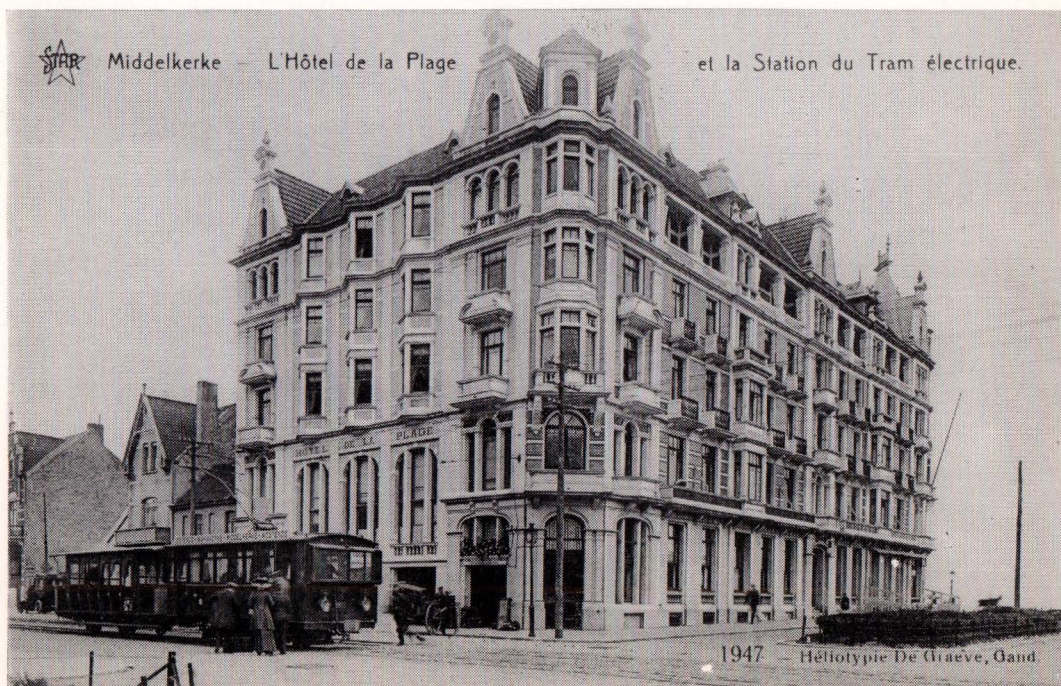


trampost

N.R. 75 _____ NOV.~ DEC. 1974



Gaat de kusttramlijn De Panne - Oostende - Knokke vervangen worden door een autobusdienst of een luchtmetro?



AMUTRA.

Vereniging voor het Trammuseum vzw.

Opgericht op 7 maart 1961.

Administratie: L. Fardeau. Pannehuisstraat, 164, 1020 - Brussel.

Sekretariaat voor Nederlandstalig België:

E. Keutgens. Lange V. Ruusbroecstraat, 44, 2000 - Antwerpen.

Lidmaatschap: 300 fr. jaarlijks. Postgiro 449.80 Brussel.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

Eindredactie, Administratie en Verantwoordelijk Uitgever: Roger Bastaens. Kerkendijk 1 2200 - Borgerhout. Stortingen ten gunste van Trampost geschieden op Postgiro 136.88 van AN-HYP Agentschap Bizet 1070 - Brussel, voor rekening 1.180.235

Tenzij anders vermeld, behoren de afgedrukte foto's tot het archief "Eigen Baan" te Antwerpen.

**ILLUSTRATIE &
GRAFISCHE VORMGEVING: WILLEM GIELIS**

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming der redactie.

Sedert een aantal jaren verschijnen er regelmatig artikelen in de pers over de elektrische tramlijn van onze kust.

Het merendeel van deze persverslagen houden kritiek in tegen de tramlijn en als besluit dringen zij aan op de afschaffing van de tramdienst en vragen deze te vervangen door autobussen of een luchtmetro.

De minderheid van de geschreven pers haalt argumenten aan voor het behoud van de tramlijn.

De voor- en tegenstanders baseren hun standpunt op beschouwingen van politieke en economische aard, van leefmilieu of verkeer.

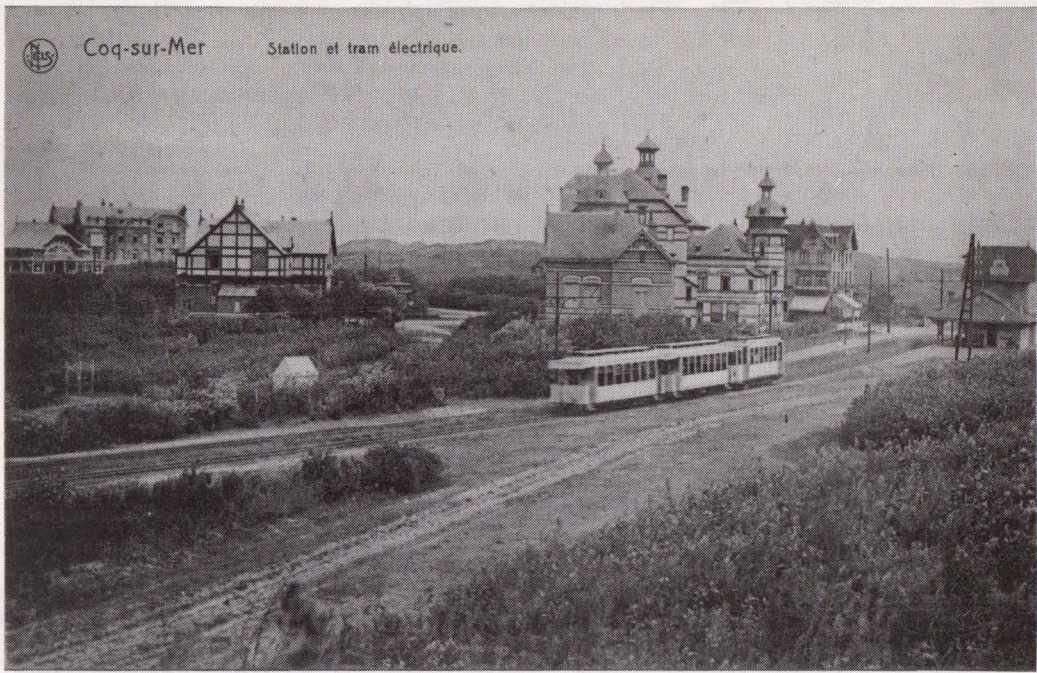
Bij de N.M.V.B. is sinds geruime tijd een onderzoek aan de gang om het oude trammateriaal van de kust te vernieuwen, alsook om de modernisering van de installaties door te voeren.

Door de Heer Gouverneur van West-Vlaanderen werd op 22 november 1974 een vergadering belegd voor de burgemeesters van de kuststreek.

Tijdens deze bijeenkomst werd een zeer sterke druk uitgeoefend op de N.M.V.B. om over te gaan tot de ontmanteling van het kusttramnet en het te vervangen door een autobusexploitatie.

Het voorstel tot de ontmanteling van dit spoornet is voornamelijk gesteund door de burgemeester van De Panne, Koksijde en Blankenberge, alwaar en dit is juist, er zich tijdens het hoogseizoen problemen stellen door de aanwezigheid van tramrijtuigen op de straatweg.

Het geheel van de burgemeesters van de andere kustgemeenten is relatief gunstig gezind voor het behoud van de tramlijn. Ze zijn echter de mening toegedaan dat het tramnet geen "standing" en gewenst comfort meer biedt om goed ontvangen te worden bij het reizend publiek.



Als besluit van deze bijeenkomst heeft de Heer Gouverneur, in naam van de kustgemeenten, een brief gericht aan de Heer J. CHABERT, Minister van Verkeerswezen, met het verzoek een nieuw onderzoek in te stellen en de bestelling van nieuw rollend materieel voorlopig te schorsen.

Het uitstellen van de aankoop van nieuw materieel alsook de drukking uitgeoefend door bepaalde burgemeesters, brengt het voorbestaan van de kusttramlijn zeer ernstig in gevaar.

Ons steunend op reeds gedane onderzoeken wensen wij U in deze bijdrage een beter inzicht te geven in deze aangelegenheid en de voor- en nadelen af te wegen van de verschillende exploitatiemethodes die zouden kunnen toegepast worden op de kustlijn.

1. Bondig historisch overzicht (*) en huidige toestand van de lijn.

De memorie van toelichting van 28 april 1885 van de ontworpen buurtspoorweg Oostende - Nieuwpoort voorzag de bediening van Oostende, Mariakerke, Westende, Lombardzijde en Nieuwpoort-Bad. De lijn werd op 15 juli 1885 in gebruik genomen en de exploitatie toevertrouwd aan de "S.A. des railways Economiques de Liège-Seraing et extensions" en aan de "Compagnie Générale de railways à voie étroite".

