige verdeling van de voeding voor de treinen (3000 volt gelijkstroom) over de verschillende secties van de bovenleiding. In geval van defecten of storingen van de elektrische stroomvoorziening zorgt de sectioneerpost er ook voor dat de gevolgen van deze storingen een beperkte weerslag hebben op het treinverkeer.



B-media



NMBS - Pers & Public Relations - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel: 02/524 20 34 - Fax: 02/525 40 45

Verdere fasering van de werken

Als de nieuwe perrons in dienst zijn, kunnen we de voorlopige perrons en de toegangshellingen afgraven.

Dit moet gebeuren om de omgeving langs beide zijden van de spoorwegbedding in te richten. Aan de kant van het stationsgebouw komt de nieuwe Spoorwegstraat. Er komen 30 parkeerplaatsen, waarvan twee plaatsen voorbehouden worden voor gehandicapten. Aan de overzijde van de spoorwegbedding zijn er 20 plaatsen voorzien.

In de Stationsstraat komen twee verkeerstafels om de verkeersveiligheid te verhogen ter hoogte van de kruisingen met de Bekstraat enerzijds en Heiste en de Spoorwegstraat anderzijds.

Ondertussen zijn ook de werken gestart voor de aanleg van de middelste sporen. Tegen het einde van het jaar worden de nieuwe hoofdsporen in dienst genomen.

Volgend jaar worden de twee buitenste boogbruggen nog herschilderd.



B-media



NMBS - Pers & Public Relations - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel: 02/524 20 34 - Fax: 02/525 40 45

Plaatsen van de boogbrug over het Schipdonkkanaal Weekend 1-2-3 mei 1998

Tijdens het weekend van 1, 2 en 3 mei wordt de derde en laatste spoorbrug over het Schipdonkkanaal geplaatst.

De twee vorige bruggen werden al tien jaar geleden geplaatst. Ook tijdens het verlengde weekend van 1 mei. De drie bruggen zijn van het bowstring-type en zijn voorzien van schuine hangers. In 1988 was het de eerste maal dat die techniek in België werd gebruikt. Sindsdien werden ook op de hogesnelheidslijn tussen Brussel en de Franse grens gelijkaardige bruggen in gebruik genomen.

De brug die we tijdens het komende weekend plaatsen, weegt 651 ton. Ze heeft een overspanning van 86 m en een breedte van 10,2 meter tussen de hoofdliggers. Op de nieuwe brug komen twee sporen, in tegenstelling tot de twee andere bruggen waarop slechts één spoor ligt.

De werken voor de montage van de brug beginnen donderdagavond rond 21.00 u. De brugdekken worden in drie delen aangevoerd per ponton en met behulp van een 800-tonskraan op de oever kant Gent en een 500-tonskraan op het landhoofd kant Brugge geplaatst. Het zwaarste stuk van het brugdek weegt 159 ton en wordt vrijdagnacht tussen 0.30 u en 3.00 u geplaatst. Het is het brugdek aan de kant van Gent.

Nadien worden de twee andere delen van het brugdek geplaatst. Daarna is het de beurt aan de bogen van de brug. De boogdelen worden aangevoerd van de kant Merendree en met behulp van de 800-tonskraan over de bestaande brug kant Merendree geheven. Eerst plaatsen we de brug op voorlopige steunpunten. Pas als de brug volledig gemonteerd is, laten we de brug neer op de definitieve steunpunten op beide landhoofden.

Maandagmorgen rond 5.00 u is de brug klaar.

Eens de werken aan de brug klaar zijn, kan het Schipdonkkanaal ter hoogte van de brug worden verbreed. Die werken bestaan uit baggerwerken, de afbraakwerken van de overblijfselen van de oude spoorwegbrug, de bouw van de definitieve oeverversterking en



B - media



de aanleg van de trekwegen. Door de verbreding komt de breedte van het kanaal op 45 m en de doorvaarthoogte op 7,5 m. Ter hoogte van de wegen bedraagt de vrije hoogte ongeveer 4,5 m. De werken voor de verbreding van het kanaal moeten klaar zijn tegen het einde van het jaar.

Geen stoptreinen tussen Gent en Aalter tijdens weekend van 1 mei

Deze werken voor het plaatsen van de nieuwe brug vergen een aanpassing van het treinverkeer. Op het spoor richting Gent is er uit veiligheidsoverwegingen geen treinverkeer toegelaten. Om het treinverkeer tijdens het weekend toch zo vlot mogelijk te laten verlopen, zullen de L-treinen tijdens het weekend enkel rijden tussen Aalter en Brugge. De IC-treinen op de verbinding Oostende - Brussel - Eupen/Keulen stoppen wel in Aalter. Daardoor blijven de aansluitingsmogelijkheden naar Brussel en Antwerpen bestaan voor de reizigers van Oostkamp, Beernem, Maria-Aalter en Aalter.

