

Rij maar an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 1, nr. 4, mei '82 Verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

DE TELEURGANG VAN HET MAASLAND

Kopstation van Genk is «de stommitieit van de eeuw»

«... De NMBS moet voor enige jaren gedacht hebben dat Genk het eindpunt van de wereld was... de inplanting van het kopstation te Genk is zowat de stommitieit van de eeuw...»

Op 19 april sprak op een perskonferentie te Hasselt gewezen senator Mesotten, voorzitter van de v.z.w. Streekbelangen Maasland deze woorden met betrekking tot het kopstation te Genk. De maatschappij heeft er namelijk een eindstation gebouwd op zowat 35 km van de grens met Nederland.

Zulke toch wel krasse uitspraken kunnen enkel maar beaamd worden. Er is geen Limburgs parlements lid en zeker geen Maaslander of Noordlimburger die niet alle mogelijke steun zou willen geven om dit eindpunt verder te plaatsen, namelijk te Maasmechelen.

ARGUMENTEN

Een argument dat Maasmechelen zeker zou kunnen aanhalen is de bevolkingsconcentratie rond het te bouwen nieuwe station (38.214 in een straal van 5 km) en dit is veel beter dan op andere plaatsen in Vlaanderen, om van Wallonië maar niet te spreken (het station van Bertrix telt maar 4.500 omwonenden)!

Anderzijds is het Maasland op demografisch gebied de meest dynamische streek van het land. Op langere termijn vraagt dat om uitbreiding van het voorzieningenpakket, niet in het minst van het openbaar vervoer.

koffer of op de trapjes achter de deur gaan zitten.

Het is duidelijk dat de afgelegen maar dichtbewoonde Maasvallei één of meer steunpunten nodig heeft van waaruit snel en comfortabel openbaar vervoer naar het binnenland vertrekt. Die steunpunten zouden bij voorkeur moeten liggen bij of in de grotere woonconcentraties zoals Maasmechelen en Maaseik. Uit een onderzoek van de NMBS zelf («Uitgangspunten voor de studie van een IC-station», 1978) blijkt dat Maasmechelen en Maaseik ingeval van normale spoorbediening groot genoeg zijn voor de vestiging van een IC-station.

ONTMANTELING

Het spoorvervoer in het Maasland werd systematisch ontmanteld:

- in '54 sluiting van het station van Lanaken;
- in '59 sluiting van het station van Maaseik.

De lijn 21bis (Hasselt—Eisden) heeft nu nog ZES over- en weerritten per dag met een gemiddelde van 50 opstappers. Het is een deficitair lijn, maar de omstandigheden van het vervoer en de ligging van de stations verklaart veel. Van 23 mei af vertrekken er nog twee treinen uit Eisden (07 u. 12 en 08 u. 26) en 's avonds nog twee uit Hasselt terug (17 u. 10 en 18 u. 10); in het weekinde blijven de sporen stil en verlaten.

Overbodig geworden diensten moeten misschien wel uitgezuiverd worden, maar dan moet het tegelijk ook regel zijn om diensten, waaraan een duidelijke behoefte blijkt, in het leven te roepen!

De technische mogelijkheden zijn immers voldoende voorhanden! Met een kleine aanpassing van een bestaand spoor kan de trein tot in het centrum van de woonconcentratie Maasmechelen komen. Er zijn volop redenen opdat de maatschappijen zouden streven naar een beter openbaar vervoer. We moeten echter vaststellen dat, niettegenstaande men reeds jaren aan de klagmuur staat, de moeilijkheden een onvoldoende antwoord vinden, enerzijds uit onkunde, anderzijds omdat men zich afzijdig gehouden heeft van eigentijdse evoluties. Deze kwestie is al dikwijls gesteld, men moet eindelijk tot een oplossing komen van dit prangend probleem.

PRINCIPELE BESLISSING

Als je alle bedenkingen op een rijtje plaatst dan kan je niet anders zeggen dan dat een nieuwe spoorverbinding noodzakelijk is. Blijkbaar ziet niet ieder dit in. Zelfs het huidige geldgebrek is een vals argument, want precies bij geldnood is een besparend openbaar vervoer de aangewezen oplossing voor onze hoge mobiliteit.

In «Dossier Openbaar Vervoer Limburg», uitgebracht door de Limburgse actiegroepen worden de reeds gekende voordelen van openbaar vervoer met het nodige cijfermateriaal naar voren gebracht. Minder ruimte nodig, minder energie, milieuvriendelijk, verkeersveilig, enz...; je kent het ook wel. Per streek wordt Limburg dan even belicht: het is een opsomming geworden van slechte of onvolledige verbindingen.

Mogen we van de verkeersminister een principiële beslissing verwachten voor de lijn Hasselt—Maasmechelen? Aan de Maaskant rekent men er stellig op!

Tony Govarts

HET METROJAANSE PAARD



Zoals Rome, is het Brusselse Openbaar Vervoer ook niet op één dag gebouwd. De conceptie en de geografische ligging van dit ingewikkelde raderwerk zijn het gevolg van een reeks historische en sociaal-economische feiten.

Van oudsher kan men in Brussel twee delen onderscheiden. Het westelijk oude gedeelte, de woonstad, ontstaan rond de Zenne en het oostelijk gebied dat na de onafhankelijkheid opgeslorpt werd door de administratie.

Deze zone herbergt het administratief centrum en ook het hoofdkwartier van talrijke zowel binnenlandse als buitenlandse ondernemingen en vormt het knooppunt van de E.G. Bovendien fungeert de stad in zijn totaliteit als een uitgebreid dienstverlenend centrum. De meest uiteenlopende sociale behoeften, voor de stedelingen zelf en voor de omliggende streken worden er ingewilligd.

Een trekpleister dus voor honderdduizenden mensen. Niet alleen mensen die gebruik komen maken van de geleverde diensten, maar ook een massa werknemers die instaat voor het verzekeren van deze diensten. Logisch gevolg van dit alles: een dagelijkse pendel via de grote autosnelwegen en het openbaar vervoer. Iedere dag stromen er duizenden auto's de stad binnen om 's avonds via dezelfde weg naar hun slaapvertrekken terug te forceren. Een identieke beweging is waar te nemen in de grote Brusselse spoorwegstations. Tijdens de piekuren worden er eveneens duizenden mensen, met een debiet van liefst 100 stelen per uur over de 6 sporen van de N-Z verbinding aangevoerd. In het stads- en streekvervoer vermengen ze zich met de reizigers uit de randgemeenten om samen hun eindbestemming te bereiken. De heksenketel barst los en de chaos laat meestal niet op zich wachten.

Om wat orde op zaken te stellen in die mierenhoop werd met de inplanting van de metro een stap in de goede richting gedaan. Inderdaad, de voordelen van de ondergrondse liggen voor de hand. Een metro stoort het bovengronds verkeer niet, is snel, comfortabel, frekwent en heeft een enorme capaciteit. Bovendien is de Brusselse metro uitgerust met de modernste informatiesystemen en biedt hij aan z'n gebruikers een brede waaier van diensten.

40.000 reizigers per uur!

Zonder ruimte in te nemen aan de bovengrond is hij in staat 30 à 40.000 reizigers per uur te versassen. Momenteel worden er in de zware metro tijdens de piekuren 25.000 mensen op een zeer comfortabele manier vervoerd. Zijn tweede kwaliteit is snel-

heid. Hierbij dienen we echter op te merken dat een metro pas voordelig is wanneer hij een tijdswinst kan realiseren, en dit doet hij slechts zichtbaar na zowat 8 km. Hij is dus op zijn plaats in veruitgebouwde stadsgedeeltes. (Het oosten van Brussel is bv. in dit geval). Hij kan naar hartelust 60 km/uur halen en in een stadscentrum is dat een onwaarschijnlijke troef. Zijn commerciële snelheid — halten inbegrepen — ligt echter maar rond de 24 km/uur, wat nog vrij hoog is. Snelheid, comfort en betrouwbaarheid zijn de enige voorwaarden die een pendelaar stelt aan het openbaar vervoer. Meer vraagt hij niet. Hoe sneller hij van zijn woonplaats tot aan zijn werk geraakt en omgekeerd is voor hem het belangrijkste.

Een metro is een openbaar vervoermiddel dat pas functioneel is en aangelegd mag worden waar het duidelijk een aantoonbaar nut heeft. Indien deze voorwaarden voor handen zijn dan is de metro het middel.

In cauda venenum

Niettegenstaande dit alles is de metro een duur speelhoed en zal de gemeenschap wel een paar jaar nodig hebben om over de financiële put te raken die gemaakt werd bij het binnenhalen van het metrojaanse paard. Zeker als je bedenkt dat men om de reizigers te plezieren gemeend heeft luksueuze en dure stations aan te

leggen. Wij willen best aanvaarden dat dergelijke nette, «glamour en glitter» paleizen respekt afdwingen bij de gebruikers ervan, maar zouden sobere en eveneens nette stations niet hetzelfde resultaat hebben? Is de weelderige vormgeving van de metro niet eerder een onderdeel van een prestigezaak van een aantal handige politiciers en bouwpromotoren?

Dat dit alles ten koste komt van een aantal fundamentele kenmerken waarvan een metro zou moeten voldoen is minder positief. Hierbij denken we voornamelijk aan hogere frekwenties tijdens de daluren die onmiddellijk hun weerslag hebben op het wachtkomfort. Inderdaad, wachtkomfort is niet alleen z'n tijd wachtend doorbrengen in een aangename met muziek opgeluisterde plaats. Goed wachtkomfort vereist eerst en vooral korte wachttijden, of m.a.w. hogere frekwenties. En dit is in de Brusselse metro — met uitzondering van de piekuren — spijtig genoeg niet het geval.

Alfa, Beta, Gamma...

Minder voor de hand liggend is het feit dat de ondergrondse door de gebruikers niet altijd zo prettig wordt ervaren. Neem je tijd maar eens en observeer de gebruikers van de metro. Dat wat had kunnen uitgroeien tot een ontmoetingsplaats waar men rustig een babbeltje kon slaan — de wachttijden laten dit immers ruimschoots toe — werd herleid tot een dagelijks gebeuren dat sterk gelijkt op begrafenistoestanden. Buiten de drukke uren komt een metrostation nog akeliger over. Een grote ruimte met een paar wachtende mensen, die liefst zo ver mogelijk van elkaar gaan staan en de tijd doden met het apatisch doorbladeren van een boekje of onbewogen de onderhoudsploeg gadeslaan.

Een ander, nog boeiender aspect, is het rijden met de metro. Met een vrij hoge snelheid vlieg je door een donkere gang die op regelmatige tijdstippen onderbroken wordt door voor het oog (dat niet eens de tijd krijgt zich aan te passen) identieke stations.

Een gekonditioneerde zoemtoon geeft aan tot wanneer je het stel mag verlaten om je dan te vermengen in de drukdoende onpersoonlijke mensenstroom.

Een ander bezwarend nadeel dat maakt dat de metro eigenlijk iets is dat (zie vervolg blz. 3)

«... na trein ook bus...»

FORSE BEZUINIGINGEN BIJ DE N.M.V.B.

Uit een communicatie van het gemeenschappelijk vakbondsfront ACOD - CCOD blijkt dat de NMVB dit jaar van het Ministerie van Verkeer 300 miljoen moet bezuinigen.

Aan volgende maatregelen wordt gedacht:

In eerste instantie zullen 224 chauffeurs en 191 technische personeelsleden afvloeien en op het K.S.H. terecht komen. Het K.S.H. staat voor een speciale Kas Sociaal Hulpgebed aan werkloos gestelde personeelsleden van de Buurtspoorwegen.

Deze beslissing zou voor gevolg hebben dat alle ritten op zaterdag met 6 reizigers en minder geschrapt zullen worden. Ook alle ritten op zondag met 8 reizigers en minder zullen op dezelfde wijze sneuvelen.

Het gemeenschappelijk Vakbondsfront roept in dezelfde tekst het personeel op om vastberaden te reageren tegen de aftakeling van het openbaar vervoer en zijn werkgelegenheid.

De redactie heeft hierbij de volgende bedenkingen:

— Op bepaalde nu al zwak uitgebouwde lijnen zal in het weekend hogenaamd niks meer rijden.

— Bij de Spoorwegen heeft de



eerste golf afschaffingen voor heel wat nood gezorgd. Nu bestaat het gevaar dat een hele reeks gemeenten zowel hun trein als bus zullen verliezen.

Geïsoleerde gemeenten dus, in het weekend in quarantaine...

RIJ MAAR AN... De krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Wenst U op de hoogte te blijven van wat er reilt en zeilt in het wereldje van het openbaar vervoer, abonneer U dan dadelijk en stort het kleine bedrag van 100 fr. op de Prk. 000-0074040-29

B.R.T. Nederlandse Uitzendingen - A. Reyerslaan 52 - 1040 BRUSSEL

Met vermelding: - Abonnement: Rij Maar An...

