

Valenciennes: voorstedelijke tram op enkelspoor

Inspiratie voor betaalbare vertrammingsplannen De Lijn

MARC BROECKAERT (BIVV), DIRK CLAES, JOHAN DE MOL (UGENT) EN LUC DESMEDT

De autogerichte regio rond de Frans-Henegouwse stad Valenciennes kiest voor voorstedelijke trams en hoogwaardige bussen. Inspireert de voorbeeldige interlokale tramlijn nabij de Belgische grens de vertrammingsplannen van De Lijn? Enkelsporige baanvakken zijn perfect denkbaar op de in de Mobiliteitsvisie 2020 voorgestelde voorstedelijke tramlijnen langs de 'steenwegen' naar Brussel, Antwerpen en Gent alsook voor deeltrajecten zoals uitlopers van stadstramlijnen.

De polycentrische regio rond Valenciennes, een kleine stad aan de Schelde, op 30 km van Mons, maakt een forse industriële heropleving mee na tientallen jaren crisis en werkloosheid (tot 24%, nu 17%). Vandaag de dag zijn de automobielbedrijven en de leveranciers van spoormaterieel (8.000 banen) de grootste werkgevers. De streek is aangesloten op het Europese autosnelwegennet en op het spoorwegennet (ook de hogesnelheidslijn richting Parijs). Het knooppunt van de autosnelwegen en de RN60 naar Mons beslaat meer ruimte dan de historische binnenstad van Valenciennes (1,5 x 1,8 km). Richting België ontbreken echter grensoverschrijdende spoor- en busdiensten. Op het Franse baanvak Quiévrchain – Valenciennes van de spoorlijn naar Mons en Brussel is er sinds 1954 geen grensoverschrijdend reizigersverkeer en sinds 1992 geen grensoverschrijdend goederenvervoer meer. De stervormige spoorlijnenstructuur rond Valenciennes zou doeltreffend kunnen zijn, ware het niet dat, in het randstedelijke gebied, vele recente woningen gebouwd zijn buiten een aanvaardbare afstand tot een treinstopplaats of zelfs een bushalte. Dit verklaart dat de huishoudens er vaak drie auto's tellen. De ruime conurbatie telt 350.000 inwoners; de kernstad Valenciennes 43.000¹.

VAN INTERLOKAAL TRAMNET NAAR BUS

In Valenciennes reed de eerste stoomtram in 1881. De NMVB betaalde de aansluiting met het Belgische tramnet in Quiévrain. In 1892 bereikte de tram het populaire Frans-Belgische bedevaartsoord Bonsecours, op 2 km van het station Péruwelz. Het project om deze tramlijn tot het Belgische station Bleton door te trekken, bleef onuitgevoerd.

In 1946 werden 23 miljoen reizigers vervoerd op 65 km interlokale tramlijn. De concurrentie door de bus, het toenemende au-

togebruik en het verval van de traditionele steenkolen- en staalindustrie deden het tramgebruik dalen. In 1966 reed de laatste tram². Sindsdien vervoerde de bus vooral mensen die (nog) geen auto hadden.

DE OMMEKEER: HET VERSEMENT TRANSPORT

Door de invoering van het ov-financieringssysteem – een lokale belasting op de loonmassa, genaamd 'Versement Transport' (VT, zie ook *Verkeersspecialist* nr. 160) – verhoogde de invloed van de plaatselijke overheid op het openbaar vervoer (ov). Het aanbod buskilometers per jaar steeg van 2,2 miljoen in 1979 naar 3,9 miljoen in 1990. Het reizigersaantal verdubbelde van 11 miljoen in 1976 naar 22 miljoen in 1990. In de jaren 90 bleek dat de eenzijdige autogerichte keuze niet vol te houden was. Tussen 1985 en 1997 steeg het aantal afgelegde autokilometers met 70%, het fietsverkeer en het ov-gebruik liepen terug. In 1990 haalden de

