

een nieuwe regionale reizigersdienst vilvoorde - etterbeek

Je hoeft echt geen deskundige te zijn om te verklaren dat grote agglomeraties al sedert geruime tijd te kampen hebben met een verkeer dat hoe langer hoe drukker wordt.

Verder getuig je geenszins van vooringenomenheid als je beweert dat die drukte veroorzaakt wordt door een overdreven gebruik van particuliere vervoermiddelen.

Stel je bovendien dat een groter gebruik van het gemeenschappelijk of openbaar vervoer de grote agglomeraties kan ontlasten, dan heb je meteen een synthese van een onderwerp dat al heel wat inkt heeft doen vloeien. Inderdaad, de vraag naar verplaatsingen die ontstaan uit de activiteiten die plaatsvinden in een agglomeratie als Brussel, die meer dan een miljoen inwoners telt, aan ongeveer 650 000 mensen werkgelegenheid biedt en bovendien een uitgebreid onderwijsnet bezit, doet een ernstig verkeersprobleem rijzen.

Gaandeweg is de overtuiging gegroeid dat de oplossing van dat probleem zou gelegen zijn in een groter gebruik van de openbare vervoermiddelen.

Wij zeggen wel « zou », want je kunt niemand verplichten tegen zijn zin per bus, tram, metro of trein te reizen. Immers, ook op het domein van het vervoer speelt de kwaliteit van het aangeboden produkt een belangrijke rol. Het is dus duidelijk dat de promotoren van het gemeenschappelijk vervoer moeten streven naar een kwaliteitsprodukt dit vervoer dient vooral aantrekkelijk te zijn.

hoe het niet meer moet

In de Brusselse agglomeratie wordt het gemeenschappelijk vervoer onderhouden door de NMBS, de Buurt-

spoorwegen en de Maatschappij voor het Interstedelijk Vervoer van Brussel (MIVB).

Tot voor enkele jaren zwoeren die drie Maatschappijen alleen met hun eigen vervoerpolitiek, wat niet wil zeggen dat ze elkaar beconcurrerden, maar wat evenmin betekent dat ze elkaar aanvulden.

Coördinatie van vervoermiddelen leek toen nog onbestaande. En zo kon het gebeuren dat in de periode 50-65 grote inspanningen werden geleverd voor het aanleggen van wegen die het particulier vervoer naar het hart van de stad leidden.

De gevolgen van die wildgroei waren niet zo fraai : opstoppingen in stadskernen en aan belangrijke kruispunten werden gaandeweg een dagelijks facet van het stadsbeeld.

Een bijkomend effect van die wildgroei was dat het openbaar vervoer, met name de stadstrams en de bussen, in de knel raakte en uiteindelijk zijn taak niet meer behoorlijk kon vervullen. Meteen ontstond er een vicieuze « verkeerscirkel », d.w.z. dat een druk particulier vervoer het gemeenschappelijk vervoer als het ware verlamde en dat een verlamd gemeenschappelijk vervoer, op zijn beurt, een grotere behoefte aan particulier vervoer deed ontstaan, met de bekende gevolgen.

Tussen twee haakjes, als spoorman zou je met enige trots kunnen zeggen dat alleen de NMBS als massacommunicatiemiddel in de Brusselse agglomeratie efficiënt bleef, en wel dank zij de Noordzuidverbinding en de axiale lijnen die in de hoofstad uitmonden.

Maar de spoorweg vervoert slechts 130 000 werknemers van de meer dan 230 000 die buiten de agglomeratie wonen. Het overschot is aangewe-

zen op andere vormen van gemeenschappelijk vervoer of op het particulier vervoer.

Wie zich nog herinnert hoe het, bijv. tien jaar geleden, met dat gemeenschappelijk vervoer gesteld was, begrijpt dat de keuze van een belangrijk deel van de werknemers vlug gemaakt was.

