

## Foto van de maand

Een eeuw Buurtspoorwegen in Limburg... Dat vraagt om een heuglijke viering. Onder het wakend oog van Francy Peeters, gewestelijk directeur, en van Hugo Van Wesemael, directeur-generaal, tekent de Provinciegouverneur, M. Vermeulen, het gouden boek van de honderdste verjaardag. Rechts op de foto Theo Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Onderwijs en Vorming en burgemeester van Peer. (Foto: Steven Lemmens)



## Inhoud

- blz. 2 : • Made in Belgium  
• Limburg : 100 jaar Buurtspoorwegen
- blz. 3 : • De directeur-generaal bezoekt Hasselt  
• Aanpassing van onze lijnen  
• Sinterklaas in februari  
• Hogeschool voor Verkeerskunde
- blz. 4 : • Hoofdbestuur : uitreiking eretekens  
• Personalialia  
• Eerlijke daden



# BUURTSPORWEGEN PLUS

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN

## 635 miljoen besparen

### Nieuwe uitdaging voor oranje bus in 1988

"Het is niet uitgesloten dat de Buurtspoorwegen in 1988 noodgedwongen een aantal zwakke buslijnen zullen moeten opheffen. Nadat in 1987 600 miljoen werd bezuinigd, moet de N.M.V.B. in 1988 een bedrag van 635 miljoen fr. opheffen.

Vijf diverse posten zijn verantwoordelijk voor de extra last van 635 miljoen voor de N.M.V.B. in 1988 : 180 miljoen minder staatsbijdrage voor de exploitatie ; 170 miljoen door het niet aanpassen van de tarieven ; 100 miljoen wegens verhoging km-prijs van de ex-

ploitanten (pachters) ; 185 miljoen wegens verhoging van de loonmassa." Directeur-generaal van de N.M.V.B. Hugo Van Wesemael zei tijdens een uitvoerig gesprek met Gazet van Antwerpen en onze redactie er alles te zullen aan doen om het voorzieningsniveau niet verder aan te tasten.

"Om die 635 miljoen goed te maken, zullen wij in de eerste plaats mikken op meer inkomsten, dus meer reizigers. Maar wij zullen ook nog moeten besparen, al is de grens al bereikt.

*Ik durf trouwens stellen dat de N.M.V.B. altijd zeer zuinig met gemeenschapsgeld heeft omgesprongen".*

1988 wordt in ieder geval weer een moeilijk jaar voor de Buurtspoorwegen. In 1987 is de N.M.V.B. er wel in geslaagd de neerwaartse spiraal tot staan te brengen. Het aantal reizigers bedraagt ongeveer 250 miljoen. Hiermee zijn de Buurtspoorwegen qua aantal vervoerde reizigers nog steeds met afstand het belangrijkste vervoerbedrijf in ons land.

(vervolg op blz. 2)

## Standpunt

### We vechten door...

In 1987 heeft de N.M.V.B. strijd geleverd... en we hebben enkele betekenisvolle slagen thuisgehaald.

Eerste walslagen, en nog geen kleintje : we hebben ons aan de zeer strikte budgettaire beperkingen, die ons opgelegd zijn, kunnen houden.

Tweede positieve punt : het aantal reizigers is gestabiliseerd. We hebben dus het afnemen ervan stopgezet. Onze commerciële politiek in '87 had effect.

Tenslotte, dankzij ieders inspanningen hebben we zonder veel kleerscheuren het drukken van onze uitgaven doorstaan. Onze dekkingscoëfficiënt — eenvoudiger gezegd, de verhouding tussen de in- en uitgaven — is gunstiger geworden.

Maar de Buurtspoorwegen wil niet op zijn lauweren rusten. In 1988 zijn ze meer dan ooit beslist om een eind te maken aan een moeilijke periode. Om dat te verwezenlijken beschikken ze over dynamisme en ideeën om te verkopen. We stropen de mouwen dus op en demonstren onze vechtlust.

Zoals u weet, hebben we in de herfst van verleden jaar diep-

gaande enquêtes gehouden bij een honderdtal personen. Nu weten we beter wat onze reizigers al dan niet waarderen. We weten ook beter waarom honderden mensen (bijna) nooit gebruik maken van onze bussen en trams. De resultaten van deze enquêtes zullen niet in de prullenmand verdwijnen. We brengen ze in praktijk in vier streken van ons land : Aat, Ekeren, Poperinge en Namen. Tevens zullen nieuwe voertuigen in gebruik genomen worden. Meer comfort en een nieuw uiterlijk zijn de troeven. De gewestelijke directies krijgen meer onafhankelijkheid dan voorheen, om de exploitatie en de produktiviteit te verbeteren. Ze zullen voortaan meer inbreng hebben in de beslissingen die genomen worden bij de Buurtspoorwegen.

