

Rij maar an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 1, nr. 0, exemplaar ter kennismaking, januari 1982

Abonnement RIJ MAAR AN... 100,- F. P.R. 000-0074040-29

EDITORIAAL

EEN LEEMTE WORDT GEVULD

Indachtig dat wat gedrukt staat beklift, stellen wij u het «nulnummer» van onze Aktie openbaar Vervoer-krant «Rij maar an» voor. Het wordt in een oplage van verscheidene tienduizenden exemplaren gratis over het Vlaamse land verspreid.

Dit «nulnummer» is de voorbode van een maandelijks publiekatie, die op dit formaat, in deze kleur en drukvorm (voorlopig) over acht bladzijden de spreekbuis van de mondige openbaar vervoergebruiker wil worden. U kunt zich meteen ook al een idee vormen van de rubrieken die erin aan bod zullen komen. Eminente medewerkers, verkeersjournalisten en verkeersdeskundigen hebben zich vast voorgenomen de inhoud van deze krant nog interessanter, overtuigender en afgestemd op de dagelijkse ervaring met het openbaar vervoer te maken.

De Aktie Openbaar Vervoer van de BRT is, hoewel ontstaan uit de ideeënwerker van programmamakers uit de televisiedienst Vrije Tijd, niet zomaar een aangelegenheid van het kleine scherm alléén. Ondanks hun algemeen erkende impact blijven radio en televisie vluchtige media. Wij zijn de kollega's van de drukpers dan ook dankbaar voor de begeleiding van onze programma's in hun dagblad of periodiek. Tegelijkertijd keken we echter uit naar een mogelijkheid om zelf de vluchtigheid van onze eigen elektronische media te compenseren met leesbare informatie, die desgewenst op elk ogenblik van de dag kan worden geraadpleegd. Videorecorders mogen dan al «in» zijn, het zou bepaald drier zijn het bezit van zo'n toestel te veralgemenen. Daarom worden binnenkort een aantal programmatekstbewerker en aangevuld en ten behoeve van kijkers en luisteraars gebundeld ter beschikking gesteld. Een handige kennismakingsbrochure over de Aktie Openbaar Vervoer werd inmiddels samengesteld en rolt quasi-simultaan met deze eerste openbaar vervoerkrant van de pers. De realisatie van deze krant zelf kon slechts gebeuren met de gewaardeerde medewerking van het Gemeentekrediet, dat zich erg betrokken voelt bij initiatieven die cultuurverrijking en verbetering van onze levenskwaliteit op het oog hebben.

Of er behoefte bestaat aan een krant van en voor de mondige openbaar vervoergebruiker moet niet meer in vraag worden gesteld. Hoe groot die behoefte is zullen we op heel korte termijn leren. Uit eigen ervaring weten we alvast, dat de gebruiker van ons openbaar vervoer al te lang voor «het» beleid en «de» openbaar vervoermaatschappijen vrijwel niks voorstelde. Zijn mening werd nooit gevraagd en eigenlijk mocht hij al blij zijn dat men hem op de ene of de andere manier wilde vervoeren.

Dat moet nu maar eens en voorgoed uit zijn. Gedaan met die situatie, waarin de reiziger, — pendelaar of toevallige reiziger —, door sommigen niet helemaal voor vol wordt aangezien omdat hij kiest voor trein, tram of bus en hij zichzelf daardoor in een soort tweederangpositie schuift. De «arme luis» die zich de weelde van dag-in-dag-uit-gebruik van eigen privé-vervoer schijnbaar moet ontfangen en die anderzijds geen enkele zeggenschap heeft in de organisatie van het kollektief vervoer dat hemzelf en honderdduizenden anderen dagelijks een soepele en comfortabele vorm van mobiliteit zou moeten geven...

En toch, klinkt dit niet te bitter? Deze «tussen hamer en aambeeldsituatie» van de openbaar vervoergebruiker bleef zeker tot het begin van de jaren zeventig bestaan. Dan veranderde er wel wat, al dan niet onder druk van een aantal elementen, die daarom niet direkt tot zijn oncomfortabele positie waren terug te voeren. Zo leidde de brandstofcrisis bijvoorbeeld tot de herontdekking van de specifieke kwaliteiten van het openbaar vervoer, dat meteen weer op enig respect kon rekenen. En op centen om nieuwe investeringen ten gunste van modernisering en betere uitrusting mogelijk te maken.

Verbetering van ons openbaar vervoer is echter niet alleen gebonden aan een toename van financiële werkmiddelen. Het beschikbare geld moet in de eerste plaats beter worden aangewend. Wat baten prestigeprojekten waar de reiziger zelf niet beter van wordt? Waarom zou het Interkommunaal Vervoer te Brussel honderden miljoenen extra over de balk mogen gooien voor zo'n 80 superdure, superluxe sneltrams, zolang in het kader van nu al toegepaste bezuinigingen deze trams in de daluren slechts een magere 15 minutendienst zouden mogen rijden? Waarom, zoals te Antwerpen, die peperdure verdere uitbreiding van een premetronet, dat de klanten afschrikt en miljarden vreet, waar een fractie van dit budget, gepaard aan een echte verkeersvisie, voor aanmerkelijk betere resultaten had kunnen zorgen?

Op de televisie is de Aktie Openbaar Vervoer sinds oktober gestart. In een eerste reeks van elf programma's werd alvast het enorme werktein afgebakend en een kontekst geschetst: de invloed van onze gebrekkige (tot onbestaande) ruimtelijke ordening op de kostprijs en de kwaliteit van ons openbaar vervoer, de dure spitsuren en de sociale functies van een kollektief vervoernet. Maar ook goede voorbeelden zoals die in het Zwitserse Basel, het Duitse Freiburg (Breisgau) en in Nederland te vinden zijn. Of nog: de heilzame uitwerking van het «Oran-jebusplan» op ons eigen Waasland en het belang van de Belgische konstruktoren van openbaar vervoermiddelen (trams, bussen, trein- en metrostellen), die met hun hoogwaardige produkten en hun speerpunttechnologie tevens een biezonder waardevolle bijdrage tot onze export leveren. De meeste van deze programma's worden tussen half januari en half maart 1982 herhaald. Daarna begint er een nieuwe reeks van tien openbaar vervoer-programma's, die duidelijk meer aktiegericht zullen zijn.

«Rij maar an» houdt u op de hoogte van dit alles. Ook van de activiteiten, die naast het radio- en televisiewerk zullen worden ontplooid: de organisatie van een verkeers-arme dag, het opzetten van een grote enquête rond de kwaliteit van ons openbaar vervoer, de uitbouw van een doeltreffende klachtenbank, het uitsturen van een informatiebus naar de Vlaamse provincies enz. Deze talrijke facetten van onze aktievoering moeten dan in eerste aanleg uitmonden in een groots opgezet televisieprogramma dat vermoedelijk op zondag 26 september 1982 gedurende een paar uur rechtstreeks wordt uitgezonden uit het monumentale Antwerpse Centraal Station.

Is de auto momenteel het vervoermiddel bij uitstek van de verstokte individualist, dan is het openbaar vervoer nu de neutrale, kleurloze verzamelaars van een gemeenschap van individuen, die op geen enkel vlak samenhangendheid kunnen demonstreren. Toch is samenhang naar buiten treden belangrijk, wil hun stem bij de nationale beleidsorganen en bij de exploitanten van het openbaar vervoer gehoord worden. De slagkracht en de invloed van de automobielclubs en hun persorganen zijn genoegzaam bekend. «Rij maar an» wil de nog bestaande leemte vullen t.a.v. de nu onmondige openbaar vervoergebruiker in Vlaanderen. Er moet een bundeling van krachten mogelijk zijn zoals in Nederland, waar ROVER (Vereniging van reizigers openbaar vervoer) en ESO (Exploitatieve samenwerking ondernemingen openbaar vervoer) al prachtig werk hebben verricht.

Elders in deze krant leest u de geringe voorwaarden (die nauwelijks verzending en administratieve kosten dekken) om «Rij maar an» maandelijks een jaar lang in uw bus te krijgen. Tegelijk kunt u, volkomen kosteloos, ook de brochure «Maak kennis met... Aktie Openbaar Vervoer» aanvragen met informatie over het hoe en het waarom van deze landelijke campagne. Aarzelen is in dit geval puur tijdverlies, dus nu doen!

Frans Frederickx

Aktie Openbaar Vervoer komt op tijd

Na twintig jaar van grote twijfels over ons openbaar vervoer, zijn nut en zijn gebruiksmogelijkheden, zijn we sinds onze grote oliebekommernissen van einde '73 er wel van overtuigd. Openbaar vervoer als het goed is georganiseerd, is zó goed dat het het merendeel van onze mobiliteitswensen vervult. Zeer simpel dus: we moeten het alleen nog goed krijgen. Wat is dat, goed openbaar vervoer? Precies! Daar gaat de aktie openbaar vervoer over. Goed openbaar vervoer is dat openbaar vervoer dat de meeste reizigers aantrekt. Goed openbaar vervoer is commercie, evenzeer als een modemagazijn of een supermarkt. Nu is commercie niet bepaald de sterkste zijde van de meeste ambtenaren. En tegelijk zijn de reizigers niet in de gelegenheid om zich te laten kennen. Hun enige wapen is tot nu toe: niet meer meedrijven... De Aktie Openbaar Vervoer geeft hun een nieuw belangrijk wapen in handen om hun belangen te verdedigen.

Maar we hebben pech, want uitgerekend sinds datzelfde 1973 zijn de kosten voor dat openbaar vervoer ontzaglijk beginnen zwellen. Zó erg dat mensen zich daar ernstige vragen zijn over gaan stellen. Wordt ons geld wel goed besteed? Kan het niet efficiënter? We weten wel: goed openbaar vervoer kost hopen geld. Maar slecht openbaar vervoer kost nauwelijks minder. Want goed openbaar vervoer is meestal efficiënt en rationeel, terwijl slecht openbaar vervoer duur is door zijn inefficiëntie en de irrationaliteit. Zijn in gebreke blijven legt soms zware lasten op aan stad, streek en land, en aan onze nationale ekonomie.

Om dat openbaar vervoer efficiënter en beter te laten draaien hebben we twee dingen nodig: een hoop gezond verkeersverstand om voorrang te verlenen aan dat openbaar vervoer en om het vlot te laten doorstromen, en politici die weten hoe een modern verkeersbeleid pro openbaar vervoer er moet uitzien, en er dus ook bewust werk van maken, mensen met politieke moed dus op alle niveaus: van regering tot gemeentebestuur. Politieke moed lijkt doorgaans gemakkelijker te vinden rond thema's waarrond aktie gevoerd wordt door vele groeperingen

met duizenden leden. Net zoiets voor Aktie Openbaar Vervoer.

Maar als dat openbaar vervoer goed wordt, zou het wel eens andere dure dingen minder noodzakelijk kunnen maken, daarom niet overbodig. Toch zouden we zo v.b. wat minder afhankelijk zijn van onze auto... Nu is dat kennelijk niet naar de zin van sommigen die hun «lange leven» hebben gezien in die auto. Reaktie dus vanuit die hoek, en er wordt op de rem getrapt. En hier zitten we nu volop in het domein van onze aktie: openbaar vervoer en de inertie die er enigszins rond hangt zijn de voortbrengselen van een wereld waarin moet beslist worden over hoe twee miljoen mensen zullen vervoerd worden van huis naar werk of school of winkel enz. en terug.

En die wereld wordt beheerst door:

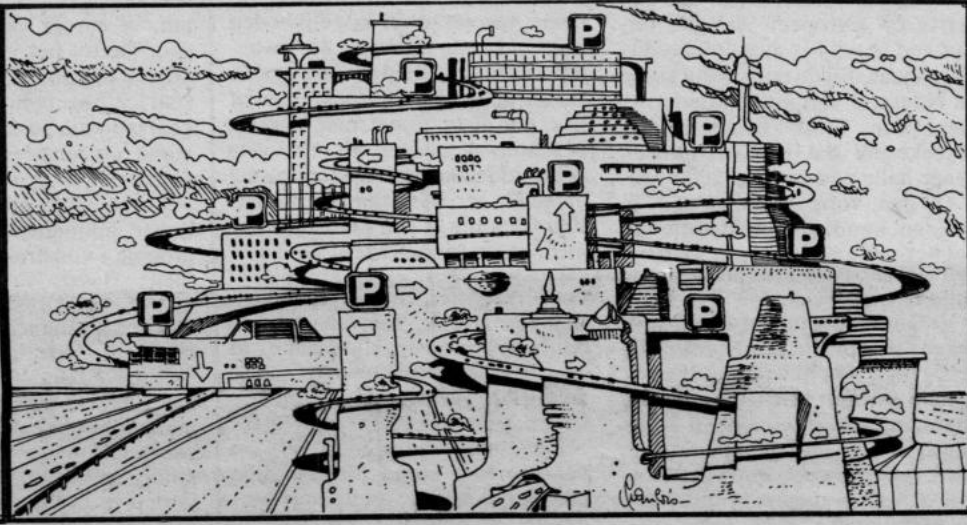
- een chronisch gebrek aan geld,
- een te weinig commerciële ingesteldheid van een deel van de ambtenaren,
- een gebrek aan inzicht in het verkeers- en vervoersbeleid bij vele betrouwen politici,
- enkele wakkere lobby's die nu niet zitten te springen om een beter openbaar vervoer, om welke redenen dan ook,
- twee miljoen reizigers die niet beschikken over een middel om hun wensen kenbaar te maken,
- een massa potentiële klanten die wegblijven omdat het zó echt niet kan,
- een leefmilieu dat smeekt om wat minder schadelijke vormen van mobiliteit.

