

Rij maar an...

Periodiek uitgegeven door  

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 1, n° 5, juni '82

Verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

SPOORBOEKJE OF STATIONSROMANNETJE

U weet wel, het nieuwe spoorboekje is uit... en een aantal «overbodige» treinen zijn er ook uit.

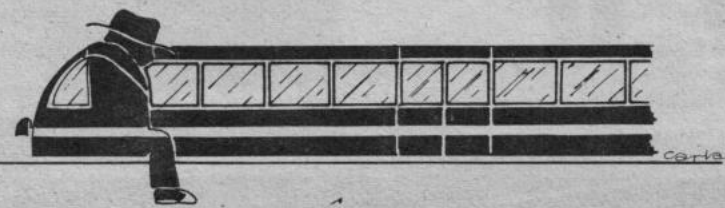
Inderdaad de gloednieuwe gids van de NMBS is zopas van de pers gerold, op keurig papier, met kleurrijke omslag. Wie er zich één heeft aangeschaft uit noodzaak of uit interesse, zal vermoedelijk wel opkijken van de vele veranderingen of besnoeiingen die er in voorkomen. Niet dat dit boekje meer blanco-bladzijden telt dan voorbedrukte, maar een aantal tabellen zijn toch ongewild overzichtelijk afgedrukt... met veel maagdelijk wit ertussen.

De zo gevreesde en verguisde afschaffingen zijn dus werkelijkheid geworden. Het onoverkomelijke kwade is geschied, en dat tot grote ontsteltenis van vele pendelaars en toevallige sporadische passagiers. Een volledige lijst geven van alle veranderingen en «errata» zou ons te ver leiden en de hele krant vullen. Maar toch kunnen we het niet nalaten u op een handvol markante wijzigingen te wijzen.

In Antwerpen is zowat «de avondklok ingesteld», als gevolg van deze ondoordachte zuinigheid. In het weekend zal het eens zo prachtig Centraal Station, of wat er nog van overblijft, er desolaat en verlaten bijliggen... een kopstation met bloedarmoede. Na 23.18 u. rijdt daar immers geen trein meer en zullen de gastvrije perrons schoongeveegd zijn. Onze havenstad aan de Schelde dan verlaten, zal alzo uitgesloten zijn. Voor de «five to nine»-werkers uit de omstreken, die wel eens wat ontspanning willen, is een avondje-uit in Antwerpen niet meer weggelegd. Het wordt dus binnenblijven... Je kan je natuurlijk nog altijd een auto aanschaffen, de parkeerproblemen en het aangewezen drinkverbod inclusief.

Antwerpen krijgt dus noodgedwongen de status van een eenzaam eiland. Vanaf zaterdag 18 u. tot zondag 17 u. wordt het verkeer tussen de stad van Rubens en de Kempen, meer bepaald Herentals, op een zeer merkwaardige en onbegrijpelijke manier geregeld. Tussen beide centra rijden er elke twee uren twee treinen op vijf minuten na elkaar. Van besparingen gesproken... zou het niet beter zijn: om het uur een trein? De logica van de Spoorwegen blijkt eens te meer onlogisch en verstoken van alle gezond verstand te zijn. 't Volgend jaar zal een «nauwkeurige en welgevoerde» studie met bijpassende statistiek uitwijzen dat één van deze twee treinen onderbezet en dus overbodig is. In het volgende spoorboekje zal deze rit dan ook weer zoek zijn. Wijzelf en vele andere geïnteresseerden stellen hierbij een aantal gegronde vragen... bedenkingen bij de afbraak van ons openbaar vervoer. Is dit domheid of doortraptheid?

Stev Van Thielen



Niemand is trouwens met zulk 'n regeling gediend. Zeker de Staatskas niet... Naar wij dachten was het toch de bedoeling deze uit de rode cijfers te halen door deze maatregelen.

Zonder twijfel is het weekendverkeer in de nieuwe regeling zwaar verwaarloosd. De zaterdagen en zondagen zijn zwarte dagen geworden, indien ze nog niet verwijderd zijn uit het vakjargon en de kodex van de NMBS.

