

# BRUSSEL VOORSTAD

De aanwezigheid van een goed gestructureerd net van vervoermiddelen is een belangrijke factor in het leven van een land. Immers, onverschillig welke activiteit — arbeid, produktie, distributie... ontspanning — is in mindere of meerdere mate afhankelijk van de mobiliteit van de bevolking.

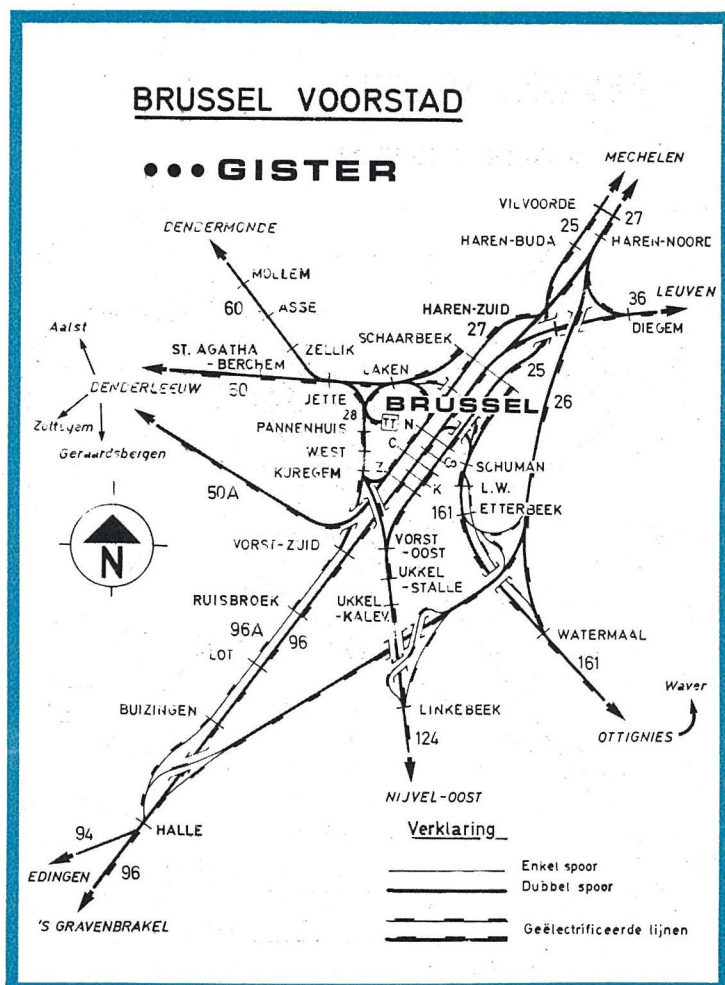
Wetnu, die mobiliteit, d.w.z. de « beweegbaarheid » of de mogelijkheid zich te verplaatsen, dient in ontwikkelde en sterk geïndustrialiseerde landen elke evolutie en vooruitgang op de voet te volgen, zoniet gaan het leven en de bloei er stagneren.

Heel het probleem bestaat er dus in ervoor te zorgen dat de bevolking over voldoende verkeersmogelijkhe-

den kan beschikken voor haar verplaatsingen die in drie grote categorieën kunnen worden onderverdeeld :

- de stedelijke verplaatsingen, waarvan het traject binnen een agglomeratie gelegen is ;
- de voorstadsverplaatsingen, die gebeuren in de randzone van een grote agglomeratie ;
- de interstedelijke verplaatsingen die, zoals hun naam het laat vermoeden, de reizen van stad tot stad over een min of meer lange afstand groeperen.

Wanneer nu die verplaatsingen met de openbare vervoermiddelen geschieden, worden ze in ons land als volgt gegarandeerd :



- stedelijke verplaatsingen : door intercommunale maatschappijen (voor Brussel : de MIVB) ; de vervoermiddelen waarover ze beschikken zijn autobussen, trams, waarbij dan later nog de metro zal komen ;
- voorstadsverplaatsingen : door de NMVB, die daartoe bijna uitsluitend autobussen gebruikt, alsook door de NMBS ;
- interstedelijke verplaatsingen : door de NMBS die hiervoor treinen en bussen inlegt.

### VOORSTADSBEDIENING VAN BRUSSEL

Wij gaan hier niet uitwijden over de verschillende bestaande vervoerstellingen, noch de kansen op succes be-

rekenen van de allernieuwste technieken die op dit ogenblik bestudeerd of getest worden.