Die wereld verklaren wij gedurende twee jaar tot het werkdomein van de BRT-Aktie Openbaar Vervoer. En daarbij hopen we grondig dat de gewekte interesse voor trein, tram en bus, en hun gebruik de aktie zullen overleven.

EEN BETER OPENBAAR VERVOER VOOR MEER MENSEN!!!

Hans Verbruggen

DEZE STAD KIEST VOOR HET OPENBAAR VERVOER ... WAAR WIL JE LEVEN ? ... DEZE STAD VOOR DE AUTO.



STOPDIENST

In de harmonika-bus zit muziek

Op 11 augustus 1981 heeft de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen voor het eerst haar nieuwe gelede bussen ingezet in de lijndienst. Proefkonijn voor dit nieuwe vervoer is de 35 km. lange lijn Antwerpen-Hamme, de in aantal passagiers gemeten belangrijkste lijn van de provincie Oost-Vlaanderen. Op deze lijn leggen alle 56 bestelde exemplaren 2500 tot 3000 km. af, waarna zij door de N.M.V.B. definitief van de constructeur overgenomen worden en naar hun toegewezen stelplaatsen doorgestuurd.

De gelede bus heeft twee wagenbakken, die door een draaischijf en een vouwbalg aan elkaar vastzitten. Deze constructie gaf de bus de volkse naam harmonika-bus mee. De bus, een vervoermiddel waar muziek in zit.

Zijn lengte van 18 m. is het voornaamste voordeel van de harmonika-bus. Vijftig procent méér mensen kunnen door dezelfde bestuurder meegevoerd worden. Het streekvervoer kan zijn capaciteit verruimen zonder de grootste kostenpost - de personeelsfactor - te moeten vergroten. De gelede bus geeft ook een zitplaats aan 22 reizigers meer dan in de nieuwste standaardbus.

Omstreeks januari 1982 zal heel de vloot geleverd zijn. Dan gaan er 26 gelede bussen rijden op de lijnen Antwerpen-Hamme, Temse-Sint Niklaas en Sint Niklaas-Kieldrecht. Op de lijnen Brussel-Grimbergen en Brussel-Wemmel, komen 16 stuks. Vier exemplaren

gaan rijden tussen Luik en Bit-singen.

De N.M.V.B. beschouwt de gelede businzet als een proef.

Op enkele lijnen wordt de gehele dienst door gelede bussen vervangen, op andere lijnen komen ze alleen in het spitsuur buiten. Men gaat dan na, hoe de kosten in beide gevallen evolueren.

De gelede bus werd voor het eerst in lijndienst geprobeerd in Sint-Niklaas op 19 april 1978, met

een voertuig bestemd voor de Zweedse buurtspoorwegen. Blijkbaar was het experiment overtuigend. België is het laatste land van heel Europa dat de gelede bus invoert.

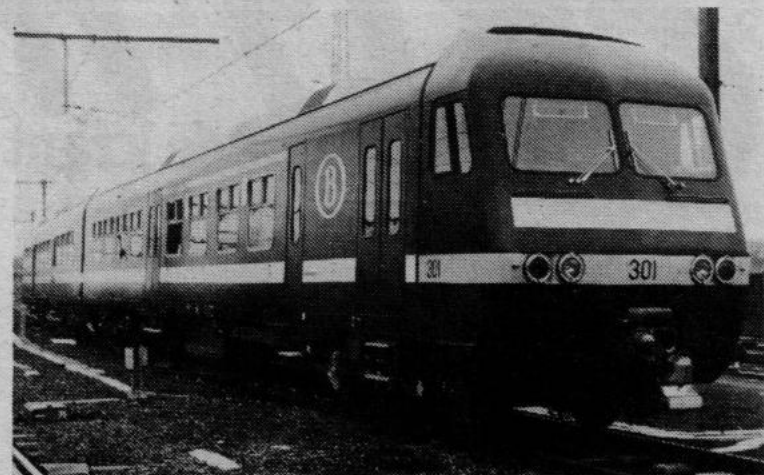
De STIL (Luikse Stadsvervoermaatschappij) heeft ondertussen 3 gelede bussen van hetzelfde type in bedrijf genomen. De M.I.V.B. denkt eraan een grote reeks gelede bussen voor haar stadsnet te bestellen.



Binnenkort zullen alle Openbaar Vervoergebruikers bij ons onder hetzelfde haltebord op bus of tram staan te wachten. Gedaan dus met het bestaande allegaartje van halteborden!!!

Het nieuwe bord zal er als volgt uitzien:

Bovenaan komt de benaming van de halte, vervolgens het woord tram of bus, en daaronder het nummer van de lijnen die de halte bedienen plus de eindbestemming van die lijnen. Boven het woord tram of bus is een zeshoek aangebracht. Bij de invoering van het zonetarief zal daarin het zonenummer worden aangebracht.



EXCLUSIEF

Dit is een exclusieve foto van de elektrische tweerijtuigtrein 301. Onlangs werd deze in wijnrood geschilderde trein uit de BN-fabriek in Brugge gereden. Binnenkort zal dit «tweetje» te zien zijn op Belgische sporen.

Bus, tram en metro in de bocht naar het theater

De auto is een veelvraat.

Gemiddeld rijdt een wagen in de stad slechts een tiende van de tijd en staat voor 't overige geparkeerd, om dan zo een 25 m² in beslag te nemen.

Een rijdende auto heeft 50 m² nodig.

Een km stedelijke autosnelweg neemt 25.000 m² in beslag, genoeg om 60 eensgezinswoningen op te bouwen.

De auto heeft voor een groot deel het uitzicht en de groei van de steden bepaald de jongste 30 jaar.

De technologie is slechts moeilijk om het openbaar vervoer ter hulp gekomen.

Minder-validen, senioren, moeders-met-buggies, flatbewoners op de rand van de gemeente, nachtvogels en fietsers: Brussel is niet voor jullie gemaakt.

Dat is ook de mening van de 3 theaters die samen dit jaarprogramma hebben uitgewerkt en het kond doen aan den volke... We dachten dat door de handen in mekaar te slaan, alleszins een paar drempels zouden verlagen voor de

Vlaamse Brusselaars die, — deemoedige schuld bekenten —, al te weinig weten dat leuk uitgaan ook in Brussel kan.

Het Kunst- en Cultuurverbond, Vlaamse stichting in het PSK, het Cultureel Centrum van Sint-Pieters-Woluwe, waar echt veel nederlands taligen over de vloer komen, en de Ancienne Belgique — in renovatie —, vonden dat er in de hoofdstad plaats was voor een breed uitdeinend spektakelklimaat.

Ze stelden samen een programma op. De Brusselse tram-maatschappij werd ingeschakeld om de promotie-actie te laten samenlopen met een pleidooi voor het openbaar vervoer. De THEATERTRAM krijgt een speciale affiche in alle voertuigen en de toeschouwers kunnen genieten van een tariefvermindering.

Voor meer informatie over dit initiatief kunt U terecht bij: ANCIENNE BELGIQUE van dinsdag t/m zaterdag. Tel. 02/511.33.91.

Autobussalon: salons op wielen



Van 16 tot 21 oktober werd in de Hallen van Kortrijk het zesde autobus- en autocarsalon gehouden. Het salon is een vakbeurs die ook voor het publiek toegankelijk is. Revolutionaire cars waren er dit jaar niet bij. De autocar is immers een hoogwaardig produkt, waarbij nog enkel details worden verbeterd. Wel werd een nieuw veiligheidssysteem voorgesteld: het ABS-remsysteem dat volgens federatiesecretaris Luc Glorieux het blokkeren van de wielen op ijs onmogelijk maakt.

Het salon in Kortrijk was het eerste op Europees vlak dat uitsluitend gewijd is aan de autobus en autocar. Bij de oprichting kreeg de federatie van autocarondernemers van West-Vlaanderen de verzekering dat in Kortrijk een derde halle zou worden gebouwd.

Op het vorig salon twee jaar geleden, kondigde de federatie aan dat het salon niet meer in Kortrijk zou worden gehouden als de derde halle er niet kwam.

Volgens de huidige stand van zaken wordt de bouw van die derde halle niet in het vooruitzicht gesteld en voelt Luc Glorieux zich bekocht. Ondertussen heeft Parijs immers Kortrijk gekopieerd en heeft het één week vóór het Kortrijkse salon uitgepakt met een eigen initiatief.

De energiecrisis in het algemeen en de hoge benzineprijzen van de jongste tijd in het bijzonder zijn een troef voor het autocartoe-risme. Een autocar verbruikt immers relatief weinig brandstof (rond de 30 liter per 100 km voor 50 passagiers). Een prijsverhoging van de brandstof en zelfs een verdubbeling van die prijs is voor een autocar minder erg omdat de kostprijs over een groot aantal passagiers wordt verdeeld.

Het autobus- en autocarsalon van Kortrijk wou daarom ook een promotie zijn voor het autocartoe-risme, een sector in moeilijkheden waar enkel de uitbaters die kwaliteitsreizen aanbieden nog goede zaken doen. Een autocar, meent Luc Glorieux, moet niet zomaar beschouwd worden als een vervoermiddel dat de toeristen zo snel mogelijk ter bestemming brengt. Een vliegtuig of een trein zijn daar meer voor aangewezen. De autocar is het meest geschikte middel voor rondritten en het verkennen van een streek. Een daarbij horende voorwaarde is wel dat er in de car een gids aanwezig is die voldoende geschoold is en de streek grondig kent.

Het autobus- en autocarsalon van Kortrijk stond dit keer dan ook in het teken van de herwaardering van de gids.

Verkeersvrij Rome?

Onlangs maakte de stadsraad van Rome plannen bekend om zowat 740 km. straten te sluiten voor het verkeer. Met deze maatregel wil men het vervoer per tram en bus herwaarderen.

Verscheidene wijken van de historische binnenstad waren al autovrij gemaakt, maar toch raakte het verkeer elders in een knoop en waren opstoppingen er schering en inslag. Het openbaar vervoer kon niet op snelheid komen. Volgens onderzoeken van de stad haalden de bussen op het hele traject een gemiddelde snelheid van ± 13 km./u.

Giulio Bencini, de verkeersdeskundige van de stad zei in dit verband dat een vermindering van het privé-vervoer met 48 tot 50 %, de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer zou opvoeren tot 20 à 22 km./u.

Binnen de 6 maand zouden de eerste straten voor het privé-vervoer gesloten worden.

De stad Rome heeft daarmee nog eens aangetoond zin voor experiment te hebben. Voor enkele jaren werd zo bv. tot twee maal toe getracht tram en bus gratis te maken maar dit bleek niet het gewenste resultaat op te leveren: het autoverkeer nam niet af.

Uiteindelijk heeft men dan gevolg gegeven aan de mening van hedendaagse verkeersspecialisten, of eerder verkeerspsychologen, die tot het inzicht waren gekomen dat de enige manier om de stad leefbaar te houden, en de verkeerssituatie te saneren, erin bestond de auto er gewoon uit te zetten.

Rome sluit zich daarmee als eerste miljoenstad aan bij het groepje «voortrekkers» op dit gebied: Basel, Freiburg, Groningen...

Vooraf financieel zal dit experiment een grote meevaller worden. Zonder noemenswaardige investeringen zal door deze ingreep het openbaar vervoer een snelheid kunnen halen die hier te lande slechts mogelijk is door miljarden te besteden aan metro- of pre-metrobouw.



M.I.V.B.: Nieuwe minibus voor gehandicapten

In het kader van het Jaar van de gehandicapten, schonk de vereniging voor vrouwen uit de zakenwereld, SOROPTIMIST INTERNATIONAAL, een bijkomende minibus aan de Brusselse Vervoersmaatschappij.

Tot nu toe had de M.I.V.B. 10 zulke voertuigen in dienst. Met deze minibussen, speciaal ingericht voor het vervoer van mindervaliden, worden zowat 50.000 reizigers per jaar vervoerd over 410.000 km.

