



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Reisverslag: Londen: B.I.L. meets L.U.L.

Puister, P.

Citation

Puister, P. (2004). Reisverslag: Londen: B.I.L. meets L.U.L. *Bestuurskundige Berichten*, 19(1), 29-30.
Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3211221>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 license](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3211221>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

zie de minor als een waardevolle aanvulling op mijn major, want de colleges zijn interessant en verhelderend. Toch moet de komende jaren heel wat bijgeschaafd worden in deze major/minor combinatie, om het geheel tot een blijvend succes te maken.

**Daniëlle Ladan: Studieadviseur/
Stage- en scriptiecoördinator
Bestuurskunde.**

Als studieadviseur werd aan mij de vraag gesteld een reactie te schrijven over de voor- en nadelen van de major/minorcombinaties met bestuurskunde. Hebben deze studies dan nadelen, vroeg ik mezelf af. Naar mijn mening niet. Wat houden deze studies dan in? Major/minor studies zijn recente opleidingen waarbij de student een kwart van een andere opleiding volgt. De mogelijke combinaties met bestuurskunde zijn: politicologie, geschiedenis, pedagogiek, psychologie, economie en culturele antropologie.

Deze diverse disciplines zijn niet zomaar met elkaar gemixt; naar aanleiding van een duidelijke behoefte onder studenten zijn deze combinatieopleidingen enkele jaren geleden gestart. De grote reden hierachter was dat vele studenten graag over de grenzen van hun eigen studie heen wilden kijken. Binnen de beschikbare keuzevakruimte werden reeds vele vakken van politicologie en psychologie gevolgd. Door middel van de invoering van de major/minor studies werden deze (keuze)vakken geïncorporeerd binnen de opleiding bestuurskunde. De grote behoefte naar deze nieuwe opleidingen blijkt ook uit de sterke motivatie én (ook zeer belangrijk!) de hoge cijfers van de betreffende studenten. Ondanks deze voordelen van de combinatieopleidingen, zoals de kennisverbreding, leiden deze combinaties ook tot kleine aanpassingen in het curriculum.

Niet alle combinaties bleken in de praktijk even aantrekkelijk voor studenten te zijn; de combinatie met politicologie echter trekt veruit de hoogste studentenaantallen. Bovendien had/heeft elk departement en opleiding zijn eigen structuur én cultuur. De major/minorcombinatie dwong dus zowel studenten als departementen goed met elkaar samen te werken. De nadelen van de combinatiestudies werden uiteindelijk omgezet voordelen, waarvan studenten nu en in de toekomst kunnen profiteren. Wellicht dat hierdoor het aanbod van minorcombinaties met bestuurskunde in de nabije toekomst verder zal worden uitgebreid. We kunnen na enkele jaren echt spreken van een groot succes! □

Peter Kasbergen



Voor de groep van Buckingham Palace



Mooi weer in Londen



Met z'n allen "in the tube"



De romantische sfeer van Londen zorgde voor enkele onverwachte taferelen

B.I.L. meets L.U.L.

Dat was slechts één onderdeel van het boeiende programma dat een vijftigtal B.I.L.-leden doorliepen in de Britse hoofdstad. Een geweldige plek voor de korte B.I.L.-reis, die dit jaar in het teken stond van het thema 'Transport in Engeland.' Behalve de actuele ontwikkelingen op transportgebied, was natuurlijk ook het verschijnen van het Hutton-rapport een interessante reden om in Londen te zijn.

Woensdag 28 januari was het moment daar. Om 6.15 (toch wel erg vroeg) stond iedereen met slaperige oogjes gereed voor FSW. Onze buschauffeur Henny was iets vertraagd doordat hij een afslag had gemist, maar dat haalde hij snel weer in. We waren zelfs zo vroeg in Calais dat we de trein van een half uur eerder konden nemen. Met bus en al reden we de trein in en in slechts 35 minuten kwamen we aan de andere kant van het Kanaal weer uit de tunnel. Het was wel even wennen om het verkeer aan de linkerkant te zien rijden, maar gelukkig had Henny dat vaker gedaan. Omdat we zo vroeg waren deed hij nog een sightseeing tour door Londen. Over de Tower Bridge reden we het centrum binnen en langs trekpleisters als het parlement, Westminster Abbey, Trafalgar Square en door de wijk Notting Hill, bracht Henny ons naar ons hostel. De eerste excursie stond pas voor donderdag gepland, dus de rest van de dag kon iedereen zijn eigen gang gaan en even bijkomen van de reis. Lekker slenteren door de stad, genieten van het theater of relaxen in één van de vele pubs die Londen rijk is: kortom voor ieder wat wils. We werden die avond zelfs nog verrast door een pak sneeuw, wat Londen een nog mysterieuzere uitstraling gaf. Donderdag stonden er twee excursies op het programma: het Department for Transport en Transport for London. Dankzij deze laatste organisatie konden we gedurende ons verblijf in Londen gratis met het openbaar vervoer reizen, waar we natuurlijk dankbaar gebruik van maakten. Het metrostation Kensal Green was slechts enkele tientallen meters van het hostel verwijderd en 's morgens vertrokken we dan ook met de Underground richting Department for Transport (DfT). Ondanks het feit dat de lijn die we

genomen hadden volgens de statistieken een punctualiteit van 99% had, zorgde de sneeuw voor vertraging. Ironisch om op die manier te laat te komen op het Department for Transport. De vergelijking met de Nederlandse Spoorwegen kon dan ook niet uitblijven. De treinen in Groot-Brittannië rijden ongeveer in 79% van de gevallen op tijd. In Nederland ligt dat cijfer ongeveer net zo hoog, maar een relevante kanttekening hierbij is