een nieuwe visie

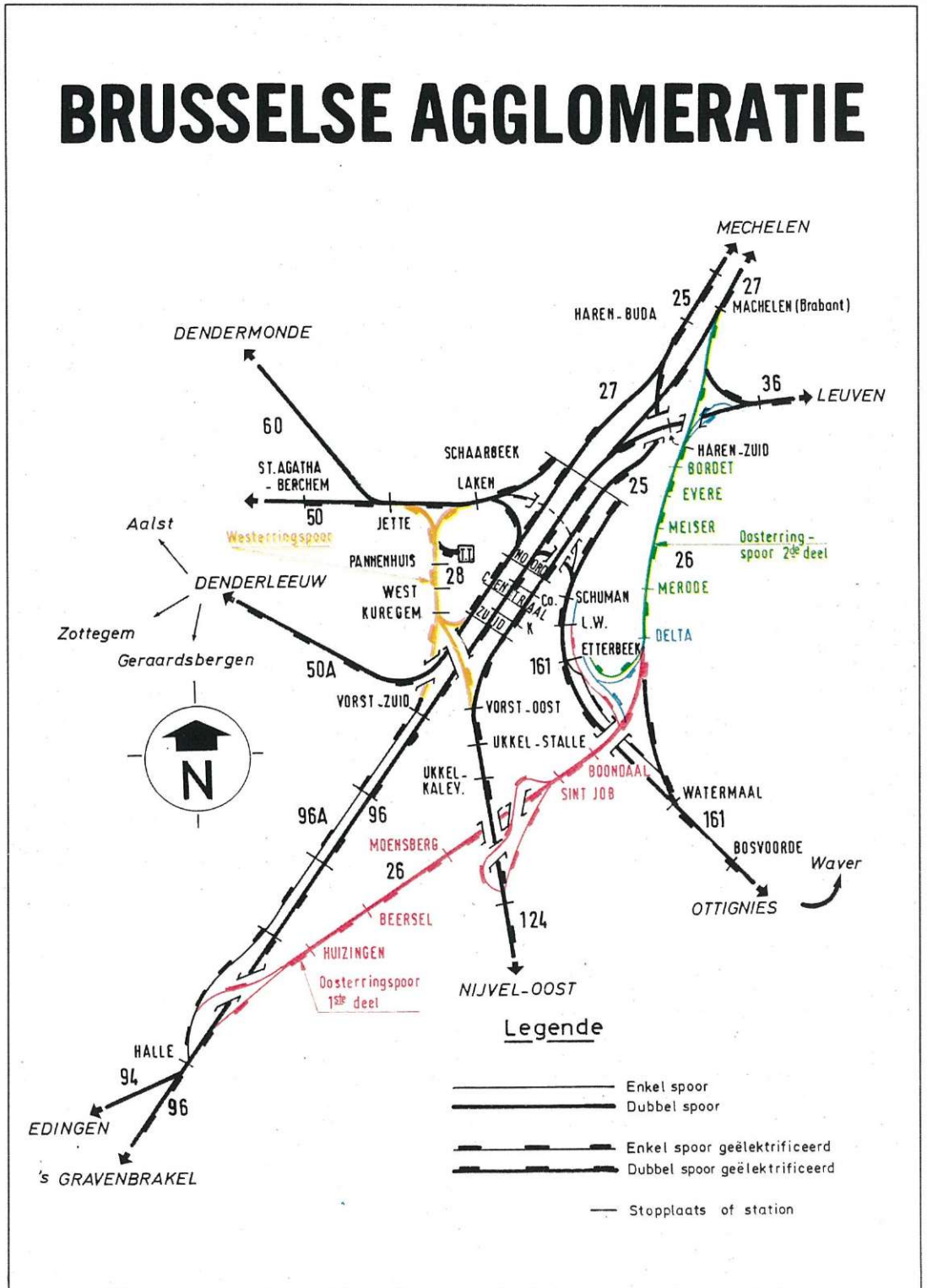
Zo kon het inderdaad niet meer verder. Daarom werd er op het Ministerie van Verkeerswezen een commissie opgericht ter « Bevordering van het gemeenschappelijk vervoer in de grote agglomeraties », welke onder die benaming belast werd met een grondig onderzoek van het probleem.

Talrijke analyses, prognoses en projecten toonden evenwel aan dat, vooral dan wat de Brusselse agglomeratie betrof, een oplossing niet zo gemakkelijk te vinden was. Een geleidelijke verbetering van de gemeenschappelijke verplaatsingsmogelijkheden zou immers alleen maar ten koste van zeer zware investeringen en dan nog slechts op lange termijn kunnen worden bereikt.

Zulks is op de eerste plaats te wijten aan de essentie zelf van het stedelijk openbaar vervoer dat, vergeleken met het particulier vervoer, relatief traag verloopt. Die relatieve traagheid wordt voor de reiziger bovendien nog ongunstig beïnvloed wanneer hij slechts korte verplaatsingen maakt en noodzaak is te wachten. Ze is dan ook een factor die dat vervoer in de ogen van het publiek onaantrekkelijk maakt.