Onder deze reizigers zijn er 8 % blinden; de overige 92 % zijn gehandikapt aan armen of benen.

De vervoerde personen gebruiken de minibus om naar het werk te gaan en naar voorzieningen als het ziekenhuis en de dokter.

De helft van de ritten gebeurt met één reiziger en dit meestal op de spitsuren.

Nog altijd moeten ongeveer een honderdtal oproepen per dag geweigerd worden. Dankzij de nieuwe aanwinst kan enigszins tegemoetgekomen worden aan de stijgende vraag. Ook zal de dienstregeling uitgebreid kunnen worden tot 22 h.

Wie meer inlichtingen wenst over deze dienst van de M.I.V.B. kan altijd terecht op de kantoren van de M.I.V.B.

Dienst Minibussen

Tel.: 513 67 42

512 17 90

Toestel 2365

Belgische tram in de U.S.A.



Binnen enkele jaren zal de bewoner van het Amerikaanse Portland gebruik kunnen maken van een Belgische tram. Na Rio de Janeiro, Den Haag en Manila heeft nu ook deze stad in Oregon de voorkeur gegeven aan het aanbod van de Belgische firma B.N. Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies. Het kontrakt, voor een bedrag van ± 884 miljoen F, voorziet in de levering van 26 rijtuigen van het type L.R.V. (Light Rail Vehicles).

Hiermee zet B.N. een eerste en belangrijke stap op de Ameri-

kaanse markt. De studie voor dit project en het maken van bepaalde stukken zal hier te lande gebeuren. De rijtuigen zullen echter voor het overgrote deel in de Verenigde Staten vervaardigd worden. De «Buy American Act» verplicht immers tot een 50 % productie in Amerika. Langs de Canadese onderneming Bombardier, waarmee B.N. een samenwerkingskontrakt onderhoudt en die een filiaal in Maine heeft kon een opening gevonden worden naar de V.S.-markt.

Jumbo-veerboten voor Harwich-Zeebrugge?

British Rail heeft voorgesteld om voor een kleine 150 miljoen per stuk twee jumbo-ferryboten te bouwen voor een capaciteitsvergroting op de route Harwich-Zeebrugge. Twee oudgedienden met geringere capaciteit, die vroeger deze dienst verzorgden verhuisden onlangs naar de sloper.

De nieuwe jumbo-veerboten zullen 104 goederenwagens kunnen vervoeren met een snelheid van 35 km./h. De schepen zouden per dag samen drie retours maken.

Transportminister Norman Fowler wil de goedkeuring laten afhangen van een opleving in het goederenverkeer in het algemeen.

Antwerpse ZOO mikt met succes op het Openbaar Vervoer

TOERISME

In het algemeen mag de Koninklijke Maatschappij voor Dierkunde van Antwerpen op een zeer geslaagd toeristisch hoogseizoen terugblikken.

Hierbij kunnen enkele interessante bemerkingen worden gemaakt:

— De ZOO-bezoekers die zowel in het kader van de door de N.M.B.S. georganiseerde excursies «Een mooie dag te...» als van de N.S.-Dagtochten (Nederlandse Spoorwegen) per trein naar Antwerpen komen gaan een steeds groter aandeel van het totaal bezoekersaantal uitmaken. Waar tien jaar geleden nauwelijks drie procent van de bezoekers met de trein kwam, zal tijdens het huidige boekjaar 1981-1982 de dertien procent ruim worden overtroffen. In 1980-1981 bedroeg dit slechts 9 procent, zodat er dit jaar

wel van een absolute doorbraak kan worden gesproken.

— De in 1980 gestarte campagne om een bezoek aan de ZOO op een voordelige manier te combineren met een FLANDRIA-boottocht kende dit jaar het verwachte succes. Bijna 37.000 bezoekers, of 5 % van het totaal, namen een COMBI-TICKET. Vooral nog lijkt het gecombineerd bezoek echter bij groepsbezoekers duidelijk meer in trek en/of bekend te zijn dan bij de individuele bezoekers.

— Tijdens de maanden juli en

augustus verzorgde M.I.V.A. dagelijks een ZOO-FLANDRIA-pendeldienst tussen het Koningin Astrid- en het Steenplein. Dat deze service erg werd geapprecieerd blijkt uit de cijfers: bijna 32.000 reizigers werden in de ene of de andere richting vervoerd, wat voor de hele periode neer komt op een zeer hoog gemiddelde van 28 reizigers per rit. Op verschillende dagen diende M.I.V.A. dan ook een tweede bus in te zetten om alle gegadigden van de ZOO naar FLANDRIA te brengen en omgekeerd.

Om bij te wenen

Wat men in België niet durft, doet men in Wenen.

De Oostenrijkse hoofdstad heeft immers besloten het centrum voor alle verkeer vrij te houden. De historische binnenstad van Wenen zal dus een paradijs worden voor voetgangers. Het verbod is echter zeer extreem en zou ook gelden voor de typische rijtuigen met paarden. Volgens de koetsiers betekent zulks meteen het einde van alle rijtuigen in Wenen.

Na Rome, zal Wenen de tweede stad in Europa zijn die dit wijze besluit neemt. In België is men nog altijd bevreesd om stadskernen verkeersvrij te maken. We hopen dat deze voorbeelden inspirerend zullen werken op vele steden in ons historische Vlaanderen.



De schuilhuisjes van het lichte type blijken erg kwetsbaar te zijn: de ruiten worden regelmatig ingegooid, de wanden ingetrapt enz... De hoge herstellingskosten noodzaken de N.M.B.S. fel beschadigde wachthuisjes te vervangen. Omwille van het sombere uitzicht van de huidige schuilhuisjes, besloot de spoorweg begin 1980 uit te kijken naar nieuwe, onverwoestbare modellen, die daarenboven esthetisch geslaagd zijn. De eerste wachthuisjes werden bij wijze van proef reeds geplaatst, zoals o.a. bij de stopplaats Iddergem.

MODERN!

EEN RENDERENDE SPAARFORMULE.

2

U opent een Depositoboekje bij het Gemeentekrediet. En uw geld brengt onmiddellijk op. Daarbij is het zeer modern want het werkt op basis van rekeninguittreksels. U ziet zelf: het Depositoboekje is beslist een intelligente vorm van vlot en renderend sparen.

Vraag raad aan uw agent van het Gemeentekrediet.



Gemeentekrediet

DEPOSITOBOEKJE.

Wilt u er nog iets meer over weten?

Loop dan eens langs bij de agent van het Gemeentekrediet in uw buurt: zijn adres vindt u in de «Gouden Gids» ☎ onder de rubriek «Banken».

Grey Belgium

Sparen bij het Gemeentekrediet zeker en vast

DWARSLIGGER

Ontsnapt aan een stille dood

België heeft in de wereld zeer lang de toon aangegeven op het vlak van het Openbaar Vervoer. Het heeft lang het dichtste spoorwegnet van de wereld gehad. Het heeft, als geen ander land, een uitzonderlijk dicht net van buurtspoorweglijnen gecreëerd. Dit kwam tot stand om de bevolkingsvlucht uit het platteland naar de steden af te remmen, en daar is men in de 19de eeuw wonderwel in geslaagd. En daarnaast waren er rond 1880 een hele reeks stadstrammaschappijen.

Heerlijke tijd voor openbaar vervoersfanaten... De steden in 1925 waren precies op het tramvervoer gebouwd. Alles was bereikbaar per tram. Aan de stadstrand, en ook op het platteland lag alles wat enig belang had aan een of andere tramlijn. Auto's waren er nauwelijks. En eigenlijk waren ze er ook niet nodig. Hier en daar zag je ze in de stad wel eens rondrijden, even schaars als een paar dekoets in de 16de eeuw. Alles kon per tram! En in die tijd werd van dat tramverkeer werk gemaakt. De bovenleidingsmasten waren stuk voor stuk monumenten met gekrulde bladmotieven, sierlijke bogen, smeedijzeren bloemenkorven. Muurankers waren toentertijd geen zakelijke stukjes

Mortsel-Edegem-Kontich, Hove-Kontich, Lier-Kontich-Boom, Mortsel-Wilrijk-Hoboken,...

DE BOEL LIKWIDEREN

Na de tweede wereldoorlog werden enkele zwaarwegende opties genomen. Uit de overweging dat er in onze ondergrond nog genoeg kolen zaten voor honderd jaar treinexploitatie werd bij de heropbouw van ons spoornet afgezien van de elektrifikatie. De NMBS zat nog warmpjes in de stoomlokomotieven en de kolen zouden wel goedkoop blijven. In de later vijftiger jaren bleek dan dat de arbeidsintensieve stoomtraktie eigenlijk onbetaalbaar geworden was. Hals over kop werd een hele vloot diesellocomotieven besteld, maar ook dan nog wilde men geen elektrifikatieprogramma's. Er kwam immers geen geld op tafel vanwege de nationale overheid. Want men had in die vijftiger jaren nog een andere optie genomen: het transportmiddel van de toekomst zou de auto wezen. Dat stond nu eens als een paal boven water.

Openbaar vervoer zou er nog wel even blijven om de overschakeling geleidelijk te laten plaatsvinden, maar erin investeren was weggegooid geld.

Je ziet dan ook hoe de Spoorwegen na 1950 in Vlaanderen een

Maar het bleef niet bij afschaffen alleen. Het ergste was dat hele generaties ambtenaren in die vervoersbedrijven werden opgeleid in die likwidateursmentaliteit, en dat betekende biezonder weinig uitzicht op nieuwe dingen, weinig oog voor de klant, geen beleid op langere termijnen, vooral geen reklame maken of in de aanval gaan voor een produkt waarin men toch niet geloofde.

Op die manier is het miserabele openbaar vervoer gegroeid dat wij kennen van de zestiger- en zeventiger jaren: zonder zin voor public relations, met gemiste aansluitingen, met tot in den treure toe vertragingen, met nauwelijks aangepast materieel, met niet overeenstemmende en ingewikkelde tarieven, met onontwarbare en moeilijk te vinden informatie, een en al klaagzang dus. In het midden van de zestiger jaren was men wel tot de vaststelling gekomen dat het met die auto toch niet helemaal snor zat in de steden. Maar we waren toen nog in de volle ambiance van de onbeperkte groei.

ONHANDIG REVEIL

De verkeersmoeilijkheden die onze steden onbewoonbaar maakten werden door de beleidsvoerders gewoon genegeerd, of ten minste niet in verband gebracht met hun beleidsloosheid op

wel een hele verbetering zoals bv. op de Brusselse metrolijn 1, maar elders waar het openbaar vervoer bovengronds moest blijven, bleef het « huilen met de pet op ». Steeds even onregelmatig, even traag, en even oncomfortabel ging het verder van Geel naar Aarschot, van Diksmuide naar Nieuwpoort, van Melle naar de Brabantdam, van Bree naar Genk, of langs de Leuvense Bondgenotenlaan. Buiten Brussel-Oost werd niemand iets gewaar van de « grotere budgetten » die men voor de bevordering van het openbaar vervoer had gereserveerd. Zelfs in Antwerpen met zijn premetro niet. Die grotere budgetten waren zeker geen weerspiegeling van een veranderde mentaliteit ten gunste van het openbaar vervoer. Op de straat, waar tram en bus moesten werken was er van enige toegankelijkheid of van enige voorrang vooralsnog geen sprake. Uiteraard zou dit enige beperkingen meebrengen voor de bewegingsvrijheid van het autoverkeer. Maar dat is juist de zere teen van de verantwoordelijken.

Wat dat betreft zijn we dus nog steeds in de zestiger jaren: geen veer kreken aan de auto, en zeker niet omwille van een bagatel als tram of bus. Aldus kan men de houding samenvatten van zij die zich met het beheer van de openbare weg moeten inlaten. Het enige alternatief dat blijft is dan wel degelijk: onderduiken in een donkere en oninteressante tunnel, en de auto zijn vrijheid laten. Maar dan moet men ook maar konsekwent zijn en de metrotunnels niet beschouwen als uitgaven ten voordele van het Openbaar Vervoer maar van het autoverkeer. In dat licht gezien zijn er voor het stedelijk Openbaar Vervoer in de 70-er jaren nauwelijks meer kredieten vrijgegeven dan ervoor.

OP HET GOEDE SPOOR

Bij de NMBS met zijn spoorwegnet liggen de zaken enigszins anders. Daar is de laatste jaren wel degelijk een enorme financiële inspanning geleverd voor de verbetering van de spoorlijnen. Immers sinds de herfst van '73 met zijn autoloze zondagen, en de daaropvolgende oliecrisis is daar dan toch eindelijk een langetermijnelektrifikatieprogramma van start gegaan, dat ons ongeveer op het peil van Duitsland en Nederland moet tillen. De resultaten daarvan worden stilaan duidelijker. Elk half jaar worden er weer enkele baanvakken « onder stroom » gezet. Recent was dit het geval met zowat alle spoorlijnen rond Antwerpen richting Kempen, Limburg en Leuven, met de lijn Brussel-Dendermonde-Lokeren, Kortrijk-Moeskroen, en enkele Waalse lijnen op de as Luik-Namen-Bergen-Doornik. Voorts zien we palen verschijnen boven Mechelen-Gent, Hasselt-Tongeren-Luik, naar Zottegem toe, en nog op vele andere plaatsen.