Kortom, onze Maatschappij evolueert. Zij weet dat ze op uw steun kan rekenen, op uw wil om uw werk goed te doen, op uw enthousiasme. Graag zetten we dat nog eens in het licht. Zonder u en uw inzet lukt het nooit. De vooruitgang van de N.M.V.B. en die van uzelf hangen ervan af.

## Onze werkhuisen

De directeur-generaal Hugo van Wesemael, ging akkoord met een lang interview voor de Gazet van Antwerpen en voor de redactie van B-Plus (ons artikel op deze bladzijde).

We zijn genooddaakt om tijdelijk de artikelen gewijd aan onze werkplaatsen te schorsen. We vervolgen zo vlug mogelijk deze reeks.

De redactie



"Als wij de kwaliteit van ons produkt willen verhogen — en dit is broodnodig — dan moeten wij beginnen met de radioverkeersleiding". (Foto : Photo News)

De inkomsten over 1987 zullen niettegenstaande het uitblijven van een tariefsverhoging begin 1987 stabiel zijn.

Om de dalende spiraal opwaarts te krijgen, zullen de Buurtspoorwegen dit jaar een belangrijke investeringspolitiek voeren — 631.9 miljoen in het rollend materieel bv. We zullen ook de infrastructuur van onze onderhoudscentra verbeteren.

### Het streekvervoer bevorderen

*"Maatschappelijk gezien zijn de Buurtspoorwegen de belangrijkste openbaar vervoerder. Dit geeft iedereen toe. Maar toch worden wij nog altijd stiefmoederlijk behandeld op het gebied van investeringen. Pas sinds 1984 krijgen wij met veel moeite wat kruimeltjes van de vele miljarden van de in 1963 opgerichte dienst Bevordering Stedelijk Vervoer. Het streekvervoer heeft echter zoveel recht op bevordering als het stadsvervoer. Bovendien komen de investeringen die wij wensen onmiddellijk ten goede aan onze reizigers en exploitatie".*

De Bevordering Stedelijk Vervoer legt nu, weliswaar met frisse tegenzin, jaarlijks een aantal miljoenen voor de N.M.V.B. op tafel. Het zijn echter kruimeltjes vergeleken bij de forse bedragen die Brussel, Antwerpen en Charleroi voor de (pre)metro krijgen.

Hugo Van Wesemael: *"Voor 1987 was 300 miljoen beloofd. Wij hebben amper 30 miljoen gekregen. Belangrijke dossiers zoals Brandariskaai in Oostende en de broodnodige radioverkeersleiding kunnen nog steeds niet aangepakt worden. Nochtans lijkt mij die radioverkeersleiding een echte bevordering van het openbaar vervoer waarvan de reizigers snel kunnen profiteren".*



Hugo van Wesemael: *"Ik vind het prima dat het openbaar vervoer niet duurder wordt, maar het kost ons wel 170 miljoen aan inkomsten. Om dit goed te maken moeten wij meer reizigers proberen aan te trekken".*  
(Foto: Photo News)

### Radioverkeersleiding

Voor 1988 wil de N.M.V.B. 570 miljoen uit de BSV-pot: de niet gekregen 270 miljoen van 1987 en 300 miljoen voor 1988.

*"De overheid moet beseffen dat wij zonder investeringen niet kunnen overleven. Een bedrijf dat niet voldoende investeert heeft geen toekomst. Meer reizigers en dus meer inkomsten kunnen wij pas nastreven als wij onze kwaliteit verbeteren. Wij werken daar aan maar als je maar weinig middelen hebt, kan je ook maar weinig doen".*

B Plus/GvA: Welke projecten moeten bij voorrang worden uitgevoerd?