Voor de bediening van de stations Bellem, Hansbeke, Landegem en Drogen worden **vervangende autobussen** ingelegd. De bussen vertrekken uit Aalter op het uur .54 min en geven aansluiting op de L-treinen komende van Brugge. De eerste bus vertrekt vanuit Aalter om 06.54 u, de laatste om 22.54 u. De bussen stoppen in Bellem (.00 min), Hansbeke (.07 min), Landegem (.13 min) en Drogen (.24 min). In Gent-Sint-Pieters is er aansluiting naar Brussel (.48 min) en Antwerpen (.55 min). De reizigers van de stations tussen Aalter en Gent moeten rekening houden met een verlenging van de reisduur met ongeveer 30 minuten.



B - media



NMBS - Pers & Public Relations - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel: 02/524 20 34 - Fax: 02/525 40 45

In omgekeerde richting nemen de reizigers voor Aalter, Maria-Aalter, Beernem en Oostkamp de trein naar Oostende die uit Gent-Sint-Pieters op het uur .30 min vertrekt. In Aalter is er aansluiting voorzien met de L-trein naar Brugge. De reizigers voor Drogen, Landegem, Hansbeke en Bellem nemen in Gent-Sint-Pieters de bus. Die vertrekt op het uur .46 min. De reizigers moeten rekening houden met een verlenging van de reistijd met 15 tot 30 minuten. De eerste bus vertrekt uit Gent-Sint-Pieters om 06.46 u, de laatste om 22.46 u.

De laatste L-trein van de dag in beide richtingen rijdt wel en wordt niet vervangen door autobussen.

Het nieuwe treinaanbod IC/IR 98

Op 24 mei 1998 wordt de volledige dienstregeling van de NMBS herzien om beter tegemoet te komen aan de verwachtingen van de reizigers. Alle Belgische bestemmingen zijn nog makkelijker bereikbaar met de nieuwe dienst, het aanbod groeit met 8 %.

Het nieuwe InterCity/InterRegio 98-aanbod brengt verandering in de reisweg van een groot aantal verbindingen. De verdeling in InterCity- (IC-), InterRegio- (IR-), lokale (L-) en piekurtreinen (P-treinen) blijft evenwel zoals vroeger. Er wordt geen enkel station gesloten, geen enkele lijn opgeheven. Door de gewijzigde dienstregelingen zullen vele reizigers hun (dagelijkse) gewoonten moeten aanpassen. En dat zal even wennen worden.

De dienstregeling wordt op heel wat vlakken vernieuwd. Naast de al bestaande verbindingen, pakt de NMBS uit met een aantal nieuwe. Er komen meer rechtstreekse verbindingen, een hogere frequentie waar nodig, betere aansluitingen... en waar mogelijk kortere reistijden.

De krachtlijnen van het nieuwe plan zijn de volgende:

- meer rechtstreekse en frequente verbindingen met Brussel;
- hogere frequentie op sommige verbindingen;
- rechtstreekse treinen naar de luchthaven vanuit verschillende delen van ons land;
- een betere aansluiting met de hogesnelheidstreinen;
- een betere verbinding met Rijsel.

Tegelijkertijd werkt de NMBS ook verder om het comfort van de treinen en stations te optimaliseren. Gloednieuwe of volledig gemoderniseerde treinstellen met een hoog comfortniveau doen geleidelijk hun intrede op het spoorwegnet. Ook het onthaal en de informatie blijft een aandachtspunt, met klantgerichte investeringen in de stations, aan het loket, op de treinen (omroepinstallaties, aanwijsborden, ...). Tussen 1996 en 2005 besteedt de NMBS maar liefst 370 miljard frank om de spoorwegen te moderniseren en te herstructureren.



B-media



De belangrijkste doelstelling van het IC/IR 98-plan is het treingebruik bevorderen en zo een milieuvriendelijk antwoord bieden op het mobiliteitsprobleem. De vraag naar vervoer is de voorbije jaren schrikbarend gestegen en het aantal verplaatsingen - zowel voor werk als voor vrije tijd - zal blijven toenemen: met 35% tegen het jaar 2020.

Het treinaanbod in Landegem

Het treinaanbod in Landegem blijft ongeveer identiek met één klokvaste L-trein per uur, zowel naar Gent-Sint-Pieters als naar Brugge. Daarnaast zijn er zowel 's morgens als 's avonds enkele piekurentreinen.