Buiten dit bouwkundig nijver tafereel moet toch ook eens gekeken worden naar de diensten die worden aangeboden. De NMBS heeft een herstructureringsplan uitgewerkt voor haar treindiensten. Dit voorziet een aantal zeer snelle lange verbindings, de zgn. intercity's, bv. tussen Roosendaal en Oostende tussen Antwerpen en Eupen via Hasselt en Luik. Een aantal daarvan zijn reeds gerealiseerd. Voor de andere is het geld niet beschikbaar. Dat zou moeten komen van de afschaffing van ouderwetse en niet meer aan de behoeften aangepaste stopdiensten en de interne rationalisering van de spoorwegdienst. Voor die rationalisering hebben de vakbonden dan als voorwaarde gesteld dat eerst een

fusie moet tot stand komen tussen NMBS en NMVB.

Deze « Grote fusie » moet een bedrijf opleveren met bijna 80.000 tewerkgestelden, als het ware België's grootste, maar moet volgens de plannen ook 2 miljard besparingen mogelijk maken. Tot nu toe is ons niet duidelijk van waar die 2 miljard moeten komen...

Van het afschaffen van dubbellopende diensten, zegt men, maar als één buskilometer stilaan 100 fr. kost dan betekent 2 miljard besparen 20.000.000 buskilometer minder rijden, waarbij de vraag, waar er dan nog wel zal gereden worden... Busreizigers aller lijnen... dit als verwittiging maar...

Voor het niet-realiseren van die intercity-verbindingen is nog iets anders verantwoordelijk. Op bepaalde plaatsen op het spoorwegnet bestaan flesschalen: knelpunten waar de spoorlijnen of stations of andere inrichtingen aan hun capaciteitsgrens toe zijn. De Brusselse Noord-Zuidverbinding, de spoorlijn Brussel-Leuven, de spoorlijnen Brussel-Antwerpen, een stuk enkelspoor tussen Brugge en Zedelgem, het eindstation Antwerpen-Centraal, het stuk spoor tussen Hasselt en Sint-Truiden, om er maar enkele te noemen. Die maken het uitbouwen van wat meer dienstverlening vrijwel onmogelijk. Het opruimen van dergelijke flesschalen kost miljarden. Zolang bv. geen oplossing gevonden wordt voor de capaciteitsbeperking in Antwerpen-Centraal zal van daaruit moeilijk een ernstige dienst kunnen aangeboden worden naar Leuven. En op zijn beurt lijdt de zopas ingereden dienst naar Hasselt daar gevoelig onder, want die moet dan maar een aantal taken overnemen die niet op zijn rechte weg liggen: hij moet een omweg maken over Aarschot en daar ongeveer 10 minuten tijd mee verliezen. Dus ook hier een kwestie van geld.

DE REKENING GEPRESENTEERD

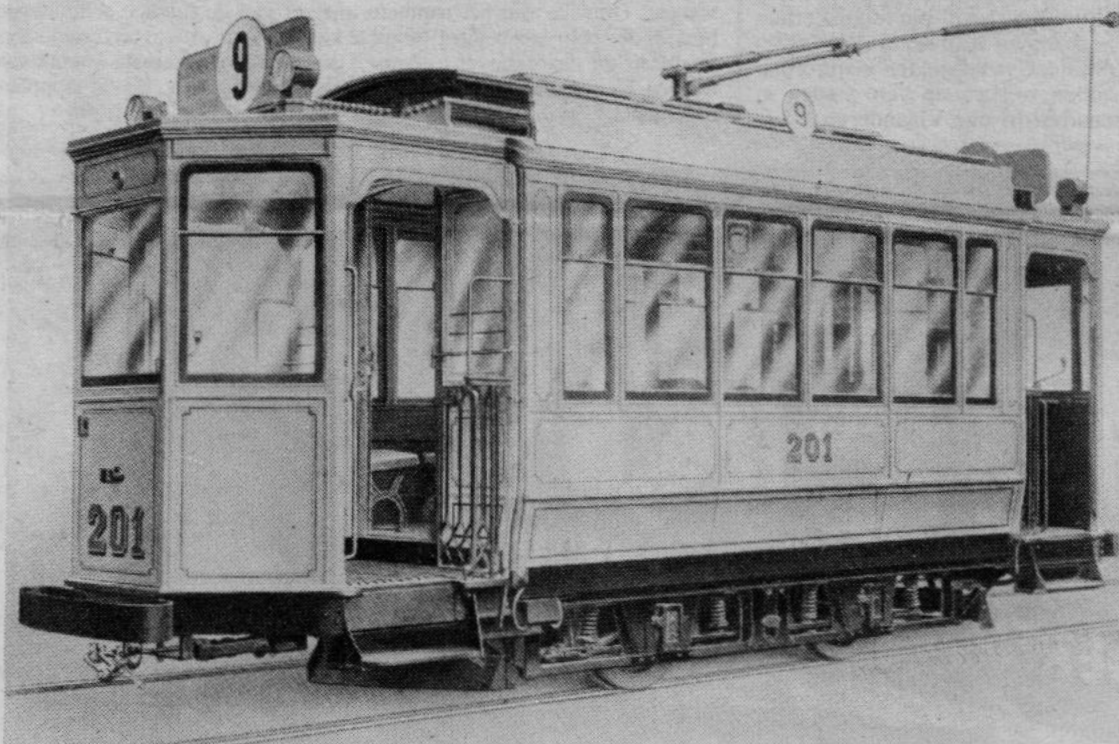
De nationale overheid heeft daarmee gekregen wat ze verdiend heeft met haar beleid tijdens de jaren '50 en '60. Zowat overall stond het openbaar vervoer op het lijstje van de te likwidieren zaken. Er werd niets in geïnvesteerd. In de zeventiger jaren moeten dus eerst, en onder druk van een energiecrisis, snel een aantal inhaalinvesteringen gebeuren, waarvan het effect pas veel later zou blijken. Maar nu, in de tachtiger jaren blijkt er in het geheel geen geld meer te zijn voor broodnodige projecten. En er blijkt er nog minder te zijn om de dienstregelingen op een behoorlijk peil te houden.

Er wordt dus in de begrotingen gesnoeid. Op basis van welke criteria? Om welke beleidsdoelstellingen te verwezenlijken? Om hoe de mobiliteitsvraagstukken in de toekomst op te lossen? Bezielt de overheid het gehele mobiliteitsbeleid als één geheel of wordt het weer eens opgesplitst over verschillende ministeries? Hoe zullen de schaarse middelen worden ingezet, en weer op basis van welke criteria?

Tot nog toe hebben we de overheid daarover nog nooit iets samenhangends horen vertellen, en we hebben zo't gevoel dat een crisis zoals wij die nu beleven dat toch wel heel hard nodig maakt. Niet alleen omwille van een energieschaarste, maar evenzeer, en mogelijk nog sterker, omwille van het feit dat die jarenlange afwezigheid van enig mobiliteitsbeleid ons een verschrikkelijk duur verkeer en een wanhopig slechte ruimtelijke ordening heeft bezorgd.

Hebben we nu eindelijk iets geleerd, of nóg niet?

HANS VERBRUGGEN



Tram 9 in Antwerpen in betere jaren: alle 4 minuten.

metaal maar bas-reliefs die helemaal pasten bij de neo-barokke stadsgevels van die tijd. Tramineries bewezen dat het openbaar vervoer toen het vervoer was voor iedereen, ook voor de rijken: porseleinen lampekapsjes en rotan zetels. In de zomer werd rondgereden met open wagons met gordijnen, en aan een snelheid van hooguit 20 km/u. was dat een aangename verfrissing. E. Keutgens meldt ons in zijn boek « De Antwerpse tram 1873 - 1973 » dat volgens de dienstregelingen in de dertiger jaren zeer hoge frequenties werden gereden. De toenmalige tram 1 die tussen noord en zuid over Leien reed, bolde alle 2 1/2 minuten, tram 6 alle 4 minuten, tram 9 alle 4 minuten, tram 8 alle 2 1/2 minuten, en zo ging het er op bijna al die tramlijnen aan toe. Het was de tijd dat er nog kon gespoord worden tussen Moerbeke en Lokeren, van Turnhout over Herentals naar Leuven, van Opwijk naar Aalst, van Diest over Tessenderlo naar Leopoldsburg, van Hasselt naar Maaseik, Maas-tricht en Neerpelt. Ten zuiden van Antwerpen struikelde men over de spoorlijnen. Naast degene die er nu nog zijn waren er nog: Walem-Wilrijk-Antwerpen Zuid,

soort herstructureringsplan doorvoerden waartegen het reorganisatieschema dat ze onlangs hebben bekend gemaakt eigenlijk nog klein bier is. De afschaffing van lijnen en stations gingen aan een hoog tempo door. Tegelijk woedde een echte vernielingsgolf bij de buurtspoorwegen: op nauwelijks 10 jaar werden koudweg alle buurtspoorlijnen opgedoekt, op enkele uitzonderingen in Henegouwen na, en ook de kustlijn De Panne-Knokke bleef gespaard. Voortaan zouden bussen de dienst uitmaken. Kilometers tramspoor in eigen bedding werden opgebroken, en de openbare vervoersruimte werd gebruikt om de rijwegen voor het autoverkeer serieus te verbreden. Een kapitaal van miljarden werd op die manier op de schroothoop gegooid. Bij de stadsvervoersmaatschappijen heerste eenzelfde likwidateursmentaliteit als bij de NMVB. Belangrijke tramlijnen werden op busexploitatie omgeschakeld en de aangeboden frequenties logen er niet om. Die fameuze Antwerpse trams 1, 6 en 9 van inder tijd verschrompelden tot onmogelijke buslijnen waar zowat alle 20 minuten eens een busje kwam kijken.

verkeersgebied. En politiek was het blijkbaar niet mogelijk om iets tegen die auto-waan te ondernemen. Eén ding was echter vast komen te staan: zonder het openbaar vervoer zou het toch niet te klaren zijn: dat was de grote misrekening van de vijftiger jaren. Maar het besluit dat men daaruit trok was halfslachtig: men ging niet een nieuw beleid ontwerpen, men vond het geraadzamer de bestaande autopolitiek (waarin een aantal politiekers en kabinetsmensen zich stevig hadden vastgebeten) gewoon te laten doorlopen, maar daarnaast, en zonder enig verband ermee, een investeringsbeleid te gaan voeren in het openbaar vervoer. Zo twee dingen naast elkaar zonder enig verband, is natuurlijk koninklijk duur, vooral omdat het er blijkbaar in bestond de tram in de steden, in de grond te gaan steken. Men beoogde de steden daarmee te beschermen tegen een algeheel verkeersinfarkt. Dit werd dan echter op geen enkele manier in verband gebracht met thema's als bv. stadsvernieuwing en ruimtelijke ordening zodat door al die tunneltransplantaties de patient (de stad) alleen maar zieker werd. Plaatselijk brachten die tunnels

'T IS GODGEKLAAGD

Klachten en suggesties

Dikwijls heeft de gebruiker van het openbaar vervoer, de indruk dat zijn klachten en suggesties niet au serieus genomen worden. Het blijft bij een kwade brief of een interessante tip: over een aangepast middel om zijn aanbreng kracht bij te zetten, beschikt hij evenwel niet.

Met « RIJ MAAR AN » willen wij daar iets aan verhelpen. Wij hopen de krant van de MONDIGE openbaar vervoer gebruiker te zijn, een open forum te scheppen en de mogelijkheid voor de reiziger te zijn om zijn ideeën over trein, tram, bus en metro een ruime bekendheid te geven.

Onder de rubriek « 't Is Godgeklaagd », zullen wij in het vervolg een bloemlezing geven van klachten, suggesties en lezersbrieven.

Sinds het secretariaat van de Aktie Openbaar Vervoer begin juli van start ging, kwam er al heel wat in onze brievenbus terecht. Enkele voorbeelden.

Christine Brouwers uit Overpelt heeft het volgende verhaal:

« Ik ben een gehandicapte vrouw sinds 5 jaar en ik ben nu aangewezen op het openbaar vervoer. Maar, als ik ooit mag autorijden, dan zal ik het graag terug doen! Want, al is het openbaar vervoer goedkoop, ik reis aan halve prijs, zou ik gelukkig zijn mijn eigen auto te hebben.

