14 februari 1978

HUIDIGE TOESTAND VAN DE SPOORWEG.

Het beheer van de NMBS heeft betrekking op drie afzonderlijke gebieden :

- het reizigersvervoer,
- het goederenvervoer bij wagenlading,
- het stukgoedvervoer.

De structuur van het reizigersverkeer is hoofdzakelijk straalvormig, met de Brusselse agglomeratie als centraal knooppunt (bijlage nr. 1).

Die radiale structuur wordt aangevuld door twee verkeersstromen van kleinere omvang die een gewestelijk belang hebben : enerzijds de grote aslijn Kortrijk - Gent - Antwerpen - Kempen en anderzijds, deze van Samber en Maas.

Het reizigersverkeer in zijn geheel, maar dat van de Brusselse agglomeratie in 't bijzonder, wordt gekenmerkt door uiterst sterke pieken.

In 1976 heeft de NMBS 227 miljoen reizigers vervoerd (met treinen en vervangingsautobussen), wat neerkomt op 8,2 miljard reizigers-km.

De evolutie van het verkeer sedert 1974, d.w.z. sinds het begin van de economische crisis, vertoont een bepaalde tendens tot vermindering.

De aangehaalde cijfers hebben betrekking op het geheel van het verkeer, dus ook op het internationaal verkeer. Ons land is in West-Europa niet alleen een van de draaischijven voor het doorvoerverkeer, maar ook een belangrijk uitvoerder van toeristen. Die toestand heeft er toe geleid dat de NMBS actief deelneemt aan de exploitatie van de internationale diensten met TEE-treinen en met autoslaaptreinen.

Wat het vervoer van goederen bij wagenlading betreft, verbinden de voornaamste verkeersstromen enerzijds de drie grote havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge en anderzijds de belangrijkste centra van industriële en economische activiteit die gevormd worden door de agglomeraties van Luik, Charleroi en Gent (bijlage nr 2).

In 1976 heeft de NMBS 60 miljoen ton goederen bij wagenlading vervoerd (wat neerkomt op 6,5 miljard ton-km). Die vervoerprestaties hangen nauw samen met de activiteit in de ijzer- en staalnijverheid, want 73 % van de vervoerde tonnage bestaat uit steenkolen, cokes, ertsen en uit de metaalnijverheid. (bijlage nr. 3).

Het aandeel van de spoorweg op de vervoermarkt is gedurende de verscheidene jaren gestadig afgenomen (bijlage nr. 4).

De structuur van ons verkeer heeft steeds meer een internationaal karakter, aangezien op dit ogenblik 84 % van onze prestaties met invoer, uitvoer of doorvoer te maken hebben.

Die evolutie is de afgelopen jaren tot uiting gekomen in de ontwikkeling van bepaalde verkeersverbindingen met de buurlanden in 't bijzonder door de invoering van Trans-Europ-Express-Goederentreinen.

De derde belangrijke activiteit van de NMBS heeft betrekking op de stukgoedzendingen : 30 centra voor wegvervoer staan over heel het land in voor de afhaling en bestelling aan huis van colli.

*

* *

Wat het effectief van het personeel betreft stelde de NMBS 58.740 bedienden tewerk in 1976.

De NMBS heeft reeds eerder ongeveer 1300 km lijnen geëlektrificeerd. Ze is van plan in de komende jaren nog ongeveer 700 km lijnen te elektrificeren.

De elektrische tractie staat op dit ogenblik in voor ongeveer 54 % van onze prestaties uitgedrukt in produktieve treinkilometer. De rest komt voor rekening van de dieseltractie.

Voor het reizigersverkeer beschikt de NMBS in het biezonder over een park van 473 hoofdzakelijk tweeledige elektrische motorstellen.

Op het stuk van de goederenwagens heeft de NMBS de afgelopen 10 jaar grote inspanningen gedaan om haar materieelpark te moderniseren.

Jammer genoeg is een gedeelte van dat materieel nu overtollig sedert de economische achteruitgang het verkeer aanzienlijk heeft verminderd.

Diverse bezuinigingsmaatregelen worden op dat stuk nu bestudeerd of toegepast. Per slot van rekening kunnen ze maar een vrij geringe verbetering van de exploitatieresultaten opleveren.

De spoorweg, die een infrastructuur en rollend materieel met een lange levensduur beheert, kan zich immers niet gemakkelijk aan plotseling optredende conjunctuursschommelingen aanpassen. Aangezien het spoor een onderneming met stijgend rendement is, kan het zijn rekeningen maar in evenwicht trachten te brengen door al zijn materiële en personeelseffectieve middelen intensief aan te wenden.

Dit is een dwingende noodzaak nu de kostenfactoren, en vooral de personeelskosten, die 2/3 van de exploitatiekosten vertegenwoordigen, de jongste jaren snel zijn gestegen.