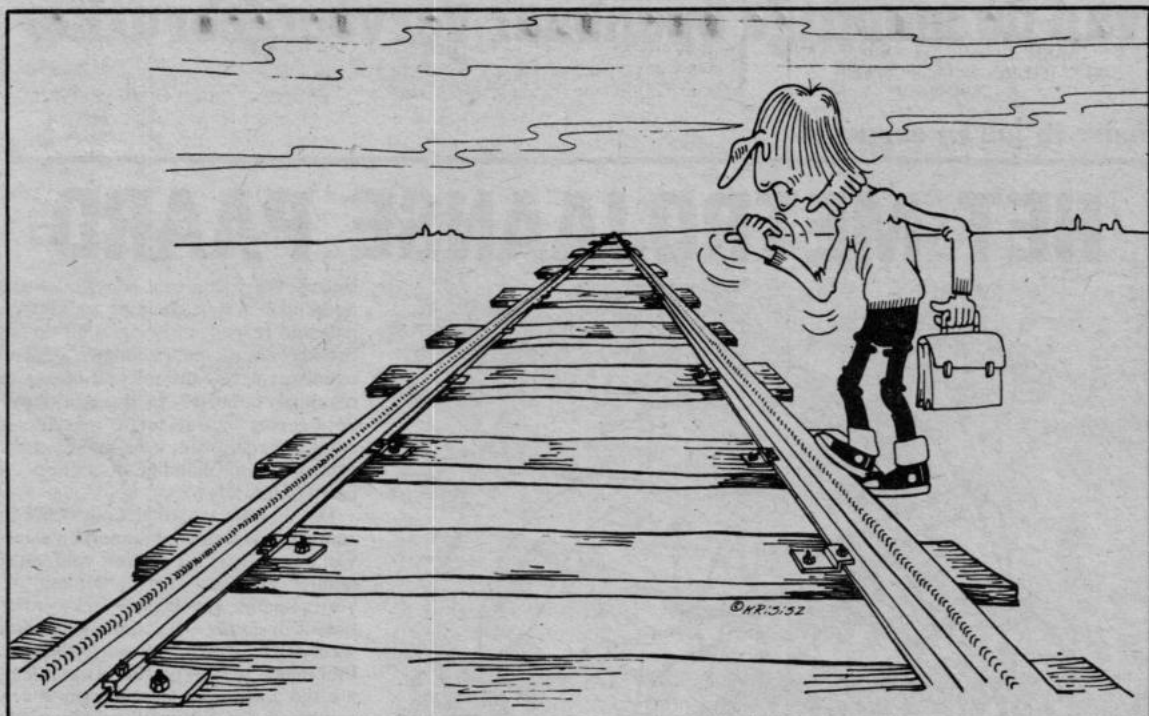
Uitgegeven door de B.R.T.-televisie, Dienst Vrije Tijd
Redactie-adres: BRT-Aktie Openbaar Vervoer Kamer 101.58,
August Reyerslaan 52, 1040 BRUSSEL. Tel. (02) 737 55 35.

Eindredactie: Stev Van Thielen.

Verantw. uitg.: Frans Frederickx, Lispersteenweg 16, bus 3-2530 BOECHOUT.

STOPDIENST

HET OPENBAAR VERVOER: UITZICHTLOOS?



Antwerpse polder beter bediend vanaf 24 mei a.s.

In de polderdorpen Zandvliet, Berendrecht en Stabroek is al jaren gevraagd voor een betere busverbinding met Antwerpen-centrum. De frekwentie van één bus 77 alle uren was niet meer van de tijd. En de NMVB is over de brug gekomen. Sinds mei 1981 werd de dienst verstrekt tot een halfuurfrekventie.

Een andere verzuchting van de «Polderraad» was de vrij trage en onregelmatige doorstroming van de buslijn 77. Vanaf maandag 24 mei a.s. zal ook hier één en ander worden bijgespijkerd.

Per dag, van maandag tot vrijdag zullen 3 snelbusdiensten ingelegd worden. 's Morgens naar Antwerpen, en 's avonds terug.

Deze snelbussen zullen het normale traject van lijn 77 volgen tussen Zandvliet en Ettenhoven. Daarna schieten ze via de haven-

weg en de Zoomse weg rechtstreeks door tot de Noorderplaats in Antwerpen. Van daar gaat het

als vroeger naar het Rooseveltplein. De rijtijd zal goed 10 minuten korter uitvallen dan tot nu toe het geval was.



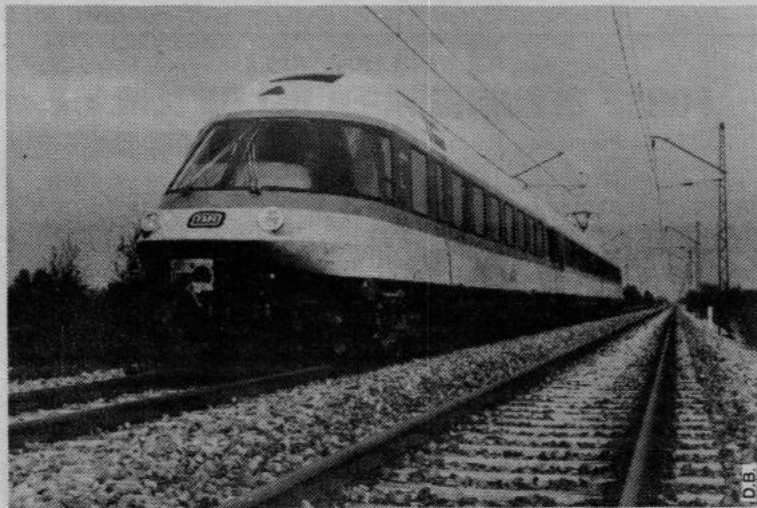
SNELDIENST ANTWERPEN - ETENHOVEN - ZANDVLIET

Van maandag tot vrijdag

's morgens vertrekken	's avonds vertrekken
ZANDVLIET	ROOSEVELTPLEIN
om	om
7.10	16.18
7.20	16.38
7.30 (1)	17.08 (1)
(1) niet op de schoolvakantiedagen	

De Polderraad, de overkoepelende «dorpsraad» voor Berendrecht, Zandvliet en Stabroek organiseert op vrijdag 14 mei een informatievergadering te Berendrecht (Solfplaats) over het openbaar vervoer in de polder.

NAAST Vliegtuigen, OOK TREINEN...



Het type 403 van de Deutsche Bundesbahn

De DEUTSCHE BUNDESBahn verhuurt sinds eind maart een drietal treinstellen van het type 403 aan de LUFTHANSA. Deze Duitse luchtvaartmaatschappij vond een investering in nieuwe vliegtuigen te groot en legde daarom speciale chartertreinen in voor haar klanten, op enkele binnenlandse routes. Daar zullen deze stroomlijn-treinstellen het vliegtuig vervangen als aansluitende verbinding voor internationale vluchten; zo bijvoorbeeld de lijn Düsseldorf-Frankfurt.

In de Lufthansa-kleuren geschilderd en voorzien van het embleem van de luchtvaartmaat-

schappij, dragen de 403-stellen de naam van «LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS». Voor het treinpersoneel zorgt de Lufthansa, terwijl de machinist door de DB ter beschikking wordt gesteld. De treinen zijn alleen toegankelijk voor houders van internationale Lufthansa-tickets, en komen derhalve niet voor in het DB-spoorboek.

Dat dit experiment zal lukken, blijft een open vraag. Swissair heeft ooit ook voor deze oplossing geopteerd tussen Basel en Zürich, en is er na goed een half jaar mee gestopt, bij gebrek aan voldoende interesse.

INVESTEREN IN BETERE INFORMATIE IS NIET VERLOREN...

Een gespecialiseerd Engels instituut heeft onlangs een onderzoek gedaan naar het openbaar-vervoergebeuren in West-Yorkshire. Uit deze studie is gebleken dat het verstrekken van goede informatie in méér dan één opzicht lonend is.

Voor dit onderzoek werd een speciale brochure ontworpen met daarin informatie over bestemmingen, halteplaatsen, reistijden, tarieven en uitleg over de wijze waarop men bestemmingen met overstappen kan bereiken. Na de verspreiding van deze folder (via halteplaatsen, winkels, scholen, enz...) bleek het aantal busreizigers te zijn toegenomen. Zelfs zozeer, dat de inkomsten met ruim 500.000 Fr toenamen. De kosten van de actie bedroegen ongeveer 67.000 Fr.

GRATIS OPENBAAR VERVOER... RESULTATEN...

Toen de Rotterdamse tram- en buschauffeurs in de periode van 23 mei tot en met 12 juni van vorig jaar kosteloos hun passagiers meenamen, teneinde hun looneisen kracht bij te zetten, heeft men een onderzoekje gedaan naar het effect van gratis openbaar vervoer. Pas nu zijn de resultaten ervan bekend gemaakt.

Het onderzoek van de RET (Rotterdamse Elektrische Tram) en de Verkeersdienst van de gemeente Rotterdam heeft uitgewezen dat ruim twee weken gratis openbaar vervoer geen invloed had op het aantal auto's dat de vaste telpunten passeerde. Nogtans steeg het aantal passagiers in die periode met 20 %. Volgens de

onderzoekers echter kan deze toename vooral verklaard worden door het «zomaar-op-stap-gaan» van een aantal jongeren.

De Verkeersdienst tekent wel aan dat de onderzoeksperiode te kort was om uit dit onderzoek af te leiden dat gratis openbaar vervoer niet tot verschuivingen zou leiden.

BELGISCHE TECHNOLOGIE VOOR JAPAN

In het «Land van de Rijzende Zon» begint nu ook de ster van Van Hool te rijzen. Deze bekende fabrik van autobussen en bedrijfsvoertuigen te Koningshooikt bij Lier bouwt immers dubbeldekkercars voor Japan.

Enerzijds is zulk 'n exportorder gunstig voor de Belgische economie, want onze betalingsbalans en werkgelegenheid varen er wel bij.

Anderzijds getuigt deze levering aan dit land uit het Verre Oosten van hoge technologische kennis. Wij weten immers van Japan dat het bijna uitsluitend ruwe grond-

stoffen invoert en de wereld overspoelt met afgewerkte kwaliteitsprodukten. Hun kwaliteitsnormen liggen zo hoog dat in Japan invoeren bijna onmogelijk lijkt, tenzij een specifiek produkt wordt aangeboden dat tegelijkertijd van topkwaliteit is.

De bussen, waar het om gaat zijn dubbeldekkercars van het type Astromega. Deze luxe-cars met 64 zitplaatsen, bar, T.V., enz..., zullen ingelegd worden om het toerisme te verzekeren in Gifu en in de streek van Nagoya, een centrum van de oude Japanse cultuur.



DE ORIENT-EXPRESS nostalgie en luxe op sporen...



De trein die Agatha Christie, Hitchcock, Fleming en andere inspireerde rijdt weer. Van 28 mei af zal de Oriënt Express twee keer per week het traject Londen-Parijs-Milaan-Venetië doen. Geldschietter en brein achter deze grote onderneming is James Sherwood van de Britse Sea Containers Group. Deze magnaat stak ongeveer 850 miljoen in de restauratie van 40 historische rijtuigen (Pullmans).