Wel nu mijn grieven over het openbaar vervoer. (...)

Ik bezit persoonlijk een klever met een stempel op dat ik gehandicapt ben. Toch durven de busschauffeurs U te laten staan of achter in de autobus een plaats aan te wijzen. En dan moet je dan nog a.u.b. een plaatsje vragen. Moet men met bagage reizen, reken dan niet op de hulp van de buschauffeur! Trek uw plan!

Zou men niet de moed verliezen om met het openbaar vervoer te reizen?...

Antwoord van de maatschappij:

« Artikel 36 van het Reglement op de politie van personenvervoer per tram, pre-metro, metro, autobus en autocar (Koninklijk besluit van 15.9.76) schrijft voor dat de reizigers verplicht zijn de zitplaatsen af te staan aan de invaliden die moeilijk kunnen blijven rechtaan, aan de ouderlingen, zieken of gebrekkigen, aan de personen die kinderen dragen en aan de zwangere vrouwen. Deze personen hebben voorrang om in het voertuig te stappen. Volgens artikel 37 van voornoemd reglement moeten de reizigers de bevelen opvolgen die door het dienstpersoneel tot nakoming van voorgaande bepalingen worden gegeven.

Bepaalde personen die wegens een lichamelijke letsel of ziekte niet of moeilijk in de rijtuigen kunnen blijven rechtaan, kunnen een voorrangkaart bekomen tot het innemen van een zitplaats in de rijtuigen. Deze bijzondere voorrangkaarten zijn van groene kleur, worden door de N.M.B.S. afgeleverd nadat de aanvrager ervan een geneeskundig onderzoek heeft ondergaan en zijn eveneens geldig in de N.M.V.B.-rijtuigen.

Wat de begeleidende colli betreft, is de reiziger zelf verantwoordelijk voor de bewaking, het laden en lossen ervan.

Wij hopen u een duidelijk overzicht te hebben verstrekt over het innemen der zitplaatsen en het vervoer van begeleidende colli; en blijven steeds bereid u, indien nodig, verdere inlichtingen te verstrekken...

Albert Gielen uit Maaseik schrijft ons op 11-10-81:

« Vertrek eens op een zaterdag om 13 u 47 in Brussel-Centraal, dan komt u in Genk om 15 u 20 aan. U stelt dan vast dat de autobus nr 11 naar Maaseik om 15 u 15 vertrekt, dus 5 min. vroeger. U moogt dan met al uw geduld in uw handen 1 u 50 wachten om een andere bus te hebben. Een tas koffie krijgt u niet in het stationscafé, want dit is gesloten.

Zou men niet beter zijn fiets gebruiken om de resterende afstand af te leggen? Van uit organisatorisch standpunt bekeken is er nog veel te doen.

Op 14-11-81 antwoordt de Gewestelijke Dienst Limburg van NMVB:

« Ingevolge uw aan de BRT, Dienst Aktie Openbaar Vervoer, gerichte briefkaart delen wij u mede dat wij de dienstregeling van de rit 1927 op zaterdag Hasselt - AB station 14 u 55 — Maaseik Majoor Aertsplaats 16 u 05 van de lijn 11, met ingang van 14-11-81 derwijze aanpassen dat te Genk AB, station aansluiting wordt verzekerd van de trein 2912 Brussel-Noord 13 u 52 — Genk 15 u 20. »

Nieuwe uurregeling:

Hasselt AB. - station 15.00

Genk AB.-station A. 15.20

Genk AB.-station V. 15.23.

NOOT VAN DE REDACTIE:

Een veel voorkomende klacht. De aansluiting aan vele stations van de trein met de bus is op heel wat plaatsen slecht.

De samenwerking tussen de NMBS en de NMVB staat nog niet helemaal op punt, en zodoende krijg je heel wat mensen die hun aansluiting missen. Als dit dan nog tijdens de spits gebeurt, dan is er slechts een kleine vertraging. Maar in het weekeinde kan die tussenpoos heel wat langer uitlopen (zie onze klacht). Nog erger is het als je zo je laatste bus mist om 11 u. 's avonds. Hoe moet je dan thuisgeraken???

We kunnen alleen maar hopen dat de samenwerking tussen de NMBS en de NMVB niet alleen maar een op papier geformuleerde verbintenis is, maar dat deze fusie aan heel wat tekorten — zoals die coördinatie van trein met bus — een oplossing zal geven.

Dat die oplossing mogelijk is, merk je wel aan het hierboven afgedrukte antwoord van de NMVB. Kunnen we op de ingeslagen weg voortgaan?

Paul Lemmens uit Maasmechelen schrijft het volgende:

« ...Als eerder occasionele gebruiker van de trein op lijn 20a. Eindhoven-Hasselt zou ik met dit schrijven de aandacht willen vestigen op dit schoolvoorbeeld van onwil, onkunde, politiek geklungel, kortom echt wanbeheer vanwege de N.M.B.S.

Eindhoven is het laatste station in het Maasland dat de N.M.B.S. graag gesloten had voor reizigers, nadat Hasselt-Maaseik en Hasselt-Lanaken deze eerder te beurt was gevallen. Het Maasland met meer dan 100.000 inwoners zou immers te klein zijn voor de uitbouw van een spoorweg. Eindhoven zou gesloten worden in ruil voor de opening Brussel-Genk. Genk station werd in mei 1979 geopend, prima voor midden-Limburg, doch niet voor het Maasland: Vandaar: protest!

Eindhoven bleef op het laatste nippertje nog open, maar hoo! De geboden service: Wanneer je de trein te Eindhoven wilt nemen, moet je eerst te voet, per fiets of wagen naar het station. Geen enkele lijnbus bedient het station, misschien wel uit vrees zich op de zandige wegjes vast te rijden... De treinstellen zijn afstands en zeer oncomfortabel. Liefst geen al te beste kleren aan om op houten bankstellen vol stof te zitten.

Neem je de eerste trein (6 u. 00) in de winter, neem dan een zeer dikke jas mee naar de killige wagons! Om te zwijgen van de portieken die soms niet sluiten, de onaangepaste snelheid (29 km in bijna 40 min.!), het stoppen in 5 tussenstations, waar bijna nooit een reiziger opstapt! Alle lof verdient het personeel: ze nemen alle tijd, zijn uiterst behulpzaam, maar kunnen er niets aan doen dat ze u niet dikwijls kunnen helpen.

Uurregelingen zijn zeer aardig opgesteld: zie reisgids. Mis je de trein van 7 u 15, dan wacht je ten vroegste tot 14 u 20, dit ten dienste van de vele studenten, jongeren en gastarbeiders in onze streek! Tengevolge van de opening Genk-Brussel schrapte men tal van meer interessante ritten...

Daarop liet de N.M.B.S. zelf een zeer uitvoerige kostenbaten-analyse uitvoeren om de knoop te kunnen doorhakken. Deze kwam tot het besluit, dat wanneer Hasselt-Genk tot Maasmechelen zou doorgetrokken worden en uiterst gemoderniseerd, deze lijn wel eens rendabel

zou zijn! De investering zou wel een zware dobber zijn (± 800 milj.). Het Maasland is helaas wat laattijdig wakker geworden, doch mag deze kans niet onbenut laten.

Voorstel! De lijn Genk-Maasmechelen zou zo spoedig mogelijk moeten gerealiseerd worden. De oude mijnstations mogen dan afgeschaft worden. Binnen Genk en het Maasland moeten goed bus-aansluitingen op deze stations gerealiseerd worden...

De nodige sensibilisering kan via uw programmareeks. De uitvoering valt of staat bij de onwil of de goodwill van de N.M.B.S. en het berucht ministerie van verkeer, dat toch graag alle lijnen via Wallonië (Luik) naar Nederland en Duitsland behoudt. 100.000 Maaslanders hopen op waar ze al lang recht op hebben! Een degelijk, milieuvriendelijk, sociaal geïnspireerd openbaar vervoer kan voor hen en de hele streek nieuwe kansen scheppen. Met belangstelling volgden we het verder verloop van deze tragikomische scène rond Hasselt-Eindhoven!...

Antwoord van de Spoorwegen:

« ...het zal U niet onbekend zijn dat de NMBS in een recent verleden een nieuwe reizigersdienst organiseerde naar Neerpelt, dat een nieuwe elektrische spoorlijn naar het hart van Genk werd gebouwd, van waaruit een intensieve treindienst werd ingelegd naar Brussel via Hasselt, Landen en Leuven. Het spoorvak Aarschot-Hasselt werd dit jaar geëlectriceerd en naarmate moderne rijtuigen en lokomotieven ons zullen geleverd worden zal het comfort op de lijn ook tijdens de weekdagen verbeteren. Tijdens het weekeinde wordt de treindienst Hasselt-Diest-Leuven reeds met elektrische motorstellen gereden omdat er dan minder gebrek is aan rollend materieel. Tenslotte vestigen we er uw aandacht op dat in de toekomst de lijn naar Neerpelt wordt geëlectriceerd, nadat daarvoor eerst Hasselt-Bilzen-Tongeren aan bod is gekomen. Tegen mei 1982 wordt de spoorbaan Hasselt-Alken ontdekt. Totaal enkele elementen i.v.m. uw vraag of er wel openbaar vervoer is in Limburg.

U klaagt ook de situatie aan op de lijn Hasselt-Eindhoven, waarbij U zelf de ligging van dit laatste station verklaart. Dat is de

reden waarom de NMBS wanneer zij de nieuwe lijn naar Genk opende, de reizigersdienst naar Eindhoven wilde afschaffen en vervangen door een snelle en frequente busdienst vanuit Maasmechelen via de autosnelweg naar het nieuwe station Genk. Deze busdienst die trouwens in akkoord met de NMVB werd overwogen zou de Maaskant kunnen bedienen en de globale operatie (vervangen van treindienst Hasselt-Eindhoven door busdienst Genk-Maasmechelen) zou ook een besparing voor de gemeenschap betekend hebben. Maar tot onze spijt hebben we de treindienst op Eindhoven moeten behouden. Zoals U zelf opmerkt wordt er weinig gebruik van gemaakt, het station Eindhoven is slecht gelegen en wettigt in het geheel niet dat er nog meer treinen zouden ingelegd worden.

De NMBS heeft dan een kostenbaten analyse gemaakt, waaruit het voorstel groeide voor de verlenging van de lijn Hasselt-Genk tot Maasmechelen. Omwille van de bezwaren van de gemeente Genk in verband met het milieu in de omgeving van het station Genk hebben de officiële instanties geen vrede kunnen nemen met ons voorstel tot verlenging van de lijn.

Het probleem van de bediening van Maasmechelen blijft dus gesteld. Wij zien als mogelijke oplossing het eerste voorstel van de NMBS terug te nemen (busdienst Genk-Maasmechelen i.p.v. treindienst Hasselt-Eindhoven), maar tot nogtoe werden geen stappen in die zin ondernomen...

Noot van de redactie bij de klacht over Eindhoven (nr 3/51181).

Aan deze in vele punten gegronde klacht, kan je als Limburger niet voorbij.

Limburg behoort al jaren tot de minder gegoeden wat het openbaar vervoer betreft. Alleen Midden-Limburg kan al lang rekenen op een toch redelijke treinverbinding met Brussel, via Landen. In 1979 kwam daar de verbinding tot Genk bij. Maar al die andere lijnen die ondertussen al geheel of gedeeltelijk opgedoekt waren wogen fel door. Enkele voorbeelden: Hamont-Hasselt, Hasselt-Maaseik, Hasselt-Lanaken-Maastricht, enz...

Het Maasland en Noord-Limburg moest het zonder de snelle treinverbinding stellen. Deze inwoner van Eindhoven-Maasmechelen somt dit allemaal nog eens op: de uurregeling, het comfort, de lange rit, een moeilijk bereikbaar station, geen busaansluitingen... De NMBS wijst in zijn antwoord wel op die vele electrificatiewerken en op de problemen rond deze verbinding Genk-Maasmechelen.

Er zijn inderdaad milieubezwaren in Genk, maar de NMBS dringt echter ook wel niet te fel aan!

De gemeente Maasmechelen schenkt in zijn structuurplanstudie aandacht aan dit probleem. Zij spreekt o.a. over een verplaatsing van het station, dus een betere ligging met goede busaansluitingen.

Eer deze aanpassing er komt, zou een snelle busverbinding van Maaseik over Maasmechelen en de autostrade tot in Genk al heel wat oplossen.

Maar dit is nog altijd het beste voorstel op papier!

SUGGESTIES

Niet enkel klachten stromen er op het Aktiesecretariaat binnen, ook grappige brieven of goede suggesties.