Nu stoppen er op weekdays in het station Landegem 7 P-treinen 's morgens en 6 P-treinen 's avonds. Vanaf 24 mei zijn er zowel 's morgens als 's avonds 8 P-treinen. Tijdens de schoolperiode is er vanaf dan ook 's middags één P-trein in elke richting.

Wie vragen heeft over het nieuwe treinaanbod kan uiteraard terecht in het station Landegem op het telefoonnummer (09) 241 21 61 of tot 10 juni op de speciale **IC/IR 98- infolijn 078/15 25 85** (zonaal tarief).

Daarnaast zijn er nog heel wat andere informatiekanalen:

- affiches in de stations;
- de infokantoren in de stations en de treinbegeleiders;
- internet (www.nmbs.be, vanaf eind april);
- het nieuwe spoorboekje;
- Aridisc, het elektronische spoorboekje;
- de lijn- en stationsfolders die in de 2de helft van mei gebust worden;
- de brochure 'IC/IR treinwijs' die informatie verstrekt over alle IC- en IR-verbindingen.



B-media



Het 3de en 4de spoor tussen Gent en Brugge

De werken in Landegem kaderen ook in een groter geheel. De komende jaren wordt de volledige spoorlijn tussen Gent en Brugge uitgebreid naar vier sporen. De snelheid wordt verhoogd tot 200 km/u. Bij de uitvoering van de werken in Landegem hebben we al rekening met deze snelheidsverhoging.

De uitbreiding van de spoorlijn Gent - Brugge heeft een dubbel doel: het afschaffen van de overwegen en de verhoging van de capaciteit, onder meer om de groei van het goederenvervoer naar de haven van Zeebrugge op te vangen.

Als er vier sporen zijn, kan het snelle en het tragere verkeer gemakkelijk van elkaar worden gescheiden. Nu rijden de snelle en de tragere treinen door elkaar, zodat er grotere marges moeten genomen worden tussen de treinen. Momenteel is de maximale capaciteit van de lijn bereikt. Vooral in de zomerperiode, als er een hele reeks bijkomende toeristentreinen rijden, kan praktisch geen ruimte worden gevonden voor goederentreinen.

Om dit capaciteitsprobleem op te lossen, moet er zeker ingegrepen worden. Op tien jaar tijd is de haventrafiek in Zeebrugge ongeveer verdubbeld. Ook de spoortrafik van en naar de haven vertoont een gelijkaardig beeld. De komende jaren mogen we nog een verdere groei verwachten.

Om die bijkomende capaciteit mogelijk te maken, is een uitbreiding van de spoorlijn Gent - Brugge en van het gedeelte tussen Brugge en Dudzele noodzakelijk.

Eerst pakken we het gedeelte tussen Brugge en Dudzele aan. Dit gebeurt in de periode 2001-2003. De werken voor het derde spoor zijn geraamd op 1,8 miljard frank. In 2001 willen we ook beginnen met de werken voor de aanleg van het derde en het vierde spoor en voor het verhogen van de snelheid tot 200 km/u tussen Gent en Brugge. We voorzien het einde van de werken in het jaar 2010. Een deel van de werken kadert dus in het tienjarenplan 1996-210005. Daarvoor is ongeveer 2,9 miljard frank voorzien in het huidige tienjarenplan. De totale kostprijs van de werken tussen Brugge en Gent is geraamd op 7 miljard frank.



B-media



NMBS - Pers & Public Relations - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel: 02/524 20 34 - Fax: 02/525 40 45

Wie voert de werken in Landegem uit?

Hoofdaannemer werken

Landegem:	MBG n.v.
(excl. bouw metalen bruggen over het Schipdonkkanaal)	Garden Square - blok D Laarstraat 16 - bus 2 2610 WILRIJK

Hoofdaannemer bruggen

over het Schipdonkkanaal:	CEI Construct n.v.
	Excelsiorlaan 16 1930 ZAVENTEM

Staalconstructies:

Tijdelijke Vereniging V. Buyck SC n.v. - Aelterman b.v.b.a.	
Victor Buyck SC n.v.	Aelterman b.v.b.a.
Pokmoere 4	Beelbroekstraat 115
9900 EEKLO	9000 GENT

**Toespraak van de heer ir. A. Martens, bestuurder-adj.-directeur-generaal NMBS
te Nevele (Landegem) op 29 april 1998**

Mijnheer de Burgemeester en Schepenen,
Dames en Heren,

De werken te Landegem op de spoorlijn van Gent naar Brugge naderen het einde. Deze werken waren noodzakelijk om het Schipdonkkanaal bevaarbaar te maken voor grotere schepen (tot 1350 ton) en volgden voort uit een conventie van eind januari 1983 tussen het Ministerie van Verkeerswezen, het Ministerie van Openbare Werken en de NMBS.