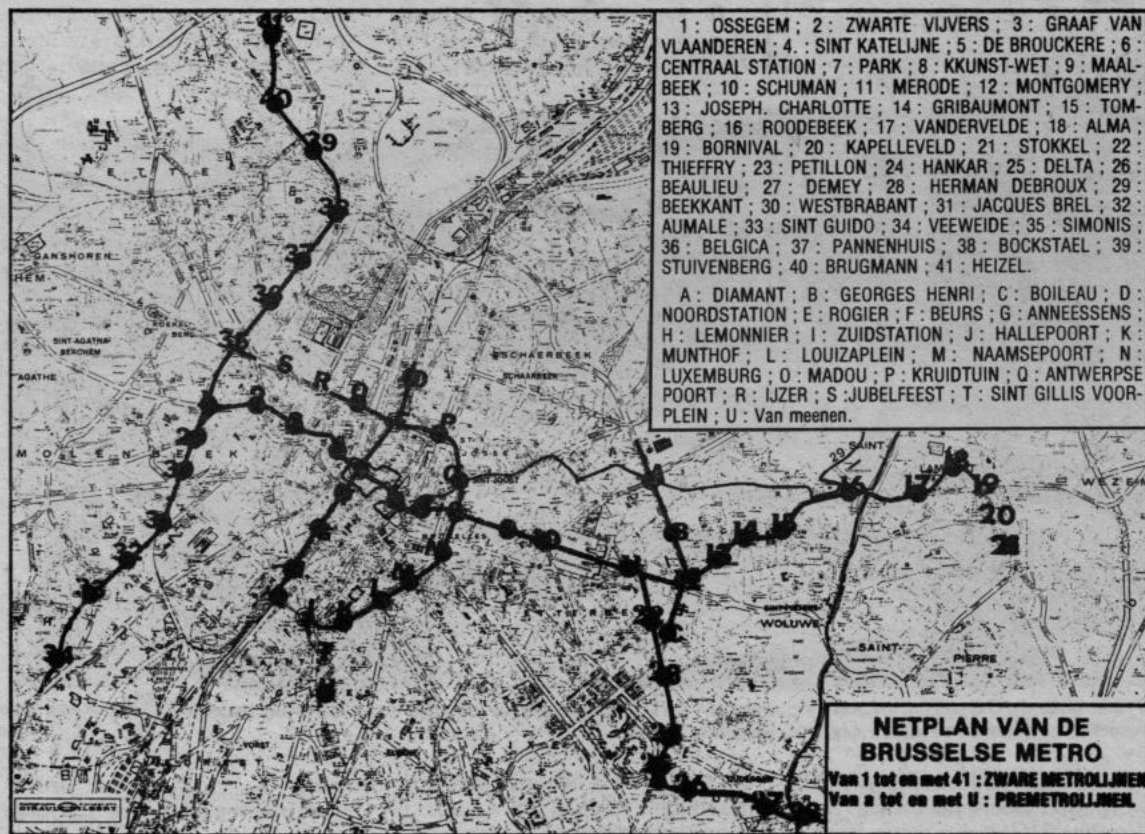
De prijs voor deze luxe-trip bedraagt 21.000 Fr, inclusief bed en

verzorging aan boord. Dit schijnt nochtans geen beletsel te zijn voor het aantal boekingen. Sea Containers meldt al 8.000 reservaties hetgeen eigenlijk niet meer zo ver weg is van de 22.000 reizigers die de maatschappij per jaar denkt te vervoeren, om uit de kosten te raken.

Wie dus van treinen houdt en zich in de jaren twintig thuisvoelt, kan, mits een rijkgespijste geldbeugel, een ticket Londen-Venetië kopen.

METROFOLIE

of een overzicht van de Metrowerken



Hij is 35 km lang. Zit onder de grond. Nu en dan bovengronds. Soms oranje, soms geel van kleur. Hij vervoert massa's mensen op een zeer korte tijd. Wat is het?

In New York noemt men het «Subway», in Londen de «Underground» of «Tube», in Zuid-Afrika de «Moltrein», «am Rhein» spreekt men van «U-Bahn» en in Brussel noemt men het naar analogie met Parijs gewoon: Metro.

Originaliteit is nooit de beste kant geweest van de Belgen maar of de Pecuniarum Cloaca Maxima, zoals sommige fanaten hem wel eens durven noemen, het geschikte alternatief is betwijfeld we sterk. Veel te lang, veel te moeilijk om uit te spreken en of het MIVB-bestuur met deze naamgeving akkoord zou gaan, betwijfeld we al evenzeer.

Hoe dan ook, de metro is er, en wilens nillens werd hij uitgebouwd tot het sier- en pronkstuk van Brussel, de hoofdstad van Europa met «Dallasiaanse» allures. (In de hoogte lukt het niet zo best, dan maar in de grond). Een Amerikaans toerist kan zijn vijfdaagse minitrip door Europa niet geslaagd noemen zonder instamatiekiesjes genomen te hebben van Manneke Pis, rue des Bouchers, la Grande Place én de ingewanden van Brussel: DE METRO.

Niet ten onrechte, want hij is ultramodern, helemaal volgens de normen van «The American Way of Life». Hij is tot in de puntjes afgewerkt met alles derop en deraan en voorzien van de meest uiteenlopende dienstverlenende infrastructuur. Bovendien werd hij opgevolgd met een groot aantal kunstwerken en loont het de moeite in de metro af te dalen alleen al om je ogen de kost te geven, óók voor een Amerikaan.

VENI, VIDI, VICI

Reeds rond de eeuwwisseling werden er een aantal plannen uitgewerkt om in Brussel het openbaar vervoer ondergronds aan te leggen. Geen enkel plan werd uitgewerkt, dit in tegenstelling tot Parijs waar de betongeters wel één van de Belgische plannen mochten omzetten tot een heuse metro. Met de nodige kennis — opgedaan in Parijs — werd in de jaren '60 dan ook in Brussel van start gegaan met het metro-avontuur. In '64 werden de eerste werken uitgevoerd tussen het Schumanplein en het St-Katelijneplein en in '69 werd de eerste pre-metrolijn in gebruik genomen. Maar op 20 september 1976 werd het pas menens. Trompet en bazuingeschal want het grof geschut werd ingezet: de zware metrostellen. Vanaf dat ogenblik werden met de regelmaat van een klok nieuwe stations geopend (n.v.d.r. toevallig viel dat meestal samen met parlements- en ge-

meenteraadsverkiezingen) en werd het ondergrondse net steeds groter en groter. De metrofolie was niet meer te stuiten.

METRO, METRIOR, METRISSIMO

We zijn ondertussen '82 en de werken zijn nog niet ten einde. De MIVB is nog niet op het einde van haar latijn. Tot '87 — indien alles volgens de planning verloopt — zal de Brusselse agglomeratie gesteund worden door metrowerken.

Om de mondige openbaar vervoergebruiker niet in het ongewisse te laten zullen we hieronder een overzicht geven van de nieuwe metrorealisaties en plannen. Om het volgen van deze opsomming makkelijk te maken en om min of meer wegwijst te raken in het labyrint hebben we op deze pagina een kaartje afgedrukt van het Brusselse metronet. Laten we beginnen met de meest recente veranderingen.

Op 7 mei j.l. werd lijn 1 (de zware metro) in oostelijke richting verlengd. De lijn zal dan haar voorlopig eindpunt kennen in station ALMA (18) dat in directe verbinding staat met de kampus van de U.C.L. (Université Catholique de Louvain) te Sint-Lambrechts-Woluwe. Tussen TOMBERG (15) — het vroegere eindpunt van de metro — en ALMA heb je nog twee andere stations: ROODEBEEK (16) (ter hoogte van de Woluwe Shopping Center van St-L-Woluwe) en VANDERVELDE (17). Het voordeel van deze verlenging ligt voor de hand: gedeeltelijk of volledig wegvallen van een aantal bovengrondse lijnen en een efficiënte opvang van een grote mensenstroom van en naar de stad. (Het UCL-kompleks, dat samenvalt met het eindstation Alma, wordt dagelijks bezocht door ± 13.000 mensen.)

De buslijn die afgeschaft werd is de 27 (tussen de UCL en station TOMBERG). Daarentegen werd de buslijn 30 — die vroeger de verbinding tussen de Ban Eik in Wezembeek Oppem en station Tomberg in Sint-Lambrechts-Woluwe tot stand bracht — gedeeltelijk afgeschaft. Deze laatste heeft voorlopig haar eindpunt aan station VANDERVELDE (later misschien tot ROODEBEEK, indien de behoeften er zich zouden voordoen). Buslijn 29 (tussen Hof Ten Berg en het Muntplein) die ± evenwijdig loopt met lijn 1 van de metro blijft ongewijzigd, mits een kleine afbuiging en halte aan station ROODEBEEK. Deze aanpassing biedt de mogelijkheid aan de reizigers, die in het centrum van Brussel hun eindpunt hebben, om over te stappen en veel sneller dan voordien hun eindbestemming te bereiken.

De laatste aanpassing van het bovengrondse net in deze regio is de verlenging van buslijn 42 (tot 7 mei '82 tussen Tomberg en het Wienerplein in Oudergem) en de aanpassing van lijn 358 b van de NMVB (Zaventem luchthaven - Brussel Noord). In plaats van aan het station ROODEBEEK door te

rijden tot TOMBERG, keert de 42 op zijn passen terug om vervolgens zijn weg verder te zetten tot onder de viadukt van Kraainem (ter hoogte van de autosnelweg Brussel-Luik). (Zie RIJ MAAR AN... n° 2 MAART '82). Op zijn beurt heeft de Buurtspoorweg enerzijds lijn 358 b in de richting van Brussel Noord afgeschaft en anderzijds doorgetrokken tot aan station ROODEBEEK.

DE NABIJE TOEKOMST

In het westen van Brussel zal men vanaf oktober '82 gebruik kunnen maken van een aantal nieuwe metrostations. Typisch voor deze N-Z verbinding is dat het hier gaat om een bovengronds openbaar vervoer, gedeeltelijk althans. Enkel ter hoogte van de stations zullen de zware metrostellen in de grond verdwijnen. Van station BEEKKANT (29) zal men dan in noordelijke richting kunnen reizen naar Laken na achtereenvolgens station OSSEGEM (1), station SIMONIS (35) (ter hoogte van het Simonisplein en tevens het grootste station van Brussel), station BELGICA (36) (ter hoogte van het Werrieplein), station PANNENHUIS (37) en station BOCKSTAEL (38) — of station LAKEN — (ter hoogte van het Em. Bockstaelplein) aangedaan te hebben.

In zuidelijke richting zal men tot Anderlecht kunnen doorsteken via de stations WESTSTATION (30), JACQUES BREL (31) en AUMAËLE (32). Met de indienstname van dit traject zal er echter weinig veranderen aan het bovengronds vervoer. Reeds vanaf 8 mei '82 zullen de buslijnen 85 en 87 hun eindpunt hebben aan station ZWARTE VIJVERS (2) i.p.v. aan station BEEKKANT. De buslijnen 76, 20 en 21 (lijn 76 tussen het kerkhof van Schaarbeek en Neerpede, lijn 20 tussen Berchem en het Verheylenweghenplein en lijn 21 tussen Goede Lucht en Montgomery) zullen mogelijk van reisweg veranderen, maar daarover bestaan momenteel nog geen precieze gegevens. Wel zal het hier om zeer kleine wijzigingen gaan: aanpassingen die o.a. overstapmogelijkheden met de metro zullen toelaten.

Deze N-Z verbinding is een niet geringe uitbreiding van de metro (5,1 km). De vraag blijft of de inplanting van dergelijke infrastructuur in het westen van Brussel wel een noodzaak is. Zullen in de toekomst — uit financieel oogpunt — niet een aantal bovengrondse lijnen moeten sneuvelen die wel noodzakelijk zijn? Tenslotte zal het voor de MIVB een harde dobber worden om de 14 nieuwe stations te onderhouden! (N.v.d.r. onderhoud van een metrostation kost om en bij de 15 miljoen per jaar. Met dit geld alleen al kan men voldoende verf kopen om het bovengrondse Brusselse net te voorzien van vrije tram- en busbanen gedurende verschillende jaren.)

DE VERRE TOEKOMST

De binnenstad

Indien alles verloopt zoals het gepland werd zal de Brusselse binnen-

Moeder wat rijdt er in onze straat?

Voor de lezers die Brussel enkel kennen als een stip op de landkaart en als epicentrum van de communautaire problemen in het Belgenland geven we een kort overzicht van wat er zoal in onze hoofdstad reilt en zeilt op openbaar vervoergebied.

Brussel is een 30-tal spoorwegstations rijk, waarvan Noord-, Centraal en Zuid veruit de belangrijkste zijn. Deze infrastructuur vormt niet alleen de zenuwknop van de Belgische spoorwegen, maar ook de draaischijf van menig internationale lijn.

Het Zuid- en Noordstation fungeren bovendien als terminus van talrijke buurtspoorwegbussen van de NMVB. Deze met een blauwe lijn omgeven en lichtgeel oranje-kleurige bussen overbruggen de afstand tussen stad en de omliggende centra.

Zowat iedere plaats in de Brusselse agglomeratie kan je bereiken met de gele bussen of tramstellen van de MIVB.

De organisatie van dit stadsvervoer werd zeer grondig aangepakt.

Doorgaans staan de bussen in voor het transport tot ver buiten de stadskern, terwijl de tramstellen via de premetrolijnen het centrum aandoen. In deze ondergrondse kan je zowel de enkelvoudige, gelede als dubbelgelede gele stellen terugvinden.

Maar indien je zeer snel en comfortabel Brussel wil doorkruisen dan ben je aangewezen op de zware metro. Deze roodkoppe, van binnen zeer luxueus en oogstrelend afgewerkte rupsachtige stellen, vormen de keurbende van het Brusselse Openbaar Vervoer.

stad eind '86 uiteindelijk verlost worden van zijn vervelende metrowerken. Vanaf dat tijdstip zal de kleine ring rond Brussel voor 80% bediend worden door ondergronds openbaar vervoer.