Wegens de verwoestingen veroorzaakt door de 1ste Wereldoorlog, is het moeilijk de ontwikkelingen van deze lijn te volgen:

een vergunningsbesluit van 23 september 1927, vermeldt een uitbreiding van Westende (Bad) naar De Panne (Grens). Met deze werken werd begonnen, maar om ze te kunnen voltooien waren twee kapitaalsverhogingen nodig, nl. in 1928 en 1929.

* Bron: "Onze Buurtspoorwegen" nrs. 56 en 57/1955.



Op 1 juli 1928 was de lijn geëlectriceerd tot Nieuwpoort-Bad. Ruim een jaar later, op 7 juli 1929, was de electrificatie reeds doorgevoerd tot Koksijde-Bad en op 13 juli 1929 tot St. Idesbald.

Het laatste deel tot De Panne werd op 3 augustus 1929 in gebruik genomen.

De memorie van toelichting van de buurtspoorweg Oostende - Bredene - Klemsterke - Vlissegem - Wenduine - Uitkerke - Blankenberge dateert van 13 februari 1886 en men noemde deze lijn "de lijn doorheen de duinen".

De lijn werd reeds op 8 augustus 1886 voor exploitatie opengesteld.

In 1902 werd de electrificatie van de lijn in overweging genomen, maar het zou nog duren tot bij de aanvang van het seizoen in 1908 dat de elektrische traktie in gebruik kwam op de vakken Oostende - Blankenberge en Oostende Stad - Oostende Vuurtoren.

In het jaarverslag van 1909 lezen wij "dat de toepassing van de elektrische traktie op het baanvak Blankenberge - Heist en Heist - Knokke ter studie ligt." Dit laatste baanvak werd op 1 juli 1911 elektrisch in dienst gesteld en het volgend seizoen werd de lijn uitgebreid tot Knokke - Zoute.

Thans beschikt de N.M.V.B. in de kuststreek over een dubbelsporige tramlijn met een totale lengte van 67 km. waarvan 49 km. in eigen bedding (73%) en 18 km. in de straatweg. De maandelijkse reizigersstroom op deze lijn varieert van 200.000 tot 250.000 reizigers tijdens de maanden "buiten seizoen" en 760.000 reizigers gedurende de maanden juli en augustus.

Tijdens het jaar 1974 werden op de lijn in het totaal 4.276.678 reizigers vervoerd.

Op de spitsuren in de zomermaanden zijn er 24 motorwagens in dienst, alsmede 37 bijwagens. In de winter daalt dit tot 7 motorwagens en 11 bijwagens.

De gecadanseerde dienstregeling is een halfuredienst in de periode van 1 juli tot 31 augustus en een uurdienst tijdens de overige maanden. In het hoogseizoen bestaat de normale samenstelling van de trein uit een motorwagen met twee bijwagens, wat een totale capaciteit geeft van 250 zit- en staanplaatsen samen.

Talrijke extra-treinen worden eveneens tijdens het hoogseizoen ingelegd, alsook pendeldiensten tussen Oostende-Station N.M.B.S. en de Renbaan langs de ene kant en Bredene langs de andere kant. Ook rijden er pendeldiensten op bepaalde dagen tussen Blankenberge en Wenduine.

De motorwagens die thans de dienst verzekeren op de kustlijn zijn van het type "SO" en werden in de Werkhuizen van de N.M.V.B. gebouwd in de periode 1956 - 1957.

Bij de bijwagens vindt men er twee soorten, nl. deze van het oud model die dateren van het begin der jaren dertig en deze met het modernere uitzicht zijn afkomstig van een verbouwing in 1967 - 1968 van motorwagens type N.

2. De trams vervangen door autobussen of een luchtmetro ?

Zoals reeds hoger vermeld vindt men onder de plaatselijke overheden van sommige gemeenten van de Westkust de hevigste verdedigers voor de afschaffing van de tramdienst en de ontmanteling van het spoornet.

Hun voornaamste argumenten zijn de volgende :

- In het centrum van een aantal agglomeraties vormt het tramkonvooi, dat samengesteld is uit 2 of 3 rijtuigen, een hinder voor het wegverkeer.
- De omwonende klagen van lawaai en trillingen.
- Het veroorzaken van luchtvervuiling door het opjagen van fijngemalen zand (stof) uit de groefrails en dit bij doortocht van de tramkonvoeien op sommige plaatsen.
- Onvoldoende commerciële snelheid. De huidige duurtijd van een rit bedraagt 2u20m., wat neerkomt op een commerciële snelheid van 29 km. per uur.
- Oud materieel dat, voor wat het comfort betreft, niet meer voldoet aan de eisen van de tijd.

De tegenstanders stellen twee oplossingen voor, die wij hierna nader bespreken :

1ste oplossing : vervanging van de spoorlijn door een autobusdienst.

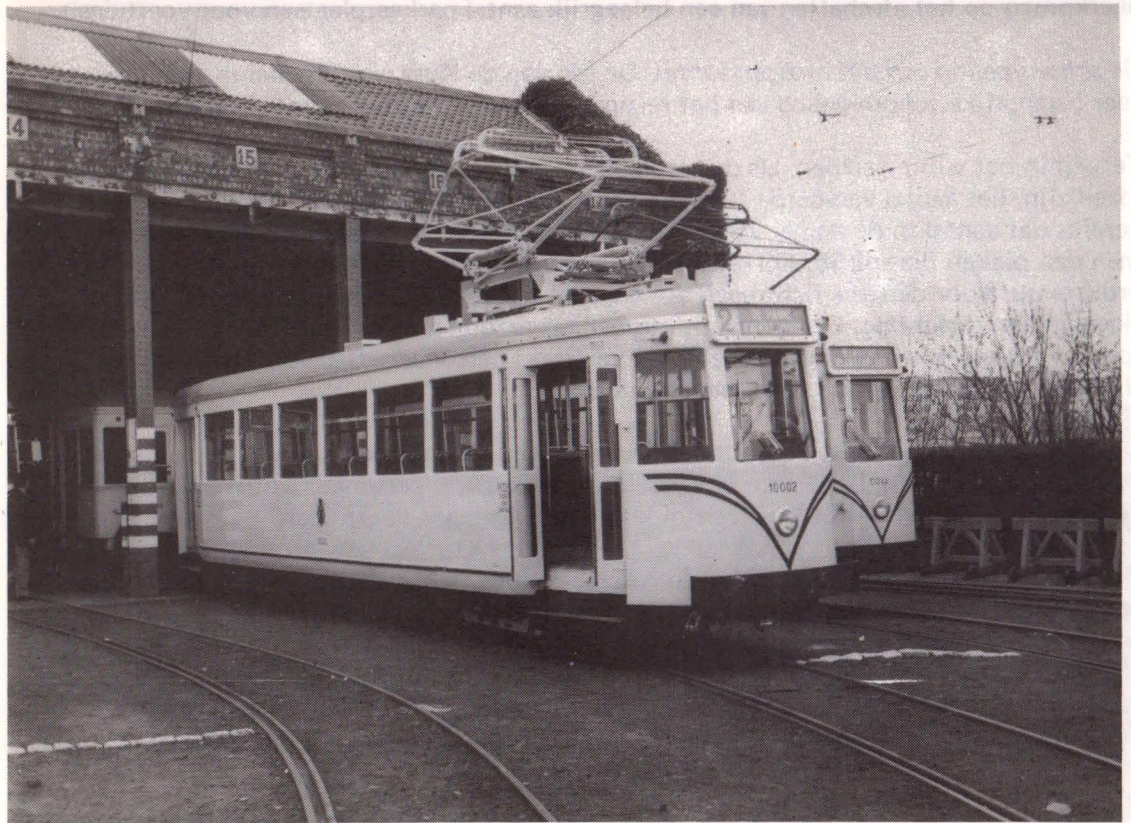
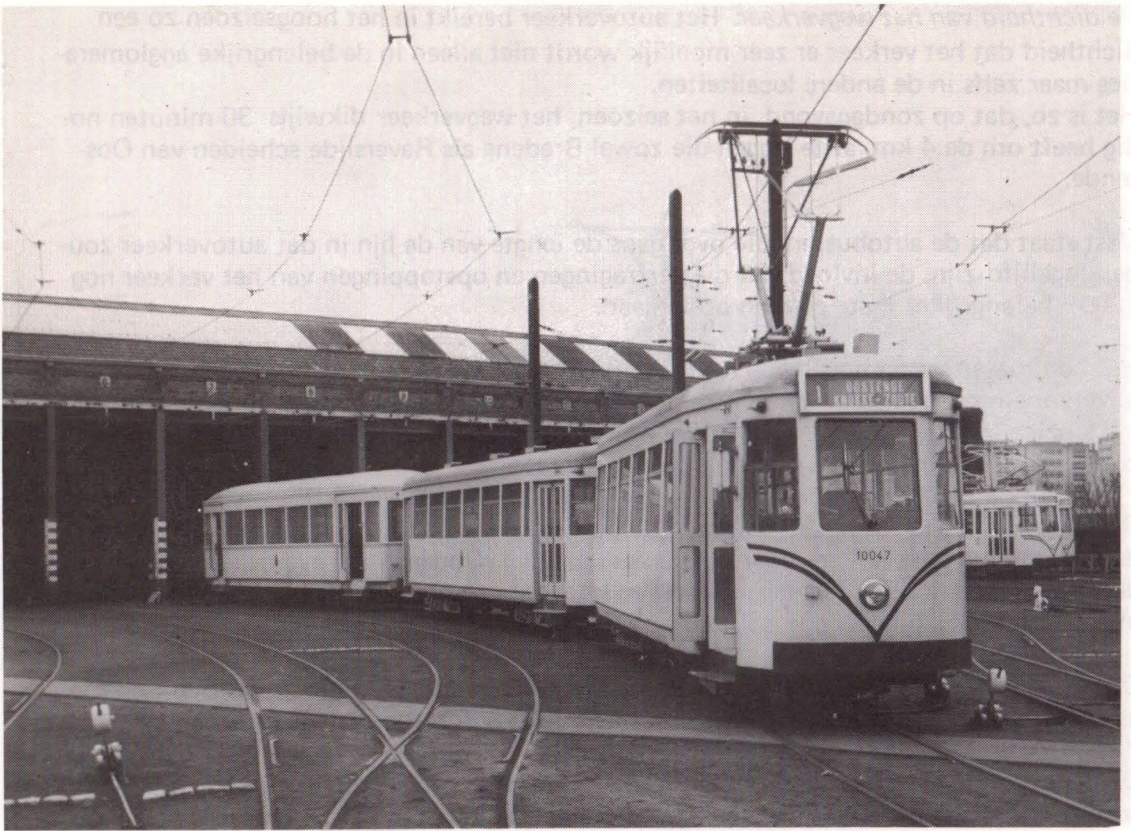
De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen heeft reeds in het verleden gedacht aan deze oplossing, die zij trouwens op enkele uitzonderingen na heeft toegepast op gans haar net.