De NMBS heeft van deze gelegenheid tevens gebruik gemaakt om de eerste fase van de uitbreidingswerken op de lijn Gent – Brugge te realiseren te Landegem. Het project van Landegem kadert dan ook in een groter geheel, namelijk de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge, samen met een snelheidsverhoging tot 200 km/u. De uitbreiding van de capaciteit van deze spoorlijn is noodzakelijk om zowel het reizigersverkeer als de groei van het goederenverkeer te kunnen verwerken.

De lijn Gent – Brugge is één van de belangrijkste spoorlijnen van het land met een basisaanbod per uur en per richting van drie IC's en één L-trein, aangevuld met P-treinen 's morgens en 's avonds en tijdens de zomermaanden met talrijke bijkomende toeristische treinen van en naar de kust om te voldoen aan de vraag van het sterk toegenomen ééndagtoerisme.

De spoorlijn is daarenboven van fundamenteel belang voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge naar het hinterland. Het is ook in het kader van de toename van de activiteiten in deze haven dat een uitbreiding noodzakelijk is tussen enerzijds Gent en Brugge en anderzijds Brugge en Dudzele (met de aanleg van een derde spoor). De goederentreinen kunnen in geval van capaciteitsproblemen weliswaar omgeleid worden via Lichtervelde en Deinze, maar dit kan enkel als een noodoplossing gezien worden omdat het lengteprofiel van de lijn Lichtervelde – Deinze niet geschikt is voor de grote lasten die wel met één enkele locomotief over de lijn Gent – Brugge kunnen rijden.

De aanleg van het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge en de snelheidsverhoging tot 200 km/u zal in fasen verlopen, waarvan de eerste fase te Landegem dus bijna voltooid is. De werken zullen 7 miljard BEF kosten en de volgende fasen zijn gepland voor 2001 – 2010. De aanleg van het derde spoor tussen Brugge en Dudzele is gepland voor 2001 – 2003 en zal 1,8 miljard BEF kosten.

De werken te Landegem betreffen in hoofdzaak:

- De bouw van drie boogbruggen (overspanning 86 m) over het Schipdonkkanaal;
- De ophoging van de sporen over een totale lengte van meer dan 3 km en de uitbreiding van het baanvak van 2 tot 4 sporen;
- De afschaffing van de overwegen 19 (Stationsstraat) en 20 (Maalderijstraat);

- De bouw van een nieuwe overbrugging "Wildedreef", na afbraak van de bestaande overbrugging;
- De bouw van een nieuw stationsgebouw en nieuwe perrons. In het bijzonder werd de nodige aandacht besteed aan de toegankelijkheid van de perrons en het stationsgebouw voor minder-validen, in overleg met hen. Speciaal voor de minder-validen werden er liften voorzien naar de perrons;
- De aanleg van 50 parkeerplaatsen en 120 fietsenstallingen (onder de viaduct).

Al deze werken zullen samen 1,5 miljard BEF kosten, waarvan:

- 1 miljard BEF ten laste van het Vlaams Gewest (hoofdzakelijk de spoorbruggen over het Schipdonkkanaal, de ophogingwerken, de aanleg van de sporen, bovenleiding en seininrichting voor 140 km/u);
- 500 miljoen BEF ten laste van het Ministerie voor Verkeer en Infrastructuur (namelijk de supplementaire kosten voor 200 km/u, de afschaffing van de overwegen en het stationsgebouw).

De werken te Landegem startten in 1986; de twee nieuwe boogbruggen voor de buitenste sporen over het Schipdonkkanaal werden geplaatst in mei 1988. Nochtans is het pas eind dit jaar, dus 10 jaar later, dat de volledige werken zullen beëindigd worden. Dit heeft in hoofdzaak te maken met de budgettaire problemen die in 1988 bij het Vlaams Gewest ontstonden om de werken tot de finish te realiseren. Een uitgave van 1 miljard BEF voor het Vlaams Gewest is niet onaanzienlijk. Om de gedachten te vestigen: in de begroting van 1997 van het Vlaams Gewest was er voor de waterwegen en binnenvaart een totaal bedrag van 1,15 miljard BEF voorzien. De werken te Landegem waren dan ook gedurende vele jaren een zware financiële last voor het Vlaams Gewest.

Tenslotte nog een woordje over de nieuwe treindienst die in voege treedt vanaf 24 mei: het treinaanbod in Landegem zal toenemen. Naast het basisaanbod van één L-trein per uur en per richting, stijgt het aanbod tijdens de piekuren van 7 P-treinen 's morgens en 6 P-treinen 's avonds naar 8 P-treinen zowel 's morgens als 's avonds. Tijdens de schoolperiode is er vanaf dan ook 's middags één P-trein in elke richting.