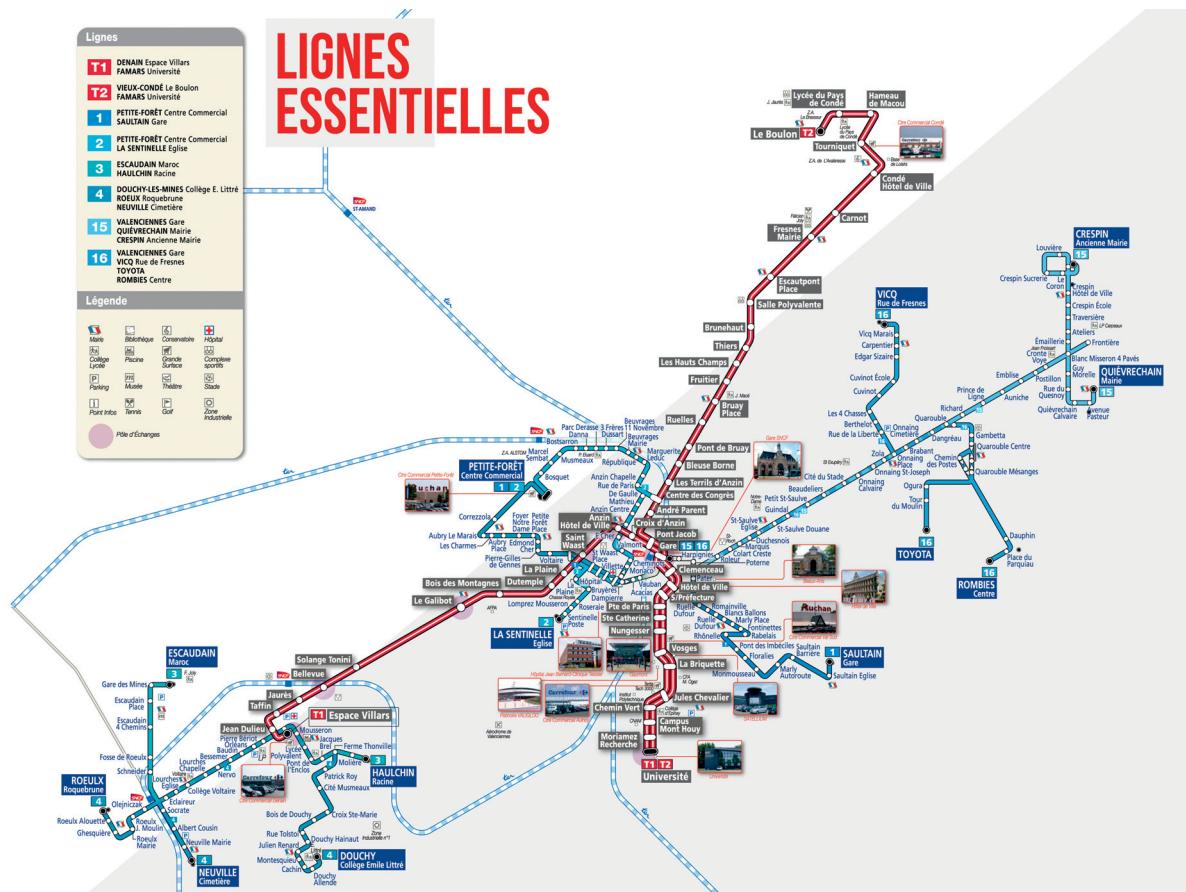
² Gérard URBIN, *Un siècle de transports urbains dans le Valenciennois*. Semurval, 1983.



Foto: Jean-Marie Huet

Over de hele tramroute werden de straten en de wegen in Valenciennes van gevel tot gevel aangepakt. Een achtste van het totale trambudget ging naar stadsvernieuwing.

¹ François LAISNEY, *Atlas du tramway dans les villes françaises*. Editions Recherches, 2011.



De belangrijkste spoor- en tramlijnen in het OV-net van Valenciennes.

bussen nog 7 km/uur commerciële snelheid in het stadscentrum³. Voorstellen voor een metro en voor een luchtbandentram werden afgewezen. Vanaf 1995 werd gedacht aan een railnetwerk van 21 km tram-train, deels op straat, deels op gevrijwaarde voormalige spoorbeddingen⁴. In 1998 gaf de Franse verkeersminister groen licht voor de eerste tramlijn.