In de periode van 16 juli tot en met 15 augustus 1961 werd door de J. Walter Thompson Company N.V., voor rekening van de N.M.V.B., een opiniepeiling gehouden onder de reizigers op de lijn Oostende - De Panne, met het oog op de eventuele overschakeling van tramrijtuigen naar autobussen op de laatstgenoemde lijn.

In het totaal kozen echter 50% van de ondervraagde personen voor de tram, terwijl 39% de bus verkozen. Wat de 11% personen betrof die geen voorkeur hadden uitgesproken, werd aangenomen dat zij een zeker aantal mensen bevatten die geen kritiek wensten uit te brengen op een vervoermiddel dat zij gebruikten op het ogenblik van het interview. Daarom vermoedde men dat deze "zonder voorkeur" groep meer voorstanders waren voor de bus dan voor de tram.

Hoe dan ook, de studie toonde een uitgesproken voorkeur aan voor de tram.

Een structuurhervorming van de kustlijn dient echter rekening te houden met verschillende factoren, zoals daar zijn :



De dichtheid van het wegverkeer. Het autoverkeer bereikt in het hoogseizoen zo een dichtheid dat het verkeer er zeer moeilijk wordt niet alleen in de belangrijke agglomeraties maar zelfs in de andere localiteiten.

Het is zo, dat op zondagavond, in het seizoen, het wegverkeer dikwijls 30 minuten nodig heeft om de 4 km. af te leggen die zowel Bredene als Raversijde scheiden van Oostende.

Vast staat dat de autobussen, die over gans de lengte van de lijn in dat autoverkeer zouden ingelijfd-zijn, de invloed van die vertragingen en opstoppingen van het verkeer nog in veel belangrijker mate zouden ondergaan.

Het zou materieel onmogelijk zijn om op de drukke dagen een regelmatige autobusdienst te verzorgen over een lijn van 67 km. lengte waar de vertragingen zich zodanig zouden opstapelen, dat ze een onaanvaardbare omvang zouden bereiken en waarbij bovendien zeer snel overbelasting van de rijtuigen zou optreden.

Om deze hinder te vermijden zou men de huidige tramzone kunnen aanpassen om zo doende het autobusverkeer daar te laten geschieden. Ongeacht de eventuele werken voor de waterafloop, zou het aanleggen van een koolwaterstofhoudende bekleding na opbreking van de sporen nagenoeg 330 miljoen kosten.

Om efficiënt te zijn, zou de eigen bedding bovendien verlengd moeten worden in de agglomeraties, onder de vorm voor de autobussen gereserveerde rijstroken.

Daarenboven, om het in- en uitstappen van de reizigers te vergemakkelijken, zouden die vrije autobusrijstroken langs de rand van het voetpad moeten gelegd worden, wat zou neerkomen op het afschaffen van een belangrijk aantal parkeerplaatsen voor voertuigen.

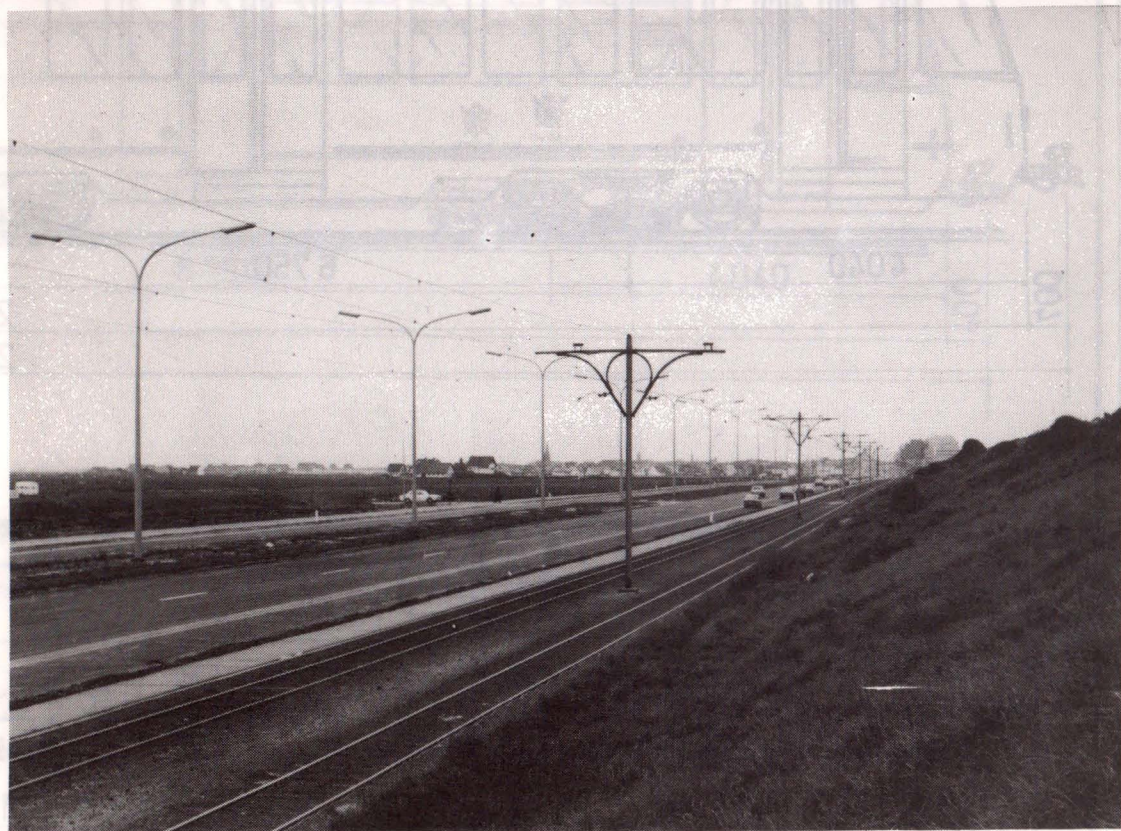
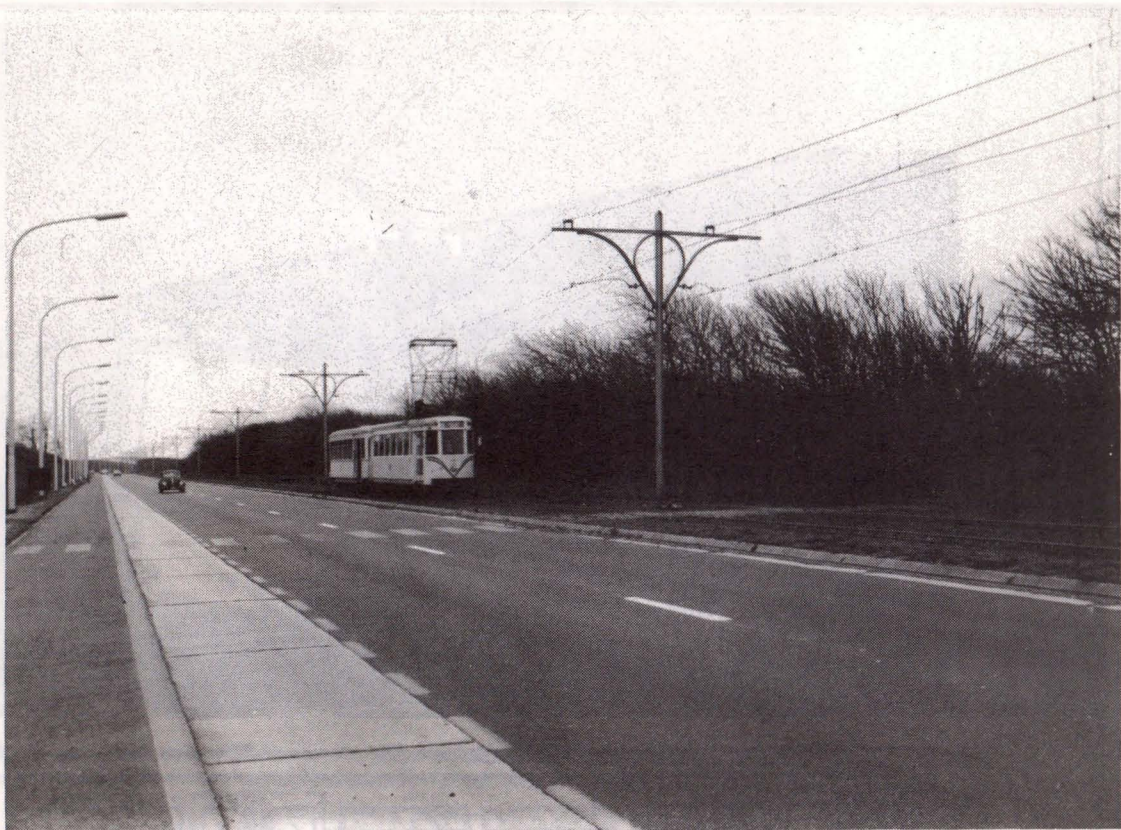
De schommeling van het reizigersaantal. De lijn van de Kust wordt gekenmerkt door een zeer belangrijke schommeling van het reizigersverkeer in het hoog- en laagseizoen.