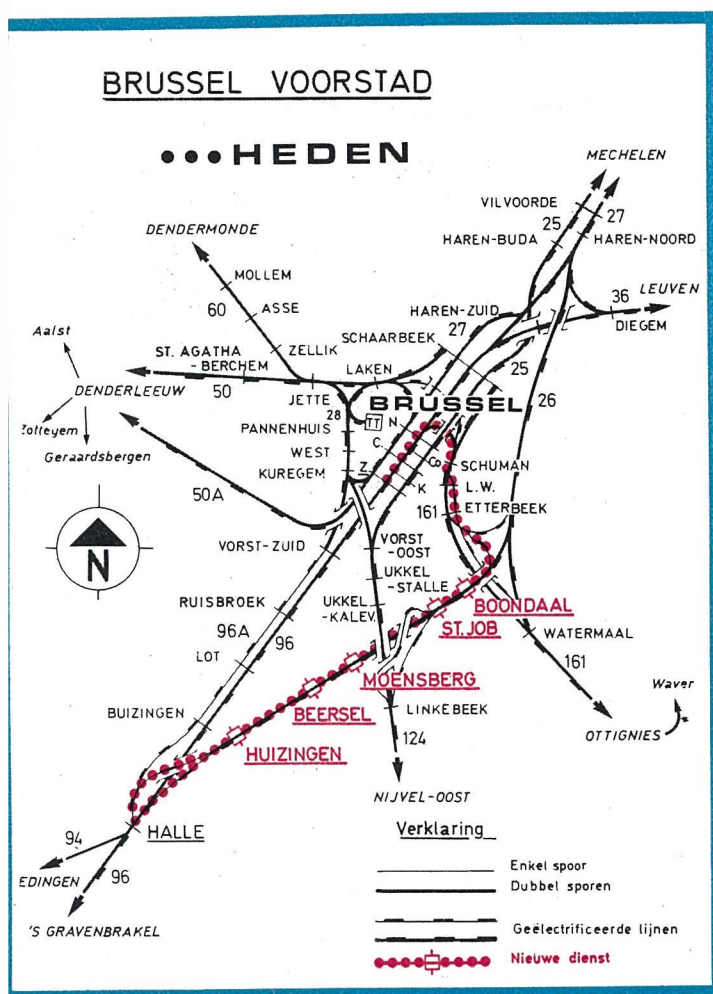
Wij zullen ons beperken tot de NMBS en nagaan in hoeverre onze Maatschappij klaar komt met het probleem waarover wij het hoger in dit artikel hadden. Rekening houdend met de verplaatsingsbehoeften van de bevolking dienen we ons dan ook af te vragen of onze Maatschappij in staat is de « reizigers » in de zone Brussel een toereikende voorstadsdienst te bezorgen.

Voorstadsbediening betekent hier een dienst die slechts een min of meer uitgestrekt stadsrandgewest bedient, zoals dat bijv. in Parijs het geval is

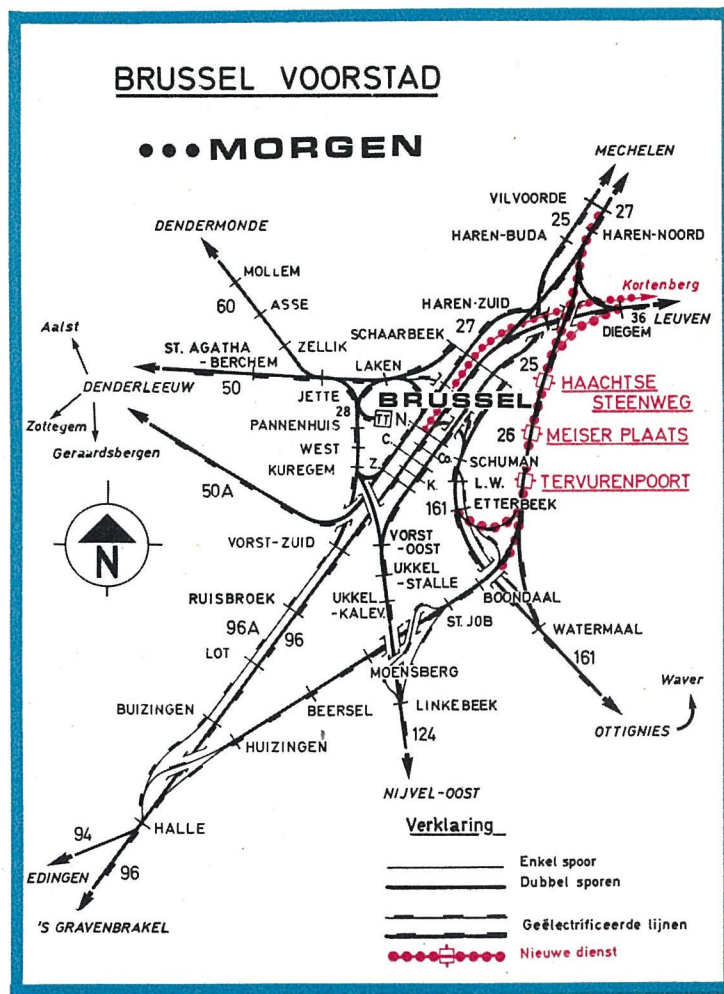
met de dienst « banlieue », in München met de regionale dienst. Het gaat hier dus over een dienst die de « interstedelijke » aanvult.

In het licht van deze verduidelijking, zijn we wel verplicht ontkennend te antwoorden op de vraag die we daar net stelden, en zulks omdat, enerzijds, onze Maatschappij niet beschikt over het materieel dat nodig is voor een dergelijke exploitatie en, anderzijds, sommige lijnen oververzadigd zijn.