OV-MARKTAANDEEL STAGNEERT

Het *Plan de Déplacements Urbains (PDU)* stelde in 2001 de groei voorop van het ov-marktaandeel van 7% naar 10%. In 2005, net voor de inbedrijfstelling van de eerste tramlijn, vervoerde de bus 17,9 miljoen reizigers en werden 8,6 miljoen buskm afgelegd. In 2013 gebeurde 65% van de verplaatsingen in Valenciennes en omgeving met de auto, 24% te voet en nog steeds slechts 7% met bus, tram en regionale trein. Bus en tram legden 9,5 miljoen km af en vervoerden 18,5 miljoen reizigers.

PLAATSELIJKE OVERHEID STUURT LOKAAL OV-BELEID

Sinds 1976 werken lokale politici uit 81 gemeenten samen in het *Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes (SITURV)*. In deze opdrachtgevende overheidsdienst zijn de gemeenten van de Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole (191.450 inwoners) en van de Porte du Hainaut (156.865 inwoners) vertegenwoordigd. Onder de com-

merciële naam *Transvilles* exploiteert het vervoersbedrijf TUV, een dochterbedrijf van Veolia Transport/Transdev, de tram- en buslijnen en de belbuszones. Binnen de deels verstedelijkte en deels rurale *Périmètre des Transports Urbains (PTU, 592 km²)* worden 1.570 halten bediend. Ingevolge onenigheid over de prestatievergoeding werd het contract (*Délégation de Service Public*) met deze exploitant opgezegd met ingang van 1 januari 2015. TUV ontving een uittredingsvergoeding van 11,3 miljoen euro. De SITURV kan nu kiezen tussen de offertes van vier nieuwe kandidaat-exploitanten.

TRAMLIJN 1 ALS RUGGENGRAAT

In 2001 werd de *Déclaration d'Utilité Publique* afgeleverd voor de eerste tramlijn. De werkzaamheden duurden van 2003 tot 2006. De lijn (9,5 km, 268 miljoen euro) telt 4 viaducten en doorkruist doelbewust sociale woonwijken en braakliggende, deels nog te ontwikkelen woongebieden en industrieterreinen. Op de U-vormige lijn, van Dutemple naar Université Famars, via het centrum van de kernstad Valenciennes, bediende de tram om de tien minuten een gebied van 51.000 inwoners. 100% lagevloertrams van het type Alstom Citadis 302 van 2,40 m breedte werden ingezet⁵. Lijn 1 vervoerde meteen tot 32.000 reizigers per dag. In 2007 werd deze stadslijn voor 90 miljoen euro met 8,8 km verlengd over een ex-goederenspoorlijnbedding, als interlokale lijn (70 km/uur), tot het bus- en tramstation in Denain. Met

³ Jacques TANCHE, *Renaissance d'un tramway*. Punch Editions, 2006.

⁴ François DUMONT, *Les nouveaux tramways et métros légers de France et d'Europe*. La Vie du Rail, 1996.

⁵ Stefan STYNNEN, *Valenciennes: nieuwe hoogwaardige ruggengraat voor het stadsnet*. BTTB-Mondig Mobil, nr. 77, juli 2006.

20.000 inwoners (50.000 met de voorsteden) is Denain de tweede grootste stad van de streek, met het laagste inkomen per hoofd van Frankrijk. De investering werd voor 40% gedragen door de tariefontvangsten van SITURV en de VT-opbrengst, voor 15% door de Franse Staat en voor 41% door een lening bij de Europese Investeringsbank. Een wandel- en fietspad loopt langs deze uitbreiding.

PARKEERBELEID HAAKS OP TRAMBELEID

Bij voetbalwedstrijden kiezen 20% van de supporters nu voor de tram. Het gebruik van de 830 parkeer- en reisplaatsen valt tegen: 10% in Famars, 40% in Nungesser, naast het voetbalstadion. Een mogelijke verklaring? Enerzijds het ruime én kosteloze parkeeraanbod op de *boulevards périphériques* (gedempte vesten nabij het stadshart) en de 600 parkeerplaatsen onder het nieuwe win-

kelcentrum *Coeur de Ville*, naast het stadhuis van Valenciennes. Anderzijds de omvorming in parkeerzone van het voormalige centrale busstation (ex-tramstation), ter compensatie van het parkeervrij maken van het plein voor het stadhuis in 2006. Een parkeerplaats vinden in de binnenstad vergt meestal minder dan één minuut. Op straat parkeren kost er tussen 0,90 en 1,40 euro per uur.