Vooreerst zullen begin '86 de werken van het Louisaaplein tot aan de Hallepoort voltooid zijn (met de ingebruikname van de stations LOUISAPLEIN (L), MUNTPOORT (K) en HALLEPOORT (J), en tegen eind '86 de uitbreiding tot station VAN MEE-NEN (U) (aan de «barrière» van Sint Gillis) met SINT GILLIS VOORPLEIN (T) als tussenstation en zal men het Zuidstation per ondergrondse kunnen bereiken. Dit ZUIDSTATION (I) zal één van de meest complexe openbaar vervoerswisselaars worden van Brussel. De metro, bus en trein zullen elkaar op maar liefst vier verschillende niveau's kruisen tot op een diepte van 15 meter. Tussen de verschillende stations zal men zonder problemen kunnen overstappen (de metro-stations bv. staan d.m.v. roltrappen in directe verbinding met de spoorwegperrons). Gelijktijdig zal de lijn eveneens verlengd worden tussen het Rogierplein en het Simonisplein (station SIMONIS van lijn 1) en zullen drie stations — JUBELFEEST (S), IJZER (R) en ANTWERPSE POORT (O) — het contact met de bovengrondse buitenwereld verzorgen.

Deze pre-metro, met een totale lengte van 6,8 km., zal hoofdzakelijk bediend worden door de sneltramstellen van het type 10000 (zie RIJ MAAR AN... n° 1 febr. '82).

Om volledig te zijn moeten we bij dit alles nog vermelden dat de MIVB onder het Louisaaplein en Poelaertplein een verkeerslus aan het bouwen is om alzo de doorstrooming van de tramlijnen 18, 92, 32, 94, komende van het Z.O. van Brussel te verzekeren.

Ten Oosten van Brussel

Ter hoogte van het Metrostation aan de Tervuurse Poort splitst de zware

metro in 2 afzonderlijke lijnen: ALMA (18) en DEMEY (27). De lijn richting DEMEY zal ook verder doorgetrokken worden. In een eerste stadium zal het station HERMAN DEBROUX (28) in gebruik genomen worden ('83), en vermoedelijk een paar jaar later station TRANSVAAL. Deze laatste uitbreiding is echter nog niet zeker, aangezien er zich verschillende konstruktieproblemen stellen (dit vnl. door de zeer drassige ondergrond in dat stadsdeel). (Staat bijgevolg ook niet op de kaart).

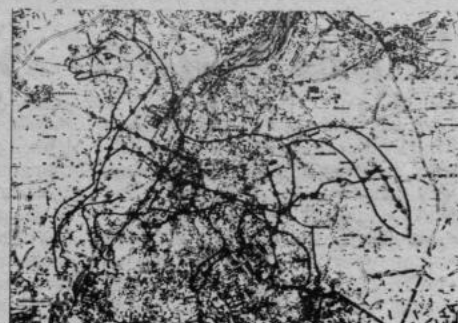
Hoe dan ook, met station TRANSVAAL is het eindpunt bereikt en er bestaan geen plannen om in de verre toekomst nog verder te graven. Richting ALMA liggen de zaken anders. Hier zijn de geplande uitbreidingen iets groter. Eind '86 zal het mogelijk worden om vanuit Stokkel (Sint-Pieters-Woluwe) over het station KAPELLEVELD (20) en BORNIVAL (19) via ALMA met de zware metro in één ruk tot in het centrum van Brussel te reizen. Wat het vermelden waard is — en stof voor een oeverloze discussie — is dat station KAPELLEVELD volledig ingericht zal worden zodanig dat het eveneens toegankelijk wordt voor gehandicapten. Een prachtig initiatief, maar net iets te laat; om precies te zijn: 62 stations. Nou goed, alle begin is moeilijk.

In tegenstelling tot de vroegere plannen — de metro door te trekken tot in Tervuren — zal station STOKKEL (21) (Dumonplein) het definitief eindpunt zijn. Wel bestaat er een project om tramlijn 39 (die momenteel de verbinding tussen MONTGOMERY en het DUMONPLEIN in Stokkel tot stand brengt) over de oude spoorwegbedding van Brussel-Tervuren door te trekken tot de Ban-Eik in Wezembeek Oppem. Deze lijn zou dan gereden worden met dezelfde sneltramstellen die op de kleine ring rond Brussel gebruikt worden.

(zie vervolg blz. 7)

HET METROJAANSE PAARD

(Vervolg van blz. 1)



ver van de mensen staat is de ontoegankelijkheid voor gehandicapten en bejaarden. Dat er voor deze groep — overigens zeer potentiële gebruikers — gezien hun immobilität — geen voorzieningen getroffen werden blijft een raadsel. Beginnen schermen met argumenten zoals: de minder-validen brengen, bij een eventueel ongeval, de veiligheid van de medereizigers in het gedrang of de commerciële snelheid zal er onder lijden zijn geen gegronde redenen. Akkoord, zelfs indien de metro toegankelijk zou zijn voor de gehandicapten dan staan ze nog geen stap verder. Bitter weinig openbare gebouwen, gaande van ministeries over warenhuizen tot bioscopen, zijn eveneens ontoegankelijk voor minder-validen. Maar of de kortzichtigheid moet doorgetrokken worden vinden wij ook niet de oplossing. Peperdure

openbare infrastructuur, die anno 1982 opgetrokken worden, zouden op z'n minst aan dergelijke normen moeten voldoen. Het inzetten van een speciaal openbaar vervoermiddel zoals de minibus is op zichzelf een lovenswaardig initiatief, maar uiteindelijk werkt dit de marginaliteit nog meer in de hand.

Ten spijt van deze negatieve aspecten is de metro een vervoermiddel dat bij z'n gebruikers ervan hoge scores haalt. Bovendien is hij net zoals de spelende kinderen van gastarbeiders niet meer uit Brussel weg te denken. We hoeven echter niet in de kristallen bol van «Madame Blanche» te turen om te weten dat dit alles het minder fraaie toekomstbeeld van een «brave new world» laat vermoeden.

Pol VERDICKT

DWARSLIGGER

ANTWERPEN:

TRAM

11

de pijp uit en de pijp in

De reizigers van de Antwerpse lijn 11 zijn héél veel gewoon.

Zij kunnen soms bijna één uur staan wachten, maar twee uur? Een hele dag? Drie dagen wachten?... Slechts langzaam drong het nieuws door. De ene had het aan de andere doorgezegd, en het zelf vernomen van 'ne wattman ergens op de straat: «Tram 11? Die rijdt in de metro, madam!»...

Het zal je maar overkomen, gebruiker van het openbaar vervoer.

Zó lichte MIVA haar onmondige reizigers in over haar jongste trajectwijzigingen. Slechts na ettelijke dagen onzekerheid werden er aan de halten bordjes gehangen met het bericht dat lijn 11 voorlopig omgelegd werd via de premetro. Het kwam zo plots en zo onverwachts als een roofoverval. Zelfs de raad van beheer van MIVA, toch wel bevoegd ter zake, was niet om zijn mening gevraagd. Ook op het ministerie van Verkeer, op de dienst die belast is met de controle op de maatschappijen wist men «officieel» van niets, want de vertegenwoordiger van het ministerie in de raad van beheer had niets speciaals gesignaleerd.

In België, daar kan dat nog...

Een problemenlijn

Op het bijgevoegde kaartje ziet men de trajectwijziging. Tram 11 rijdt normaal van Eksterlaar via Berchem station naar de Bleekhofbuurt en de buurt achter de Zoo. Daar loopt het traject door twee smalle straten: de Provinciestraat en de Ommeganckstraat. Verder loopt tram 11 via het Astridplein naar de lus van de Melkmarkt. Nu is de lijn vanaf Zurenborg omgelegd via de pre-metrotunnel. Op het normaal traject

liggen 10 halten. In de pre-metro doet tram 11 maar 5 stations aan. Tram 11 heeft een lastig parkoers. Vooral de Ommeganckstraat is bestendig de oorzaak van dienstontregelingen. In deze zeer smalle straat loopt het verkeer in twee richtingen en daarbij houdt het stadsbestuur vast aan een parkeerstrook. Die strook is, alle veiligheidsmarges in acht genomen geen 1,7 m. breed en is dus al ruim 30 cm. te smal, volgens de minimaalste norm, om een parkeerplaats te mogen zijn. Het is dus voorspelbaar dat dag na dag de tram er geblokkeerd staat.

MIVA heeft dus bij het stadsbestuur een dossier ingeleid om de toestand te saneren. De te smalle parkeerstrook moet eruit en het verkeer richting centrum zou logisch gesproken dienen omgelegd te worden. De tram zou op die manier vrije baan krijgen en volle minuten tijd winnen. De regionale adviescommissie voor het openbaar vervoer had dat voorstel bovendien een gunstig advies meegegeven. Maar het Antwerps stadsbestuur heeft praktisch alle voorstellen uit het dossier van tafel geveegd. Het ideeëngoed van de stedelijke verkeerspolitie komt ongeveer hierop neer: Tram 11 moet de straat uit, de metro in: hij hindert de auto's, en wij willen in de Ommeganckstraat aan de auto geen strobreed in de weg leggen. Het stadsbestuur argumenteert verder: «de metro is in de jaren '60 zo ontworpen dat tram 11 ondergronds naar de Groenplaats kan rijden. Wij zien dus niet in waarom nu dus bovengronds ruim baan moet gegeven worden aan die lijn».

Vanop afstand klinkt dat inderdaad overtuigend: eerst miljoenen uitgeven voor een metro, die



Tram 11 in de Ommeganckstraat. Wanneer het verkeersministerie de normale procedures bij trajectwijzigingen niet laat respecteren staan de reizigers nog nare dingen te wachten!

daarna maar gedeeltelijk gebruikt wordt lijkt inderdaad dwaas. Hoedanook, MIVA-directeur Blondé verklaarde in 1980 krijshastig dat hij nooit het initiatief zou nemen om tram 11 ondergronds te leggen. MIVA wist zich wat dat betrof bovendien gesteund door de Werkgroep Verkeer Antwerpen en de bewoners uit de buurt achter het Antwerpse station, die de tram niet graag uit hun buurt zagen verdwijnen.

En nu plots die onverwachte beslissing. Iedereen was uiterst benieuwd om te vernemen waarom MIVA zo plots van idee veranderd was. Bij MIVA verklaarde men: «Omdat de hele maand maart lang het verkeer in de Ommeganckstraat door vakbonds-acties hoogst onregelmatig was; omdat het stadsbestuur niets aan het verkeersbeeld in deze straat wil wijzigen en omdat in augustus in het stadscentrum ergens op het traject van tram 11 werken gaan plaats vinden». Nou, voor dat laatste is men wel rijkelijk vroeg opgestaan.

Voor het eerste moet gezegd dat sinds de dag van de omleiding er geen enkele vakbondsactie meer is geweest in voornoemde straat zodat uiteindelijk het tweede argument overblijft. Maar tegenover de vroegere strijd van MIVA is dat toch wel een bleke afgang. Bovendien voelen de buurtbewoners

en WEVA zich duidelijk in de rug geschoten. Wie wel in z'n nopjes is is het stadsbestuur.

Pro's en Contra's

Is die omleiding van tram 11 een goeie zaak of niet? Eerst wat voordelen: door de omleiding is het verkeer op die lijn gevoelig sneller geworden. Een tijds winst van zowat zeven minuten tegenover vroeger, en, wat belangrijker is: de dienst is sindsdien praktisch storingsvrij verlopen: als het ware het ideale openbaar vervoer. De mensen die van het Eksterlaar naar de Groenplaats moeten zijn dan ook terecht tevreden. In een snelle enquête die het stadsbestuur zo slim was even te organiseren bleek 42% van de ondervraagden de nieuwe toestand beter te vinden, 34% vond hem slechter, o.a. veel bejaarden die de metro maar een onding vinden en er niet graag in afdalen. Groot voordeel voor MIVA: door de snellere dienst kan op lijn 11 minstens één tram bespaard worden en op de spitsuren zelfs 2 of 3. Maar een eventuele vervangoplossing in de nu verlaten buurt kost zeker het dubbele aan bussen.

Nu wat nadelen.

Op lijn 11 rijden niet alleen mensen van Eksterlaar naar Groenplaats, maar rijdt ook heelwat volk dat in de noordelijke en oostelijke helft van het stadscentrum moet zijn, of naar Merksem en Deurne moet, dat gaat winkelen in de Carnotstraat, de Turnhoutse Baan, de Offerandestraat of zelfs in de Provinciestraat. Er zijn ook nog heelwat kinderen die schoollopen in Borgerhout. Al dat volk is zijn verbindingslijn kwijt, of moet nu een heel stuk verder lopen. Wat erger is, het woonkwartier achter de spoorwegdam en de Zoo, voor een groot deel Borgerhout, heeft nu omzeggens geen vervoer meer. De

relatie van hieruit naar de Groenplaats en omgeving was bijzonder intens.