*"Radioverkeersleiding staat bovenaan onze wenslijst. Dit is geen luxe investering. Bij het stadsvervoer is dit sinds jaar en dag een normale uitrusting. Verder zouden wij spoed willen zetten achter de landelijke invoering van de magneetkaart. Momenteel bestaat dit praktische betaalsysteem alleen nog maar in de provincies Limburg en Namen. Dringend is verder de bouw van een stelplaats en tramstation vlakbij het N.M.B.S.-station in Oostende. Er wordt al jaren over gepraat maar wegens geldgebrek gebeurt er niets. In Jumet bij Charleroi moet er een werkplaats voor tram en bus komen".*

B Plus/GvA: Komen er nieuwe marketing-acties?

*"Eind 1988 wordt het streekvervoer te Ekeren, Aat, Poperinge en Namen grondig aangepast. In deze testgebieden wordt naast de noodzakelijke correcties aan de kwaliteit van het vervoer ook een toegevoegde waarde aan de reizigers aangeboden. Hierdoor zal onze relatie met de huidige klanten verbeteren. Dit gebeurt op basis van de ervaringen van onze actie "De Kustram. De Zonnlijn". De inbreng van de regio's en de lokale medewerkers staat hier voorop".*

### Fusie met N.M.B.S. ?

B Plus/GvA: De christelijke en socialistische spoorbonden berijden opnieuw hun stokpaardje: fusie van de N.M.B.S. met de Buurtspoorwegen. Is zo'n fusie zinvol?

*"De spoorbonden hollen achter de feiten aan. Wij zijn juist bezig de centrale directie af te slanken ten voordele van de zeven groepen. In de toekomst worden er dat acht. Oost- en West-Vlaanderen worden gesplitst. In de agglomeraties streven wij naar een integratie met het stedelijk vervoer. Dit hoeft niet noodzakelijk een fusie te zijn. Naar buitenlandse voorbeelden kan zo'n samenwerking ook binnen een tarief- of verkeersverbond. De komende weken en maanden gaan wij meer operationele verantwoordelijkheid van Brussel naar de regio overdragen".*

### Gemeenten

B Plus/GvA: Opvallend is wel dat het openbaar vervoer op weinig sympathie en steun van de gemeenten kan rekenen. Hoe verklaart u dit?

*"Steden en gemeenten hoeven geen cent voor de openbare vervoervoorzieningen te betalen. Trein, tram en bus zijn vanzelfsprekend. Zij vragen zich niet eens af wat openbaar vervoer eigenlijk kost. De gemeenten kunnen nochtans veel bijdragen tot een aantrekkelijker openbaar vervoer én lagere exploitatiekosten. Wij denken aan doorstromingsmaatregelen voor de bus, aan veilige haltes waar het parkeerverbod geëerbiedigd wordt. Toch meen ik dat er in sommige gemeenten een kentering waar te nemen is in het denken over openbaar vervoer".*

*Zo willen wij bijvoorbeeld samenwerken met Geldenaken (Jodoigne) in Waals-Brabant. De bussen op de hoofdlijnen zouden in de toekomst geen tijdrovend en duur ommetje meer maken langs de naburige dorpen en gehuchten. Een midibus zou die klus overnemen en in het centrum aansluiting geven op de hoofdlijn. De dienstregeling wordt in gemeenschappelijk overleg uitgewerkt. De gemeente levert dan de chauffeur, de N.M.V.B. de midibus. De inkomsten zijn voor ons. Zo'n samenwerking biedt vele voordelen: de kleine kernen behouden hun bus, onze kosten dalen en op de hoofdlijnen wordt de reistijd korter".*

B Plus/GvA: Reistijdwinst is prima, maar ook comfort in de bus en aan de halte én reizigersbegeleiding zijn belangrijk.

*"In onze nieuwe bussen wordt het alvast knusser. Design en interieur worden op basis van marktonderzoek aangepast. Op gebied van halte-uitrusting, informatie over de dienstregeling, opvang van de reizigers blijft er nog enorm veel te doen. Ik ben mij daar terdege van bewust. Maar ook die uitdaging ga ik niet uit de weg".*

## "Made in Belgium" Internationale promotie voor de Zonnlijn

Kwaliteit, dat is de troef van Belgische produkten. De beurs "Made in Belgium" die begin december '87 liep, bracht dat onder de spotlichten. Vijf dagen om onze produkten, ondermeer het transport, aan te prijzen.