PROJET DE VILLE

Over de hele tramroute werden de straten en de wegen van gevel tot gevel aangepakt: een achtste van het totale trambudget ging naar stadsvernieuwing. Onder impuls van toenmalig burgemeester Borloo werd in het stadshart van Valenciennes 70% van de openbare ruimte vernieuwd. De tramlijn bracht veel groen in grauwe wijken. Langs de tramroute kreeg het wegverkeer nog een enkele

'Slagbomen ondersteunen rood verkeerslicht'

Etienne Van Daele maakte beroepshalve de wereldwijde renaissance van de tram mee. Als technicus situeert hij de interlokale tram Valenciennes – Vieux-Condé.

Waarom was het "ofwel enkelspoor ofwel geen tram"?

"De opdrachtgevende overheid moest rekening houden met de politieke haalbaarheid van een tramlijn op eigen bedding in een eenzijdig autogerichte context. De bewoners langs de 'steenweg' naar Valenciennes beschouwen al tientallen jaren de kosteloze parkeerstrook voor de huisdeur als een verworven recht. De meeste woningen beschikken niet over een eigen garage. Op enkele baanvakken, waar het dwarsprofiel technisch perfect geschikt is voor dubbelspoor, werd toch voor enkelspoor gekozen om meer parkeerplaatsen te kunnen aanleggen. Ook was het budget beperkt en bleef de maximaal verwachte vervoersvraag voor de tram onder de in Frankrijk gebruikte norm van 40.000 reizigers per dag. Anderzijds was de bestaande busdienst niet aantrekkelijk voor automobilisten."

Is er wel potentieel voor deze tramlijn?

"Zeker. Valenciennes concentreert de tewerkstelling in de dienstensector; heeft grote scholen en het drukste treinstation. De tramroute werd aangelegd via de busroute in de corridor minier; met aanpassingen aan het nieuwe Lycée du Pays de Condé in 2009, het cultureel centrum Le Boulon met een te ontwikkelen nijverheidszone, de toeristische site van Condé, het congrespaleis in Anzin, enz. De interlokale buslijn naar Valenciennes werd omgevormd tot toevoerlijn naar de tram. Wie niet op loopafstand van een tramhalte woont, vindt parkeer- en reisplaatsen aan deze halten."

Hoe werd het enkelspoor gepland?

"De SITURV bestudeerde de lijnvoering in Karlsruhe en op

de enkelsporige sneltramlijn Tramway du Sud-Ouest te Lausanne (tram om de vijf minuten, uitwijksporen aan de halten). Op enkele plaatsen gaat de tram, zoals onze buurtspoorwegtram indertijd, achter de bebouwing door om twee attractiepolen vlot te verbinden. Zo vermijdt de tram ook hinder vanwege leveranciers of filevorming in de oude stadscentra. In Condé werd over een Schelde-arm een nieuwe voetgangersbrug gebouwd om de tram- en bushalte, op een onbebouwde ruimte, vlot te verbinden met het stadshart, op amper 150 m."

Hoe werd de frequentie berekend?

"Op schooldagen komt de tram om de 12 minuten. De aangeboden capaciteit per uur en per richting is bijna het drievoudige van de voormalige buslijn. De ligging van de uitwijkhaltes en van de dubbelsporige baanvakken werd berekend om, zo nodig, een tram om de zeven minuten te kunnen aanbieden. Dit is een verviervoudiging van de vroegere buscapaciteit op deze as."



Etienne Van Daele Enkelsporige voorstedelijke tramlijnen zijn ook in Vlaanderen realiseerbaar.

Foto: Walter Ceulemans

rijstrook per richting. Aan rotondes en kruispunten – alle met verkeerslichten beveiligd – geniet de tram altijd absolute voorrang.

TICKETINTEGRATIE MET REGIONALE TREIN

Sinds 2007 bestelt de SITURV een deel van de regionale treinkilometers (TER) bij het spoorbedrijf SNCF. In ruil mogen de reizigers met een dagkaart of een abonnement van *Transvilles* kosteloos op de TER-treinen die de 10 grotere steden in de PTU rond Valenciennes snel onderling verbinden. Op termijn wordt een frequentere TER-dienst richting Lille nagestreefd.