De stations Diamant en Plantin van de metro liggen voor heelwat mensen, meer dan 500 meter verder en liggen bovendien diep ingegraven, dus niet dienstig voor de bewoners. Deze mensen zijn de ergst getroffen van de maatregel, en vermits zij de tram niet meer kunnen nemen, zitten zij ook niet in de enquête van het stadsbestuur. De resultaten van die enquête zijn dus liefst met een ferme korrel zout te genieten. Erger nog: de stad Antwerpen voert een bewuste stadsvernieuwingspolitik om de ontvolking en de onleefbaarheid van het stadscentrum tegen te gaan. Bravo, maar het heeft tot nog toe nooit de verkeerspolitieke consequenties daaruit getrokken. Stadsvernieuwing vereist een verkeersordening die fietser, voetganger, tram en bus bevordert en de auto afremt. Men kon de buurt van de Bleekhof en de Provinciestraat geen slechtere dienst bewijzen op het vlak van de woonbaarheid dan de bewoners te beroven van hun tram. Daar waar de Provinciestraat voorheen als winkelstraat al een marginaal karakter had, zal de ingreep van MIVA die straat waarschijnlijk definitief de vernieling insturen, samen met de buurt dan, die best een beetje revalorisering kon gebruiken.

Waarvoor dan die miljarden?

Met deze ingreep is maar weer eens geïllustreerd waartoe de aanleg van een ondergrondse eigenlijk dient. De voordelen zijn voor de bewoners van ver buiten de stadskern en in 't geheel niet voor diegenen die dichterbij wonen. Die zitten met de nadelen op.

(Zie vervolg blz. 7)



E pericoloso Sporgersi!

Uit het Italiaans vertaald, betekent dit «Het is gevaarlijk om buiten te leunen». Inderdaad, de vermetele die zijn ogen door het raam steekt wordt mogelijk gehinderd door een mondvul flum, zijn hoofd kan ook getroffen worden door een achteloos weggegooid fles of blik (uit een ander venster waarop een sticker hangt: «gooi geen flessen naar buiten»), ja, hij loopt zelfs kans dat zijn hoofd helemaal uit de nekwortels wordt gerukt na een al te snelle ontmoeting met een seinpaal of een tegentrein. Koppen snellen.

Toch vonden (oud)ijzerenweggebruikers zoals de Witte nog ruim de tijd om buitenleunend de pet weg te pikken van het verbauwde boerenhoofd uit een andere stoomtrein. Maar zo'n treinen der traagheid rijden enkel nog in onze Vlaamse heimatliteratuur rond.

Nu gaat het niet alleen sneller, de vraag moet ook gesteld worden of men nog wel buitenleunen kan. Ik probeer het.

In de trein Antwerpen-Brussel slaag ik erin om met een scheve mond mijn hoofd door de twee opzijgeschoven kelpjes te duwen. De andere reizigers wenden beleefd hun blik af, ik trek

mijn kop terug en in besluit dat buitenleunen er niet meer bij is op de meeste binnenlandse lijnen.

In de trein Amsterdam-Parijs sta ik in de gang. Radeloos loop ik van het ene venster naar het andere. Mijn lief dreigt aan de peronhorizon te verdwijnen en ik vind geen venster om mijn witte zakdoek in uit te schudden. «Ge gaat de deur toch niet terug open doen?» vraagt een kondukteur. Ik draaf door alle rijtuigen - de trein neemt snelheid - naar de laatste deur, de harmonica-opening die uitgeeft op het spoor. In de verte zie ik ze nog staan. Ik duw mijn neus plat tegen het glas: «Je viens te dire que je ne peux pas buitenleunen...»

Waar is de tijd, vraag ik me af. De tijd dat je op de trein naar Spanje niet meer weggeraakte door de overbevolkte zijgang. Je stapte gewoon door het venster met rugzak en al. Ook denk ik terug aan de leider van onze ziekenfondsvakantie die onze wiespartijen beu was en het hele boek kaarten uit het venster liet waaien. En ooit kreeg ik in Schotland bijna een kus van op een of ander ruw en hooggevlakt perron. Ik zei «bina» want nu was ik het die het raam niet durfde openen... Is die tijd nu definitief voorbij? Kan

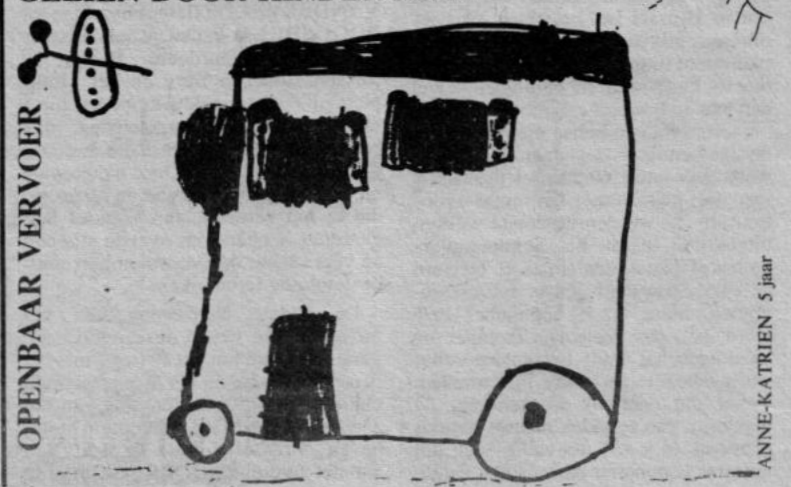
men, mag men niet meer buitenleunen? Wordt de trein een laag vliegtuig met patrijspoorten?

Brussel-Berlijn. Het blauwe en groene zetteller is gestopt en gelapt. De vloer is geveegd met asse en de zwengel van de verwarming is vastgevroren in de nulstand. Maar... Hier kan ik buitenleunen. Wat? Buitenleunen? Ik steek de helft van mijn lijf door het open gat, de wind speelt niet alleen met mijn haar maar ook met mijn hemdsknooppjes. Ik zing, want het geknars in de sporen klinkt toch harder. E fantastico sporgersi! Ik sluit en open mijn mond, hap adem langs de voorbijschietende berm. De windtranen lopen over mijn wangen. Buitenleunen, buitenleunen! Waar is de stationschef? Ik tik de pet van zijn oren! Buitenleunen-buitenleunen-buitenleunen de sporen in mijn oren.

«Zou mijnheer alstublieft het raam willen dichtdoen? Het tocht hier». Ik kreeg het alleen niet meer dicht. Hij kwam bereidwillig mee duwen. Toen gaf ik hem een duw en was het terug stil in de coupé. Mijn vingers trilden nauwelijks terwyl ik het grijsmetaal plaatje losschroefde. E pericoloso ambetarme...

Jan Hertoghs

GEZIEN DOOR KINDEROGEN



ANNE-KATRIEN 5 jaar

'T IS GODGEKLAAGD

HOE BEVORDER OF... HOE ONTMOEDIG JE TOERISME ?

Mevrouw De Zwaef-Van de Velde uit Aalst schrijft ons:

... Ik ben met mijn gezin zo tussen de 45 en 50 zondagen in het jaar op stap. De Belgische Spoorwegen schrijven reizen uit die gans het jaar geldig zijn, bv een dag aan zee of een dag in de Ardennen, alsook een dag in de Zoo.

Nu vind ik dat Brugge wel eens waard is om in de winter te bezoeken maar een stadsbezoek is maar geldig tot 27-9-81. Waarom kan dat niet in het winterseizoen, je moet daar dan maar mee wachten tot in de maand mei.

... Nemen we «Het Zwin». Daar zijn geen bussen van 27-9-81 tot 22-5-82 en in het seizoen, dat is van 1-7-81 tot 31-8-81 hebt ge in Knokke station een bus om 9 u., 10 u., 15 en 11 u. 46 in de voormiddag naar het Zwin. In de namiddag moet ge aan het station geen bus meer nemen want volgens de reisgids stopt er aan het station van Knokke geen enkele bus naar het Zwin.

Dan «Bellewaerde». We vertrekken van Aalst naar Denderleeuw, daar nemen we de trein van 8 u. 50. In Kortrijk overstappen naar Ieper, dus om 10 u. 26, dit zonder prijsvermindering zodat die reis met de trein alleen al op bijna 400 fr. komt per persoon! In Ieper hebt ge een bus om 10 u. 45, maar om dan terug te komen hebt ge van 13 u. 29 tot 17 u. 29 geen bus op lijn 722, wel op lijn 69a om 16 u. 44 maar dan moet ge in Ieper wachten tot 17 u. 44.

Hetzelfde telt voor het ontspanningscentrum «De Weer» te Dadizele: geen enkele bus rijdt langs daar, u kunt wel een bus nemen in Roeselare, lijn 65a, maar van aan de dichtste halte is het nog een heel eind te voet.

... In Oostende is er tussen 21 u. 45 en 0 u. 30 geen enkele tram beschikbaar. Moest het openbaar vervoer betere verbindingen hebben ik denk dat er dan meer mensen zouden gebruik van maken...

De NMBS antwoordt:

... «Een mooie dag te...» wordt georganiseerd elke dag in juli en augustus en elke zaterdag, zondag en feestdag van 28 april tot 30 september. De formule «Een weekend aan zee» is geldig gedurende heel het jaar. De formule geldt dan bovendien van vrijdagavond 16 u. tot maandag 9 u. Toeristen die, zoals u, regelmatig op reis gaan, kunnen steeds een per maand betaalbare reductiekaart (de halve-prijskaart) kopen die 50 % vermindering geeft op alle biljetten. Verder zijn er steeds de toeristische abonnementen...

De NMVB antwoordt:

... In de winterperiode (27-9-81 tot 22-5-82) is er inderdaad geen openbare autobusdienst voorzien voor Het Zwin, daar gedurende deze periode slechts een minime belangstelling bestaat voor het natuurreservaat. Tijdens de zomerperiode (van 01-07-81 tot 31-08-81) vertrekt er van Knokke station een autobus om 9 u., 10 u. 15, 11 u. 46 en 12 u. 46 naar het Zwin. Vanaf 13 u. 50 vertrekt er van Knokke Station een autobus uit Heist met bestemming het Zwin. Deze autobus doet Knokke Station weliswaar niet aan, doch verzekert aan Knokke Oosthoek aansluiting met de autobussen komende van Knokke Station (op de lijn 767, ook om het half uur). Dus, mits een overstap aan Knokke Oosthoek, kan de reiziger

ook 's namiddags van Knokke Station naar het Zwin.

Betreffende «Bellewaerde» kunnen we u melden dat de verbinding ervan op zondag met Ieper Station, via de lijn 722 of de lijn 69a, aan een grondig onderzoek wordt onderworpen.

Wat betreft de bediening van het ontspanningscentrum «De Weer» te Dadizele, dient gezegd dat tijdens het weekend op de lijn 65a tussen Roeselare en Menen gereden wordt ofwel via Dadizele Voerman of via Ledegem Station. De afstand van de halte Dadizele Voerman, die in de namiddag tijdens het weekend om de twee uur wordt bediend, tot aan het ontspanningscentrum bedraagt hoogstens 400 m.

Tijdens de winterperiode (van 27-09 tot 22-05) vertrekt te Oostende in de richting van De Panne een tram om 21 u. 35 (vanaf 03-04-82 om 21.45 u.). Gezien de zeer geringe belangstelling tijdens de winterperiode volgt daarna alleen nog op zondag een tram — om 0 u. 30 — om de uit verlof komende soldaten naar het militair kamp van Lombardsijde te vervoeren (ook de gewone reizigers kunnen van deze dienst gebruik maken). In de richting van Knokke vertrekt te Oostende na 21 u. 43 nog een tram om 23 u. 04 op zondag. Tijdens de zomerperiode (van 01-07 tot 31-08) vertrekt te Oostende in de richting van De Panne evenwel nog een tram om 22 u. 32, 23 u. 30 en 0 u. 20; in de richting van Knokke vertrekt in deze periode na 21 u. 38 nog een tram om 22 u. 35, 23 u. 30 en 0 u. 30.

Bedenkingen van de redactie:

De toeristische formules van de Spoorwegen zijn in hun huidige vorm afgestemd op het massatoerisme van de zomermaanden. Maar daartegenover staat dat verspreid toerisme in de andere maanden van het jaar meer en meer in zwang komt, ook al omdat het door alle mogelijke toeristische autoriteiten en diensten warm wordt aanbevolen. Het verlicht de druk op de spitsmaanden en het verhoogt het animo en

de omzet in de periode dat de kelner met de armen gekruist voor het venster pleegt te staan.

Het zou dus logisch zijn dat de Spoorwegen hierop doordenken en dit stuk van de verplaatsingsmarkt gaan aanspreken, eerder dan koeltjesweg te antwoorden met de administratieve weergave van de huidige toestand. Een soort abonnement voor een aantal toeristische verplaatsingen zou ook buiten het hoogseizoen een verkoopbaar en interessant produkt blijken. En waarom zou zulk abonnement niet tegelijk voor de NMVB en de stadsvervoersbedrijven kunnen gelden, zoals dit trouwens ook al in Nederland bestaat.