Onze Maatschappij was er ook aanwezig op vraag van Herman de Croo, Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel. Hij nodigde alle Belgische Maatschappijen die iets met het openbaar vervoer te maken hebben uit om meer met hun activiteiten naar buiten te komen. Een goede reflex. "Made in Belgium" bracht immers een heel assortiment van goederen en diensten. Onder de 16 aan bod komende thema's bevonden zich ondermeer elektronica, telecommunicatie, infrastructuurwerken, textiel en transportmateriaal. De STIL — Stedelijke Vervoermaatschappij van Luik — kwam bijvoorbeeld terecht bij technologie. Zij stel-

de haar Automatisch Stadsverkeer (TAU) voor.

De N.M.V.B. spitste zich toe op het uiteenzetten van haar commerciële strategie gebaseerd op marketing. Op drie panelen werd de basis van het beleid en de omzetting in de praktijk weergegeven: de Zonnlijn. Martine Gijsenbergs van de commerciële dienst beantwoordde alle vragen over de Buurtspoorwegen.

"Made in Belgium" werd een overdonderend succes. Een bewijs dat industriëlen uit de hele wereld en het publiek de kwaliteitsboodschap wel degelijk hebben gekregen. Een heel voordeel voor onze bedrijven.



Z.K.H. Prins Albert bezoekt "Made in Belgium". Rechts op de foto vindt u onze directeur-generaal Hugo Van Wesemael.

### Limburg

## 100 jaar Buurtspoorwegen

Op 9 januari 1888 stoomde de eerste tram door het Limburgse landschap. Precies 100 jaar later bood het Stadsbestuur van Peer talrijke personaliteiten een verjaardagsreceptie aan. Het Genkse Kamerorkest "Rendez-vous" zorgde voor sfeer. Burgermeester Theo Kelchtermans, Minister van het Vlaamse Gewest, verwelkomde zijn gasten. Dat de N.M.V.B. een belangrijke rol speelde bij de ontwikkeling van de provincie, bracht ir. Francy Peeters, gewestelijk directeur, aan het licht. De maatschappij zet bovendien nog alle dagen die taak in het snel evoluerende patroon van de streek verder.

Groep Limburg laat ondertussen deze gelegenheid zijn neus niet voorbijgaan. Hij organiseert in de loop van het jaar verschillende activiteiten om de N.M.V.B. beter te leren kennen. De N.M.V.B. rijdt op 5 maart het radioprogramma "Te Bed of niet te Bed" van Jos Ghijsen binnen, en neemt meteen de hele zendtijd in beslag. Leopoldsburg, Hechtel, Peer en Bree — de gemeenten waar de eerste tramlijn werd gelegd — organiseren op 29 mei een grote "Bus-happening" met talrijke activiteiten en animatie rond 100 jaar Buurtspoorwegen.

# Bussen in de cursus

Dat verkeer geen grap is, weet u al lang. Dat het kan uitgroeien tot een volwaardige studierichting is weer wat anders. En toch, in september ging de eerste Hogeschool voor Verkeerskunde van start, onder de vleugels van een Provinciaal Hoger Instituut te Diepenbeek. De provincie Limburg en de Vlaamse regering helpen een hand.

De HVS wil de kennis en visie omtrent de verkeersproblematiek van ieder die zich bezighoudt met verkeer verruimen. De lessen worden een bijscholing voor mensen die dagelijks met allerlei vormen verkeer te maken hebben. De cursisten zijn bijvoorbeeld politieagenten, mensen uit technische diensten van gemeenten of openbare diensten en studiebureaus. Je vindt er echter even goed een journalist, een griffier en iemand uit een rijkschool. Van Groep Limburg volgt Paul Smeets, meestergast van de Dienst Gebouwen die belast is met de infrastructuur van de halte-uitrusting, de cursus.

De opleiding, in totaal 3 jaar, omvat een stevige theoretische basis en is tevens sterk praktijkgericht. In de loop van elk jaar worden verschillende uitgevoerde projecten in dorpen en steden als studie-object behandeld en geëvalueerd. Elk "studiejaar" vormt op zich een afgerond, bruikbaar geheel. De aandacht ligt achtereenvolgens op de analyse van verkeersproblemen, het onderzoek van ver-

keersvragen en de concrete oplossingen.

De opleiding is opgesplitst in vakgebieden (modules) die elk op zich een zelfstandig deel vormen en aansluiten op andere modules. Hierdoor kan elke student zijn/haar studietempo bepalen.

Het succesvol beëindigen van de volledige opleiding geeft recht op het diploma van "Verkeerskundige".