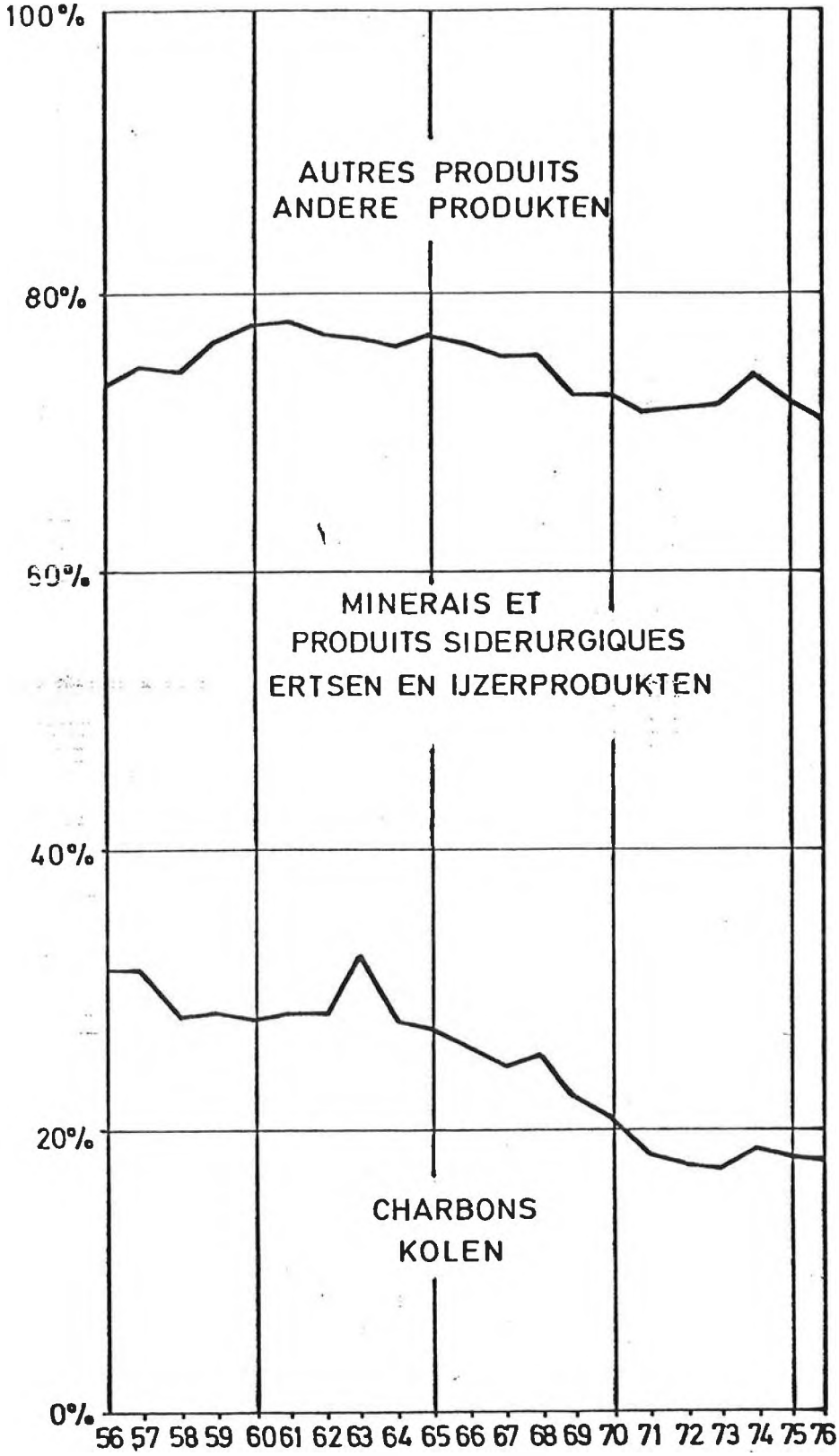
In 1976 bedroeg het totaal van de tussenkomsten van de Staat aan de exploitatierekening van de NMBS, als compensatie voor de abnormale lasten en de opgelegde tarieven, 34,8 miljard.

De biezonderste posten van deze tussenkomsten, die door de normalisatie der rekeningen geregeld worden, zijn de volgende :

- pensioenen : 10,2 miljard;
- opgelegde tarieven : 14,7 miljard.

REPARTITION PAR PRODUITS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR WAGONS COMPLETS
(% DES TONNES-KM PRESTEES)

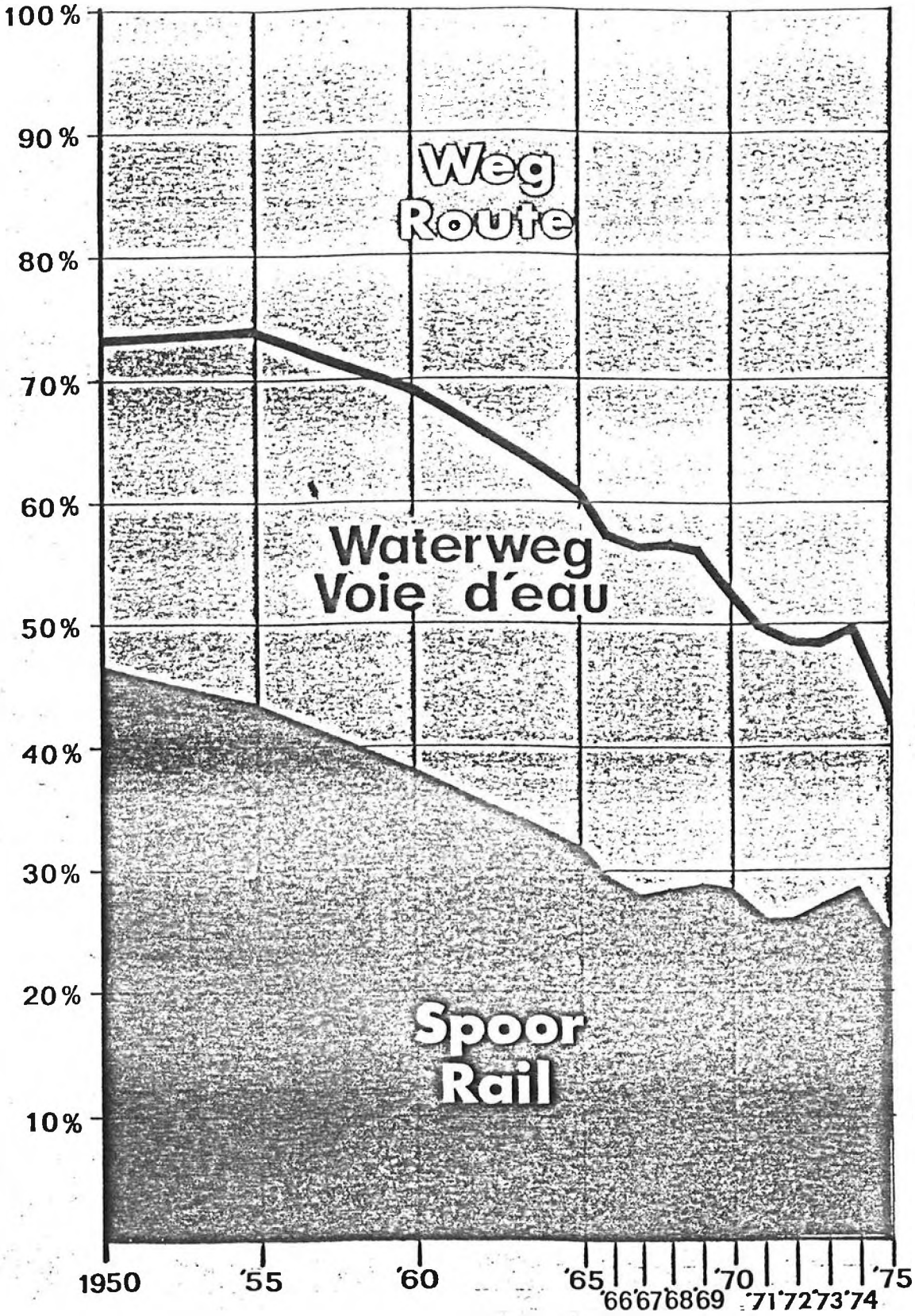
VERDELING PER PRODUKT VAN HET VERVOER VAN GOEDEREN PER VOLLEDIGE WAGENLADINGEN
(% VAN DE AFGELEVERDE TON-KM)



Verdeling van het vervoer van goederen per spoor, weg en waterweg

Répartition des transports de marchandises par rail, route et eau

(Prestaties in Ton-km —
Prestations en Tonnes-km)



14 februari 1978

TIENJARENPLAN - VOORNAAMSTE OPTIES VAN HET PLAN - FINANCIERING VAN DE PROGRAMMA'S.