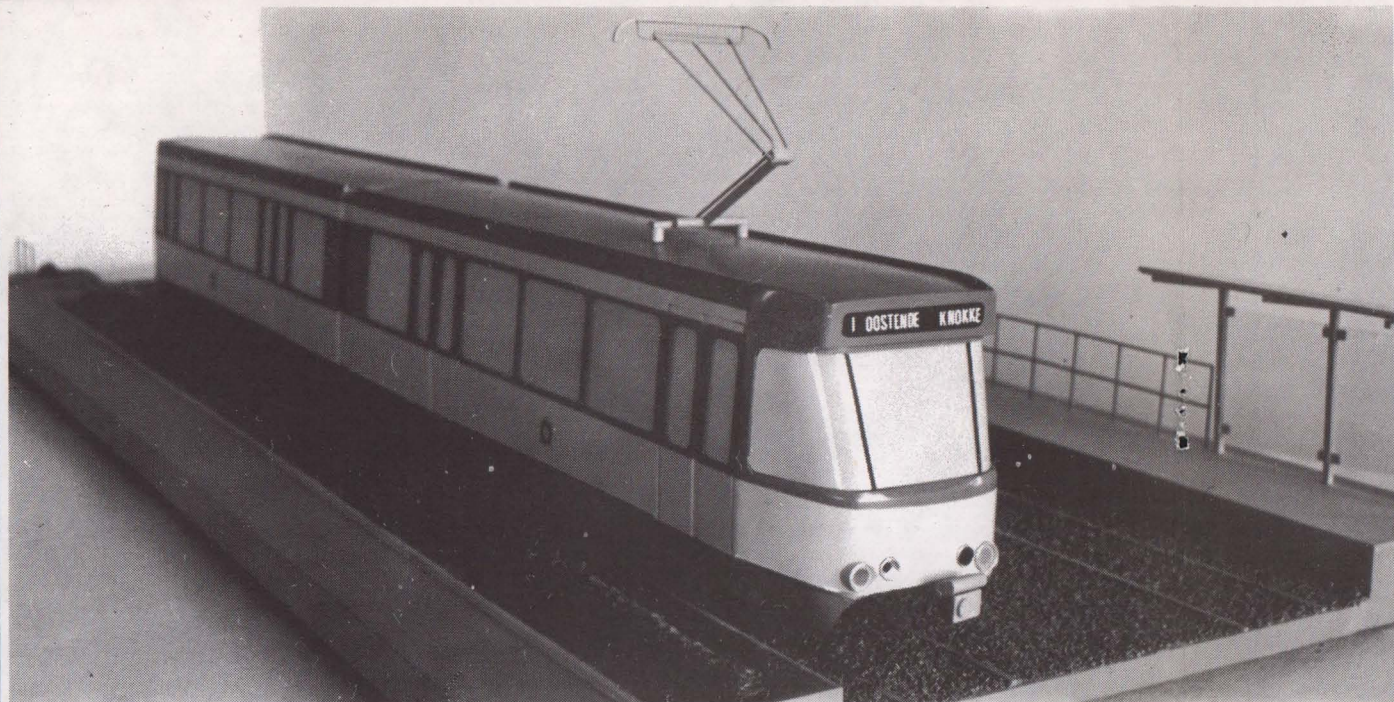
Terwijl in het winterseizoen, als de verplaatsing van de toeristen omzeggens te verwaarlozen zijn, het aantal vervoerde reizigers per maand van 200.000 tot 250.000 varieert, bereikt dat aantal in de zomer 760.000, of 3 maal meer. Op bepaalde dagen noteert men dan pieken die tot 36.000 reizigers kunnen oplopen, of 5.000 reizigers tijdens het drukste uur voor de twee richtingen samen, met een maximum van ongeveer 3.000 reizigers in één rijrichting. Om dergelijk vervoer te verzorgen moet de N.M.V.B. vanzelfsprekend beschikken over een aanzienlijk versterkt personeelseffectief. Thans lost de N.M.V.B. dit probleem op twee manieren op :

De activiteit van de dienst der sporen en van de werkhuzen is gedurende de zomermaanden tot een minimum herleid en het beschikbaar komend personeel wordt hoofdzakelijk ingezet voor het besturen van de bijkomende ingelegde voertuigen.