Een eerste inspanning ter bevordering van het gemeenschappelijk vervoer bestond er in het te laten verlopen « op eigen baan », d.w.z. gescheiden van het particulier vervoer.

BRUSSELSE AGGLOMERATIE



Tegelijkertijd diende ervoor gezorgd te worden dat de verschillende vormen van het openbaar vervoer elkaar aanvulden. Die complementariteit vereiste o.m. het bouwen van aansluitingsstations, het bestaan van drukke gecadanceerde dienstregelingen en het invoeren van een eenheidstarief geldig voor heel het openbaar vervoer.

de taak van de spoorweg

De spoorweg beschikt in de Brusselse agglomeratie over een vrij uitgebreid en belangrijk verkeersnet : 135 kilometer lijnen waarop heel wat stations en stopplaatsen gelegen zijn. Het grootste gedeelte van die lijnen wordt gevormd door de invalslijnen die belangrijke provinciesteden met Brussel verbinden, en door het ooster- en westerringspoor.

Het is dank zij die bevoorrechte positie dat de NMBS in belangrijke mate kan bijdragen tot de ontwikkeling van een « aantrekkelijker » gemeenschappelijk vervoer in de agglomeratie. Ideaal zou natuurlijk zijn dat een groot gedeelte van hen die dagelijks per auto naar Brussel pendelen, hun wagen aan de rand van de agglomeratie parkeren en verder per openbaar vervoer naar de plaats van hun werk reizen.

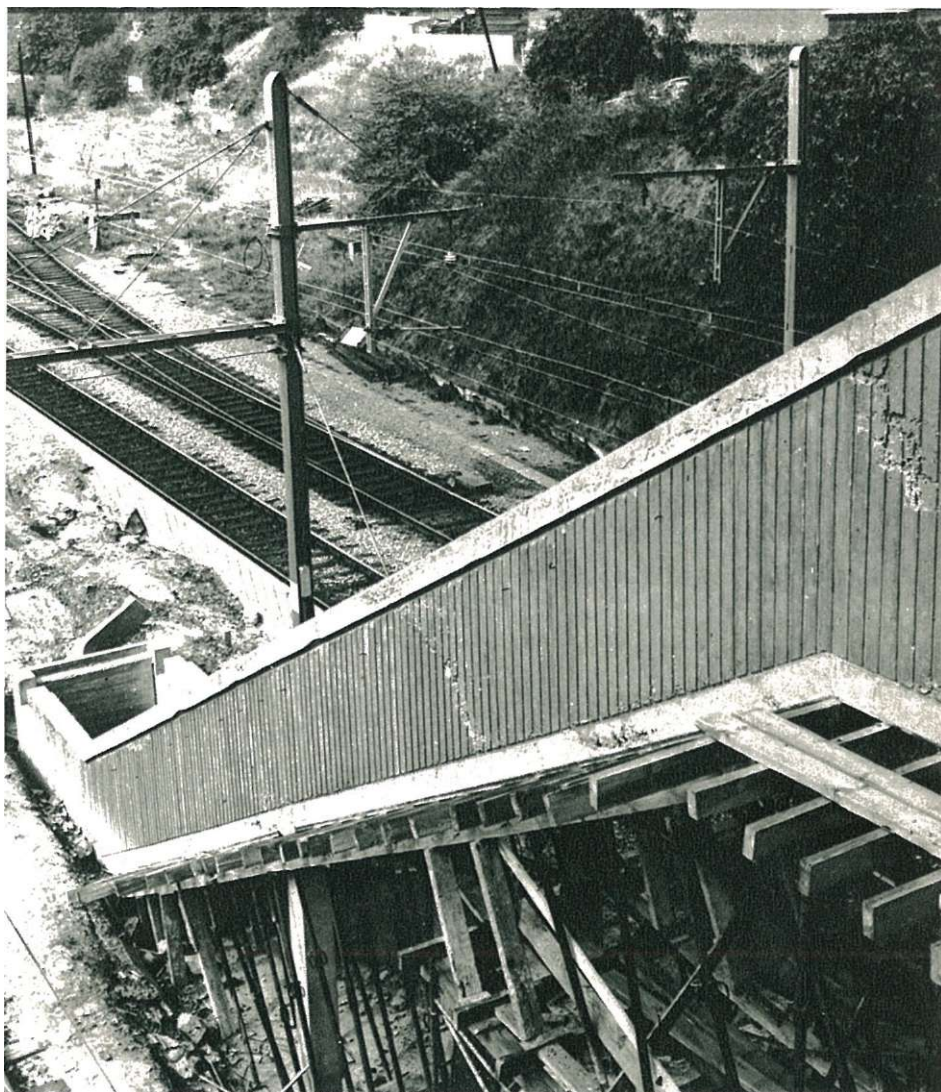
Een eerste stap van de NMBS bestond in de medewerking die ze heeft verleend bij het invoeren van het MTB-abonnement, waarmee de houder binnen de agglomeratie zowel de bus, tram, metro als trein mag gebruiken.