In bepaalde stations is het uitgesloten op zondag vóór 8 uur weg te geraken. Zo wordt bijvoorbeeld de lijn van Kalmthout en Essen door deze onpopulaire maatregel getroffen. Wie uit deze omgeving er eens een dagje-uit wil, komt bedrogen uit... of hij moet voorstander zijn van een blits-bezoek. Een goeie aansluiting richting Ardennen of Kust zit er niet meer in. Misschien bevordert men hiermee het verkeer in eigen streek en het plaatselijk toerisme... het spoortoerisme echter, een toch redelijke en niet te versmaden bron van welgekomen inkomsten, is daarmee niet gediend, en blijft aldus maar een handvol holle, droge woorden in kleurige, welgevouwen Spoorwegfolders. Op deze wijze worden goeie voornemens herleid tot etalagepronkstukken en monsters zonder waarde op papier. Want als je dan toch je bestemming, ondanks alles, hebt bereikt, moet je er wel voor zorgen tijdig terug thuis te zijn. Late treinen bestaan sinds kort ook niet meer. Geen rustige terugreis dus, welgezeten in een stemmig coupé, integendeel overvolle wagons, want alle ééndags-toersitten moeten derhalve met dezelfde trein huiswaarts. Men hoeft geen deskundige of specialist te zijn om in te zien dat deze ingreep het verkeer op piekuren op de spits drijft. En daar wou men toch bij onze Spoorwegen zo graag van af...

Het Limburgse Maasland, maar dat wist U al uit vorige nummers van onze krant en uit de televisie-uitzendingen, kan sowieso binnenblijven. Deze streek raakt totaal van de bewoonde wereld afgesloten, weekend of niet. Zelfs op woensdagnamiddag liggen daar her en der de rails te roesten. Sommige scholieren aldaar moeten, bij gebrek aan vervoer, verplicht in de namiddagstudie blijven. De NMBS ijvert dus voor de oprichting van nieuwe internaten zou je zeggen.

Dit is nog maar een kleine greep uit de veranderingen in het nieuwe spoorboekje en de nevenverschijnselen die er ontegensprekelijk mee verbonden zijn. Bij ons openbaar vervoer ontbreekt het dus duidelijk aan een deskundige aanpak. Wie iets of wat openbaar vervoer-minde is, zou een ander beleid uittekenen en eigen fouten en vergissingen niet toedekken met het zeil van ondoordachte, opgedrongen besparingen.

Interview met Marc Galle, Gemeenschapsminister



EEN REGIONAAL VERKEERSBELEID IN DE MAAK?

«De Vlaamse regering zal werk maken van een geïntegreerde aanpak in de vele domeinen die met ruimtelijke ordening, landinrichting natuurbehoud, leefmilieu en watervoorziening te maken hebben». Dit staat te lezen in «Een regering voor de Vlamingen», een boekje vers van de pers op initiatief van de Vlaamse deelregering.

Een van de sterkste beïnvloeders van het leefmilieu en de ruimtelijke ordening en de stedenbouw is juist het verkeer, maar net daarover is in de gewestvorming geen enkele bevoegdheid toegekend aan de regionale besturen. Dus moet die geroemde inte-

(vervolg blz. 3)

DOOR KINDEROGEN

OPENBAAR VERVOER GEZIEN



14 mei '82. Een gewone doorde-weekse dag ware het niet dat die samen-viel met de uiterste inzendingdatum van onze kindertekeningwedstrijd: Het Openbaar Vervoer Gezien door Kinderogen. En zowaar, we hadden geen kalmder nodig om te weten dat die dag naderbij kwam. Het zienderogend toenemen van de post liet ons vermoeden dat het een waar sukse zou worden. En dat werd het ook.

Bij een eerste overzicht van de kunstwerken bleek eens te meer dat Vlaanderen een land van schilders, tekenaars en Delveaux's in spe is. Het openbaar vervoer werd zeer kleurrijk en niet zonder surrealistische invloeden uitvoerig op het papier gekwast. Daar waar doorwinterde ratten in het vak dagen nodig hebben om de gepaste gestroomlijnde vorm te vinden, werd door onze kinderogen dat openbaar vervoer op een nuchtere en spontane manier weergegeven. De ene tekening al wat realistischer dan de andere, maar in het totaal

kon je er de naïeve «cleane» en Alice-in-Wonderland-draad doortrekken. Mooi was het.