Een prachtig voorbeeld hiervan is de volgende brief:

« ...Graag zouden mijn verloofde en ik een voorstel doen, voor het beter functioneren van het weekend-vervoer. Is het niet mogelijk een « VERKEERS- VERKEERSABONNEMENT » in te voeren? Ik specificeer: het V.V.-ABONNEMENT zou kunnen gebruikt worden door verkerende koppels, die beroep moeten doen op het openbaar vervoer om met elkaar in contact te komen.

Het abonnement zou zo georganiseerd moeten zijn dat afwisselend de jongen naar het meisje en dan het meisje naar de jongen zou kunnen gaan. Een prijsreductie hierbij zou wel op prijs gesteld kunnen worden... »

Nota van de redactie: Wij hopen dat de Spoorwegen deze suggestie van Maj. Jacobs en Jan Delauré eens grondig overdenken.

Belgische diesellocs voor Vietnam

Een Belgisch consortium, bestaande uit B.N. Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies, ACEC en Cockerill heeft een belangrijk contract met Vietnam gesloten. Het gaat om de levering van 16 dieselelectrische locomotieven met reservedelen en uitrustingen voor een werkplaats. Met deze Vietnamese order is een bedrag van één miljard B.F. gemoeid.

B.N. levert het mechanisch gedeelte, ACEC de elektrische motoren en generatoren en Cockerill de dieselmotoren. De eerste locs zouden in 1983 uit de fabriek komen.

Dit contract is niet nieuw, maar raakte nu pas vlot. Andere landen wilden het Zuid-Aziatische land eveneens helpen bij de wederopbouw van zijn spoorwegnet en bleken zelfs goedkoper. Toch

heeft België dit contract in de wacht kunnen slepen, vooral omdat de leningsvoorwaarden interessant zijn voor Vietnam en dat land blijft hopen op de gift van 350 miljoen B.F., die nog steeds geblokkeerd is. Over het deblokken van die gift heeft de minister van Ontwikkelingssamenwerking nog geen beslissing genomen.

Poperinge houdt vast aan spoor

De stad Poperinge is momenteel per trein bereikbaar. De treinen van de lijn 69 Kortrijk - Ieper gaan in de spitsuren op maandag tot en met vrijdag door tot Poperinge.

De N.M.B.S. heeft moderniseringsplannen (elektrificatie, hogere snelheid) voor de lijn 69, althans voor het baanvak Kortrijk - Ieper, zo staat het in het nieuwste vijfjarenplan voor de spoorin-

frastructuur dat eind november 1981 door de Raad van Beheer van de N.M.B.S. goedgekeurd werd.

In Poperinge vrezin ze nu de trein te zullen missen. Het stadsbestuur vindt dat een gewestelijk centrum van 20.000 inwoners, met nog eens 10.000 inwoners in de rechtstreekse invloedssfeer, recht heeft op een spoorverbinding. Vinden wij ook.

De gemeenteraad heeft dan ook éénparig een motie naar de N.M.B.S. gestuurd. Daarin zegt de Raad dat Poperinge het eindpunt moet worden van de Inter-city-treinen, die volgens de N.M.B.S. maar tot Ieper zouden gaan. Poperinge ligt 11 km. verder dan Ieper.



TUSSENHALTE

Aktie Openbaar Vervoer in

OOST-VLAANDEREN

Oost-Vlaanderen is een verzameling van zeer verschillende kleine gewesten rondom een middelgrote stad Gent. Elk van deze gewesten heeft een kleinere stad als stedecentrum. Soms ligt er meer dan één provinciestad in zo'n subgewest.

Het vervoervraagstuk is met zo'n geografisch patroon dan ook veelzijdig. De gewesten moeten door snelvervoer verbonden zijn met Gent, maar ook vaak met grote steden buiten de provincie. Denk maar aan de pendel naar Brussel. In elk gewest zijn talrijke gemeenten te verbinden met hun streekcentrum, zoals Brakel met Zottegem of Stekene met Sint-Niklaas. Ook is er vaak druk verkeer tussen de subgewesten zelf, Denderstreek zelf, Denderstreek-Waasland bijvoorbeeld, zodat naast de centripetale lijnen ook tangentiallijnen nodig zijn. Elk gewest heeft tenslotte zijn detailproblemen, zoals nieuwe woonwijken en industrieparken die graag op het openbaar vervoer worden aangesloten. Zo komt het dat er geen provinciale aktie voor het openbaar vervoer bestaat. Er zijn groepen in Gent (typisch stedelijke

problematiek), verder ontstonden er regionale aktiegroepen in enkele van de «levende» gewesten. Op vervoergebied is de provincie immers een kunstmatige entiteit.

In het volgende nummer van «Rij maar An...» zullen we uitvoerig ingaan op de openbaar vervoer problematiek van de provincie Oost-Vlaanderen.



Aktie Openbaar Vervoer BRT Omroep OOST-VLAANDEREN t.a.v. ROEL DE JONG, Martelaarslaan 238, 9000 GENT. Tel.: (91) 25 47 20.

BRABANT

In België leiden alle sporen naar Brussel... een knooppunt van openbaar vervoer. Gevolg hiervan is dat gans Brabant op de kaart eruit ziet als een fel beaderd hart. Over de ganse provincie hangt een web van rails. Daar blijft het niet bij, want de niet zo kleine provinciesteden vervoeren ook openbaar.

Dus een grote infrastructuur... Er kan dus ook veel mislopen. De verschillende aktiegroepen van Brabant hebben de hoofden eens bij elkaar gestoken om de problemen van de provincie eens te analyseren. Omdat deze materie te uitgebreid was, bepaalden zij een aantal prioriteiten voor een verdere aktievoering.

In plaats van versplinterd te werken, zouden ze nu eendrachtig

ijveren voor een betere informatieverstrekking voor de gebruiker van het openbaar vervoer. Immers in de meeste gevallen is die er niet, in andere gevallen zeer gebrekkig, onoverzichtelijk en verwarrend. Een ander zeer belangrijk aktiepunt is het wachtcomfort. Genoeg studies hebben aangetoond dat de gebruiker vraagt naar veilige, goed bereikbare, esthetische en comfortabele wachthuisjes.

Alle aanwezige aktiegroepen waren ervan overtuigd dat er nog heel wat werk voor de winkel was en dat er alleszins niet lang getalmd mocht worden.

In de volgende editie van de krant hoop ik U nog meer en konkretere informatie te geven over het verloop van de aktie in Brabant.



Aktie Openbaar Vervoer, B.R.T., Omroepcentrum t.a.v. POL VERDICKT, A. Reyerslaan 52, 1000 Brussel. Tel.: (02) 737 55 35.

WEST-VLAANDEREN

Op 8 oktober '81 staken de aktiegroepen West-Vlaanderen voor het eerst de koppen bij elkaar. Gedurende deze vergadering kwamen heel wat punten aan bod zoals o.a. de toestand van de hal-

teplaatsen, de bus-trein en tram-trein verbindingen, de gebrekkige informatie, de problemen voor gehandicapten en bejaarden, de onvoldoende verbindingen met de deelgemeenten, de onaangepaste uurregelingen, de parkeerproblemen aan stations, de onbeleeftheid van chauffeurs of controleurs, het onderhoud van de rijtuigen, de afschaffing van lijnen en halteplaatsen...

Elke aktiegroep bestudeerde nu de problemen van het openbaar vervoer in zijn streek. Zo zullen zij dan op de tweede vergadering op 26 november de problemen aan elkaar voorleggen en er samen een oplossing voor zoeken. Gedurende deze tweede vergadering worden dan ook de prioriteiten vooropgesteld.

Gebruikers en zelfs niet-gebruikers van het openbaar vervoer in West-Vlaanderen willen meewerken aan deze aktie om naar een beter openbaar vervoer te streven. In bepaalde steden werd vroeger reeds, uit noodzaak, een speciale werkgroep opgericht die als werkobject «het openbaar vervoer» heeft.

Zoals iedereen wel weet, heeft het openbaar vervoer veel positieve aspecten, maar helaas ook veel negatieve. Vele Westvlaamse pendelaars klagen steen en been over de treinverbinding Brussel-Kortrijk. Want, iedere dag komt de trein met vertraging aan. De treinen Brussel-Oostende zijn rond 16-17 uur steeds overvol, zodat vele reizigers mogen rechtstaan tot in Gent St.-Pieters.

Te Diksmuide werd gedurende een perskonferentie meegedeeld dat de ontvolking in de plattelandsgemeenten van de Westhoek vooral te wijten is aan het gebrek van goede spoorverbindingen. Zo werd als voorbeeld de vroegere gemeente Driekapellen gesteld, waar het aantal inwoners in vijf jaar tijd met één vierde is teruggelopen. De ondervinding der laatste jaren heeft aangetoond, dat nieuwe sociale woningen niet



worden betrokken door jonge gezinnen, omdat de ouders er rekening mee houden, dat hun kinderen na de lagere school over geen aangepast vervoer zullen beschikken om zich naar de middelbare onderwijsinrichtingen te begeven.

Maar niet alleen de treinreizigers hebben klachten in verband met het openbaar vervoer. Denk maar even aan de bus- of tramreizigers! Ook zij hebben soms reden tot klagen! Hierna volgen enkele klachten die ons werden overgemaakt: deelgemeenten Vichte, Ingooigem en Tiegem kunnen de pilootgemeente Anzegem niet bereiken met een lijnbus. Er zijn geen busverbindingen tussen De Haan en Vlissegem. En zo kunnen we maar doorgaan...

Maar, hebt U vragen, suggesties of klachten stuur ze ons op. Onze klachtenbank en suggestiebank staat ook steeds tot uw dienst. Om tot een beter openbaar vervoer te komen, hebben wij uw medewerking nodig!

Aktiegroepen of personen uit West-Vlaanderen die willen meewerken of informatie ontvangen i.v.m. deze aktie, kunnen steeds bij mij terecht.

Ik ben te bereiken op het volgende adres: op dinsdag, woensdag, donderdag:

Aktie Openbaar Vervoer, BRT WEST-VLAANDEREN, t.a.v. RIKA VANHALST, Conservatoriumplein 1, 8500 Kortrijk. Tel.: (056) 22 19 23.

ANTWERPEN

In de provincie Antwerpen zijn drie vervoermaatschappijen werkzaam: de NMBS, NMVB en MIVA. Middelen genoeg dus zo te zien. Toch moet er nog veel veranderen om het openbaar vervoer in onze provincie optimaal te doen functioneren. Verschillende aktiegroepen doen al lang pogingen om het openbaar vervoer te verbeteren. Zo zijn er bijvoorbeeld de alom bekende Groene Fietzers. Zij hebben reeds ettelijke, meestal ludieke akties ondernomen. Denken we maar aan de «mensenmuur» op de Frankrijklei, bedoeld om de auto's tegen te houden die zich op de transporen plaatsen, aan de

elkaar gebracht omdat het zinvol is bepaalde problemen provinciaal aan te pakken. Op de eerste vergadering was de opkomst gering. Daarom werd besloten ook andere verenigingen rechtstreeks in de aktie te betrekken. Op 11 november ll. zijn we dan nogmaals samen gekomen en hebben we enkele konkrete problemen onder de loep genomen. Er blijken zoveel problemen te zijn met ons openbaar vervoer dat we prioriteiten hebben moeten stellen: de verbinding van de randgemeenten van Antwerpen onderling en de informatie aan de reizigers. Volgende vergadering bespreken we hoe we deze problemen daadwerkelijk kunnen aanpakken en welke akties we kunnen ondernemen om verandering te brengen in de bestaande situaties. Verenigingen die geïnte-

resseerd zijn in onze aktie kunnen nog steeds meewerken. Wel even telefoneren of schrijven naar onderstaand adres.

Voor de aktiegroepen van de Kempen zullen aparte vergaderingen gepland worden. Hierover meer in de volgende editie.

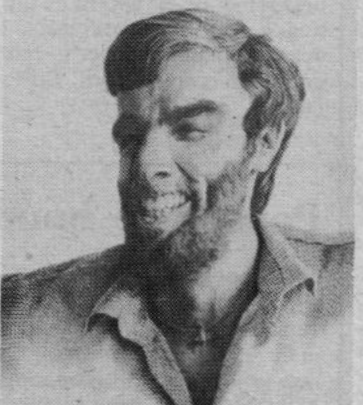
In de provincie Antwerpen is er duidelijk iets aan 't gebeuren. Zelfs de gemeentebesturen willen meewerken aan onze aktie. Redenen genoeg dus om hoopvol gestemd te zijn. Volgende maand meer nieuws uit de provincie Antwerpen.

Aktie Openbaar Vervoer, BRT Omroep ANTWERPEN t.a.v. RITA DE VOCHT, Jan Van Rijswijklaan 157, 2000 ANTWERPEN. Tel.: (031) 38 98 38.