"Die avond werden we verrast met sneeuw, wat Londen een nog mysterieuzere uitstraling gaf"

dat in Engeland een vertraging pas meegerekend wordt als de vertraging minstens 10 minuten is, terwijl in Nederland gerekend wordt vanaf 3 minuten! Eén van de uitdagingen van dit ministerie is dan ook om de vertragingen aan te pakken. Daarnaast moet er ook efficiënter en goedkoper gewerkt worden, omdat het onderhoud van het spoorwegennet duurder bleek te zijn dan verwacht. Verder werkt DfT nauw samen met het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat als het gaat om Europese zaken op transportgebied. De persvoorlichter vertelde over de grote concurrentie tussen de Britse media (landelijk en regionaal) en dat DfT de schuld krijgt van alle verkeersproblemen en problemen met het openbaar vervoer. Als persvoorlichter moet hij goed afwegen wat er wel en wat er niet naar buiten wordt gebracht. De afgeblazen

vluchten naar Amerika, vanwege terrorismedreiging, waren recente voorbeelden waarbij het erg belangrijk is dat er niet te veel in de openbaarheid komt.

Na enkele uurtjes pauze, waarin nog even genoten kon worden van Londen in de sneeuw, gingen we door naar Transport for London (TfL). Deze organisatie verzorgt het transportsysteem van Londen en heeft tot taak om de 'Transport Strategy' van de voorzitter en tevens burgemeester van Londen, Ken Livingstone, te implementeren. TfL heeft daarnaast te kampen met problemen die zijn ontstaan doordat er decennia lang weinig is gedaan. Zo zijn de wegen dichtgeslibd en is het metronetwerk verouderd. Verder wil TfL ook innovatief bezig zijn. Nederland wordt daarbij vaak als voorbeeld genomen, zoals bij het invoeren van maximumsnelheden in de bebouwde kom en de aanleg van fietspaden in de stad. Nederlandse transportdeskundigen kunnen dan ook zo aan de slag bij TfL.

Wat betreft de aanpak van de fileproblemen in de binnenstad loopt Londen wel weer voorop. De tweede spreker, Dave Wetzel, was een grappig figuur die in zijn enthousiasme soms wat afdwaalde, maar toch ook op een leuke manier ons meer wist te vertellen daarover. Het paradepaardje van burgemeester Livingstone tijdens de verkiezingen van 2000 was de Congestion Charging (CC). Dit betekent dat er tol betaald moet worden om in het centrum van Londen te mogen rijden. De ringweg blijft gratis. Het was noodzakelijk dat er wat tegen de opstoppingen gedaan werd en met het geld dat het oplevert kunnen andere projecten van TfL worden gefinancierd. Er zijn nog enkele aanpassingen in het voorstel aangebracht, zoals lagere tarieven en vrijstellingen voor onder meer gehandicapten, maar in februari 2003 heeft Livingstone de CC daadwerkelijk ingevoerd. En dat heeft zijn vruchten afgeworpen. Er zijn sinds de invoering 32% minder opstoppingen en het aantal auto's is met 20% afgenomen. De meerderheid is overgestapt op het openbaar vervoer en een kleiner deel is gaan lopen, fietsen

REISVERSLAG: LONDEN



Het nieuwe gebouw van het min. van Transport

of carpools. De bussen rijden nu ook beter op tijd, omdat het niet meer zo druk is in het centrum. Zelfs de critici, die bang waren voor chaos, moeten toegeven dat CC echt werkt.

Vrijdag was er een gecombineerd programma van de Underground en Tube Lines, waar we nader werden ingelicht over het metronetwerk van Londen. 's Morgens namen we de metro naar Canary Wharf Station, waar we werden opgehaald door iemand van LUL (London Underground Limited), Seppe Embrechts, en Christina Bucci, de Internal Communications Executive van Tube Lines. Gezamenlijk liepen we naar het hoofdkantoor van Tube Lines, waar we van beide organisaties een presentatie kregen. Elke dag reizen er maar liefst 3 miljoen mensen met de Londense metro, voornamelijk voor hun werk. LUL is verantwoordelijk voor de veiligheid van het netwerk. In 1998 is het *Public Private Partnership (PPP)* ingesteld, wat een 30-jarig samenwerkingscontract inhoudt tussen het publieke London Underground en de private Tube Lines en Metronet. Het PPP was noodzakelijk, omdat er te weinig geld werd verdiend om grote investeringen te kunnen realiseren voor het vergroten van de veiligheid en het onderhoud, verbeteren en vernieuwen van de stations en treinen. Het doel van het PPP is dan ook een 'world class Tube for a world class city'.