Verder heeft de NMBS besloten haar ooster- en westerringsporen, waarop tot nog toe alleen goederentreinen reden, geleidelijk voor het reizigersverkeer open te stellen.

Met die beslissing, welke ze genomen heeft in overleg met het Ministerië, wil de NMBS haar aandeel in dat gemeenschappelijk vervoer van de regio Brussel verhogen, en zulks ter bevordering van de complementariteit van de verschillende vormen van gemeenschappelijk vervoer.

Die beslissing werd tevens beïnvloed door de vestiging van nieuwe ondernemingen buiten het centrum van Brussel.

En zo werd dan op einde september '73 het eerste stuk van het oosterring-



spoor tussen Halle en Etterbeek voor een regionale reizigersdienst opgesteld, met stopplaatsen te Huizingen, Beersel, Moensberg, Sint-Job en Boondaal.

Het tweede deel van het oosterringspoor werd op 21 september 11. eveneens voor een regionale reizigersdienst opgesteld. Het betreft hier het baanvak Vilvoorde — Etterbeek, met als stopplaatsen Machelen (Brabant) op het grondgebied Machelen, Bordet op het grondgebied Haren, Evere op het grondgebied Evere, Meiser op het grondgebied Schaarbeek en Merode op het grondgebied Etterbeek.

Deze laatste stopplaats is een aansluitingsstation met de eerste metrolijn « Oost-West » welke op dezelfde datum in dienst werd gesteld. De metrolijn « Oost-West » heeft nu drie aansluitingsstations met ons spoorwegnet, namelijk Merode, Schuman en Brussel-Centraal.

De belangrijkheid van de aansluitingsstations Brussel-Centraal en Schuman als schakel in een aantrekkelijk openbaar vervoer hoeft zeker niet meer te worden bewezen. Het openstellen van het baanvak Vilvoorde - Etterbeek,



met o.a. het aansluitingsstation Merode, is een nieuwe schakel in de ontwikkeling van een aantrekkelijker vervoer waartoe de NMBS bijdraagt. Voor het station Merode werden, in samenwerking met de MIVB, belangrijke burgerlijke bouwkundige werken uitgevoerd. De binnenafwerking werd in dezelfde stijl als die van het metrostation uitgevoerd. De halten Meiser, Evere, Bordet en Machelen zijn in de open lucht aangelegd. Wegens het grote hoogteverschil tussen perron en straatniveau, werden in de stopplaatsen Meiser en Evere roltrappen aangebracht.

maar dat is niet alles

Inderdaad, op dit ogenblik bestaat er reeds een ontwerp om op het oosterringspoor een bijkomende stopplaats op te richten die in de dienstregelingen onder de naam « Delta » zal geboekt staan.

Verder wordt aan de noordkant van de agglomeratie een verbindingsocht met de spoorlijn naar Leuven aangelegd, zodat ook treinen komende van het oostelijke gedeelte van de regio Brussel via Evere, op het oosterringspoor, zullen kunnen worden ingelegd.

Anderzijds zal de capaciteit van het ringspoor worden verhoogd en krijgt de enkelsporige verbindingsocht naar Etterbeek een dubbelspoor.

Samenvattend mogen we dus wel zeggen dat de NMBS met het oosterringspoor, een infrastructuur ter beschikking stelt van het openbaar vervoer, die de bediening van het oostelijk deel van de agglomeratie beslist ten goede zal komen.

Het rendement van die infrastructuur is natuurlijk afhankelijk van de verdere ontwikkeling van dat deel van de agglomeratie alsook van de complementariteit en de waarde van de andere gemeenschappelijke vervoermiddelen.

Gelet op de belangrijke financiële middelen die de overheid bereid is uit te trekken om het openbaar vervoer te verbeteren en aantrekkelijker te maken, mag voor die sector van het openbaar vervoer de toekomst met vertrouwen tegemoet worden gezien, en zullen de inspanningen die ook de NMBS zich getroost beslist niet te vergeefs geweest zijn. D. Demonie