LIMBURG

Van Limburg wordt zo vaak gezegd dat het op het gebied van openbaar vervoer stiefmoederlijk behandeld wordt. En dat is zo! Je hoort zo vele Limburgse pendelaars klagen over de treinverbindingen via Landen met Brussel, vooral dan over de vele vertragingen en over de duur van de rit. Of anderen die klagen over de pas geëlektrificeerde lijn Antwerpen-Hasselt, met weerom zijn vele vertragingen en vooral de lange duur van de rit (80 km in 1 u. 15'!). Het Maasland klaagt al jaren steen en been over zijn zo slechte verbinding met Hasselt. Vanuit Eisden rijden er nog wel enkele treinen, maar wat voor treinen en wat voor een uurregeling. Of de inwoners van Noord-Limburg, die vroeger een treinverbinding met Hasselt hadden, maar die nu op een lange busrit aangewezen zijn.

Maar niet alleen de treinreizigers hebben reden tot klagen, ook de vele busgebruikers staan dikwijls letterlijk en figuurlijk in de kou. Geen wachthuisjes, geen of slechte uurregelingen, om de twee uren een bus of zelfs in het ergste geval: 's morgens een bus en 's avonds een bus terug; tijdens de dag mag je het wel vergeten ergens naartoe te gaan.



Allemaal situaties die je dagelijks kunt tegenkomen.

Ook een tekort aan informatie voor de reizigers is er de oorzaak van dat het openbaar vervoer dikwijls onderbezet is. Bij velen is er ook een soort van drempelvrede, die hen ervan weerhoudt om inlichtingen te vragen.

Net als in de andere provincies werd ook in Limburg contact gezocht met verenigingen en aktiegroepen, waarvan sommige reeds heel wat onderzoeken verricht hadden naar het comfort, de frequentie, de snelheid, de mogelijkheden, enz... van het openbaar vervoer.

Dinsdag 6 oktober zijn we een eerste maal samengekomen in Hasselt. Een eerste vergadering die vooral beoogde het doel en de middelen van deze aktie even uit te leggen. Eens alle negatieve punten verzameld, dan kunnen we aan de slag. Via de schrijvende pers en met mogelijke steun en aanwezigheid van de BRT-televisie, kunnen we verantwoordelijken van gemeenten, van maatschappijen en van het beleid op deze schrijnende tekorten wijzen en met hulp van iedereen in Limburg — ook met jouw hulp, lezer — komt er mis-

schien verandering in. Een tweede vergadering is doorgegaan op 18 november, maar daar hoort u later meer over.

Daarom, aarzel niet je klachten of suggesties neer te schrijven en stuur ze naar:

Aktie Openbaar Vervoer, BRT - Omroep LIMBURG, t.a.v. TONY GOVARTS, Rodenbachstraat 29, 3500 Hasselt. Tel.: (011) 22 45 01.



«nationale betaalstaking»: een aktie tegen de verhoging van de vervoertarieven enz. De Groene Fietzers hebben ook heel wat voorstellen om het openbaar vervoer in Antwerpen te verbeteren. Bijvoorbeeld: verlengde tramlijnen tot in Schoten, Wijnegem en Borsbeek, vrije bus- en tram-banen, wachthokjes met nuttige informatie, een poldertram naar Berendrecht en Zandvliet, enz.

Ook het Mortsels Aktiekomitee Leefmilieu heeft al van zich doen spreken. Onder impuls van MAL werd een verkeerskommissie opgericht. Samen met de gemeente Morselt heeft het aktiekomitee een experiment op het getouw gezet met een minibus. Deze bus reed langs de verschillende wijken waar tot nog toe geen openbaar vervoer is.

Dit zijn slechts twee voorbeelden. In totaal zijn er zo'n 20 aktiegroepen in de provincie Antwerpen bezig met openbaar vervoer. Wij hebben die mensen bij

NIETS AAN

De worsteling van een stationschef doorheen het leven van elke dag, is gekenmerkt door ups en downs als de getijdenbeweging van de Schelde.

Er zit daar een nooit aflatende regelmaat in.

Waarbij wij dan abstractie maken van eventuele overstromingen. Beter, zijn dagelijkse taak beweegt zich tussen een onduidelijk aantal tragische (nou, ja) en komische (idem) voorvallen. Met daar, als dikgesneden beleg tussenin, al die tragi-komische dingen die zorgen voor het « spice of life ».

Zo die ene woensdagnamiddag, voor een tweetal jaren.

Plaats van het gebeuren: Antwerpen-Centraal, oud, majestatisch, conditio sine qua non van het Antwerpse stadsbeeld en dus, terecht, geïsoleerd door Monumentenzorg.

Handelende antagonisten: Een stationschef, spoorwegbedienden, reizigers.

Hij, voor de normale mensen « de chef », voor de administratie « de chst », zit aan zijn werktafel.

Een uitdrukking van zorg op het gelaat.

Aanleiding daartoe volgend vraagstuk: hoe doen 5 bedienden, op een aanvaardbare wijze, het werk van normaal 6 dito's.

Een scherpe opmerker vermoedt strengheid in de man.

Bewijs hiervan is o.m. het ontbreken van een, voorheen zo trots gekoesterde haarbedekking.

De kleur ook, die aarzelt tussen blond, grijs en wit. En bovendien is er die droeve blik in de ogen, iets van een vader, die weet dat hij gefaald heeft en, erger nog, dat hem nog vele falingen te wachten staan.

De geluiden, eigen aan zijn bedrijf, hoort hij niet. En dat heeft dan helemaal niets te maken met de intensiteit ervan. Noch geroep van uitgelaten soldaten of voetbalsupporters, noch gefluit, noch het open slaan van de veiligheidskleppen van een diesellocomotief, zijn in staat de sereniteit in bureau en gemoed van de chef te verstoren.

Zijn geest registreert, controleert op aanvaardbaarheid en vlakt weg.

Tot er opeens iets niet klopt.

Voetstappen, zowaar in een herhaling die op rennen wijst! Nu maakt rennen normaal deel uit van stationsactiviteiten. In een station als Antwerpen-Centraal wordt er achter haast elke trein gerend.

Meestal te vergeefs. En het einde van elke renpartij, maar dan ook zonder enige uitzondering, is de boze of ontmoedigde blik van het slachtoffer op zijn uurwerk of op een van de menigvuldige uurwerken die hem omringen. Misschien in de hoop om te ontdekken dat de trein te vroeg vertrok, wat ruimte laat voor klachten. Maar neen, het rennen waarover sprake, beweegt zich niet naar E 4213, vertrek 13 u. 31, maar in de richting van zijn bureau.

Hij heft het getormenteerde hoofd en kijkt, met enige onbestemde verwachting in de richting van de deur.

Daar staat Frans.

Het is hem aan te zien dat zijn gedragspatroon grondig verstoord is. Hij hijgt (denkelijk van het lopen). Zijn ogen zijn een ietsje te rond, zijn lippen droog. En dan valt volgende mededeling: Chef, er is zojuist een dame van de Benelux gestapt (een trein die aangeduid wordt met de wel schilderachtige, maar geografisch onjuiste naam, daar hij nooit het laatste deel van zijn titel aandoet).

Er stappen meer dames van Beneluxtreinen.

De chef herinnert zich trouwens levendig de dag dat hij, hoffelijk als altijd, ene Gina Lollobrigida er heeft helpen uitstappen.

Volgt dus een meer verduidelijkende mededeling: «...en ze heeft niets aan!».

Nu is de chef heelwat gewoon. Dames met weinig aan b.v. Maar met niets aan, dat is nieuw.

Sneller dan gezegd kan worden, is de chef van zijn stoel, voorbij de nog steeds verbijsterde Frans.

Dat moet hij zien. Neen, niet omwille van de kronkels die in de geest van de lezer thans tot leven

KURSI EFJE



komen (de chef heeft wel eens meer dames in naturalibus gezien), maar een Eva in een station, omringd door duizenden deftig kijkende reizigers is toch wel iets ongewoons. En terwijl hij zich, in hoge snelheid naar de uitgang begeeft, flitst hem een reclamefoto voor de geest waarop een dame te zien is, in dezelfde kledij als het huidige voorwerp van zijn belangstelling, in een bad, op perron 2/3. Maar dat was trugace. Dit is ernst.

En ja hoor, halfweg de trap van de monumentale hall krijgt hij haar in het visier.

Het is een achterzicht. Kan er nogal door. Het corpus delicti moet jong zijn. En bovendien heeft ze wél iets aan. Schoenen namelijk.

Intussen is een tweede renner op het toneel verschenen.

Het is de treinchef, met in de arm een bundeltje damesklederen. Niet veel, maar toch voldoende om een aanvaardbare omhulling mee te bereiken. In de blik van de man ligt ontzetting. Hij steelt zowaar de show!

De chef is nu op de hoogte van de juffrouw (omwille van haar ouderdom denkt hij niet aan de betiteling mevrouw).

Jas uit, over haar schouders, waardoor de bovenzijde onttrokken wordt aan de blikken van een hoog aantal geamuseerde mensen, waaronder een aantal recruten die op dat moment dure eden zweren in verband met regelmatig vervoer per trein, en dan wordt het middelpunt van de belangstelling in een fotowinkelte geloodst.

Och ja, incident gesloten. Wat kan nog meer gezegd?

Combinaties van whisky en Hollandse jonge dames met een tekort aan weerstand tegen alcoholintoxicatie, waartoe leidt dat allemaal?

Een kwart uur later zit de chef terug achter zijn bureau.

Hoe zit dat nu weer met die vijf man?

Hij staart even voor zich uit. Een onbepaalde glimlach op zijn gelaat maakt hem zowaar 20 jaar jonger.

MAURITS KENIS
Stationschef
Antwerpen-Centraal

DE AKTIE OP HET SCHERM

Als je een aantal programma's van de Aktie op de buis gemist hebt, geen paniek dan, zeven worden er opnieuw uitgezonden voor half maart. Hieronder volgt een lijstje en enkele niet te versmaden gegevens over de uitzendingen.

«Eerst was er chaos...»

We werken hier, we wonen daar en we ontspannen ons ginder. Is alles wel zo « ruimtelijk geordend » als we denken. Goed openbaar vervoer vereist een goede en efficiënte ruimtelijke structuur.

Een uitzending die wat licht tracht te scheppen in de duistere chaos van de ruimtelijke ordening en de gevolgen op het openbaar vervoer.

«Dicht bijeen is warm»

Mensen willen rust, stilte, bezinning. Mensen willen ook wel 'ns iets anders: aktiviteit en beweging. Om duizend goede redenen willen zij zich wel eens verplaatsen. De laatste eeuw is dit verplaatsen echter een cultus geworden. Nochtans gebeurde dit ten nadele van de communicatie en de sfeer. Het openbaar vervoer kan of moet hier een geldig alternatief bieden.

Kortom een programma over de sociale functies van het openbaar vervoer.

«Dure spits»...

Spitsuren zijn de onzalige periodes van alledag. Het grootste deel van al ons openbaar vervoerleed wordt geleden op een tijdspanne van 1,5 uur 's morgens en 2 uur 's avonds.

Welke factoren spelen hiermee en wat zijn de oplossingen?

Spreading van de «spitsen»? Glijdende werktijden? Tariefmaatregelen? Het antwoord komt uit een onverwachte hoek: misschien een andere soort ruimtelijke ordening.

«Basel bijvoorbeeld»

Vlot tramverkeer in de stad is ook mogelijk zonder peperdure en weinig klantvriendelijke premetr tunnels.

Ten bewijze daarvan zijn we veertig minuten te gast in de sfeervolle Rijnstad Basel, waar het openbaar vervoer van zeer hoge kwaliteit is. En daarvoor hoefde men géén enkele Zwitserse frank in of onder de grond te investeren.

«Het Oranjebusplan»

Een streekgebonden openbaar vervoer-recept? Dat kan. Als het openbaar vervoer in uw regio niet voldoet, blijf dan niet aan de klagmuur staan, maar stel dan zelf de gepaste trein- en busformule samen voor uw streek.

Zo is het ORANJEBUSPLAN ontstaan... de aanzet tot een beter streekvervoer in het Waasland.