Voor de jury was het veel minder, want die moest uit de 350 ingezonden tekeningen dé 10 winnaars halen. Geen sinekure dus voor onze kenners die het verhoopte beeld van een gezellige koffieflekts al gauw konden vergeten. Het werd wikkelen en wegen en een over en weer gepraat in een orakeltaal waar ik als toezijnd jurylid en leek in het vak het raden naar had. Uiteindelijk viel de beslissing en de tien winnaars kwamen uit de bus, trein en tram.

Tien klassen die — met dezelfde ingrediënten als hierboven beschreven — een heuse schoolreis mogen ondernemen. Geef toe, een prettige manier om eens kennis te maken met het openbaar vervoer. Het aktiesekretariaat van Aktie Openbaar Vervoer kan ze maar één ding wensen: goede trip en veel reisgenot.

DE WINNAARS:

1. 6de Leerjaar van de Gesubsidieerde Vrije Lagere Meisjes-school, Ruddervoorde.
2. 6de Leerjaar van het H. Graf Instituut van Turnhout.
3. 6de Leerjaar E. van de Rijksbasisschool van Keerbergen.
4. 6de Leerjaar van de Rijksbasisschool Station van Tongeren.
5. 5de Leerjaar B van de Gemeentelijke Basisschool van Duffel.
6. 5de Leerjaar van het Gemeentelijk Instituut voor Lager Onderwijs Brasschaat.
7. 5de Leerjaar A van de Basisschool van het Sint Jozefscollege Herentals.
8. 6de Leerjaar Rijksbasisschool Peer.
9. 6de Leerjaar B van de Rijksbasisschool van Gavere.
10. 5de Leerjaar klas A van de Rijkslagere School voor Buitengewoon Onderwijs Diksmuide.

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

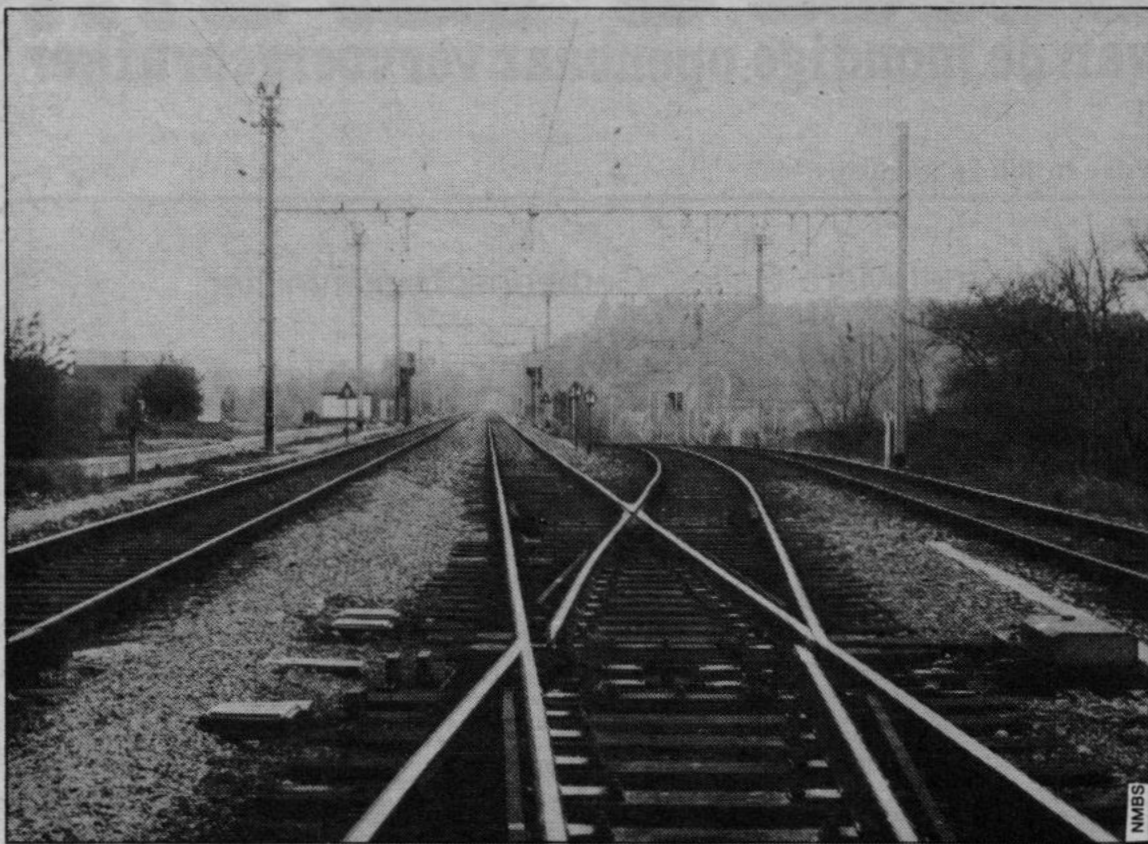
Met vermelding: «Abonnement: Rij Maar An...»