2014: DE ENKELSPORIGE INTERLOKALE TRAMLIJN 2

Het gebied *Pays de Condé-sur-l'Escaut*, tussen de grens en Valenciennes, telt ongeveer 60.000 inwoners en was al decennia geïso-

leerd, zonder treindienst noch autosnelwegen. Door de sluiting van de traditionele industrie verloor de vestingstad Condé op 30 jaar tijd ruim 3.000 van haar 13.671 inwoners (1982). Voor de vertramming verzorgde de interlokale bus een halfuurdienst tussen de grens (Bonsecours) en Condé; vanaf Condé was er een kwartierdienst tot de tramhalte Anzin, net buiten de 'poorten' van Valenciennes. De ritduur bedroeg één uur over een drukke 'steenweg' met woningen en winkels.

De SITURV plande een tweede U-vormige tramlijn, van Vieux-Condé via Valenciennes naar het NMBS-station Quiévrain. Het beoogde tramnet zou 48 km lang worden. Toen de middelen ontoereikend bleken voor deze interlokale tramlijn, werd de *Valway* voorbereid: een optisch geleide, gelede trolleybus op eigen baan. Dankzij lobbywerk kon leefmilieuminister Borloo toch 25 miljoen euro extra staatsinbreng vrijmaken voor de interlokale tramlijn

Hoe stroomt de tram door op baanvakken zonder eigen bedding?

"In de slechts 10 m brede Rue Zola in Fresnes-sur-Escaut rijdt de tram dubbelsporig in bestrating, in een virtuele 'eigen' bedding. Driekleurige verkeerslichten verlenen absolute voorrang aan de tram op de plaatsen waar de echte eigen bedding ophoudt. Het wegverkeer volgt dan de op kop rijdende tram. Dezelfde techniek wordt toegepast in Condé."

Welke veiligheidsmaatregelen zijn er voor de tram genomen?

"De verhoogde trambedding van 3,60 - 4,20 m breed wordt beveiligd met opstaande boordstenen van 20 cm. Op diverse kruispunten en rotondes ondersteunen volle slagbomen de verkeerslichten. Zodra de tram een kruispunt nadert, tonen deze verkeerslichten rood aan alle rijrichtingen en alle weggebruikers, behalve voetgangers in de langsrichting. Ook links afslaan door het rood is daardoor gewoonweg onmogelijk. Naast de halten verloopt de rijweg op een plateau en geldt zone 30. In de praktijk schiet de automobilist op de steenweg niet sneller op dan de tram, ook al moet deze op elke halte stoppen. Voor de onderlinge veiligheid werd de tramlijn op de enkelsporige baanvakken met seinen uitgerust."

Speelt de tramlijn in op nieuwe bebouwing?

"In Fresnes-sur-Escaut wordt een nieuwe ecowijk gebouwd op 400 m van het gerenoveerde stadscentrum. Het halteperron werd al aangelegd en de halte Rue de l'Escaut wordt reeds auditief aangekondigd, ook al woont er nog niemand."

Zijn tram en bus goed toegankelijk?

"De Franse openbaarvervoerbedrijven zijn bij wet verplicht om hun net tegen 2015 integraal toegankelijk te maken. In samenwerking met verenigingen voor personen met een handicap werd het Schéma Directeur Accessibilité opgesteld en wordt de kwaliteit van de toegankelijkheidsmaatregelen bewaakt. De tramstellen en -halten zijn prima toegankelijk. De tramruiten zijn vrij van reclame. Op de tramhalten is er dynamische reisinformatie.



Foto: Etienne Van Daele

Slagboom en stoplicht beveiligen kruising tram - wegverkeer in en rond Valenciennes.

tie. Luidsprekers roepen zowel elke naderende tram als eventuele storingsom. Door een druk op een knop kunnen blinden en slechtzienden de aankomsttijd en de rijrichting van de eerstvolgende tram laten omroepen. De bussen zijn uitgerust met oprijdplaten en halte-aankondiging."

Zijn de grensoverschrijdende verplaatsingen met trein en bus optimaal?