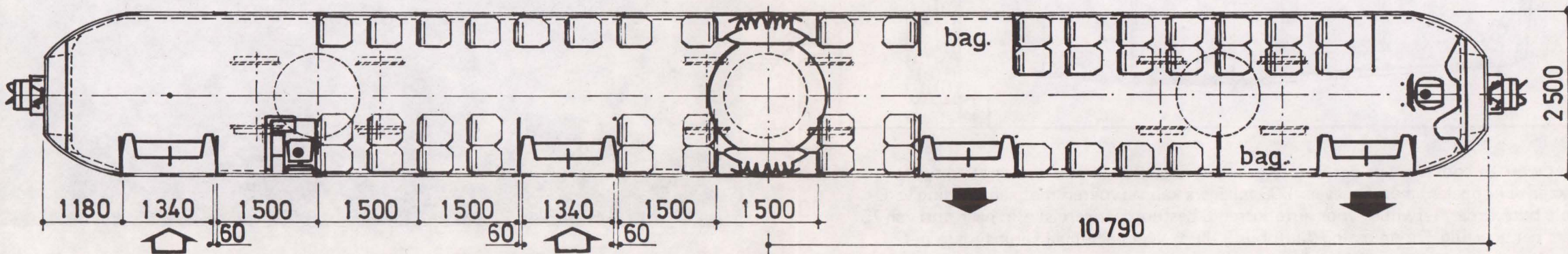
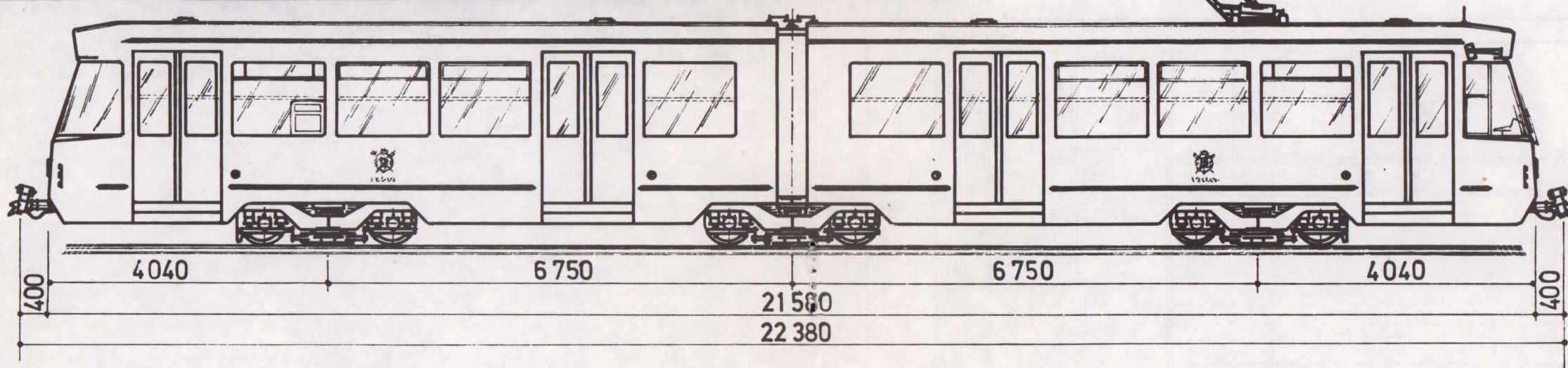
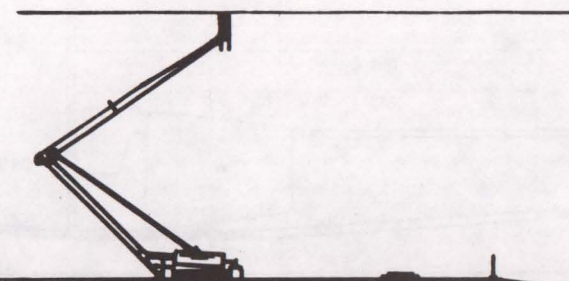
Om het effectief der ontvangers aan te vullen, doet de N.M.V.B. bovendien een beroep op ongeveer 80 studenten en tijdelijke personeelsleden waarvan de scholing tamelijk vlgug gebeurt en niet kostelijk is.

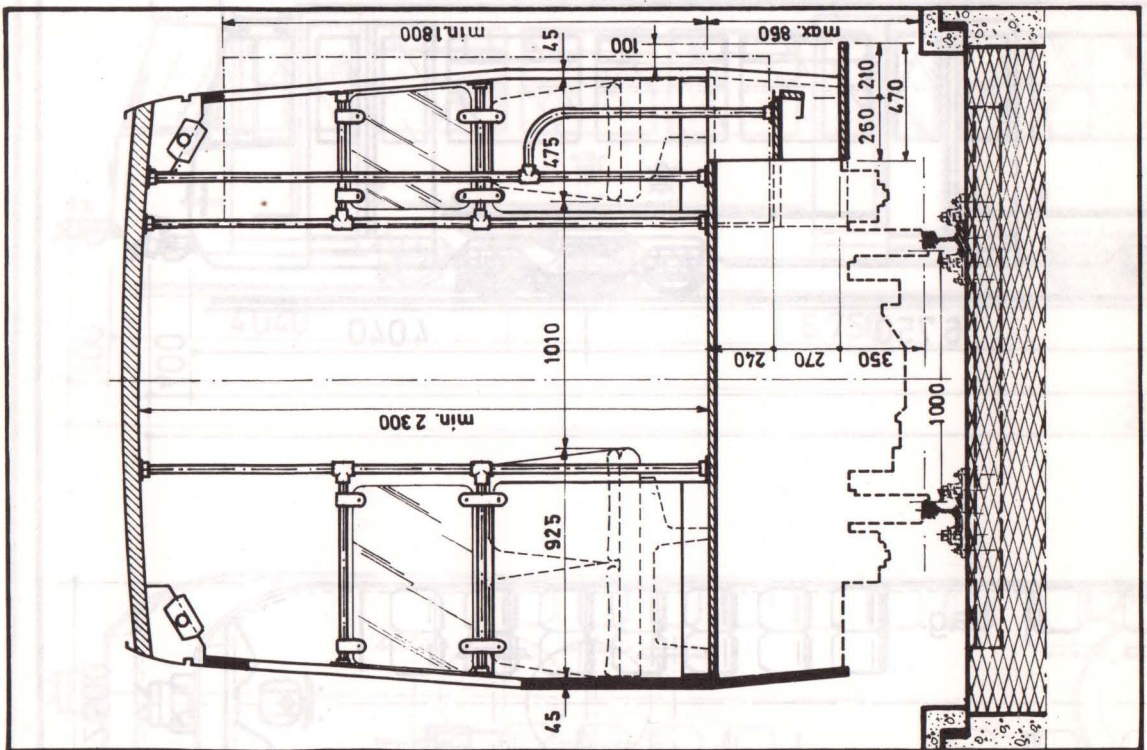
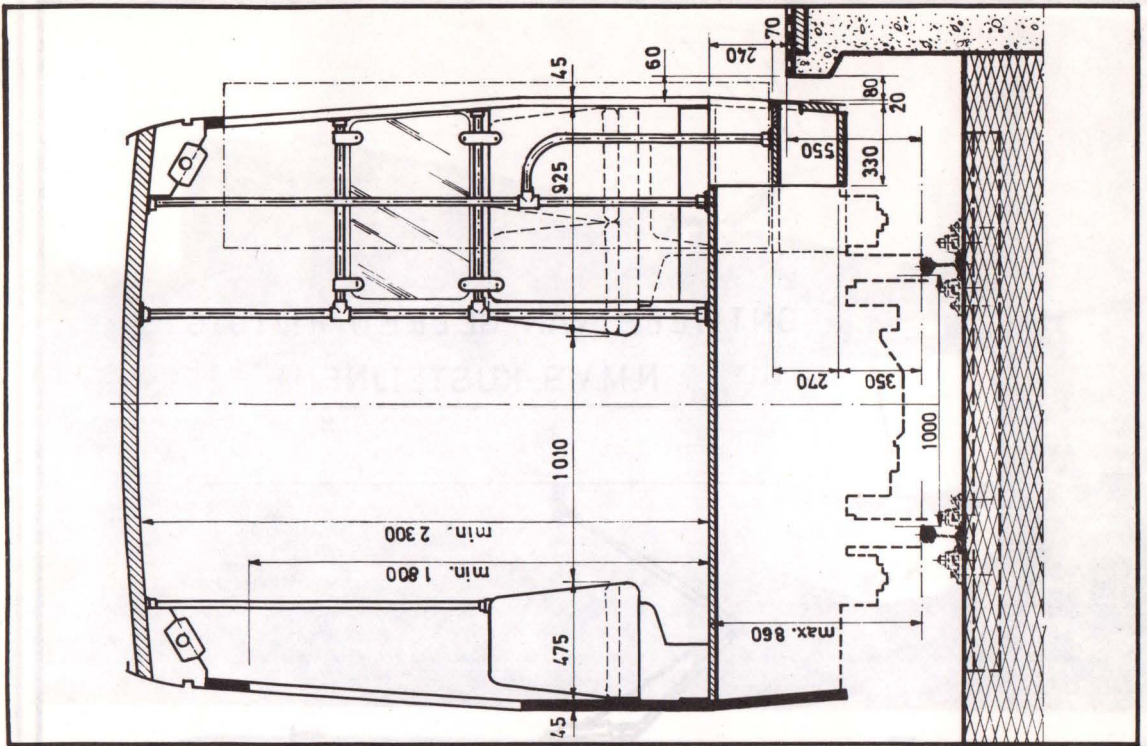
Aangezien al de autobusbestuurders vanzelfsprekend de vereiste beroepsbekwaamheid moeten verwerven (vorming die 6 weken beslaat) om een wegvoertuig te kunnen besturen, zou die oplossing niet meer in aanmerking komen, en de N.M.V.B. derhalve zeer grote moeilijkheden ondervinden om de vereiste tijdelijke chauffeurs te vinden.