1. Inleiding - Algemene doelstellingen.

- Grondbeginselen van het door de NMBS gevoerde beleid tot verbetering van het spoorwegvervoer :

  - de veiligheid en de regelmatigheid van de exploitatie in de beste omstandigheden waarborgen;
  - de produktiviteit van de onderneming verbeteren;
  - haar sociale doelstellingen en de promotie van de openbare diensten met een zo zuinig mogelijke aanwending van het gemeenschapsgeld verwezenlijken.

- Aan de eisen voldoen, van een commercieel beleid van de onderneming, dat winsten oplevert.

- Zich in de vervoerplannen op Europees niveau integreren.

2. Vijfjarenplan 1976-1980 - Voornaamste betrokken gebieden - Financiering.

- Financieringsbronnen : investering ten laste van de Staatsbegroting;
  investering met eigen geldmiddelen;
  vernieuwingsdotatie.

- Investering ten laste van de Staatsbegroting.

  - Bijzonderste investeringssectoren :

    - verdere elektrificatie van het net; (bijlage nr. 5)
    - verhoging van de toegelaten snelheid;
    - betere bediening van de grote agglomeraties;
    - automatisering en afschaffing van overwegen;
    - ontwikkeling van de vereiste spoorweginfrastructuren voor de bediening van de havens en van industriële zones;
    - inrichting van autobusstations en van parkeerruimten.

  - Financieringsmodaliteiten :

    - totaal bedrag : 40 647 miljoen voor de periode 1976-1980;
    - jaarlijkse verdeling :

    -bescheiden bedragen toegekend tijdens de eerste jaren van de periode 1976-1980;
    -gevolgen daarvan voor de jaren 1979 en 1980.

- Investeringen van de NMBS met eigen geldmiddelen :

  - betrokken sectoren;
  - beperking van de jaarlijkse toelagen door de Voogdij-Overheid.

- Investeringen ten laste van de vernieuwingsdotatie :

  - vertraagde vernieuwing wegens ontoereikende dotaties in het verleden;
  - te bevoordelen sectoren : reizigersmaterieel, infrastructuur;
  - financiering van de investeringen :
    - jaarlijkse dotatie van 9 000 miljoen,
    - leningscapaciteit van 8 090 miljoen,
    - ontoereikende geldmiddelen ten bedrage van 5 000 miljoen.

3. Verwezenlijking van het plan 1976-1980.

Vooruitzichten op de indienststelling van nieuwe geëlektrificeerde lijnen. (bijlage nr. 6)

4. Vijfjarenplan 1981-1985.

Algemene oriënteringen :
- inachtneming van de vroeger vastgestelde beginselen,
- voltooiing van de tijdens het vorige plan aangevatte werken,
- nieuwe werken :
  - snellere voortzetting van overwegen,
  - modernisering en uitbreiding van de uitrusting van de vaste installaties,
  - aankoop van modern reizigersmaterieel,
  - wel overwogen voortzetting van de elektrificatie van het net.

Raming van de financieringsbehoeften ten laste van de Staat : 14 000 miljoen per jaar.

14 februari 1978

HET REIZIGERSVERVOERSAANBOD.

Sedert enkele jaren vertoont het aantal spoorwegreizigers in België over het geheel een dalende trend. De concentratie tijdens de piekuren op de axiale lijnen neemt echter toe, zodat de exploitatie voor steeds grotere moeilijkheden komt te staan.

De daling van de clienteel tijdens de daluren hangt voor een deel af van de structuur van het vervoersaanbod, dat niet altijd beantwoordt aan de werkelijke vraag.

Het succes van enkele recente verbeteringen aan de treindienst toont nochtans aan dat men zich bij deze evolutie niet invoorwaardelijk dient neer te leggen. Aangemoedigd door die ervaring worden met het oog op de treindienst 1978/1979 nieuwe initiatieven genomen met name op de lijn Brugge-Kortrijk, Brussel-Dinant/Aarlen en in de Kempen.

Voor de grondige verbetering van het vervoersaanbod is echter een meer fundamentele ingreep noodzakelijk. Met het oog op een dergelijke hervorming werd de grondige studie van het reizigersspoorwegnet aangevangen. Deze resulteerde tot nog toe in een hiërarchische classificatie van de stations en stopplaatsen , de definitie van een interstedelijk plan en een plan voor regionale bediening, naast de bestaande forensentreinen.

14 februari 1978

"VERBETERING VAN HET VERVOERAANBOD INZAKE GOEDERENVERKEER PER SPOORWEG".

In tegenstelling tot het personenvervoer per spoorweg dat beschouwd wordt als behorend tot het domein van de openbare dienstverstrekkingen, is het goederentransport een activiteit die zich vrijwel uitsluitend situeert binnen het kader van de markteconomie.

Deze situatie is bepalend voor de totstandkoming van een algemene vervoerpolitiek waarbij de nadruk dient gelegd op het verwezenlijken van gelijke concurrentievoorwaarden voor de onderscheidene, zowel klassieke als nieuwe, vervoertakken.

Zij is evenzo de context waarbinnen elke vervoertak - en zelfs elke vervoeronderneming - zich beijvert het marktaandeel te verwerven (of te behouden) dat beantwoordt aan de terzake gestelde objectieven.

In weerwil van het verlies van het feitelijk monopolium, blijft aan het spoorwegvervoer van goederen een voorname rol toebedeeld in het geheel van de economie van het land.

De vervoeropdracht van de spoorweg inzake goederenverkeer wordt benaderd in functie van :

- zijn specifieke karakteristieken die hem bestemmen als een dienstverlener voor massaal transport, op zeer lange termijn;

- de realisatie van een zo laag mogelijk gehouden kostprijs om concurrentiële vervoerprijzen te kunnen aanbieden;

- het bereiken van de vereiste kwaliteit op gebied van de te leveren vervoerprestatie;

- het overwegend internationaal aspect van de nationale economische activiteit.

Deze vier opties bepalen de voortdurende zorg om het vervoeraanbod inzake goederenverkeer te verbeteren.

Zij leiden met name tot de volgende concrete beleidsmaatregelen :

- modernisatie en rationalisatie van het eigenlijke vervoerapparaat (infrastructuur en rijdend materieel) mits investeringen die bedrijfseconomisch verantwoord zijn;

- promotie van aangepaste terminale installaties om een geïntegreerde dienst van eind tot eind (eventueel opslag inbegrepen) te verwezenlijken;

- invoering van sterk geprogrammeerde treindiensten ten einde een betrouwbare vervoerprestatie te kunnen waarborgen;

- uitbouw van een degelijk gestructureerd verkoopapparaat rekening houdend met de noodzakelijke diversificatie van het klassieke spoorwegpatroon, de nieuwe markten en de daaruit voortvloeiende nieuwe vervoerstromen;

- afsluiten van vervoercontracten op lange termijn;

- vernieuwing van de internationale samenwerking tussen de verschillende spoorwegen op grond van een geïntegreerde bedrijfseconomische conceptie en een vereenvoudigde tariefstructuur.