"Neen, zelfs niet op schooldagen. Van het NMBS-station Péruwelz moet je 35 minuten wandelen om de (Franse) bushalte Bonsecours te bereiken. Ofwel neem je aan het NMBS-station Bleton de TEC-bus 78 die slechts enkele keren per dag naar Bonsecours rijdt. Van het NMBS-station Quiévrain naar de Franse bushalte Quiévrain Frontière moet je 20 minuten stappen. De frequentie werd verlaagd tot één bus per uur tussen Bonsecours en de tramhalte Vieux-Condé. Nochtans was bij de planning nog sprake van pendelbussen tussen Péruwelz en Vieux-Condé. Financiële beperkingen hebben dit voornamelijk onmogelijk gemaakt. Idealiter wordt de spoorlijn Quiévrain – Valenciennes heropend. Ook het wegverkeer in de regio heeft baat bij spoorgebonden goederenvervoer en reizigersverkeer van en naar België."

Vieux-Condé – Valenciennes. Het budget bedroeg 124 miljoen voor 15,5 km (waarvan 74 miljoen voor de traminfrastructuur). Deze 8 miljoen per kilometer omvatten ook de heraanleg van de rijweg, van de voetpaden, van alle leidingen alsook de aanleg of vernieuwing van 7 bruggen. De 12 extra benodigde trams kostten 26 miljoen. Europese fondsen werden ingebracht via FEDER en Interreg IVB ENO.

De route volgt deels het tracé van de voormalige goederen-spoorlijn Anzin - Péruwelz. De tramlijn werd op 2 jaar en 4 maand tijd aangelegd. Over 13 km loopt de tramlijn op een verhoogde, enkelsporige trambedding, met uitwijkplaatsen. Het enkelspoor bevindt zich hoofdzakelijk in het midden van de 'steenweg' die dwars door de kleinere steden (*vile rue*) tussen Condé en Anzin loopt. Per rijrichting is er voor het wegverkeer een 3 m brede rijstrook naast de trambedding en voor het fietsverkeer een rijstrook van 1,50 m. Naast de tramhalten werd de rijweg op een plateau aangelegd; aldaar geldt Zone 30. De lijn ging op 24 februari jl. in bedrijf. De tram gaat op schooldagen om de 12 minuten. Bij een gelijkgebleven aantal halten is de ritduur een derde korter dan met de bus. Verwacht wordt dat 15.000 personen per dag de tram nemen, tegen vroeger 10.000 met de bus (zie interview met Etienne Van Daele) op p. 20-21).

DE TOEKOMST? HOOGWAARDIGE BUSLIJN...

Voor de verbinding naar Quiévrain plande de SITURV een enkelsporige interlokale tramlijn. Deze zou deels over de weg (RN30) lopen en deels als tram-train over beschikbare restruimte op de spoorbedding tussen Quiévrain en Valenciennes. In de binnenstad zou deze tramlijn over 900 m op een enkelsporige eigen bedding lopen, in het midden van winkelstraten tussen het stadshart en de oude vesten. Doel was om grote scholen, het museum en het noordelijke stadsdeel te ontsluiten. De bussen zouden als toevoerlijn stoppen aan overstaphaltes aan de rand van de binnenstad, buiten de filegevoelige zone. Na protest en politiek verzet tegen het schrappen van parkeerplaatsen verkoos de SITURV echter in 2013 de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS, zie Verkeersspecialist nr. 176) boven de tram. De BHNS zal – met verkeerslichten beveiligd - voorrang genieten aan de kruispunten en zal in het midden van de rijweg rijden op een 6 cm hoge en 3,5 m brede tweerichtingsbusbaan. De straten op de oorspronkelijk geplande enkelsporige binnenstedelijke tramroute werden in 2014 heraanlegd: exit de tram! De werkzaamheden voor deze BHNS-busbaan (12,8 km, werfduur 15 maand, 16 miljoen euro) moeten in 2014 starten en in september 2015 voltooid zijn, met Europese steun. Het aantal bushaltes wordt verminderd en de totale rit van het station Valenciennes tot Crespin zou 25 minuten duren in plaats van 37 (theoretisch; in de spitsfiles tot ruim één uur). De zone voor potentiële reizigers telt 75.000 inwoners. Er worden 6.000 reizigers per dag verwacht. Mogelijk wordt deze BHNS-lijn over ca. 800 m op de ex-spoorbedding verlengd tot het NMBS-station Quiévrain⁶.