De NMVB hanteert met haar hoogseizoenstrams en -bussen duidelijk andere grenzen dan de NMBS. Voor de Spoorwegen loopt het hoogseizoen van einde mei tot einde september. Voor de Buurtspoorwegen alleen van 1 juli tot 31 augustus. Zoiets is niet in het voordeel van de gebruiker die dat soort logika niet snapt, en die zich niet bevoord weet voor een in de grond zeer voorstandige beslissing om in het voor-

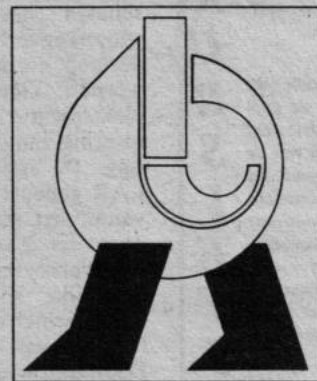
of naseizoen te reizen.

Wat het vervoer richting Zwin betreft, menen wij dat toch minstens één namiddagrit een rechtstreekse verbinding met het Zwin zou moeten geven na de aankomst van trein 961 uit Namen (A. 13 u. 58). De andere aansluitende bussen zouden duidelijk op het front de informatie moeten verstrekken over de aansluitingsmogelijkheden, ofwel moet die informatie aan de halten op een klare manier worden aan de reiziger gebracht.

Wij hopen dat er resultaten zullen zijn van het onderzoek naar de verbinding met Bellewaerde.

Aan de kust staat ons met de komst van de nieuwe trams een heel wat betere dienst te wachten. De bestaande zomerdienst zou vanaf september gedurende de gehele winterperiode verdergezet worden en normaal zou vanaf de zomer van '83 er zelfs alle 20 minuten een tram rijden. Over de late vertrekken in juni en september heeft de NVMB zich nog geen idee gevormd. Zelf vinden wij dat dit wel een noodzakelijke dienstverlening zou betekenen in voor- en naseizoen.

AUTO-ARME ZONDAG



14 NOVEMBER 1982

MODERN!

EEN RENDERENDE SPAARFORMULE.

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».

Sparen bij het Gemeentekrediet zeker en vast

Nostalgie der verwarring

Noem het geslaagde publiciteit, onkunde, overdreven jeugdsentiment of paniekerige improvisatie, het resultaat blijft hetzelfde: de grootste verkeerschaos die de andere zo rustige, zo administratieve lome Leopoldwijk te Brussel wel ooit te beurt viel.

Wie zou met name de geboden buitenkans niet te baat nemen om de sprookjesachtige Orient-Express met eigen ogen te bewonderen? De kranten hadden de nodige verwachtingen opgeschroefd: een enige kans, enkel in dat bepaalde station, tijdens die korte twee en één half uur en dan maar dromen van de met dit stel onbereikbare Bosforus, de geur van vergane glorie opsnuiven en speuren naar de schaduw van Hercules Poirot of diens geestelijke moeder. We herhalen het: een u-nie-ke kans! Zo'n vleugje romantiek is op zijn minst een paar gevaarlijke stunts overwaard!

En daar, op een kleine kilometer van het station, begon het al. Een verkeerskluwen waarin de wrevelige blikken van gedwarsboomde pendelaars en de vastberaden grijns van uniek-kans-waarnemers elkaar veelzeggend kruisten.

Parkeerplaatsen werden elke minuut kostbaarder en de parkingzoekenden des te drierster: de voorbehouden strook van de minister voor Economische Zaken werd zelfs niet ontzien. Het stilstaand verkeer ontlokte een vervolgen kabinetsmedewerker een vertwijfeld: «Jamaar, jamaar, de minister wil nu vertrekken!» En dat klonk als een regelrechte nederlaag.

Het stationsplein beantwoordde voor één keer aan de stoutste dromen van onze openbaar vervoerexpert Hans Verbruggen: géén plaats voor autoverkeer en een stationsgebouw dat uitnodigend alle deuren openhield.

En dan de kwintessens van de chaos. Langs beide loopbruggen verdronken zich massa's belangstellenden voor de Orient-Express, voor de schaduw van Poirot en voor de geur van vergane glorie. Ook hier bleek meteen dat slechts bij wonder ernstige ongevallen konden uitblijven. Wie niet via de loopbrug aan zijn trekken kwam waagde zijn kans langs de overige perrons en de dienstoversteekplaatsen. Deze werden met een krachtig «circulez» van een politieagent met hond voor ontruimd geacht en zonder de uitvoering van zijn eigen bondig bevel af te wachten ging de wetsdienaar plichtsgetroouw de uitgang van het station inspekteren. Ook de mededelingen via luidsprekers logen er niet om. «Het is ten strengste verboden de sporen over te steken» en dat terwijl je honderden mensen ongestraft het tegenovergestelde ziet doen. Met een nog merkwaardiger uitspraak probeerde de doordeweekse nietszeggende luidsprekersstem onbereikbare perrons weer aantrekkelijk te maken: «Opgelet er rijdt een trein het station binnen!» (Nou en, daarvoor dient een station toch!) In deze chaos zou slechts de stem van Liliane De Wever de belangstelling hebben opgewekt.

Wanneer dan toch het dak van de met nostalgie, parfums, en schaduw beladen trein in het zicht kwam, werd vastgesteld dat de file tot een breed front van vijftien man uitgewaaid was dat op één of andere manier langs de niet al te brede trap naar beneden geloodst moest worden...

Over de daken heen zie ik nog tientallen amateur-fotografen over de opstelsporen rennen om ongehinderd het chaotisch gedoe te vereeuwigen.

Wie zei ook weer dat er voor openbaar vervoer geen of nauwelijks belangstelling bestaat? Wie dacht ook weer dat de televisie elke spontane manifestatie onmogelijk had gemaakt? En wie hoopte, net als ik, de geur van vergane glorie en een schaduw van Poirot op te vangen? Murder on the Orient-Express? Zelfs zo ver hoeft je niet te gaan!

Rik Sauwen

TUSSENHALTE

WEST-VLAANDEREN KOMT ER AANSLUITING OP HET OPENBAAR VERVOERNET?

★ Het LAR-transportcentrum wordt eind 1983 operationeel. Dit centrum zal vanaf dat ogenblik een volledig douane-entrepot in werking hebben met een dertigtal douane-ambtenaren. Voorzien wordt dat tegen eind volgend jaar ook reeds een aantal bedrijven in werking zullen gaan. Het geïntegreerd vervoercentrum is gelegen op het grondgebied van de vroegere gemeenten Lauwe, Aalbeke en Rekkem (vandaar de benaming LAR).

De doelstelling van het project is dat men zo het zwaar verkeer uit de woonkernen wil houden (hinderlijke situatie én voor de bewoners én voor de vrachtrijders) door het project in te enten op het snelverkeerswegennet; daarenboven kan men ook gebruik maken van een rechtstreekse aansluiting op de spoorweglijn Kortrijk-Moeskroen. Deze spoorweglijn is een schakel van de internationale spoorwegverbinding tussen Nederland en Frankrijk over Antwerpen, Gent en Kortrijk. De elektrificatie en volledige modernisering van deze lijn is in uitvoering. De spoorbediening van de LAR gebeurt door een aftakking vanuit het station te Lauwe, op ongeveer 2 km ten noorden van het vervoercentrum. De meest zuidelijke sporenbundels in de zone vormen de containerterminal (bedienings- en rangeersporen). Daarnaast worden de centrale magazijnen in het douanekomplex door 1 spoor bediend.

WAT IS NU VOOR DE WERKNEMERS EEN ZEER GROOT PROBLEEM?

Zowel voor de douane-diensten als voor het grootste deel van de bedrijven betekent dit een verplaatsing van de activiteit vanuit het centrum van de stad KORTRIJK en omgeving naar het nieuw transportcentrum. Voor de be-

trokken werknemers die nu in het station te Kortrijk aankwamen, zal dit betekenen dat zij hun nieuwe werkplaats niet meer met het openbaar vervoer kunnen bereiken. Op welke manier kan het bestaande NMVB-net aangepast worden, om een vlotte verbinding te realiseren tussen het station Kortrijk en het LAR-transportcentrum?

★ De parkeerproblemen aan het station te Kortrijk worden binnenkort opgelost!

Op 3 mei beginnen de werken aan de Pieter Tacklaan waar voor de voetgangerstunnel een parkeerplaats voor 288 wagens zal worden aangelegd. De spoorweggebruikers kunnen er ook gebruik maken van een betalende parking waar plaats is voor 20 voertuigen. Ook de fietsers werden niet vergeten. Want, over de voetgangerstunnel naar de Doornikstraat toe, komen overdekte stalplaatsen voor 460 fietsen.

Dank aan de Schepen van Openbare Werken en de NMBS!

R. VANHALST
Aktiepromotor
West-Vlaanderen



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

OOST-VLAANDEREN VERWERVEN OF BEHOUDEN

Er zijn nog mensen die vertrouwen hebben in het openbaar vervoer. Zo bijvoorbeeld de jonge Lokerse burgemeester H. Liebau die van zijn gemeenteraad het fiat kreeg om de mogelijkheden van het openbaar vervoer voor het Lokerse te onderzoeken. Daarom ligt nu een studie voor, die interessante perspectieven schetst voor het streekvervoer.

Minutieuze werd uitgerekend dat geen enkele buslijn tegenwoordig voldoende aansluit bij de begin- en einduren van scholen en bedrijven. De industrieparken worden niet door de bus bediend. Lokeren is, een beetje in tegenstelling tot zijn eerder bescheiden grootte van 30.000 inwoners, een uitgestrekte stad. De helft van zijn inwoners heeft zijn woning op zo'n ruime afstand van het centrum, dat je die niet meer te voet aflegt.

Voor al ouderen, thuisblijvende vrouwen en schoolkinderen hebben behoefte aan georganiseerd vervoer tussen buitenwijk en centrum, de kliniek, het station. De studie stelt voor een circuit met een kleine bus in te leggen; samen met de streeklijnen zouden de wijken naargelang het geval elk half uur of elk uur een verbinding hebben. De streeklijnen zelf moeten eerst in frekwentie verhoogd worden. Vanzelfsprekend kost een beter streekvervoer en een nieuwe stadsdienst extra-geld. Het Lokerse dossier kan gefinancierd worden, zo zegt de studie, door een aantal weinig gebruikte treintritten op de spoorlijn Antwerpen-Gent als zodanig op te doeken en de prestatie om te zetten in een

gelijkwaardig pakket bus-kilometers.

De Aktiegroep Openbaar Vervoer Gent heeft het dezer dagen opgenomen voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Vorig jaar heeft het stadsbestuur van Gent een eerste stap gezet om de verkeershinder in te dijen, waarvan de belangrijke tramlijn 4 (St Pietersstation-Koornmarkt-Muiden) het slachtoffer was. De Nederkoeter werd op enkele richting gebracht voor het autoverkeer, de tram mag er nog in beide richtingen door. Een en ander is nu niet naar de zin van een aantal plaatselijke handelaars, die het dubbele richtingsverkeer voor auto's opnieuw hersteld willen zien.

Maar door de verkeersmaatregel van vorig jaar, is de vertraging van tram 4 teruggebracht tot gemiddeld 3 minuten (i.p.v. voorheen gemiddeld 9 minuten). Een niet te onderschatten voordeel voor de gebruikers, die ook binnenstadsbezoekers zijn. Daar het stadsbestuur overwoog de voor de tram gunstige verkeersregeling «aan te passen», heeft de A.O.V. een aktie opgezet. Alle deelnemers aan een topvergadering - M.I.V.G.-directie, stadspolitie, enz... - werden aan de poort van het vergaderlokaal opgewacht door een sterke delegatie van tramgebruikers en -personeel.

Temidden van de nodige ambiance overhandigde voorzitter Luc De Smedt een motie. Daarin staat dat langs alle oude uitvals-

LIMBURG

LIEVER ECHTE DAN VANGRAILS (citaat Dries Jagenau)



Liever echte dan vangrails

De aktiedag te Eindhoven op 25 april had ook deze titel kunnen dragen i.p.v. «Het Maasland wil de trein niet missen...»

De echte rails liggen er wel maar worden enkel tot in Eindhoven-centrum gebruikt door goederentreinen; de luttel passagierstreinen die er tot 23 mei rijden, stoppen bijna midden in de brousse. Een busaansluiting vind je er niet, na een wandeling van ± 20 min. (hangt er natuurlijk vanaf hoe snel je nog kan gaan, na een rit van 40 min. in een gammele wagon) kom je uiteindelijk in de bewoonde wereld. Die 25 reizigers die er nog opstappen moeten echt al bijna hopeloos zijn dat ze deze trein toch nog nemen. Maar, als je geen auto hebt en je moet naar je werk in Hasselt dan moet dit wel met de trein. De bus die doet er nog een half uur meer over!