Bijlage 7 : goederenverkeer : spreiding volgens de aard van de goederen.

Bijlage 8 : wagenpark voor goederenvervoer.

Bijlage 9 : goederenverkeer : spreiding volgens oorsprong en bestemming der goederen.

GOEDERENVERKEER : SPREIDING VOLGENS DE AARD VAN DE GOEDEREN (in 1000 T)
TRANSPORT MARCHANDISES : DECOMPOSITION D'APRES LA NATURE DES MARCHANDISES (en 1000 T)

Aard der goederen / Nature des marchandises GROEP / JAAR		1961	%	1967	%	1976	%	ANNEE / GROUPE
0	Landbouw- en voedingsprodukten	1 670	2,7	1 724	2,9	2 277	3,8	0 Produits agricoles et alimentaires
1	Vaste brandstoffen	22 581	36,7	18 228	30,7	13 449	22,4	1 Combustibles solides
2	Ertsen	14 122	23,-	15 111	25,4	14 631	24,4	2 Minerais
3	Metaalprodukten	9 611	15,7	11 851	19,9	16 020	26,6	3 Produits métallurgiques
4	Bouwmaterialen	4 139	6,7	2 097	3,5	1 120	1,9	4 Matériaux de construction
5	Groefprodukten	4 422	7,2	5 007	8,4	3 528	5,9	5 Produits de carrières
6	Textielprodukten	170	0,3	152	0,3	225	0,4	6 Produits textiles
7	Chemische produkten	3 223	5,3	3 576	6,-	4 719	7,9	7 Produits chimiques
8	Minerale oliën	668	1,1	684	1,2	2 389	3,9	8 Huiles minérales
9	Allerlei (incl. mil. verv.)	778	1,3	1 001	1,7	1 686	2,8	9 Divers (y compris les transports militaires)
	T o t a a l	61 383	100,-	59 431	100,-	60 014	100,-	T o t a l

BRON : Statistisch jaarboek

SOURCE : Annuaire Statistique

WAGENPARK VOOR GOEDERENVERVOER

PARC DE MATERIEL POUR TRANSPORT DE MARCHANDISES

Kategorie	31.12.62		31.12.67		31.12.76		Catégorie
	Effect.	%	Effect.	%	Effect.	%	
Gewone Wagens	61 364	97,4	39 813	89,2	37 638	77,7	Wagons Ordinaires
Gesloten	15 833		11 494		10 804		Fermés
Open	35 668		21 267		14 902		Ouverts
Platte	9 863		7 052		11 932		Plats
Speciale Wagens	1 626	2,6	4 825	10,8	10 784	22,3	Wagons Spéciaux
Gesloten	637		1 092		2 303		Fermés
Open	776		1 961		6 010		Ouverts
Platte	213		1 772		2 471		Plats
Algemeen totaal	62 990		44 638		48 422		Total général

GOEDERENVERKEER : SPREIDING VOLGENS OORSPRONG EN BESTEMMING DER GOEDEREN (in 1000 tkm)
TRANSPORT MARCHANDISES : DECOMPOSITION D'APRES L'ORIGINE ET LA DESTINATION DES MARCHANDISES (en

Opgave	1961	%	1967	%	1976	%	Désignation
1. Binnenverkeer	1 518 665	23,5	1 221 589	20,1	1 051 412	15,8	Service intérieur
2. Invoer over zee	415 383		995 238		1 305 190		Importation maritime
Uitvoer over zee	350 461		310 356		242 500		Exportation maritime
Subtotaal	765 844	11,9	1 305 594	21,5	1 547 690	23,3	Sous-total
3. Invoer te land	2 018 247		1 504 385		1 050 211		Importation terrestre
Uitvoer te land	604 922		656 923		1 161 578		Exportation terrestre
Doorvoer over zee IN	681 403		214 704		504 603		Transit maritime ENTREE
Doorvoer over zee UIT			453 175		542 688		Transit maritime SORTIE
Subtotaal	3 304 572	51,2	2 829 187	46,5	3 259 080	49	Sous-total
waarvan van en naar :							dont de et vers :
Frankrijk					1 301 799		France
Duitsland					687 633		Allemagne
Nederland + Luxemburg					801 927		Pays-Bas + Luxembourg
4. Doorvoer te land	817 561	12,7	676 331	11,1	777 580	11,7	Transit terrestre
waarvan tussen :							dont entre :
Frankrijk - Duitsland					311 000		France - Allemagne
Frankrijk - Nederland					170 155		France - Pays-Bas
Duitsland - Luxemburg					186 237		Allemagne - Luxembourg
Totaal	6 406 642	99,3	6 032 701	92,2	6 635 720	99,8	Total
Militair vervoer	48 358	0,7	49 345	0,8	12 581	0,2	Transports militaires
ALGEMEEN TOTAAL	6 455 000	100,-	6 082 046	100,-	6 648 301	100,-	TOTAL GENERAL

14 februari 1978

De dienst van de Baan stelt ongeveer 10.000 personeelsleden tewerk die over het gehele net de infrastructuur van de spoorlijnen onderhouden, vernieuwen en moderniseren.

Bij de eigen taken legt de Dienst van de Baan er zich op toe de kwaliteit van de infrastructuur te verhogen door de technische en de economische aspecten op elkaar af te stemmen. Dat bestendig streven naar verbetering en modernisering komt inzonderheid neer op :

- het gebruik van steviger uitrustingen,
- het leggen van langgelaste spoorstaven,
- het nazien van de staat van de sporen door middel van moderne registratiemiddelen,
- het mechaniseren van de onderhouds- en vernieuwingswerken.

In de sporen zelf worden de onderhoudswerken en meer dan de helft van de vernieuwingswerken door eigen personeel uitgevoerd. Door gebruik te maken van speciale zware tuigen kunnen, sedert verscheidene jaren, de bijzonder moeilijke taken vergemakkelijkt en tevens de kwaliteit en het rendement verbeterd worden.

De spoorwerken worden steeds meer met mechanische middelen uitgevoerd, hoewel alles binnen redelijke grenzen blijft.

Het grootste deel van de werkzaamheden aan kunstwerken, gebouwen en diverse installaties wordt aan particuliere ondernemingen toevertrouwd.

Met zijn openbare opdrachten van werken bezorgt de Dienst van de Baan aan de particuliere sector een arbeidsvolume waarbij elk jaar ongeveer 2400 personen tewerkgesteld zijn.

Op de particuliere onderneming wordt er in hoofdzaak een beroep gedaan bij :

1. de bouw van de kunstwerken die vereist zijn voor :

- de elektrificatie van de lijnen en een betere bediening van de grote agglomeraties,
- het afschaffen van overwegen,
- het vernieuwen van oude kunstwerken,
- derden : Ministerie van Openbare Werken, Intercommunales, Provincies en Gemeenten.