Het integrale busnet zal worden hertekend met pendelbussen richting tram- en BHNS-haltes, ook grensoverschrijdend.

WAT KAN VLAANDEREN LEREN VAN VALENCIENNES?

1. Het tramverkeer op kruispunten en rotondes wordt optimaal beveiligd door slagbomen te gebruiken als aanvulling op de verkeerslichten.
2. Een enkelsporige trambedding, met uitwijkplaatsen, is een te overwegen, volwaardige variëte bij vertramming van interlokale en voorstedelijke buslijnen langs de 'steenwegen'. De Lijn West-Vlaanderen, Veurne en Koksijde kunnen dit weten als partners van Valenciennes in het Europees project SINTROPHER.
3. Een enkelsporige trambedding is ook een kostenbewuste variëte voor uitlopers van stadstramlijnen, zoals de eventuele verlenging van tramlijn 22 naar de geïsoleerde wijk Koningsdonk te Gentbrugge.
4. Systematisch rood geven aan alle gemotoriseerde weggebruikers in alle richtingen laat toe dat de tram vlot en veilig kruispunten en rotondes kruist.
5. Een tramroute tussen attractiepolen kan ook los van de traditionele verkeerswegen, achter de bebouwing door, worden aangelegd.
6. Een grotere invloed van de stedelijke overheid op het lokale openbaar vervoer is haalbaar via een heffing op de loonmassa van de bedrijven (*Versement Transport*).
7. De halteaanleg en de routebepaling moeten inspelen op geplande woningbouw en nog te ontwikkelen ambachts- en nijverheidszones.
8. De rijweg naast de tramhaltezone systematisch als plateau in Zone 30 aanleggen verhoogt het comfort alsook de veiligheid van alle weggebruikers.
9. Reclamevrije en winddichte wachthuizen over de hele perronlengte verhogen het comfort en dragen bij tot de herkenbaarheid en het bedrijfsimago.
10. Honing- en arijnmaatregelen moeten voor de weggebruikers tegelijkertijd zichtbaar worden om de verwoijzekeuze daadwerkelijk te beïnvloeden. Een kwaliteitssprong van het ov-aanbod bij een gelijkblijvend binnenstedelijk parkeerplaatsaanbod doet het autogebruik niet dalen.

VERKEERSCIRCULATIEPLAN: MINDER AUTO, MEER ZACHTE MODI

Het in 2013 in herziening gestelde PDU beoogt het instellen van het betaald parkeren voor forensen in de ruime binnenstad van Valenciennes. Doel is tegen 2023 in de stedengroep het markt-aandeel van TER-trein, tram en bus tot 10% te verhogen (14% in de stad Valenciennes), het fietsverkeer te verdubbelen tot 4%, het autogebruik tot 58% te verminderen (46% in Valenciennes), als ook om P+R en carpooling aan te moedigen. Op het programma staan ook: 20 km fietsvoorzieningen, meer bedrijfsvervoerplannen en de *Contournement routier Nord* voor het wegverkeer. Voortaan wordt in het hele gebied ingezet op woningbouw nabij tram- en BHNS-haltes en treinstations.

⁶ Véronique BERTIN, Francis Decourrière passe la main: en avril, il ne sera plus le président du SITURV, in *La Voix du Nord*, 6/3/2014.

Foto: Reizigersbond vzw



Regio Valenciennes (Escautpont): op veel kruispunten ondersteunen slagbomen de met verkeerslichten geregelde voorrang voor de tram.

TREIN VALENCIENNES – MONS – BRUSSEL

Al jaren vragen Valenciennes Métropole, automobiel- en spoormaterieelbedrijven aan de Franse kant van de grens én beleidspartijen in Henegouwen de heropening van de grensovergang op de spoorlijn Valenciennes – Quiévrain. Zij wensen grensoverschrijdend goederenvervoer richting Antwerpen en een reizigersdienst richting Brussel. Een in 2006 opgezette studie en inspraakproce-

dure over de heropening bleven dode letter. In 2011 adviseerde Tritel de heropening voor het goederenvervoer gunstig⁷. In november 2013 werd een Belgisch-Frans akkoord gesloten voor de heropening, vanaf 2018, ten behoeve van het goederenvervoer⁸.