Uitgegeven door de B.R.T.-televisie, Dienst Vrije Tijd
Redactie-adres: BRT-Aktie Openbaar Vervoer Kamer 10L58.
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

VLAAMSE DWARSLIJN VOLLEDIG GEËLEKTRIFICEERD



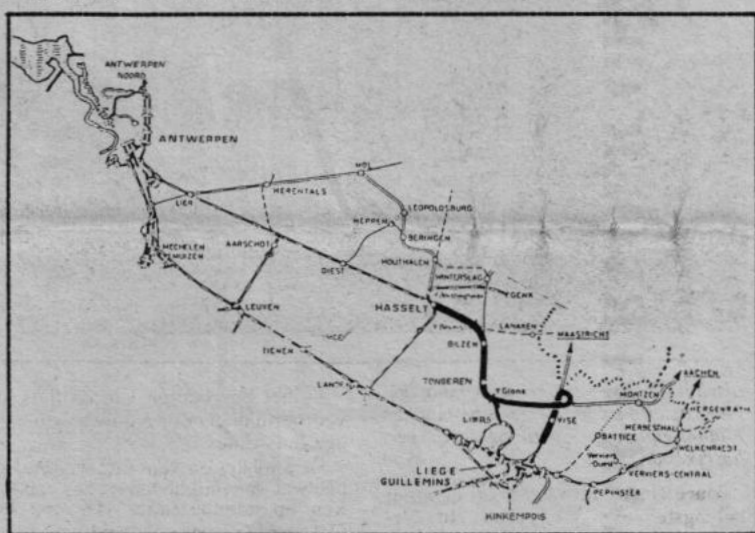
Op maandag 17 mei 1982 werd het laatste stuk van de Vlaamse dwarslijn — die vertrekt uit Moeskroen en zo naar Kortrijk, Gent, Antwerpen tot in Hasselt — ingehuldigd. Het stuk Hasselt - Tongeren - Luik wordt vanaf 23 mei door elektrisch materieel gereden. Echter niet alle ritten want daarvoor is er nog steeds een tekort aan elektrische stellingen. De nadruk mag gelegd worden op het feit dat deze elektrificaties een betekenis hebben die in ruime mate het geografisch plan overschrijdt. Met het onder rijdraad brengen van de lijn Hasselt - Luik wordt inderdaad de laatste schakel van de noordelijke dwarslijn gelegd. Zo worden alle voornaamste steden van het noordelijk landsgedeelte door een modern uitgeruste dwarslijn verbonden.

Het is trouwens ook zo dat de Waalse dwarslijn een feit is geworden. In januari 11. werd het vak Saint-Ghislain - Doornik - Moeskroen volledig geëlektrificeerd in gebruik genomen en een nieuwe treindienst met rechtstreekse verbindingen over de Waalse dwarslijn kwam alzo tot stand. Ingevolge werken tussen Marchienne en La

Louvière zal pas rond het midden van 1983 deze dwarslijn haar definitief profiel krijgen.