2. het optrekken of moderniseren van gebouwen die bestemd zijn om :

   - de service aan de cliënteel te verbeteren,
   - de sociale evolutie te volgen en het personeel in betere omstandigheden te laten werken,
   - de lijnen (met stationsgebouwen, seinhuizen, dienstgebouwen) en de werkplaatsen (centrale werkplaatsen en stapelplaatsen voor het materieel) te moderniseren.

14 februari 1978

O V E R W E G E N

1. Inleiding.

Het spoorweg- en het wegennet in België behoren tot de dichtste verkeersnetten van Europa; het aantal overwegen is er dus bijzonder groot. Tevens is er over 't algemeen een druk verkeer; de weggebruiker wordt op sommige plaatsen vaak tot zijn groot ongenoegen opgehouden en het gevaar voor ongevallen is niet te onderschatten. De toenemende snelheid van de treinen en de zwaardere massa van sommige wegvoertuigen kunnen dat risico in de toekomst nog vergroten. De NMBS hecht dan ook veel belang aan het probleem van de overwegen en tracht, in samenwerking met het Ministerie van Verkeerswezen, de toestand op dat gebied te verbeteren.

2. Huidige toestand.

Het Koninklijk Besluit van 2 augustus 1977 geeft een indeling in 5 categorieën waarvan enkel de eerste 4 voor de spoorweg gelden; de uitrusting ervan is in bijlage 10 schematisch voorgesteld.

De categorie van elke overweg wordt bij Ministerieel Besluit door het Ministerie van Verkeerswezen bepaald; de desbetreffende technische installatie wordt door de NMBS aangebracht, onderhouden en vernieuwd.

Wanneer men de openbare voetpaden en de privéwegen uitsluit, bestaan er thans in België 3262 overwegen ingedeeld als volgt :

1. bewaakte overwegen (van 1e of 2e categorie)	8 %
2. door een begeleider bediende overwegen (op industriële lijnen)	8 %
3. automatische overwegen met slagbomen (van 1e of 2e categorie)	28 %
4. automatische overwegen zonder slagbomen (3e categorie)	25 %
5. onbewaakte overwegen (4e categorie)	31 %

3. Algemeen beleid en evolutie.

De NMBS voert een beleid op lange termijn voor het afschaffen van overwegen en bouwt daartoe kunstwerken met de medewerking van het Ministerie van Verkeerswezen en, in sommige gevallen, met een inbreng van het Ministerie van Openbare Werken, de Intercommunales, de Provincies en de Gemeenten. Het is een doeltreffend beleid, zowel op het stuk van de veiligheid als op dat van de vlotheid van het wegverkeer.

Dat beleid valt evenwel duur uit. Aldus zal er dit jaar ongeveer 850 miljoen worden uitgegeven aan de bouw van kunstwerken en daarop aansluitende toegangs- en omleidingswegen, wat de afschaffing van ongeveer 50 overwegen zal mogelijk maken.

De voorrang bij de afschaffing wordt in beginsel vastgesteld op de grondslag van het "Verkeersprodukt" van de overwegen (produkt van het gemiddeld aantal wegvoertuigen met het gemiddeld aantal treinen per dag).

Ook andere overwegingen komen heel vaak in aanmerking om de voorrang van de werken te bepalen; elektrificatie en modernisering van lijnen, belangrijke urbanisatiewerken verbetering van de wegen... Het zoeken naar technische oplossingen, samen met de betrokken overheden, wordt soms bemoeilijkt en kan lang duren, vooral door tegenstrijdige lokale belangen die aan het licht komen bij het openbaar onderzoek dat ingesteld wordt alvorens de koninklijke besluiten uit te vaardigen.

Er duiken ook nog wel verwikkelingen op wanneer door de Comités van Aankoop tot onteigening wordt overgegaan.

Het spreekt vanzelf dat er in beginsel geen enkele overweg meer zal zijn op lijnen die de eerstvolgende jaren uitgerust worden voor treinen die met een snelheid van 160 km/h zullen rijden.

Op korte termijn tracht de NMBS eveneens het wegverkeer over de bestaande overwegen veiliger te maken en elk jaar worden daaraan belangrijke bedragen van zowat 140 miljoen frank besteed.

Deze actie bestaat in hoofdzaak uit het omvormen van overwegen van 3e categorie tot overwegen van 2e categorie. Er wordt immers algemeen aanvaard dat de aanwezigheid van slagbomen een zeer belangrijke veiligheidsfactor is. Hoewel er op de overwegen van 3e categorie doorgaans minder verkeer is dan op die van 2e categorie, waren er daar in 1977 meer dan tweemaal zoveel ongevallen.

Dat beleid wordt reeds sedert verscheidene jaren gevoerd; op 10 jaar tijd is het aantal automatische overwegen met slagbomen (2e categorie) 2,5 maal groter geworden, terwijl het totaal aantal automatische overwegen slechts met 65 % verhoogde. (bijlage 11).

De actie zal in de loop van de eerstvolgende jaren worden voortgezet : de overwegen die behouden blijven op lijnen die thans geëlektrificeerd worden, zullen in beginsel alle in 2e categorie ingedeeld en met slagbomen uitgerust worden; de overwegen van 3e categorie (zonder slagbomen) die binnen afzienbare tijd nog niet verdwijnen, zullen geleidelijk gewijzigd worden; eerst komen die van de reeds geëlektrificeerde lijnen aan de beurt en daarna die van niet-geëlektrificeerde lijnen waar de toegelaten snelheid ten minste 120 km/h bedraagt.

4. Ongevallen.

Het absoluut aantal van de ongevallen en de slachtoffers neemt sedert 4 jaar gestadig af : het aantal ongevallen is verminderd van 153 tot 97, dat der doden van 58 tot 23 en dat der gekwetsten van 45 tot 28. (bijlage 12)

In verhouding tot het aantal in dienst zijnde overwegen en het aantal rijdende wegvoertuigen zijn er op 4 jaar tijd 3 maal minder doden.

Die gunstige resultaten kunnen, naar ons oordeel, aan drie hoofdoorzaken worden toegeschreven, die evenwel moeilijk volgens hun belangrijkheid kunnen gerangschikt worden :

1. de geleidelijke vervanging van de gevaarlijkste overwegen van het net door kunstwerken;

2. de grotere veiligheid op de weg door een algemenere toepassing van overwegen van 2e categorie met slagbomen;

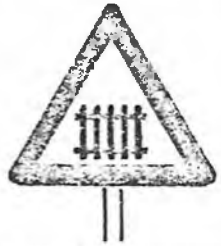
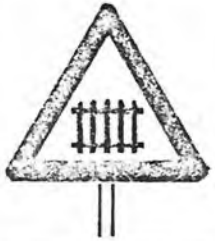
3. de grotere tucht van de weggebruiker, als gevolg van de periodieke sensibiliseringscampagnes van het Ministerie van Verkeerswezen, en de betere kennis die hij heeft van de betekenis van de verkeerstekens sedert de invoering van het examen voor de aflevering van het rijbewijs.