ONTWERP VAN GELEED RIJtuig
N.M.V.B.-KUSTLIJNEN





Er moet worden onderstreept dat door 3 gelede treinstellen (nieuw voorgesteld type) aan elkaar te koppelen, men ongeveer 600 reizigers kan vervoeren met aanwending van 1 enkele bestuurder, terwijl er voor autobussen 8 bestuurders vereist zijn naar rato van 75 reizigers per voertuig. De oplossing "autobus", die te veel personeel vergt tijdens het seizoen, kan dus niet in aanmerking komen.

Volledigheidshalve, moeten wij nog 2 varianten van deze 1ste oplossing aanhalen :

Electrobus: Het betreft een voertuig uitgerust met elektrische motoren gevoed door oplaadbare batterijen. Dat voertuigtype wordt op kleine schaal beproefd in verscheidene steden.

Daar hij op elektrische energie loopt, is het voordeel van deze bus dat hij niet luchtvervuilend is, hoewel er gezegd mag worden dat een dieselmotor, zoals die waarmee de N.M.V.B.-voertuigen uitgerust zijn, 13 maal minder schadelijk is dan de benzinemotor, voor een zelfde gewicht aan verbruikte gasolie of benzine.

Daarentegen vertonen de electrobussen erge ongemakken die het gebruik ervan tot een niet intensief, experimenteel stadium beperken :

- aanzienlijk gewicht van de batterijen (6 ton) waardoor een aanhangwagen noodzakelijk wordt;
- zeer beperkte actiestraal. Na een rit van Knokke naar De Panne zouden de batterijen ontladen zijn;
- lage commerciële snelheid;
- het heropladen van de batterijen vergt een lange tijd (8 uren).

In de huidige staat van de techniek kan een door batterijen aangedreven voertuig alleen maar geschikt zijn voor een dienst van deur tot deur of voor kortere en niet doorlopende ritten.

Trouwens bij dergelijke exploitatie blijven de moeilijkheden van personeelsaanwerving en verkeersgebondenheid onverminderd bestaan.

Dubbeldekautobussen - Het ongerief van die voertuigen bestaat vooral in de ongemakkelijke toegangstrap naar de bovenverdieping en de geringe hoogte van de passagiersruimte, wat het rechtop staan bemoeilijkt.

Tijdens het hoogseizoen, is het cliënteel van de N.M.V.B. hoofdzakelijk bestaande uit toeristen die dikwijls met bagage beladen zijn.

2de oplossing : bouwen van een safègelijn of luchtmetro.

Tijdens de jongste twee decennia kwam het vervoer per luchtspoor dikwijls ter sprake. Het voertuig van de safège hangt aan een kokerbalk door bemiddeling van er binnenin rijdende bogies.

De voordelen van de monorails worden als volgt samengevat :

- comfort vergelijkbaar met dit van een modern spoorvoertuig;
- regelmatigheid wegens het feit dat hij op een ander niveau dan het bovengronds verkeer rijdt;
- veiligheid voortspruitende uit voorgaand voordeel;
- beperkte benodigde ruimte op de grond - voor een dubbel spoor, om de 30 m. een paal met een diameter van 1 m;
- relatieve korte duur van aanleg.

Indien de monorail onder de grond moet verdwijnen wordt de kostprijs van de kunstwerken belangrijker dan voor een ondergrondse metro.

De safège heeft volgende nadelen :

zeer hoge investeringskosten. Het aanleggen van een lijn (dubbel spoor; stations en rollend materieel inbegrepen) zou in 1966, naargelang van de ondervonden moeilijkheden, een investeringsuitgave van 100 tot 120 miljoen per kilometer vereist hebben. Voor de kustlijn zou dit, op basis van de prijzen van 1966, een vastlegging van 7 à 8 miljard F. vertegenwoordigen.

Om de belangrijkheid van die investeringen nog beter te beoordelen, is het interessant ze met de huidige exploitatiekosten en ontvangsten te vergelijken.

	<u>Jaar 1974</u>
afgelegde trein-kilometers	926.000 km
ontvangsten	50.000.000 F
Personeelsuitgaven voor het geheel van de lijn	71.000.000 F
kostprijs van de exploitatie	88.000.000 F

Men merkt onmiddellijk dat de N.M.V.B.- ontvangsten niet eens 1/10e van de kapitaal-intresten tegen 8%, zegge 536 à 640 miljoen bereiken. De totale personeelsuitgaven vertegenwoordigen slechts 11 tot 13% van die intresten.

- Het onesthetisch uitzicht van de bovenbouw. Om de normale doorgang, onderde' safège, van voertuigen op de grond mogelijk te maken, moeten de balksteunen een minimum-hoogte van 10 tot 11 meter hebben. Reeds ten zeerste onesthetisch in de open zones, wordt dit scherm onaanvaardbaar zodra men zich in een agglomeratie bevindt. In een tijd waar er zo veel inspanningen worden gedaan om het leefmilieu te beschermen, komt het voor dat dit ongemak overwegend is.
- Op het stuk van exploitatie citeert men ook verscheidene bezwaren :
 1. de moeilijkheid om wissels te bedienen wegens de aanzienlijke massa van de te bewegen stukken.
 2. de moeilijkheid om een defect voertuig uit de normale dienst te halen.
 - 3. het probleem van de evacuatie van de reizigers in geval van defect tussen de stations. Alhoewel de voertuigen met een noodtrap zijn uitgerust, zal die evacuatie op bepaalde plaatsen moeilijk zijn (kanalen - rivieren - industriële installaties, enz..).
 4. te grote afstand tussen de stations, die moeten uitgerust worden met trappen, roltrappen of liften en met overdekte schuilplaatsen op het niveau van de lijn.
 5. gevoeligheid aan de zijwind.

Geen enkele regering zal bereid zijn om een aanzienlijke investering van 7 tot 8 miljard toe te staan, daar de financiële lasten van leningen buiten verhouding staan tot de exploitatieontvangsten en -uitgaven van de tramlijn, te meer dat het zich buiten het toeristisch seizoen, tot 1 reis per uur beperkend verkeer, weinig belangrijk is.

Bovendien rechtvaardigt een lucht- of ondergrondse metro zich voor een dienst met frequente haltes slechts voor een trafiek van 12.000 tot 15.000 reizigers per richting op het meest drukke uur. Aan de kust bereikt de N.M.V.B. maar 3.000 reizigers per richting en slechts gedurende enkele dagen van grote toeloop per jaar. Signaleren wij nog dat de

gemiddelde afstand, door de reizigers aan de Kust afgelegd, ongeveer 10 km. bereikt. Het betreft dus doorgaans geen reizen van lange duur waar een hoge snelheid van het konvooi wenselijk is.

Welk zijn dan de argumenten in het voordeel van de tram ?

De N.M.V.B. heeft om economische redenen het grootste deel van haar spoornet geleidelijk in autobuslijnen omgezet, rekening houdend met het feit dat het verkeer te gering was om een spoorlijn te onderhouden. Het aantal te vervoeren reizigers ligt inderdaad op het meest drukke uur - voor het merendeel van de lijnen onder de 1.000 reizigers per uur en per richting, enkele lijnen overtreffen 1.500 reizigers, maar geen enkele autobuslijn bereikt 2.000 reizigers per uur.

Voor een gelijk aantal plaatsen - km, is de gemiddelde kostprijs van de elektrische lijnen groter dan die van de autobuslijnen.

Voor het jaar 1973, kostten 100 geboden plaatsen - km 52,53 F per tram, tegen 37,05 F per autobus; derhalve is de tram 42% duurder dan de autobus, die de openbare wegen gebruikt.

Er kon dan de vraag gesteld worden waarom men dan ook aan de Kust de tram niet vervangt door de autobus.

Wij zijn echter de volle mening toegedaan dat het spoornet aan de Kust moet gehandhaafd blijven, omdat het tijdens het hoogseizoen een verdrievoudigde trafiek vertegenwoordigt waarvoor minder personeelsleden vereist zijn en de N.M.V.B. er reeds met een lengte van 49 km, over een afzonderlijke bedding beschikt.

Het Bestuur van het Vervoer van het Ministerie van Verkeerswezen heeft zelf het advies uitgedrukt dat die modernisering zou moeten tot stand komen in het kader van de bevordering van het openbaar vervoer, waarmee te Charleroi reeds is gestart.

Wij zijn eveneens de mening toegedaan dat de tram beter past voor toeristen met hun bagage.

Zoals reeds eerder vermeld hebben zij trouwens hun voorkeur voor de tram uitgedrukt ter gelegenheid van een in 1961 door de J. Walter Thompson Cy verrichte opiniepeiling.