Maar niet alleen zullen er nu

tussen het Luikse nijverheidsgebied en de haven van Antwerpen. Lijn 36 van Brussel naar Luik die hoofdzakelijk voor reizigersver-



elektrische reizigerstreinen rijden tussen Hasselt en Luik, ook de goederentreinen kunnen nu door elektrische locomotieven getrokken worden. Er wordt zodoende een nieuwe elektrische verbinding tot stand gebracht voor het verkeer van goederentreinen

TGV NIET NAAR BRUSSEL (?)

Hoewel de Franse spoorwegen SNCF enkel maar even geïnformeerd heeft naar de interesse van onze NMBS wat betreft de verbinding Parijs-Brussel-Keulen, zal waarschijnlijk nooit een «Train à Grand Vitesse (TGV)» dit traject afleggen.

De laatste maanden is er immers op zo'n manier gesnoeid in het budget van de NMBS, dat de aanleg van een TGV-lijn (kostprijs per kilometer: negentig miljoen Belgische frank) ondenkbaar is. Maar niet alleen die financiële lasten spelen een rol, ook de route (op Vlaams en/of Waals grondgebied) en de milieugroeperingen zullen protest oproepen.

In ieder geval heeft de Franse spoorwegen reeds plannen klaar om verder te sporen tot Rijsel met hun snelle TGV (260 km/u.).

In Rijsel kan gesplitst worden naar Brussel (?) en/of Londen.

En dus komt de Kanaaltunnel weer ter sprake. Indien er slechts één smalle koker zou gebouwd worden, wat verkeer in beide richtingen tegelijk niet toelaat, dan ziet de SNCF een verlenging tot in Londen niet mogelijk.

Het sukses van de lijn overtreft echter wel de stoutste verwachtingen. Sinds het in gebruik nemen van de TGV in september 81 tussen Parijs en Lyon worden er dagelijks heel wat reizigers meer geteld, en extra treinstellen werden dan ook ingelegd.

Voor al het binnenlands luchtverkeer tussen deze beide steden heeft fel van deze concurrentie te lijden.

In 1983 zal de ritduur Parijs-Lyon tot twee uur zijn teruggebracht. (tot voor de TGV was dat 3 u. 44'). Van 23 mei zullen er dagelijks ook vier TGV's naar Marseille in beide richtingen rijden en ook drie stellen in iedere richting naar Montpellier; duur van de rit Parijs-Marseille 5 u. 40'.

Reserveren is wel verplicht voor deze sneltrein, maar dat kan zelfs tot drie minuten voor het vertrek in de ontvangsthal waar speciale apparaten staan opgesteld.

De TGV in Frankrijk: een onverhoopt sukses voor de SNCF!

T.G.