Het valt inderdaad op dat de ommekeer, in 1973, in de statistiek van de ongevallen samenvalt met de invoering van het begrip van zware overtreding inzake wegverkeer en van strengere veiligheidsnormen, die de bestuurder tot grotere waakzaamheid aanzetten.

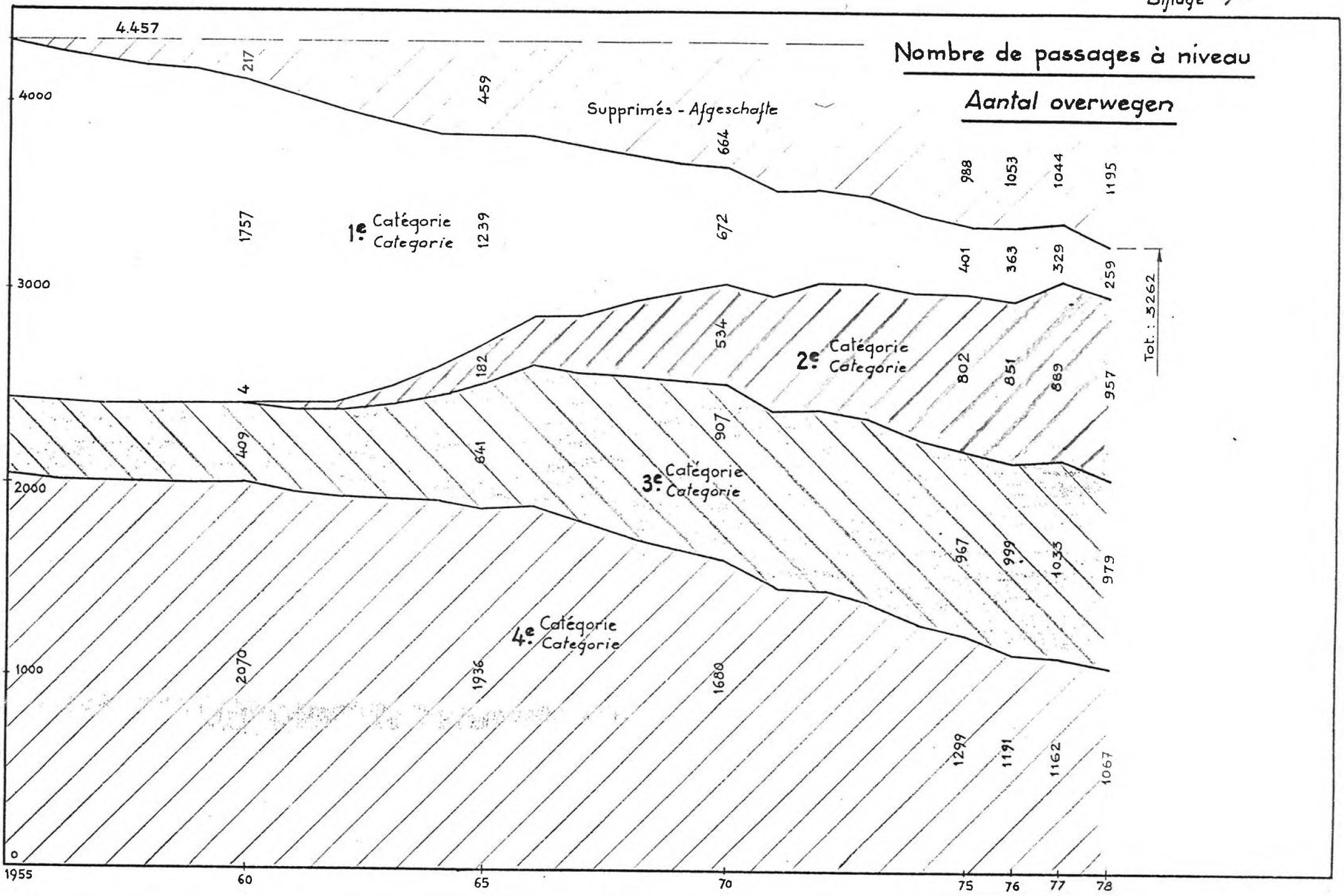
Die resultaten kunnen voor de NMBS enkel maar een aansporing zijn om haar inspanningen, in samenwerking met het Ministerie van Verkeerswezen, krachtdadig volgens de aangegeven grote krachtlijnen voort te zetten.