Wij willen hier evenwel onmiddellijk aan toevoegen dat het NMBS-net voldoende ontwikkeld is in de Brusselse agglomeratie : het ontbreekt dit net slechts aan een essentiële verbin-



(B) DIR. E. 14-22 N°6698-3 VL



(B) DIR. E. 14-22 N°6698-4 VL

# BRUSSEL VOORSTAD



ding om, uitgaande van de radiale lijnen van de stad, de invoering van een authentieke voorstadsbediening te kunnen onderzoeken.

Bovendien zijn, in een bepaalde zone rond Brussel, op de piekuren talrijke treinen van de interstedelijke dienst gesplitst, verdrievoudigd, en zelfs meer, zodat we reeds mogen beweren dat we aldus, in een zekere vorm, een voorstadsbediening garanderen.

Ten slotte vormen de stoptreinen die volgens gecadanceerde dienstregelingen rijden tussen Leuven en Aalst, tussen Mechelen en Eigenbrakel, tussen Waver-Ottignies en Brussel, eveneens de wezenlijke elementen van een voorstadsdienst.

### EEN AUTHENTIEKE VOORSTADSLIJN

Maar de Maatschappij kon het daarbij niet laten.

Sedert einde september heeft de NMBS, op een bestaande infrastructuur, een nieuwe voorstadsbediening geopend tussen Halle en Brussel.

Het baanvak Halle - Etterbeek maakt deel uit van de grote oostelijke ring die tot dan toe bijna uitsluitend voor het goederenverkeer bestemd was.

Op dat baanvak nu worden vijf haltes geopend in de nabijheid van de meest bevolkte zones. Ze zijn gelegen te Huizingen (de halte wordt slechts in de loop van 1974 in dienst gesteld), Beersel, Moensberg, St.-Job en Boondaal. De treinen stoppen ook in Etterbeek (op de lijn Brussel-Namen) alvorens Brussel binnen te rijden.

De vier haltes die reeds in dienst zijn, werden in een minimum van tijd en met zo weinig mogelijk kosten aangelegd. In elke stopplaats werden twee hoge perrons aangelegd met behulp van klassieke perronboorden en aanvullingsgrond. Er is steeds een rechtstreekse toegang tot de straat die via een helling of een trap bereikt wordt.

De bouw van de halte te Huizingen is wat gecompliceerder : om een der perrons te kunnen aanleggen zal er eerst in het talud een onderbouw van gewapend beton aangebracht moeten worden.

### DE PROBLEMEN VAN DE GROTE AGGLOMERATIES

Het invoeren van die voorstadsbediening bewijst de bekommernis van de Maatschappij wanneer het er op aankomt de openbare instanties behulpzaam te zijn bij het zoeken naar een oplossing voor de talloze problemen die door de grote agglomeraties gesteld worden : verkeersopstoppen, knelpunten, verontreiniging, milieuschadiging.

Natuurlijk loopt alles nog niet gesmeerd op de nieuwe lijn. Zo diende het goederenverkeer overdag enige beperkingen te worden opgelegd om de regelmaat van de voorstadsbediening te waarborgen. De uitbreiding van die bediening zal een verhoging van de capaciteit van de lijn en een nieuwe herziening van het goederenverkeer op de oostelijke ring vergen.

De hoofdvraag blijft evenwel hoe het publiek op deze nieuwe dienst zal reageren. Alles laat verhopen dat de-

ze reactie positief zal zijn. Hoe dan ook, een programma voor het uitrusten van de oosterring met het automatisch blokstelsel werd zo pas opgesteld : hierdoor zal de cadans van de bediening over enkele jaren aanzienlijk kunnen worden opgevoerd.

### EN MORGEN ?

In samenwerking met de dienst « Bevordering van het gemeenschappelijk vervoer in de grote agglomeraties » van het Ministerie van Verkeerswezen, overweegt de NMBS ook het andere baanvak van de oostelijke ring (Etterbeek-Vilvoorde) voor het verkeer « reizigers » open te stellen, en zulks steeds in het vooruitzicht van een uitgebreidere voorstadsbediening.

Op dit ogenblik wordt er, ter hoogte van de Tervurenlaan, gewerkt aan een nieuw aansluitingsstation met de metrolijn Oost-West, nl. de Tervurenpoort. Bovendien zal de NMBS op dat baanvak nog de haltes Meiser (Leuvensesteenweg) en Haachtsesteenweg oprichten.

Anderzijds is er een nieuwe verbinding tussen de oosterring en de lijn 36 op het grondgebied van Haren in studie. Dank zij deze verbinding zullen de reizigerstreinen uit Leuven dan ook naar het Oosten van de agglomeratie geleid kunnen worden. Zoals de zaken nu staan, mogen we zeggen dat dit deel van de grote ring in mei 1976 voor het reizigersverkeer zal worden opengesteld.

Ir. D. DEMONIE