Vanaf 23 mei rijden er 's morgens nog twee treinen naar Hasselt (7 u. 12 en 8 u. 26) en 's avonds rijden er nog twee terug naar Eindhoven (17 u. 10 en 18 u. 10); tijdens het weekeinde blijven de treinen mooi stilstaan te Hasselt. Dus maar met de bus. Of met de auto natuurlijk, daarvoor zijn de mogelijkheden toch overvloedig (= ruime viervakswegen en autowegen vind je in heel Limburg) aanwezig.

De aktie zelf werd een succes over heel de lijn. Volk was er genoeg aanwezig; voor animatie zorgden enkele volksdansgroepen, een fanfare en de Deep Creeck Jazzuits uit Diepenbeek. De barslechte situatie van het openbaar vervoer aan de Maaskant werd in verschillende info-stands overzichtelijk aangegevoerd en duidelijke eisen en voorstellen om tot een verbetering te komen werden geformuleerd door Streekbelangen Maasland en door Werkgroep Animatie Maasmechelen. De Limburgse aktiegroepen openbaar vervoer brachten ook hun dossier «Openbaar vervoer in Limburg» uit (dit kan tegen 50 fr bekomen worden op onderstaand adres of op ons aktiesekretariaat in Brussel).

Het dossier bevat twee delen: in een eerste deel vind je een aantal argumenten pro openbaar vervoer o.a. ruimtegebruik (-misbruik), mobiliteit, energiebesparend, mi-

lieuvriendelijk, tewerkstelling en verkeersveilig (van die veiligheid een voorbeeld: in 1976 vielen tegenover elke dode bij de spoorwegen zo maar eventjes 1.292 slachtoffers in het wegverkeer).

In het tweede deel wordt het bus- en treinverkeer per gewest behandeld door de Streekontwikkeling, dit in duidelijke en eenvoudige taal. Enkele tabellen en schema's brengen het nodige cijfermateriaal naar voren, tekeningen en foto's zorgen voor wat kleur in dit dossier dat werd uitgebracht door de BRT-aktie Openbaar Vervoer. Dossier Openbaar Vervoer in Limburg kost maar 50 fr.

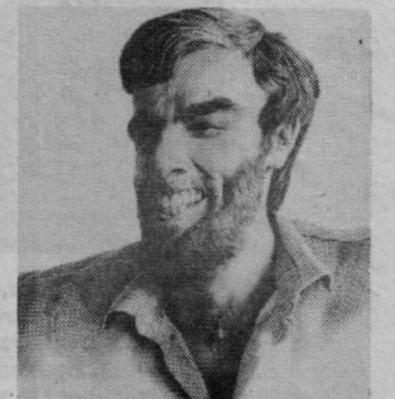
80.000 Maaslanders eisen een beter openbaar vervoer!

Wanneer komt het er?

En toch is er nog wat positiefs te melden.

De lijn Hasselt-Tongeren-Luik wordt tegen einde mei geëlektrificeerd en waarschijnlijk tegen het najaar zal er een snellere, gekandanceerde uurverbinding tot stand komen. Aan de fleschals op de lijn Hasselt-Landen wordt er ook gewerkt. In mei zal het stuk Hasselt-Alken op dubbel spoor klaar zijn. En in Duitsland zijn er op dit moment besprekingen aan de gang tussen de Duitse, Nederlandse en Belgische spoorwegen wat betreft een mogelijke snelle verbinding tussen Antwerpen en Keulen; met stopplaatsen te Hasselt, Maas-tricht en Aken.

Krijgt Limburg dan toch zijn verbinding met Nederland en Duitsland?



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

wegen buiten de stadskern de middenstand met moeilijkheden kampt, hoewel er overal dubbelrichtings-autoverkeer is. Integendeel is het autoverkeer oorzaak van ontvolking van de binnenstad, en de teloorgang van de plaatsgebonden handel ten voordele van de groothandel in de weide. Het bestuur wordt gevraagd «politieke vastberadenheid te betonen om één van de weinige verworvenheden voor de 3 miljoen reizigers per jaar van tram 4 te behouden».

Roel De Jong



Aktie Openbaar Vervoer, B.R.T. Omroep OOST-VLAANDEREN, t.a.v. ROEL DE JONG, Martelaarslaan, 238, 9000 Gent. Tel. (091) 25 47 20.

ANTWERPEN

«WAAR EEN WIL IS,
IS EEN WEG...»



AKNOZ, het Aktiekomitee Noord-Zuid, heeft op 23 maart j.l. een ludieke actie gevoerd rond de expressweg Turnhout-Leuven, en de dreigende afschaffing in de weekends van de treindienst tussen Herentals en Turnhout.

De actie is zeer goed aangeslagen bij het publiek en ook de commentaar in de kranten was sympathiek.

Op zondagavond van 18.30 tot 21.30 u. werd zesmaal (gratis!!) heen en weer gespoord tussen Herentals en Turnhout.

Een zevental muzikanten speelden in de trein en op de perrons gezellige volksmuziek; aan de reizigers werden pamfletten uitgedeeld waarin geprotesteerd werd tegen de geplande afschaffing van treinen op zaterdag en zondag op de lijn Herentals-Turnhout. Enkele dagen later heeft ook het gemeentebestuur van Turnhout zich bij het protest tegen de treinafschaffingen aangesloten.

Op 3 april hebben ruim 400 mensen deelgenomen aan een **fietseling** die daar door AKNOZ was georganiseerd.

Vanuit verschillende Kempische gemeenten werd per fiets naar Kasterlee gereden. Boven op de Hoge Mouw werd verzameld. Daar werden instructies gegeven voor de «**Fietseling**» door Kasterlee. Een fietssliert van enkele kilometer lang volgde een route door het dorp. De begeleiding door politie en rijkswacht was optimaal zodat het konvooi van fietsers nooit doorbroken werd of door het autoverkeer werd opgehouden.

De kranten hebben, vooral vooraf zeer uitvoerig aandacht besteed aan de kwestie. Daarnaast werden 7.000 pamfletten met achtergrondinformatie verspreid.

Reeds meer dan 5.000 mensen ondertekenden ondertussen een petitie aan de Ministers van Openbare Werken en Verkeer om aan te dringen op

1. het niet aanleggen van de expressweg

2. het uitbouwen van een degelijk openbaar vervoer per spoor en per bus op de Noord-Zuid-as.

Momenteel worden pogingen ondernomen om een onderhoud te krijgen met de kabinetsadviseurs van de betrokken ministeries.

Op woensdag 21 april hebben de Kempische parlementsleden zich op het kabinet van minister De Croo aangeboden om te pleiten voor de intrekking van de besparingsmaatregelen. Op vrijdag 30 april kwam de beheerraad van de NMBS bijeen om over de uiteindelijke vorm van de besparingen te beslissen. Waarschijnlijk (want

dat weten we nu tijdens de redactie nog niet) zal er een zekere vorm van zondagdienst blijven bestaan tussen Herentals en Turnhout.

WAT GEBEURT ER NU IN ANTWERPEN?

Tijdens de eerste bijeenkomst van de Antwerpse actiegroepen werden twee prioriteiten gesteld: **de informatie aan de reizigers en de verbinding van de randgemeenten van Antwerpen.** Ondertussen is er al zo het een en het ander gebeurd. We hebben een overzicht gemaakt van wat goede info-verstrekking moet zijn. De **Werkgroep Actiegroepen Nationaal** heeft deze gegevens in een duidelijk schema geplaatst. Over enkele weken zullen daarover acties starten: infovergaderingen in de gemeenten, uurroosters plaatsen in gemeentebladen, wantoestanden (vb. gebrekkige wachthuisjes) fotograferen en publiceren, enz..

Wat de verbinding met de randgemeenten betreft, staan we nog niet zo ver.

We werken volop aan een dossier maar het gaat erg traag vooruit, omdat dit ongelooflijk veel research vergt. We hebben de bestaande lijnen van het openbaar vervoer in kaart gebracht en de mankementen opgezocht (vb. wijken die niet bediend worden, slechte coördinatie tussen de verschillende netten, enz.). Ook de uurregelingen werden onder de loep genomen. Zaak is nu al deze gegevens te ordenen om tot een degelijk plan te komen van een mogelijke verbinding met de randgemeenten. Dit zal ons wel een tijdje werk geven. En ondertussen nemen we tram 24 en stappen over op tram 11 om van Hoboken naar Berchem-Station te rijden...

Rita De Vocht



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

BRABANT

INDERDAAD, OOK IN WEST-BRABANT
KAN JE OPENBAAR VERVOER TERUGVINDEN

De tijd dat men in West-Brabant ongestoord kon genieten van de frisse buitenlucht, een stoeipartij met de geliefde tussen de grazende koeien en daarna een groot glas gersten in het café onder de kerktoeren is al lang vervlogen.

Gewapend met zeer veel optimisme en een gekleurde bril kan het nog, maar dan moet je de autosnelwegen en grote banen vol met stinkende auto's, de talrijke (buitenlandse) bedrijven en fabrieken en de onberekenbare inplanting van (model?) woonwijken er óók maar bijnemen.

Fabrieken die in de grootstad geen plaats meer vonden en die zich dan maar kriskras door elkaar kwamen vestigen.

Woonwijken die ingepland werden zonder rekening te houden met de basisprincipes van de ruimtelijke ordening maar wel met de plaatselijke grondspeculanten en politieke grillen.

Tussen dit alles moest het openbaar vervoer ook nog zijn weg vinden. Zo goed en zo kwaad mogelijk werd er een vervoer uitgewerkt dat de dagelijkse mensensroom van én naar de stad moest verwerken.

En dat lukte. Geen problemen dus, op enkele uitzonderingen na natuurlijk. Erger wordt het wanneer je je binnen West-Brabant wilt verplaatsen, zeker wanneer de verplaatsingsrichting niet samenvalt met één der vele radiale lijnen in het gewest. Deze **interne relaties** zijn kwasi onmogelijk, reden genoeg om te klagen dus!

Daarom heeft het KOMITEE WESTBRABANT, als aanloop tot een zeer diepgaande studie, getracht een zo volledige mogelijke inventarisatie van het openbaar vervoersaanbod in West-Brabant op te stellen. Maanden lang hebben zij alle mogelijke (en vooral onmogelijke) dienstregelingen van het openbaar vervoer in dat gewest uitgepluisd en hebben het

hiëroglifenschrift uit de bus- en treinboekjes omgezet in verklaarbare taal. Deze inventarisatie is het fundament waarop verder kan gebouwd worden om het openbaar vervoer verder te verbeteren.

Je kan hier zelf aan beginnen bouwen, in je eigen gemeenten of streek, of je kan nodige bouwstenen leveren om verder te bouwen.

Indien je aan dit project wil meewerken en indien je meer informatie wenst kan je steeds kontakt opnemen met het **Komitee Westbrabant, t.a.v. Walter Werquin, Lakenstraat 142, 1820 Strombeek. Tel. 511.05.19.**

Nieuws uit Haren

Tsleutelgat, een jeugdhuis uit het Brusselse (HAREN), meer berucht om zijn optredens van alomtebepaalde folkgroepen, heeft binnen zijn programmatie van april '82 een gespreksavond over het openbaar vervoer in Haren opgenomen.

Vragen zoals: Wanneer komt de metro in Haren? Is de eerste bus te vroeg (of te laat)? Rijdt de laatste bus ook te vroeg voorbij? Welke zijn de mogelijkheden met de

nachtbussen? Wordt de stelplaats in Haren nog uitgebreid? werden tussen pot en pint bepraat met een aantal verantwoordelijken van de M.I.V.B.

In het volgende nummer van Rij maar an... meer over dit initiatief.

Tot hier het nieuws uit Brabant.

Voor meer informatie, suggesties en klachten kan je steeds terecht bij



Aktie Openbaar Vervoer, BRT-Omroepcentrum, t.a.v. POL VERDICT, A. Reyerslaan 52, 1040 BRUSSEL. Tel. (02) 737 55 35.



De stelplaats te Haren

METROFOLIE

(Vervolg van blz. 3)

Het Westen van Brussel

Ook hier zullen nog een aantal stations in gebruik worden genomen op de N-Z vertakking van lijn 1. De zuidelijke verbinding zal in '85 zijn eindpunt bereikt hebben met de stations **SINT-GUIDO** (33) en **VEEWEIDE** (34). In '87 zal de vertakking in het noorden tussen station **BOCKSTAELE** en station **HEIZEL** (41) vermoedelijk voltooid zijn. De stations **STUIVENBERG** (39) en **BRUGMAN** (40) zullen hier de tussenhalten vormen.

Het is niet al Godegeklaagd

Metro ja, metro neen, voer voor een uitzichtloze discussie.