Het spreekt voor zich dat deze vorming ook een beter inzicht in het openbaar vervoer kan brengen. Onze Groep Limburg vertegenwoordigt de N.M.V.B. in de stuurgroep die de beleidslijnen van de school uitstippelt en de inhoud van de lesprogramma's bepaalt. Vooral het busvervoer dat dagelijks door het gewone verkeer heen moet, komt ruim aan bod in de cursus. De "verkeersneuzen" worden tijdens de lessen niet enkel geconfronteerd met de zuivere verkeersproblemen voor bussen. De N.M.V.B. wil ook aantonen op welke manier openbaar vervoer tot een goed verkeersbeleid leidt.

# Groep Limburg rolde de loper uit...

Directeur-generaal Hugo Van Wesemael bracht op 15 december een bezoek aan onze gewestelijke directie te Hasselt. Hij maakte er kennis met het personeel.

Pol Watelet, directeur van het personeel en Georges Lefevre, de secretaris van de directeur-generaal, vergezelden hem. Voor Hugo Van Wesemael riep dit bezoek vele herinneringen op. Een tiental jaren geleden was hij er immers verantwoordelijk voor het rollend materiaal. De uitstap trok de banden met de personeelsleden sterker aan. Hugo Van Wesemael praatte met de directieleden en met de regiochefs. Daarna volgde een

bezoek aan het werkhuis en een lange babbel met de personeelsafgevaardigden. Het werd een rustig en open gesprek waarbij zowel de directeur-generaal als het personeel de voor hen belangrijke problemen konden uiteenzetten.

Hugo Van Wesemael bracht de kennismaking onder een positieve noemer samen: voor hem werd het "een opbouwend gesprek van hoogstaand niveau".



Francy Peeters, gewestelijk directeur, Hugo Van Wesemael, directeur-generaal, Georges Lefevre, zijn secretaris, Egon Duchateau, technisch inspecteur, Pol Watelet, directeur en Peter Vandenberg, inspecteur van de beweging tijdens hun bezoek in het werkhuis te Hasselt.

# De streek Haspengouw rijdt efficiënter

Vanaf 1 januari 1988 wordt de dienstregeling van Haspengouw over een andere boeg gegooid. De diensten die heel zelden gebruikt werden, zijn afgeschaft. Er werden echter andere ritten ingevoerd om zoveel mogelijk aan de behoeften van de reizigers te voldoen. Deze herstructurering werd niet zomaar doorgevoerd. Er werd ingespeeld op de wensen van de gemeentebesturen en de wijkcomités.

De belangrijkste wijzigingen:

◇ Lijn 127a

HUY-HANNUT-LANDEN:

Warnant wordt op zaterdag en zondag bediend.

◇ Lijn 45 HUY-WAREMME:

Op zaterdag en zondag geeft de bus die van Omal komt, rechtstreeks aansluiting (lijn 127a) te Warnant richting Huy.

◇ Lijn 45b

WAREMME-VERLAINE:

In de weekends zijn er verbindingen, van Limont, Bovenistier, Celles, Viemmes en Faimies tot Waremme.

◇ Lijn 81 MONS-LIEGE:

Deze lijn werd verlengd tot Hozémont (alleen op zaterdag en zondag). Ze vervangt lijn 86-Verlaine-Seraing- en geeft daarom nu aansluiting op Cahottes en Rossart.

◇ Lijn 83a

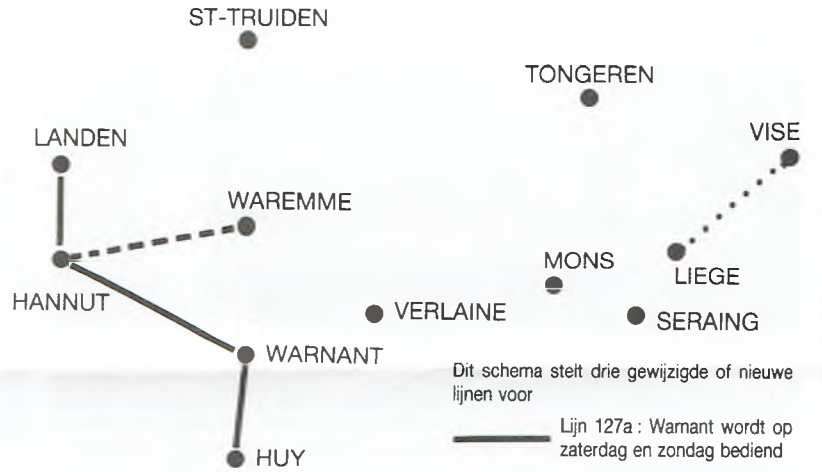
WAREMME-HANNUT:

Tijdens de weekdagen is er een nieuwe verbinding tussen Hannut en Waremme. Ze geeft in Waremme aansluiting op de trein naar Luik van 7u23. 's Avonds is er een terugkeer van Waremme naar Hannut voorzien om 17u30.