«Vrije baan in Freiburg»

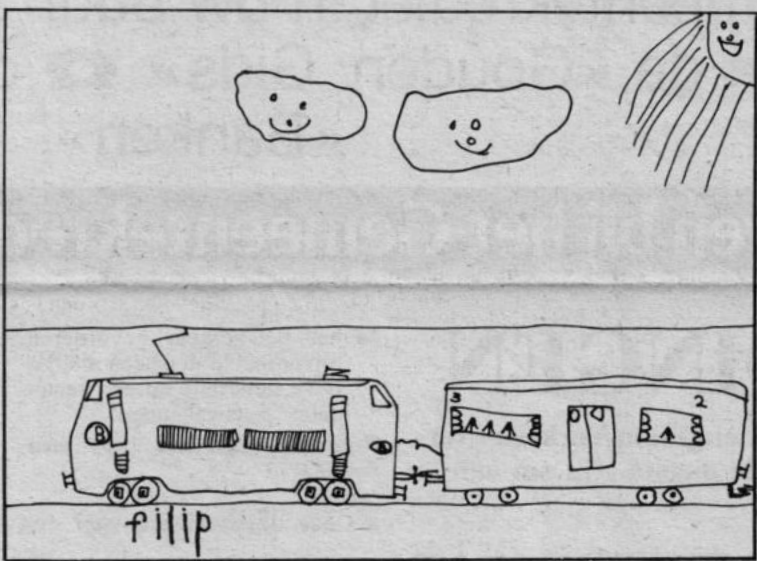
Geen wagens meer voor de deur, en toch tevreden middenstanders. Een stipt en comfortabel stedelijk openbaar vervoer en toch zonder dure metrotunnels. Wat als een stad voor het openbaar vervoer kiest i.p.v. voor de auto? De zuidduitse stad Freiburg deed dit en met succes. Tram en bus delen milieuvriendelijk de ruimte in de hoofdwinkelstraten met de voetgangers.

Een tip voor kleine en middele grote steden in Vlaanderen?

«Holland busland»

Groot in kleine dingen. Dat mag je wel zeggen over het streekvervoer en de stadsbusdiensten van de kleinere steden in Nederland.

Een uitgebreide staf van hooggekwalificeerde medewerkers bouwde in tien jaar tijd de busdiensten op tot moderne bedrijven. Is er iets banalers dan een ordinaire bus? Toch klimt die bus in Nederland steeds hoger op in het maatschappelijk aanzien... Een programma dus over de nieuwe mogelijkheden en perspectieven van het openbaar vervoer in Nederland.



De schoolgaande jeugd is een belangrijke groep die dagelijks het Openbaar Vervoer gebruikt.

Je hoeft echt geen statisticus te zijn om tot die conclusie te komen. Welk verschil in bezetting is er niet tussen een school- en een vakantie dag? Af en toe wordt deze belangrijke groep cliënteel over het hoofd gezien. Denken we maar aan de soms gevaarlijke haltesituaties en denken we ook maar aan de soms gevaarlijke wegen om aan die halten te geraken...

RIJ MAAR AN... wil deze groep ook aan het woord laten, als krant van de mondige Openbaar Vervoergebruiker.

Een oproep dus aan alle kinderen om hun ervaringen i.v.m. deze Openbare Dienst op papier te zetten, en naar ons te sturen

RIJ MAAR AN...
Aktie Openbaar Vervoer
B.R.T. Omroepcentrum
A. Reyerslaan 52
1040 BRUSSEL

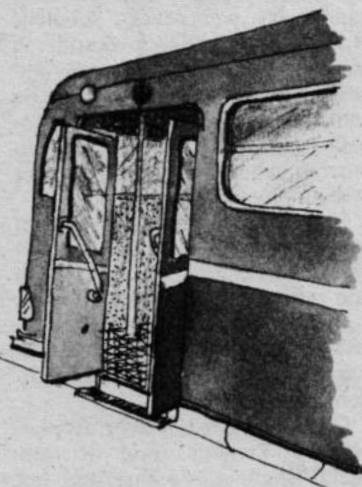
De beste tekening uit dit aanbod zullen we elke maand publiceren.

Tot nu toe bestond er voor de gebruiker van het openbaar vervoer geen mogelijkheid om zich te uiten, geen forum of medium waar hij zijn grieven in kwijt kon. Wat er leefde in het wereldje van het openbaar vervoer wist hij niet...

Dat wordt nu verholpen door

RIJ MAAR AN...
Krant van de mondige openbaar vervoergebruiker.

Wil U een beter openbaar vervoer voor meer mensen, abonneer U dan dadelijk op RIJ MAAR AN... en stort het kleine bedrag van 100 Fr op PRK. van de B.R.T. 000-0074040-29 met de vermelding: « Abonnement RIJ MAAR AN... »



«Rij maar an» verschijnt 10 maal per jaar en wordt uitgegeven door de BRT-televisie, Dienst Vrije Tijd.

Redactie-adres:

BRT-Aktie Openbaar Vervoer
Kamer. 10L58
August Reyerslaan 52
1040 BRUSSEL
Tel. (02) 737 55 35
Eindredactie:
Stev Van Thienen
Verantwoordelijke uitgever:
Frans Frederickx
Lispersteenweg 16, bus 3
2530 BOECHOUT

HET BRENGT U MEER OP!

EEN GOEDE GELDBELEGGING:
100% ZEKER, 100% VEILIG.

4

Haal meer uit uw geld. Neem Kasbons van het Gemeentekrediet. Op 1, 3, 5 of 10 jaar. 5.000F volstaat reeds. De Kasbons zijn effecten aan toonder, dus naamloos. U doet ermee wat U wil. En ze geven een hoge interest. Raadpleeg uw agent van het Gemeentekrediet.



Gemeentekrediet

KASBONS.

Wilt u er nog iets meer over weten?

Loop dan eens langs bij de agent van het Gemeentekrediet in uw buurt: zijn adres vindt u in de «Gouden Gids» ☎ onder de rubriek «Banken».

Grey Belgium

Sparen bij het Gemeentekrediet zeker en vast

AANBIEDINGEN

Bij de Leuvense Werkgroep «Langzaam Verkeer» verschenen twee brochures, die de moeite zijn om aan te schaffen.

1. VERKEER OP MENSENMAAT

Een verkeersplan voor de binnenstad: een noodzaak.

Deze stelling wordt door niemand meer aangevochten. Alle betrokken partijen (stadsbestuur, handelaars, werkgevers, scholen, N.M.V.B., stedenbouwkundigen en actiegroepen) zijn het roerend eens: de verkeersproblemen in de stad dienen in hun geheel aangepakt te worden, de oplossingen moeten gebaseerd zijn op heldere doelstellingen.

Het verkeersplan is hiertoe het geëigende beleidsmiddel en het verkeerscirculatieplan geeft aan hoe men tot realisaties komt.

Begin '81 publiceerde de stad Leuven haar verkeersplan: een lussensysteem gebaseerd op éénrichtingsverkeer.

Gaandeweg rezen over dit plan twijfels. Twijfels rond de verkeersveiligheid, de fasering, het stimuleren van openbaar vervoer en fietsverkeer...

Maar is er een alternatief?

Het diffuse verkeersmodel

Een straat heeft twee belangrijke functies (een verkeers- en een erf-functie) die in de stad in konflikt komen.

De verkeersfunctie is gaan overheersen in straatbreedte en snelheid.

Een stad is echter meer dan haar verkeer en het komt er op aan het evenwicht terug te herstellen.

Hoe kan dit gerealiseerd worden volgens de werkgroep? «Het diffuse verkeersmodel biedt een mogelijke oplossing. Uitgangs-

punt hierbij is dat de zwakke weggebruiker maatgevend is voor de inrichting van de straat. De binnenstad blijft bereikbaar voor iedereen doch aan lage snelheden. Rijden wagens aan een lage snelheid, dan wordt een gezamenlijk gebruik van de beschikbare straatruimte door de verschillende verkeersdeelnemers (auto's, voetgangers, fietsers, bussen) mogelijk op een veilige manier».

Het diffuse verkeersmodel verdedigt dus tweerichtingsverkeer in tegenstelling tot een lussensysteem dat gebaseerd is op eenrichtingsverkeer.

Het afdwingen van lage snelheden gebeurt door de straatinrichting aan te passen.

De herinrichting van kruispunten is van cruciaal belang. Gradueel naar het stadshart toe worden de snelheidsremmende maatregelen belangrijker. Het stadshart zelf wordt omgevormd tot een stadserf waar het voetgangersverkeer domineert.

Om het diffuse verkeersmodel te realiseren stelt deze brochure een aantal andere maatregelen voor:

- een parkeerbeleid dat langparkeerders uit de binnenstad weert, kortparkeerders meer ruimte biedt en het woonparkeer stimuleert.
- voorrang verlenen aan het openbaar vervoer door o.a. vrije busbanen op de invalswegen buiten de stad, verkeersbeïnvloeding, automatische betaalsystemen,...

- het fietsverkeer bevorderen, bijvoorbeeld door een alternatieve fietsroute en een secundair fietsweginet.

Brochure «verkeer op mensenmaat».

Inhoud:

- Onze doelstellingen voor een

verkeersbeleid in de binnenstad

- Kritiek op het lussensysteem
- Nieuwe uitgangspunten: een verkeer op mensenmaat
- Een alternatief voor het lussensysteem: een diffuse model
- Een pakket konkrete maat-

gelen voor verkeer, openbaar vervoer, parkeren en fietsen in de stad.

Hoewel toegespitst op de Leuvense situatie zijn deze ideeën en voorstellen inspirerend voor andere steden en gemeenten.

2. NAAR EEN VEILIGE SCHOOLOMGEVING

Probleemschets

Kinderen gaan twee tot vier maal per dag van school naar huis en omgekeerd.

Resultaat: 77 % van de ongevallen met fietsers en 80 % van de voetgangersongevallen doen zich voor op weg van en naar school.

In totaal worden jaarlijks 204 kinderen tussen 4 en 6 jaar, 887 tussen 7 en 11 jaar en 831 tussen 13 en 15 jaar gedood of gewond bij een verkeersongeval.

Het probleem van verkeersonveiligheid van de schoolgaande jeugd is dus belangrijk genoeg om aangepakt te worden. En dit ligt ook in de mogelijkheden van leerkrachten, ouders en schooldirecties!

Onder de titel «Naar een veilige schoolomgeving» wil de werkgroep Langzaam Verkeer, een brochure voorstellen die een leidraad wil zijn voor iedereen die wil ondernemen tegen de verkeersonveiligheid in de nabijheid van de school, namelijk ouders, schooldirecties, leraars...

Verkeerd Verkeer

Sinds jaren probeert men de verkeersonveiligheid te bestrijden door wetten en voorschriften, verspreiding van de kennis van de wegcode en veiligheidskampanes.

Deze activiteiten hebben spijtig genoeg de verkeersonveiligheid niet kunnen indijken, omdat men

tevergeefs geloofde in de mogelijkheid van de mens om zich aan te passen aan de gevaren van het verkeer...

Het verkeer is de mens duidelijk boven het hoofd gegroeid. De eisen die het snelverkeer stelt gaan de mogelijkheden van de verkeersdeelnemers ver te buiten.

Dit geldt in de eerste plaats voor het kind! Een kind is veel kleiner van gestalte en ziet heel weinig van het verkeersgebeuren in de straat, wat immers op maat van de grote mensen gemaakt is.

Bovendien zijn kinderen speels, reageren gevoelsmatig en leven in een verbeeldingswereld.

Naar een veilige schoolomgeving

Verkeersonveiligheid kan slechts degelijk worden opgelost wanneer ze op een andere manier wordt aangepakt. Tot hiertoe heeft men steeds geprobeerd de mens en het kind te leren hoe zich tegen het verkeer te beschermen, maar het wordt de hoogste tijd dat de rollen omgekeerd worden!

We moeten het verkeer aanpassen aan de beperkte mogelijkheden van de mens en het kind beschermen tegen het verkeer.

Dit kan alleen door structurele ingrepen, d.w.z. veranderingen in de verkeersinfrastructuur zelf, zodanig dat de wegen een veilige snelheid en verkeersgedrag afdwingen. Verkeersborden, tekens en lichten zijn bij dit alles slechts hulpmiddelen.

Concrete aanpak

Vanuit deze overtuiging wil de brochure «Naar een veilige schoolomgeving» een aantal oplossingen suggereren om de schoolomgeving veiliger te maken.

Zonder te vergeten dat kinderen overal op hun schoolweg gevaar lopen, beperkt de brochure zich tot de onmiddellijke schoolomgeving omdat:

- de concentratie van de schoolkinderen hier het grootst is
- de situatie door iedereen die iets met de school te maken heeft, gekend is...
- hier nog zo goed als geen informatie over bestaat.

Om alles zo concreet mogelijk te houden, vertrekt men van twee — fiktieve — typische probleemsituaties waarin vele scholen zich kunnen herkennen.

Daarnaast wordt aangegeven hoe een leraarsraad, oudervereniging of directie deze problematiek zelf kan aanpakken en wordt een praktijkvoorbeeld uit het Leuvense uitgewerkt.

Deze twee brochures zijn te verkrijgen bij: LEUVEN VEILIG, p.a. SOKELO, Diestsestraat 303, 3000 LEUVEN. Tel. (016) 22 20 14.

Prijs:

- Verkeer op Mensenmaat: 100 fr. (+ verzendingskosten 20 fr.).
- Naar een veilige schoolomgeving...: 50 fr. (+ verzendingskosten 20 fr.).