	1976	1981
Bilzen	412	288
Hoeselt	98	44
Tongeren	537	450

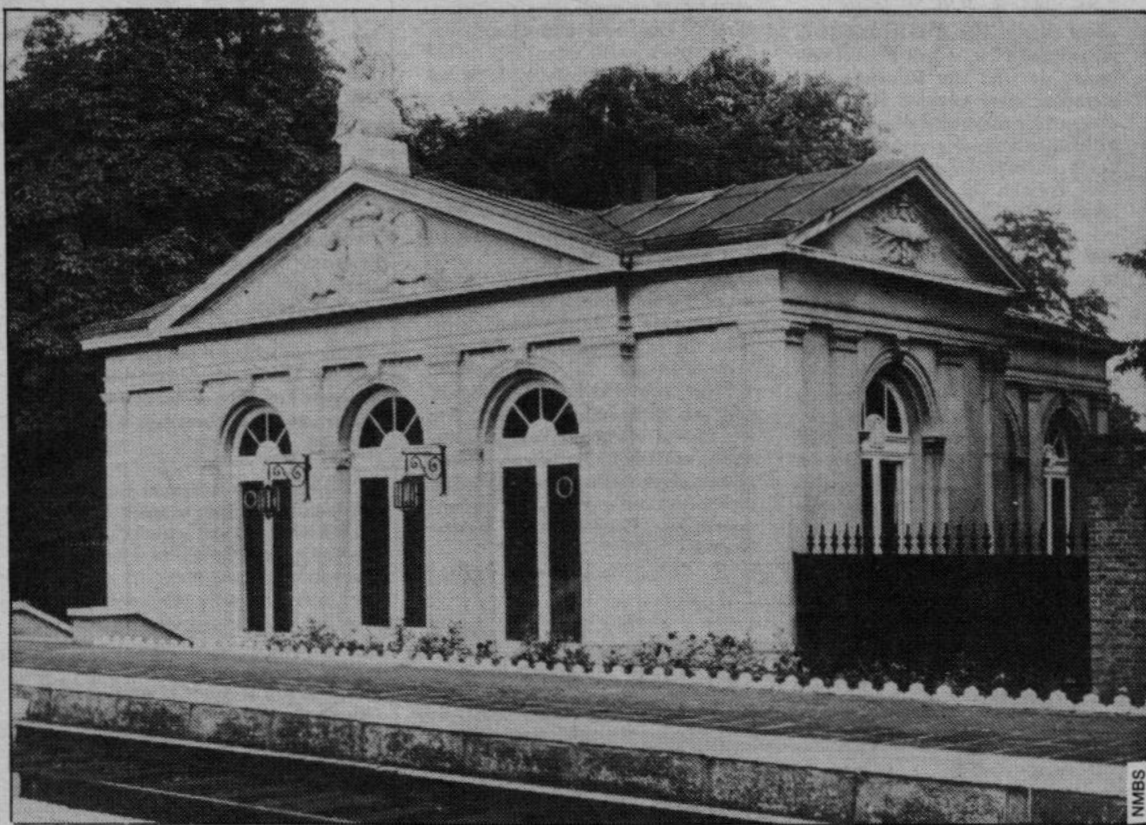
Net als bij de inhuldiging van de lijn Hasselt - Aarschot - Antwerpen vorig jaar laat men nu weer een kans voorbij gaan om iets beter te bieden.

Zoals de heer kabinetschef van Minister De Croo nog zei tijdens die sobere inhuldiging te Luik moeten de spoorwegen vechten voor hun reizigers; ze moeten ze lokken met goede uurregelingen, snelle verbindingen en degelijk materieel.

Maar dan moet er ook geld beschikbaar zijn en daarvoor moet ons beleid zorgen, een beleid dat wel degelijk PRO openbaar vervoer zou moeten zijn!

Tony Govarts

Zelfs onze koning heeft een station



Zowaar verloren langs de sporen, op enkele honderden meters van het station van Laken, staat dit fraai, klassicistisch gebouwtje statig te wachten, zoals het protocol vereist.

Vooran een heus perronnetje, dat enkel en alleen maar majestatische schreden verdraagt... want hier stopt geen andere trein, dan een koninklijke trein. Geen loket, geen uurtabel... de koning heeft altijd een royaal ticketje heen en terug...

Was het Leopold I niet, die ooit Stephenson en zijn eerste trein naar ons land haalde?



Dank zij Aktie Openbaar Vervoer gaan de NMVB en Taxistop samenwerken

De NMVB heeft besloten om samen te werken met TAXISTOP.

Alle Carpool-aanvragers krijgen in de toekomst naast hun Carpoolgegevens, een openbaar vervoers-traject van hun huis naar hun werk uitgestippeld, met een prijsopgave.

Ook de NMVB wordt door de Heer Klüssendorf ingelicht. De maatschappij krijgt een overzicht van de trajecten en de uren waarvoor er Carpool-aanvragen binnenlopen.

De resultaten van deze studie kunnen voor de NMVB zeer belangrijk zijn. Daaruit zal kunnen

vastgesteld worden voor welke trajecten en op welke uren er een vervoersbehoefte bestaat, zodat men van de zijde van de NMVB hierop kan inspelen door de trajecten uit te breiden of aan te passen. Op bepaalde trajecten komt er te weinig respons op het aanbod.

Misschien kan dan onderzocht worden of een alternatief systeem als Carpool niet kan tussenkomen.

Deze twee aspecten zullen bij de NMVB, binnen enkele jaren leiden tot ernstige ingrepen!