SIGNALISATIE DER OVERWEGEN

SIGNALISATION DES PASSAGES A NIVEAU

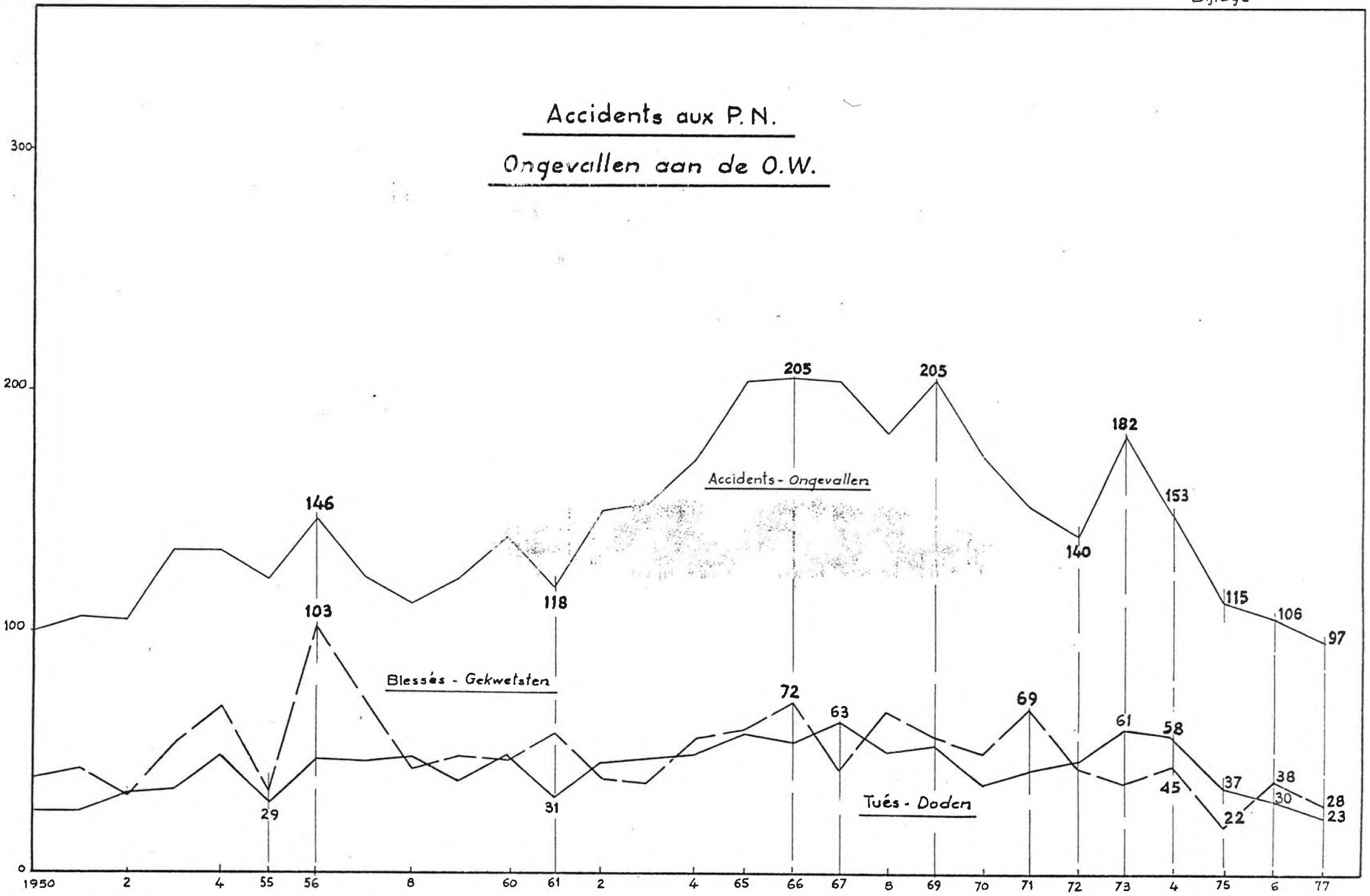
SEINEN SIGNAUX	1e CAT.	2e CAT.	3e CAT.	4e CAT.	5e CAT.
St Andrieskruis  of ou  Croix de St André	Ja Oui	Ja Oui	Ja Oui	Ja Oui	Neen Non
Rode flikkerlichten Feux clignotants rouges	Ja Oui	Ja Oui	Ja Oui	—	
Wit flikkerlicht Feu clignotant blanc	Ja of neen Oui ou non	Ja Oui	Ja of neen Oui ou non	—	
Gedeeltelijke slagbomen Barrières partielles	—	Ja Oui	—	—	
Volledige slagbomen Barrières complètes	Ja Oui	—	—	—	
Geluidssein Signal sonore	Niet verplichtend, maar praktisch altijd aanwezig Non imposé, mais pratiquement toujours existant			—	
Sein op afstand Signal à distance } ± 150 m					

Annexe 11
Bijlage III



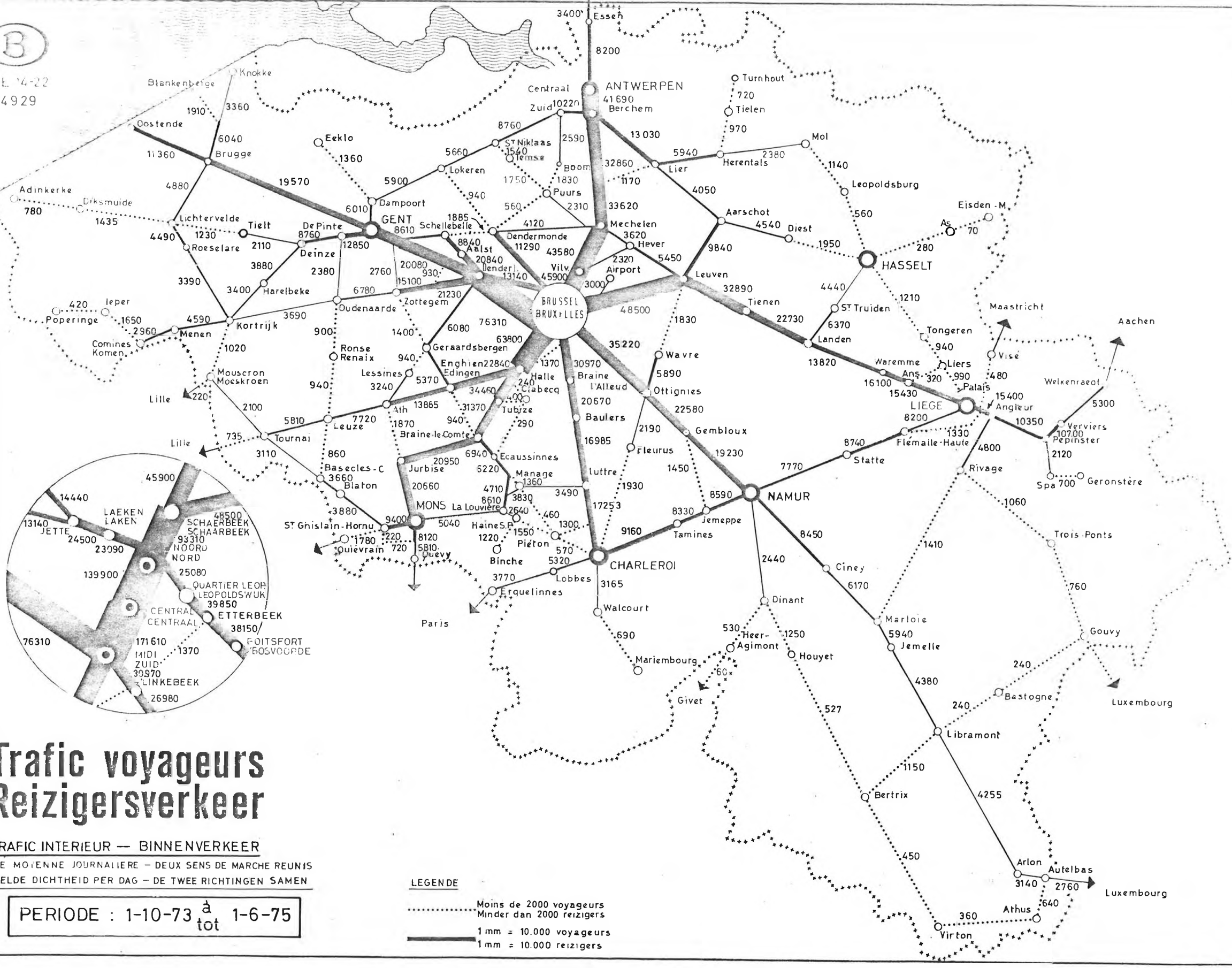
Accidents aux P.N.

Ongevallen aan de O.W.