Om redenen van werving van tijdelijk personeel tijdens de zomermaanden, kan de oplossing "tram" aan de N.M.V.B. toelaten de zeer belangrijke klip van de kwalificatie van de chauffeurs te omzeilen.

Wat de aan de cliënteel verzorgde dienst betreft, staat het vast dat het comfort, geboden door de snelle geluiddichte en met pneumatische ophanging uitgeruste nieuwe gelede voertuigen, heel wat groter zal zijn dan wat thans bestaat. Indien noodzakelijk, kunnen die gelede voertuigen automatisch gekoppeld worden in veelvoudige eenheden van 2 en zelfs 3 stellen indien de perrons dienovereenkomstig uitgerust zijn, hetgeen aldus een totale capaciteit biedt van ongeveer 600 reizigers, die in uitstekende voorwaarden worden vervoerd, met voorziene ruimten voor de bagage.

De mogelijkheid bestaat eveneens om vanaf een bepaald punt van de lijn de ontkoppeling van de stellen in 2 delen te overwegen, waarvan het eerste zijn parcours doorgaand zou voortzetten, terwijl het tweede als omnibusdienst zou volgen.

Kortom, dit nieuw materieel zou ongetwijfeld al de voorwaarden van comfort, geruisloosheid, snelheid en soepelheid samenvoegen.

Verder verwijzen wij naar verschillende steden in het buitenland alwaar plannen bestaan of in uitvoering zijn voor de aanleg van nieuwe tramlijnen (Utrecht) of verlenging van bestaande lijnen (Den Haag, Bern).

In Frankrijk werd door de Heer Cavallé, Staatssecretaris voor het Vervoer een brief verzonden naar de burgemeesters van acht grote steden om hen te vragen studies te ondernemen voor de bouw van tramlijnen. Het betreft hier de steden Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon en Toulouse.

Nu men naar een wedergeboorte van de tram gaat, mogen wij geen stap achterwaarts doen.

Wij vinden dit redenen te over om de thans bestaande kusttramlijn, te behouden en zelfs verder uit te bouwen en te moderniseren.

Het kusttramnet verdient echter een aanpassing met het oog op de oplossing van de problemen, gesteld op verscheidene plaatsen, door de aanwezigheid van tramsporen in het wegdek.

In De Panne bestaat er een groot probleem, te wijten aan de aanwezigheid van tramsporen in de hoofdweg van deze lokaliteit. Het blijkt echter onrealistisch te zijn, indien een andere oplossing zou gezocht worden dan het ondergronds brengen van de lijn in de doorgang van De Panne en haar bovengronds te verlengen tot Adinkerke langsheen de Westhoek, met de bedoeling een aansluiting te realiseren met de lijn van de Belgische Spoorwegen.

Te St. Idesbald, Koksijde en Oostduinkerke rijdt de tram tussen het algemeen verkeer en bestaat de mogelijkheid op de Koninklijke Baan een eigen trambedding te realiseren.

Er is geen belangrijk probleem tussen Oostduinkerke en Nieuwpoort, alwaar de sporen in de wegbedekking liggen en een onafhankelijke tramzone kan aangelegd worden door het instellen van enkelrichting voor het algemeen verkeer, wat dan zal toelaten over de nodige wegbreedte te beschikken, noodzakelijk voor de trambedding.

Geen enkel probleem stelt zich van Nieuwpoort tot Middelkerke. Een eigen bedding kan hier verwezenlijkt worden, door de oude Koninklijke Baan die door deze laatste lokaliteit loopt, om te vormen tot een plaatselijke weg. Een probleem stelt zich echter, zeer lokaal dan, in een bocht in het centrum van Lombardzijde.

Tussen Middelkerke en Mariakerke rijdt de tram op een afzonderlijke bedding. De doortocht van Mariakerkeschept geen probleem.

Vanaf de uitrit van Mariakerke ligt de tram weer in eigen bedding tot ongeveer ter hoogte van de Renbaan. Aldaar kan de eigen bedding verlengd worden tot in de nabijheid van de ex- Koninklijke Villa. Van dit punt af tot in de omgeving van het Marie-Joséplein dient een ondergrondse oplossing overwogen te worden.

Vanaf vermeld plein tot aan het N.M.B.S.-station ligt de tram gescheiden van het algemeen verkeer.

Een studie zou de meest geschikte loop van de lijn moeten bepalen tussen het Marie-Joséplein en het spoorwegstation.

De trams zouden aldaar in de onmiddellijke nabijheid moeten komen, door een ondergrondse aanleg of een viaduct met tramstation, in directe aansluiting met de perrons van het N.M.B.S.-station.

De lijn is practisch over haar geheel in eigen bedding tussen Oostende en Wenduine. In de doortocht van Wenduine kan een trambedding zonder problemen gerealiseerd worden of eventueel omheen de gemeente naast of in het midden van de Koninklijke Baan.

De lijn ligt eveneens gescheiden van het algemeen verkeer tussen de uitrit van Wenduine en Blankenberge. In de doortocht van deze laatste ligt zij in de straatweg.

Te Blankenberge ligt de tramlijn sinds enige tijd in eigen bedding omheen de Spuikom. Vanaf de achterkant van deze kom zou men dan omheen het centrum kunnen gaan en via een brug over de baan Blankenberge - Brugge en het N.M.B.S.-station. Ter hoogte van dit laatste dient dan een aansluitingsstation te worden voorzien. Het kunstwerk zou vervolgens voorbij het N.M.B.S.-station op de middenberm van de nieuwe Koninklijke Baan terechtkomen, alwaar een eigen trambedding reeds bestaat tot Zeebrugge.

In de doortocht van Zeebrugge is er geen enkel probleem, gezien aldaar reeds een eigen trambedding bestaat.

De bouw van de toekomstige zeeluis te Zeebrugge heeft invloed op het tramverkeer in die zin, dat er aan de beide uiteinden van de sluis beweegbare bruggen zullen zijn voor het doorgaand verkeer.

De noordkant van de sluis zal gebruikt worden voor het normaal tramverkeer, omdat dit samenvalt met het huidige tracé en de beste bediening geeft van de agglomeratie. De mogelijkheid zal bestaan langsheen de sluis te rijden ingeval de noordelijke brug bediend wordt. Het betekent in dit geval wel een omweg van ruim een kilometer.

Er is in principe geen enkel probleem van Heist a/Zee tot Knokke, gezien er thans reeds een eigen trambedding bestaat.

Knokke : Het afschaffen van de tramexploitatie met overschakeling op autobus, op het gedeelte Knokke-station- Het Zoute, heeft een nadelige toestand doen ontstaan in de eerste plaats voor de reizigers, maar ook voor de maatschappij zelf. Voor vele reizigers betekent dit een overstap op bus met het daaraan verbonden tijdverlies en ongemak. Een bijkomend probleem is de lange afstand tussen het station en de tramterminus nl. 170 m.

Verbinding met Zoute : Bij een doortrekking van de tramlijn naar het Zoute is de keuze van het tracé van zeer groot belang. Hoofdzakelijk is de bediening van de as Lippenslaan en Zoutelaan tot aan het Zoute, het tracé dat vroeger werd gevolgd. Van deze as mag niet worden afgeweken. Alhoewel een wederaanleg op eigen bedding technisch te verwezenlijken is, zou dit moeten gebeuren ten koste van minstens 600 parkeerplaatsen. Het Zoute op zichzelf is nog geen eindpunt zodat het ten zeerste wenselijk zou zijn in geval van wederaanleg van de sporen een enkel spoor aan te leggen, steeds op eigen bedding, tot aan de Oosthoek, over een lengte van ca 2,5 km. Ook hier gaat dit ten koste van een rij parkeerplaatsen.

Huidige tramterminus Station : Een dringende noodzaak is de terminus in de onmiddellijke omgeving van het station te brengen. Dit kan verwezenlijkt worden door een lus aan te leggen via de Reigaartsvlietstraat (aardeweg) om vervolgens langsheen de spoorinstellingen van de N.M.B.S. naast het station te belanden.

Deze nieuwe lus kan onmiddellijk worden aangelegd.

Bij deze gelegenheid is het te vermelden waard dat de Brugse autoriteiten een bevoorrechte verbinding wensen tussen Knokke en Brugge, met de bedoeling een gemakkelijke toegang tot het Brugse centrum te verschaffen voor de toeristen en de zomergasten, alsook een bediening van de noordelijke havenzone in de omgeving van Dudzele.

Een lijn in eigen bedding zou kunnen gerealiseerd worden tussen Heist, Ramskapelle, Dudzele en Brugge zonder belangrijke problemen van burgerlijke bouwkunde.

Deze lijn zou te Brugge kunnen gebruikmaken van de buitenlanen, om te eindigen in directe aansluiting met de perrons van het N.M.B.S.-station.