Indertijd verkozen de Franse bewindvoerders om met hun budgetten eerst tramlijn 2 naar Condé aan te leggen; het spoorlijndossier – 10 tot 50 miljoen euro – werd uitgesteld. De tram én de trein tegelijkertijd gefinancierd krijgen, was onhaalbaar. Tijdens de inwijdingsplechtigheid voor tramlijn 2 verklaarde Borloo evenwel dat dit uitstel geen afstel betekende. Hij stelde dat de *rupture* op de spoorlijn, ter hoogte van de landsgrens, een *cicatrice inacceptable* vormt. ■

De auteurs danken Francis Decourrière, SITURV-voorzitter tot april 2014, en Nicolas Lucas (SITURV). Reageren? Dat kan via Reizigersbond@telenet.be.

Meer info: www.siturv.fr, www.transvilles.com, www.transdev.net, www.nweurope.eu, www.sintropher.eu.

⁷ www.actp.be/pdf/tritel.pdf.

⁸ www.telemb.be/quievrain-reouverture-de-la-ligne-valenciennes-mons_d_11234.html.

Trefwoorden: De Lijn, openbaar vervoer, parkeren, toegankelijkheid, tram, trein, Valenciennes.

Kort

AANVULLEND REGLEMENT

Overlegplatform voor Brusselse aanvullende reglementen

Wanneer een van de 19 Brusselse gemeenten een aanvullend verkeersreglement wil invoeren, wordt de inhoud voortaan eerst besproken met de andere gemeenten, het Gewest en de politiediensten. Het Brussels gewest creëert hiervoor een nieuw overlegplatform in de vorm van een 'Raadgevende Commissie'. Bedoeling is de verschillende reglementen beter op elkaar af te stemmen. Momenteel stuurt iedere gemeente zijn aanvullend reglement immers zonder overleg naar Mobiel Brussel.

Het toezicht op de aanvullende reglementen is sinds 1 januari 2008 een gewestelijke bevoegdheid. In tegenstelling tot het Vlaamse en Waalse Gewest vond Brussel het destijds niet opportuun de regels verder uit te werken. De raadgevende commissie (bestaande uit de 19 burgemeesters, een afgevaardigde van het Gewest en een afgevaardigde van de FOD Mobiliteit) werd wel afgeschaft om de procedures niet onnodig te rekken. Een beslissing waar nu op wordt teruggekomen. Uit de praktijk is immers gebleken dat sinds de afschaffing van de commissie weinig of geen overleg wordt gepleegd tussen de verschillende wegbeheerders. Het Gewest kan een aanvullend reglement alleen weigeren als niet aan de vormvereisten wordt voldaan en dus niet wanneer het bijvoorbeeld hinderlijk zou zijn voor andere gemeenten of voor het Gewest zelf. De nieuwe raadge-

vende commissie moet dit vermijden.

Om de doorlooptijd van dossiers te beperken, krijgt de commissie vanaf de ontvangst van het aanvullend reglement slechts 45 dagen de tijd om een advies op te stellen. Krijgt de minister geen advies binnen deze termijn, dan wordt het reglement automatisch van kracht.

➔ Bron: Ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeersborden, BS 14 mei 2014.

FIETSBELEID

Honderd nieuwe B22- en B23-borden in Brussels gewest

Er komen 100 bijkomende verkeersborden B22 en B23 op kruispunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat brengt het totale aantal op 184. Dankzij die borden mogen fietsers respectievelijk rechtsaf en rechtdoor door het rood rijden. De borden zijn voor het overgrote deel te vinden op gewestwegen. Maar ook de Brusselse gemeentebesturen tonen steeds meer interesse. In Watermaal-Bosvoorde en in Molenbeek werden vorig jaar al borden geplaatst. Jette en Ganshoren zijn plannen aan het uitwerken om dit jaar B22- en B23-borden te plaatsen. Watermaal-Bosvoorde gaat er nog bijplaatsen. De gemeenten kunnen daarbij aanspraak maken op gewestelijke ondersteuning.