Op zaterdag pendelt een bus tussen Waremme en Hannut.

◇ Lijnen 85 (Huy-Luik) en 86 (Verlaine-Seraing) fusioneren op zaterdag en zondag.

Deze fusie biedt de reizigers van Bodegnée, Verlaine, Horion en Hozémont tal van mogelijkheden meer. Er is tevens een verbinding voorzien in Hologne Wasseiges voor reizigers naar Jemeppe.



Dit schema stelt drie gewijzigde of nieuwe lijnen voor

- Lijn 127a: Warnant wordt op zaterdag en zondag bediend
- - - Nieuwe verbinding tussen Hannut en Waremme
- ..... Liège-Visé sluit perfect aan op de NMBS

**Lijn 40 LIEGE-VISE:**  
perfecte aansluiting op N.M.B.S.

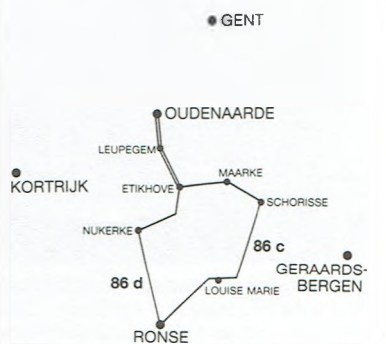
Hier worden veranderingen aangebracht vanaf 1 februari 1988.

Op de daluren blijft de frequentie om het half uur.

Lijn 40a via Cheratte Bas doet afwisselend de Xavier Neujean-plaats en het station Guillemins aan. Lijn 377 trekt de ritten tot de Xavier Neujean-plaats door tot Guillemins, Esneux en Comblain-au-Pont. Lijn 40a vanuit Visé doet het station van Guillemins aan, telkens om het uur en 35 min. Daar is verbinding voorzien met de Intercity-treinen naar Brussel, Oostende, Huy, Namur, Charleroi, Mons en Tournai. In Guillemins is aansluiting verzekerd met dezelfde IC-treinen die te Luik aankomen.

# Oost-Vlaanderen Ronse-Oudenaarde

Vanaf 1 januari 1988 verzekert de verbinding Ronse-Oudenaarde twee reiswegen: lijn 86c gaat van Oudenaarde naar Ronse via Schorisse en lijn 86d verbindt dezelfde steden via Nukerke.



Beide lijnen zijn aangepast aan de werkelijke behoeften van onze reizigers. Zo werd ondermeer rekening gehouden met pendelaars die dagelijks naar Gent of Brussel moeten.

Fervente winkelfans, ziekenhuisbezoekers en wekelijkse marktlopers komen ook aan hun trekken. Enkele daluur-, laatavond- en weekendritten vervallen omdat er weinig belangstelling bleek. Folders verschaffen de reizigers de nodige informatie over alle veranderingen.

## Ronse-Kluisbergen

Vanaf 1 januari 1988 zit ook lijn 480 in een nieuw kleed. De nieuwe dienstregeling komt optimaal tegemoet aan de behoeften van scholieren en reizigers die het winkelcentrum of de dienstencentra willen bezoeken. De belangstelling voor de weekendritten stond op een zeer laag pitje. Ze werden dan ook afgeschaft. Enkel de marktrit op zaterdagvoormiddag blijft.

# Brabant Sinterklaas in februari

Brigadiers Jean-Marie Bostijn en Alain Debay kwamen met het plezierige voorstel op de proppen om de Sint uit te nodigen in het werkhuis van Kuregem.

Op 12 december deed hij, sa-

men met één van zijn Zwarte Pieten, zijn intrede en verweerde alle 12-jarige en jongere kinderen van de personeelsleden. Ter afsluiting van dit gezellige feest konden de kinderen zich uitleven in een voor hen georganiseerde play-back show.



De glunderende gezichtjes van de kinderen hebben ons er toch toe overhaald deze wat "voorbijgestreefde" foto in onze krant op te nemen.