Zo men er de verkeersfaciliteiten zou aan toevoegen die zouden kunnen voortvloeien uit een scheiding van het tramverkeer van het algemeen verkeer, door eventueel het bouwen van tunnels, spooromleggingen of van viaducten, zoals hoger vermeld en uit een vermindering van het aantal spooroverwegen buiten de agglomeraties, dan zou men aan de kust over een modern en doeltreffend gemeenschappelijk vervoer beschikken.

Het ontworpen rollend materieel.

Sinds geruime tijd heeft de N.M.V.B. een ontwerp van geleed rijtuig op punt gesteld voor het net van Charleroi en van de kust.

Voor de geplande rijtuigen van de kust voorziet het door de N.M.V.B. opgestelde ontwerp van lastkohier, het bouwen van eenrichtingrijtuigen, met de volgende kenmerken :

Uiterste lengte (2 elementen)	:	21,580 m
Maximum buitenbreedte	:	2,500 m
Maximum hoogte van het dak (boven rijvlak spoor)	:	3,250 m
Stroomafnemer (hoogte boven rijvlak spoor)	:	
nuttige bedrijfshoogte maximum	:	6,700 m
nuttige bedrijfshoogte minimum	:	3,900 m
neergelaten stroomafnemer buiten bedrijf (maximum)	:	3,800 m
Hoogte vloer (boven rijvlak spoor) maximum	:	0,860 m
Binnenhoogte (boven vloer) minimum	:	2,300 m
Hoogte deuropening (boven vloer) minimum	:	1,900 m
Breedte dubbele zetel	:	0,925 m
Breedte enkele zetel	:	0,475 m
Moduul reizigerscoupé	:	1,500 m
Vrije hoogte boven het rijvlak (nieuw voertuig ledig)	:	0,065 m
Aantal zitplaatsen	:	44
Aantal staanplaatsen	:	166
Totaal aantal plaatsen	:	210

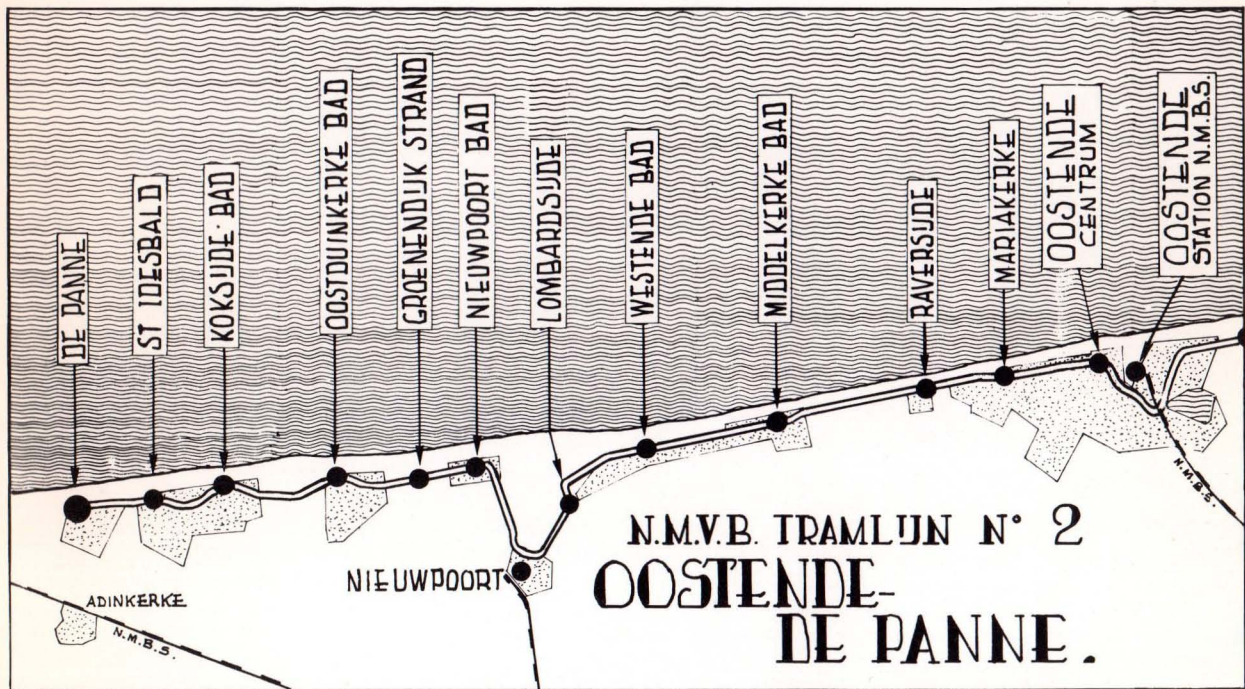
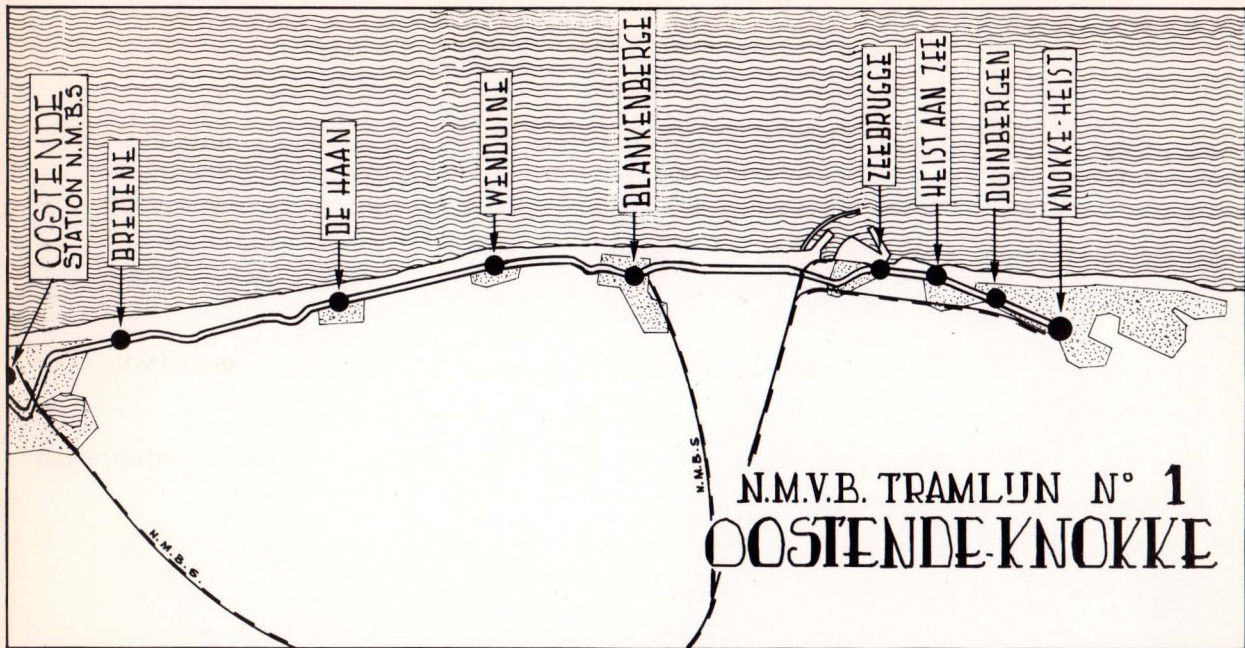
Er zouden 50 gelede voertuigen nodig zijn om de dienst op de Kustlijn te kunnen verzorgen. Daar zij nagenoeg gelijkaardig zouden zijn als de 55 voertuigen die voor het net van Charleroi worden voorzien, zou men de twee eventuele bestellingen moeten groeperen om aldus én de eenheidsprijs én de totale leveringstermijn te reduceren.

BESLUIT :

Geen enkel systeem van openbaar vervoer kan er aanspraak op maken al de voordelen, zonder enig nadeel, in zich te verenigen.

Derhalve legt een keuze noodzakelijkerwijze een compromis op.

jan vermeiren
sorbenlaan 62
2610 wilrijk



Bij het bepalen van de keuze "tram" meent de N.M.V.B. in het belang van de gemeenschap, aan haar gebruikers zonder nutteloze uitgaven gedurende vele jaren een snel en comfortabel vervoer te waarborgen en tevens voor de andere weggebruikers geen enkele hinder meer te vormen.

De Vereniging voor het Trammuseum treedt de hogervermelde zienswijze en de gedane keuze volledig bij.

Terloops weze vermeld dat ook de vakbonden A.C.O.D. en C.C.O.D. - Afdeling tram - zich achter het standpunt hebben geschaard voor het behoud van de tramlijn.