B

D.R.E. 14-22
N° 4929



Trafic voyageurs
Reizigersverkeer

TRAFIC INTERIEUR — BINNENVERKEER

DENSITE MOYENNE JOURNALIERE — DEUX SENS DE MARCHE REUNIS
GEMIDDELDE DICHTHEID PER DAG — DE TWEE RICHTINGEN SAMEN

PERIODE : 1-10-73 à tot 1-6-75

LEGENDE

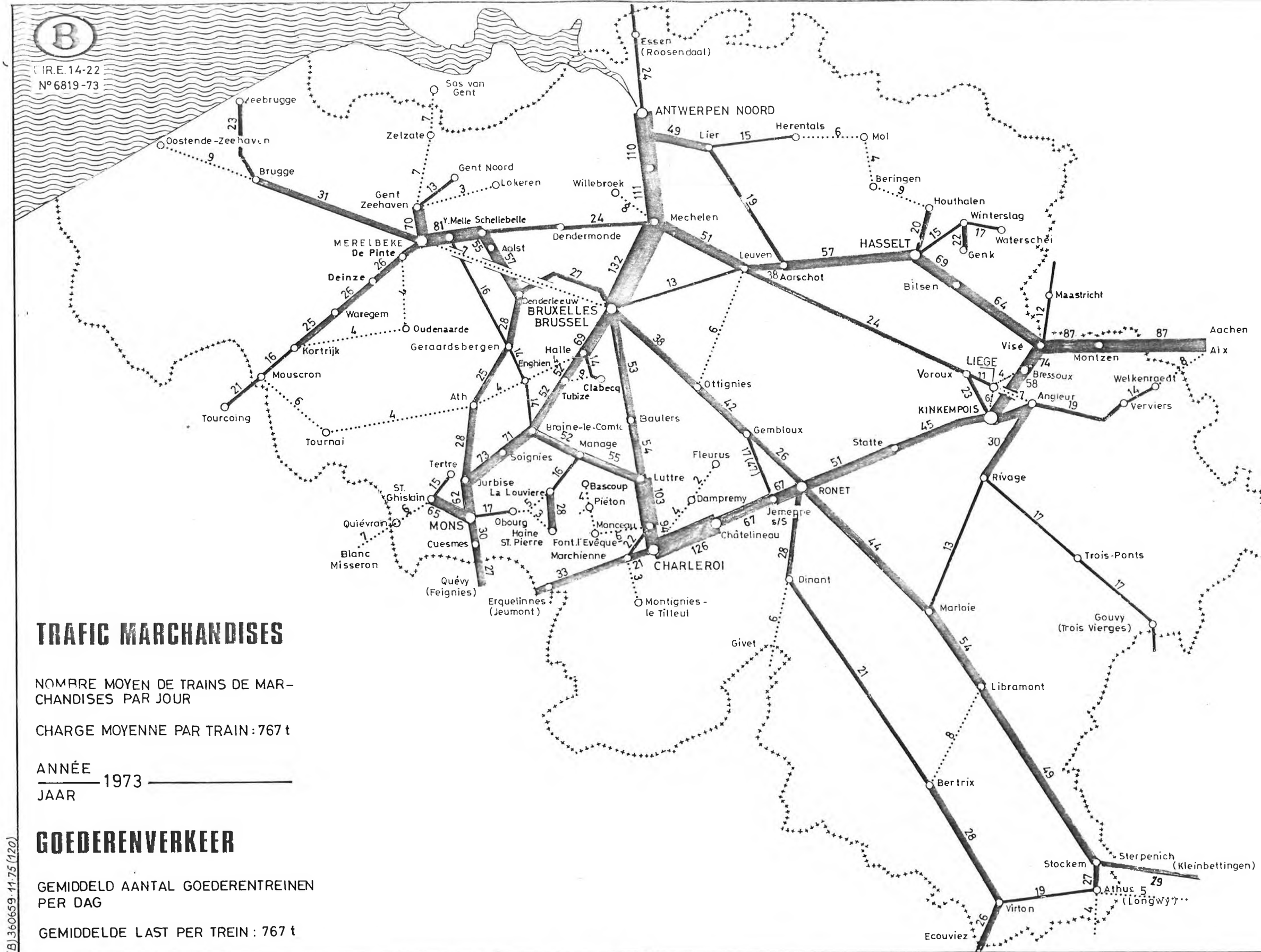
Moins de 2000 voyageurs
Minder dan 2000 reizigers

1 mm = 10.000 voyageurs
1 mm = 10.000 reizigers

(B) 360658-11-75 (200)

B

UIC R.E. 14-22
N° 6819-73



TRAFIC MARCHANDISES

NOMBRE MOYEN DE TRAINS DE MARCHANDISES PAR JOUR

CHARGE MOYENNE PAR TRAIN : 767 t

ANNÉE / JAAR — 1973

GOEDERENVERKEER

GEMIDDELD AANTAL GOEDERENTREINEN PER DAG

GEMIDDELDE LAST PER TREIN : 767 t

(B) 360659-11.75 (120)

PROGRAMME D'ELECTRIFICATION

DAT : 25 - 11 - 1977

ELEKTRIFICATIE PROGRAMMA

ESSEN
ANTWERPEN
ZEEBRUGGE
KNOKKE
OOSTENDE
BRUGGE
EEKLO
ADINKERKE
GENT
DENDERMONDE
HERENTALS
GENK
HASSELT
LEUVEN
BRUXELLES BRUSSEL
KORTRIJK
HALLE
ATH
TOURNAI
LOUV. L.N.
MONTZEN
EUPEN
LIEGE
MONS
CHARLEROI
NAMUR
DINANT
MARLOIE
LIBRAMONT
BERTRIX
ARLON

LEGENDE - VERKLARING

SITUATION ACTUELLE
HUIDIGE TOESTAND

PROGRAMME APPROUVE
GOEDGEKEURD PROGRAMMA

(B) 360446.2.78/(100) 4

PROGRAMME D'ELECTRIFICATION

DAT : 25 - 11 - 1977

ELEKTRIFICATIE PROGRAMMA

ESSEN
ANTWERPEN
ZEEBRUGGE
KNOKKE
OOSTENDE
BRUGGE
EEKLO
ADINKERKE
GENT
DENDERMONDE
HERENTALS
LEUVEN
HASSELT
GENK
KORTRIJK
BRUXELLES BRUSSEL
HALLE
ATH
TOURNAI
LOUV. L.N.
MONTZEN
EUPEN
LIEGE
MONS
L.L.
CHARLEROI
NAMUR
DINANT
MARLOIE
LIBRAMONT
BERTRIX
ARLON

LEGENDE - VERKLARING

Situation avant / Toestand vóór	1970	
En service / In dienst		
Achévement pour / Voltooiing voor	1979	
Achévement pour / Voltooiing voor	1982	
Réalisation après / Verwezenlijking na	1982	

(B) 360446.2: 78/100/4