Voor- en tegenstanders zullen echter nooit tot een compromis komen. Bij de benadering van deze problematiek mogen we nooit uit het oog verliezen dat dit niet alleen een specifiek openbaar vervoerprobleem is. Het al of niet tot uiting komen van de positieve kenmerken van openbaar vervoer — in het algemeen — heeft trouwens te maken met het autoverkeer waarin het telkens weer verstrikt geraakt. Privé-vervoer

en openbaar vervoer zijn twee broertjes die samen hetzelfde territorium moeten delen. In een open strijd hebben beide partijen verschillende stappen ondernomen om voor zijn kamp de beste faciliteiten te verwerven. Dat het zwakke broertje, het openbaar vervoer in vele gevallen het onderspit heeft moeten delven (letterlijk en figuurlijk) is spijtig genoeg de bittere realiteit.

Onze hoofdstad heeft dus (noodgedwongen??) geopteerd voor een ondergrondse. Maar of ze met hun huidige concept van een metro, met korte halte-afstanden en ter vervanging van het bovengrondse net, het bij het rechte eind hebben betwijfelen we sterk. Eerst en vooral is het een zeer kostelijk ding (om de 4 à 500 m. een station met alles derop en deraan) en is het zeker geen alternatief voor een goed uitgebouwd bovengrondse. Met een paar potten verf, verkeerslichtenbeïnvloeding en absolute voorrang bekomen we ongeveer hetzelfde resultaat. Maar dan moet «koning auto» een deel van zijn parkeerplaatsen en doorstromingsmobiliteit prijs geven. Dat dit alles kan, bewijst **FREIBURG**.

In deze Duitse stad haalt het bovengrondse openbaar vervoer de vrij hoge commerciële snelheid van 20 km./u.

Om efficiënt te werken zou een ondergrondse moeten bestaan uit een paar grote assen (met stations gemiddeld 2 km. van elkaar) die de grote verkeersknooppunten met elkaar zou verbinden. Voor het oostelijk gedeelte van Brussel is men er gedeeltelijk in geslaagd, maar ter illustratie verwijzen we naar buitenlandse metroinstallaties zoals die van Londen, Parijs en New York. In die steden is de metro een vervoerssysteem dat een complementaire functie vervult van het reeds bestaande bovengrondse net. Voor de lange afstanden gebruik je de metro, voor de kortere afstanden het bovengrondse net. Dat er bovendien een optimale coördinatie moet bestaan tussen tram, bus, metro en de andere vervoersmaatschappijen hoeft geen betoog. In Brussel is men nog niet zo ver. Pas over een paar jaar zal de metro volledig in gebruik worden genomen. Laten we dus een afwachtende houding aannemen; of de realisatie van de metro het wondermiddel zal zijn dat het openbaar vervoer in Brussel ware gestalte zal geven blijft een open vraag.

Pol Verdictict

TRAM 11

(vervolg van blz. 4)

geschept. En een tweede vaststelling is meteen meegenomen: «Een ondergrondse is alleen nuttig als de stedelijke overheid weigert tram en bus gelijkgronds voorrang te geven». Want dit moet toch ook gezegd van de enquête van het stadsbestuur: de lagere voorkeur voor de vroegere lijnvoering van tram 11 is niet relevant, want met een verstopte Ommegancckstraat is die gewoon geen zinvol alternatief. Veel voorstanders van de omleiding zullen moeten toegeven dat

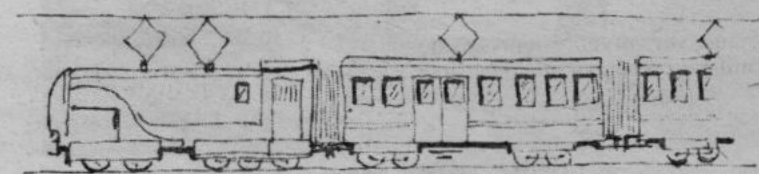
het ook bovengronds veel beter zou kunnen als het Antwerpse stadsbestuur maar een eindje meewilde, en minder aan de auto zou verslaafd zijn.

De enquête heeft het stadsbestuur eigenlijk duidelijk gemaakt dat haar verkeersbeleid niet tramvriendelijk is.

Dat is trouwens ook het officiële standpunt van MIVA: MIVA wil lijn 11 terug bovengronds door de Bleekhofbuurt als de verkeersmoeilijkheden van de baan zijn.

Waarvan nadrukkelijk akte. Blijft dan nog de opmerking, of liever de opwelling dat het dwaas is een metro te graven die dan niet gebruikt wordt. Vinden wij ook, maar beter één dwaasheid laten voor wat ze is dan die te gaan versieren door er een tweede te beagaan. Blijkt achteraf dat een bepaalde groep reizigers echt een niet te vervangen voordeel had aan het traject in de metro dan kan MIVA nog altijd overwegen een nieuwe lijn te openen parallel met tram 11, en dus niet ten koste van de dienstverlening aan andere groepen gebruikers.

Hans Verbruggen



HET BRENGT U MEER OP!

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

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

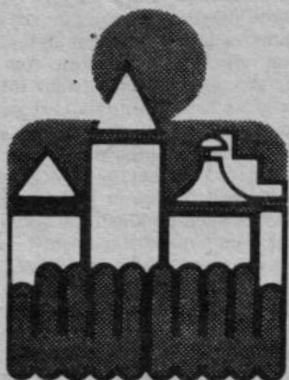
KASBONS.

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».

Sparen bij het Gemeentekrediet zeker en vast

STADSVERNIEUWING EN VERKEER



Op 27 maart jl. werd te Antwerpen de stadsvernieuwingscampagne afgesloten. Deze campagne liep over een periode van 2 jaar en ging uit van het Ministerie van Nederlandse Cultuur.

Stadsvernieuwing, aldus de stuurgroep in haar brochure, is het geheel van verjongingsprocessen die zich voordoen in onze steden als een gevolg van handelingen van mensen en groepen, volgens hun waardenpatroon, behoeften, mogelijkheden, en als gevolg van feitelijke gegevens.

De campagne van het ministerie van Nederlandse Cultuur, moet in de eerste plaats sociaal zijn in haar doelstellingen, d.w.z. zij moet in de eerste plaats het bestaande stads- en dorpsmilieu verbeteren en de gemeenschappen die erin leven op de voorgrond zetten.

Daarvoor is een verandering nodig in de waardenschaal bij onze beslissingen ter zake. Er moet een gemeenschappelijke verantwoordelijkheidsbesef worden ontwikkeld t.o.v. de komende generaties. Die zullen nl. moeten verderleven met wat wij hen aan stad, natuur, voorraad grondstoffen en energie overlaten. De maatschappelijke dynamiek die nu haast uitsluitend volgens financiële beginselen wordt gestuurd, moet worden omgebogen.

De stuurgroep en de werkgroepen van de stadsvernieuwingscampagne

hebben het WONEN prioritair gesteld. «Wonen», is een onderkomen hebben, een eigen herbergzame plaats waar men zich kan terugtrekken, waar geborgenheid, eigenheid en intimiteit te vinden is, en waar men zelf zijn microklimaat kan verwezenlijken.

4 middelen staan daarbij ter beschikking:

- bewustwording en betrokkenheid van de bewoners door informatie-verstrekking en inspraak;
- de ontwikkeling van leefgemeenschappen;
- de verwezenlijking van optimale woonomgevingen en
- de herwaardering van het omland.

Een reeks knelpunten staan daarbij in de weg. Op het vlak van het beleid is er een gebrek aan overkoepeling in de materies stadsvernieuwing, ruimtelijke ordening, stedenbouw. Hetzelfde probleem stelt zich trouwens op het vlak van het verkeersbeleid. Bovendien is er een bijzonder slechte coördinatie tussen heel de verkeersplanologie en de eerstgenoemde.

Verkeer is een nationaal beheerde materie en de sektor ruimtelijke ordening is geregionaliseerd. Op technisch vlak liggen de knelpunten erin dat weinig gemeenten een en globale ruimtelijke planning hebben opgezet. Er wordt zo goed als geen operationeel onderzoek ter zake gedaan en de snel evoluerende planningstechnieken worden nauwelijks toegepast. Het juridisch kader evolueert niet of slecht mee, wat de stadsvernieuwing bijzonder hindert. Vooral de administraties van verkeerswezen en openbare werken zijn daar sterk in; de moeilijke procedure bij de aanleg van woonerven, de discussies over de veiligheidsdrempels, de omzendbrieven over parkeervoorzieningen zijn daarvan straffe voorbeelden. Op financieel vlak klaagt men de te geringe en vooral verkeerde bestedingen aan van de openbare financiën. Men stoort zich ook aan de reflex om strikt boekhoudkundig te redeneren in termen van direct financiële criteria. Op administratief vlak verwijt men de overheid

haar inertie en trage werking. Het ambtenarenapparaat staat onwennig en is slecht uitgerust t.o.v. planning en participatie, vooral door een gebrek aan traditie op beide vlakken. De participatie wordt nu zeer beperkt gehouden; de politieke wil om de bevolking erbij te betrekken is meestal afwezig. De bevolking wordt meestal slecht of helemaal niet geïnformeerd. Inspraakprocedures (indien) worden meestal eenzijdig door de overheid opgelegd. Stimulansen voor de bevolking om inspraak te bekomen blijven afwezig of krijgen niet de nodige financiële middelen.

EN HET VERKEER DAARIN

De doelstellingen van de stadsvernieuwingscampagne worden het best gediend met een goede uitbouw van het openbaar vervoer en een prioriteit voor voetgangers- en fietsverkeer.

«Verkeer» zelf zal natuurlijk niet in de doelstellingen van de stadsvernieuwing terug te vinden zijn omdat het slechts een dienende functie heeft. Maar het mag als functie niet veronachtzaamd worden. Vooral omdat in de geschiedenis al bij herhaling gebleken is dat het type verkeersorganisatie zeer sterk medebepalend is voor het type stedelijke ontwikkeling.

De ondergeschiktheid van het verkeer als functie slaat dus zeker niet op zijn belangrijke invloed en rol, maar wel op zijn beslag op hulpmiddelen en kwaliteiten (ruimte, tijd, energie, veiligheid, milieu). Het verkeer moet zijn beslag daarop ondergeschikt maken aan de noden van de andere stedelijke functies.

Men moet een verkeerssysteem ontwerpen dat dat beslag tot een minimum herleidt, zonder afbreuk te doen aan de mobiliteit. Mobiliteit zelf is immers niet negatief, wel de effecten.

Zacht verkeer beslaat veel minder ruimte, verbruikt minder energie, is veiliger, en belast het milieu veel minder dan autoverkeer. Of het meer tijd vergt hangt vooral af van de kwaliteit van de organisatie van het openbaar vervoer.

TRAMSPOREN UIT HET VERLEDEN

Vanaf 12 juni krijgt Vlaanderen een «tram-museum» bij. Na het nationale Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal en het Brusselse tram-museum te Woluwe komt er een Antwerps tram-museum te Edegem.

Het nieuwe museum is er gevestigd in het rekreatiedomein Fort V. Een oude legerloods werd opgeknapt om er de oude voertuigen in tentoon te stellen. Momenteel kan je daar al zeven prachtig gerestaureerde trams, een trolley-bus en twee autobussen bewonderen. Later wordt deze verzameling uitgebreid tot een twintigtal voertuigen.

Naast deze oudjes krijg je bij middel van foto's, plannen, toebehoren en onderdelen een overzicht van het verleden, het heden en de toekomst van het openbaar vervoer in het Antwerpse.

In hetzelfde rekreatiedomein kan je ook nog een karren-museum bezoeken, gelegen naast het tram-museum.

Praktische informatie:

- Domein Fort V.
- Open vanaf 12 juni tot 31 oktober op zaterdag, zondag en wettelijke feestdagen van 14 tot 18 u.
- Vrije toegang.
- Bereikbaar met het openbaar vervoer: Tramlijnen 7 (Tolhuis-Mortsel) en 15 (Groenplaats-Mortsel); buslijnen 32 (Centraal Station-Edegem) en 33 (Hoboken-Mortsel).

Robert Boogaerts



— Eindelijk binnen... —

KIOSK

In Brugge heeft de werkgroep verkeersleefbaarheid van de v.z.w. Cactus een «blauwdruk voor een verkeersleefbaar Brugge» gepubliceerd; Anderhalf jaar lang heeft de werkgroep het Brugse verkeer zowel in de binnenstad als aan de rand geobserveerd. Eén van de conclusies is alvast dat het autoverkeer in de binnenstad moet worden afgeremd. Dit kan ondermeer door 't doorgaand verkeer onmogelijk te maken. Om langparkeerders uit de binnenstad te weren zou een selectief parkeerbeleid moeten worden gevoerd met voorrang voor buurtbewoners en dienstverkeer. Het beperken van het autoverkeer moet o.m. ten goede komen aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De werkgroep hoopt, dat over één en ander in Brugge een brede discussie op gang kan worden gebracht.

Deze brochure kan bekomen worden door storting van 80 fr (inclusief verzendingskosten) op rekening nr 380-0803962-97, met vermelding «Blauwdruk».

Voor verdere inlichtingen kunt u steeds terecht bij:

V.Z.W. CACTUS '80 - St Amandstraat 23 - 8000 Brugge - Tel. (050) 33 20 14