Na de lezingen en een kopje koffie of thee, kregen we nog een kijkje achter de schermen bij Canary Wharf Station, North Greenwich Station en Cannington Town. Een belangrijk thema hierbij was de veiligheid. Overal hangen camera's en door een glazen

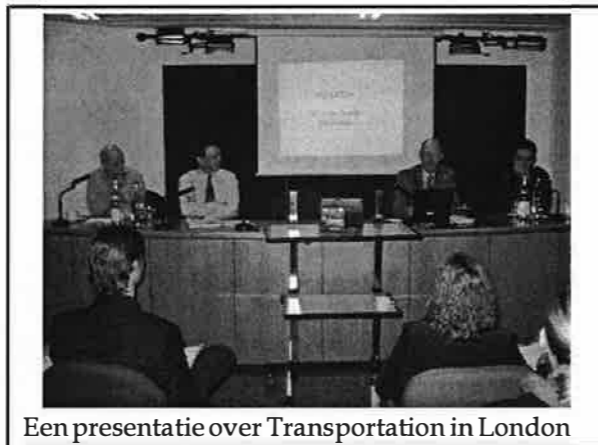
wand kun je diegenen zien zitten die de beelden van die camera's bekijkt. Mochterecht iets ernstigs gebeuren, dan kan een groot station als Canary Wharf in slechts 8 minuten ontruimd worden! Bij de nieuwste metrolijn, de Jubilee Line, zijn glazen wanden en schuifdeuren tussen het perron en het spoor aangebracht om de veiligheid te verbeteren. Bij

Cannington Town werd ons meer verteld over de manier waarop de verschillende transportmiddelen, de metro, Docklands Light Rail, bussen en het nationale spoor, daar bij elkaar komen, oftewel de intermodale transport integratie.

Als klap op de vuurpijl stond er die middag nog een heel bijzondere excursie op het programma: het Britse parlement. Door de verscherpte veiligheidsmaatregelen is het voor bezoekers 'overseas' eigenlijk onmogelijk om buiten de zomermaanden een rondleiding te krijgen. De hoop was dan ook al

bijna opgegeven, toen het enkele dagen voor vertrek toch nog lukte een Brits inwoner en daarmee een Brits kamerlid bereid te vinden om de rondleiding te sponsoren. Dus die middag togen we naar het parlement, ontdaan van onze messen en deodorantbussen, om deze kans te benutten. Voor het parlement konden we eerst nog even de demonstranten bewonderen, die daar dag en nacht tegen premier Blair (*Bliar*) betogen, voordat we via de koninklijke entree naar binnen gingen. Daar begon een indrukwekkende rondleiding door de imposante vertrekken met hun rijke historie. Vanaf het begin werden we overweldigd door de rijke Victoriaanse versieringen, die voor de koninklijke familie en de Lords zijn aangebracht. We kregen een uitgebreide uitleg over het meubilair, de koninklijke schilderijen, de wapens van de Lords

en allerlei andere bijzonderheden die daar in grote getale aanwezig zijn. Natuurlijk werd ook het nodige verteld over de Britse democratie en het parlementaire stelsel, die tot de oudsten van de wereld behoort. Groot-Brittannië kent net als Nederland een parlementair stelsel met twee kamers: de *House of Lords* (Hogerhuis) en de *House of Commons* (Lagerhuis). Echter, anders dan bij ons, waar alle leden direct dan wel indirect worden gekozen, is dat in Groot-Brittannië alleen het geval voor de leden van het Lagerhuis. De leden van het Hogerhuis worden bepaald door erfopvolging. Vanaf haar indrukwekkend met bladgoud beklede troon in de *House of Lords*, kan de koningin, als zij de *House of Lords*



Een presentatie over Transportation in London

voorzit, recht in de ogen kijken van de voorzitter van de *House of Commons*, die met enkele honderden meters afstand recht tegenover haar zit. De *House of Commons* lijkt veel op de *House of Lords*, maar dan minder rijk uitgevoerd en in plaats van de rode, de welbekende groene bekleding van de banken. Het is in elk geval heel bijzonder het traditionele Lagerhuis, waarvan iedereen de ongekend levendige debatten kent, waar we in Nederland alleen maar van kunnen dromen, eens in werkelijkheid te zien.

Kortom, we hadden ons geen betere afsluiting kunnen wensen. We kunnen terugkijken op een zeer geslaagde reis vol gezelligheid, waarin we het Engelse transport ten volle hebben leren kennen, in theorie en praktijk. □

Petra Puister

KIEKJESPAGINA



Het bestuur gaat los op het 'Proud to be fout' feest



Proud to be fout, extreem fout wel te verstaan...



Tsja...Dit spreekt voor zich....



Bedrijvenborrel Den Haag. De oude BB commissie.



Discussie