R. VANHALST

EEN REGIONAAL VERKEERSBELEID IN DE MAAK

(vervolg van blz. 1)

gratie van die aanpak op z'n minst gedeeltelijk blijven. Bovendien is zelfs op het nationale vlak de bevoegdheidsverdeling tussen Openbare Werken en Verkeer een onoverzichtelijke krabbenmand waaruit maar één ding kan worden opgemaakt: er is eenvoudig geen beleid dat zou kunnen leiden tot een zinnige verdeling van taken en geldmiddelen tussen de auto enerzijds en trein, tram en bus anderzijds. En zelfs binnen verkeerswezen is er geen animo om bv. de meest elementaire afspraken te maken tussen de verschillende maatschappijen van openbaar vervoer. We zijn niet vergeten wat de Spoorwegen ons met de nieuwe dienstregelingen heeft aangedaan, en we weten uit eerste bron dat daarover met de Buurtspoorwegen niet de minste samenspraak is geweest.

Midden april kondigde de Volksunie aan dat zij aanstuurt op een snelle federalisering van het verkeersbeleid, op grond van de budgettaire achteruitstelling van Vlaanderen t.o.v. Wallonië. Enkele dagen later kwam er een wederwoord vanwege Agalev. Deze partij wil vooral uit solidariteitsoverwegingen niet weten van die federalisering, want dat zou neerkomen op het verder verarmen van Wallonië. Maar de decentralisatie van de beslissingsbevoegdheid hoeft niet per se die verarming in te houden. Hoe dan ook, het thema regionalisering van ons verkeersgebeuren blijkt konstant aan temperatuur te winnen.

Een initiatief van de Vlaamse gemeenschap

Op de studiedag «Stedelijke Fietsvoorzieningen» onlangs te Leuven gehouden, kondigde minister Marc Galle een opmerkelijk initiatief aan: hij gaat een werkgroep oprichten binnen zijn departement die hem moet adviseren op het vlak van het fietsverkeer. Is dit een openingszet naar een regionaal verkeersbeleid? Daarover had «De Mondige» met de gemeenschapsminister een gesprek.

Rij maar an: Er is geen coherent verkeersbeleid in België zei U onlangs. Hoe moet dat er volgens U uitzien?

Marc Galle: Het verkeersbeleid dat men voert houdt verband met een gemeenschapsvisie. Koherent wil zeggen dat er planning moet zijn. Volgens mij moet alles in een gemeenschap verlopen volgens een planning want anders is willekeur mogelijk en komt het recht van de sterkste op de voorgrond.

Die planning kan leiden tot minder energieverbruik en een rationeler beheer. Zo kan men ook ervoor zorgen dat de veiligheid groter wordt. Dan is er nog het sociaal karakter. Zonder planning speelt het recht van de sterkste, en de sociale rol van het openbaar vervoer wordt daardoor aangetast, sociale rol t.o.v. allen die zich, om welke reden ook, niet per auto willen of kunnen verplaatsen.

De maatschappelijk visie van Dhr. De Croo is niet dezelfde als de mijne, hij is voor een zo groot mogelijke vrijheid en tegen het openbaar initiatief. Het is dus eigenlijk een contradictie dat juist hij aan het hoofd staat van de NMBS.

Rij maar an: Is men in de Vlaamse Gewestregering een verkeersbeleid aan 't uitstippelen?

Marc Galle: Neen.

Rij maar an: Zal men het monopolie over verkeersbeleid dan overlaten aan de nationale regering?

Marc Galle: In zover verkeersbeleid te maken heeft met ondergeschikte besturen; die ik onder mijn bevoegdheid heb tracht ik al maanden met mijn medewerkers er iets aan te doen, met alle moeilijkheden van dien.

Een fietsvriendelijk beleid kan ik voeren door bv subsidie te geven bij de aanleg van fietspaden, en door gesprekken te hebben met de gemeenten. Ik heb trouwens binnenkort een vergadering met gemeenten en de studie bureaus voor wegontwerp om hen te zeggen dat ik wens dat bij ontwerp van nieuwe wegen de nodige aandacht moet gegeven worden aan de fietsvoorzieningen. Anders zullen wij niet subsidiëren. Dus zo kan ik maatregelen treffen. Het is mijn bedoeling woonstraten verkeersarm te maken.



Maar om verkeersdrempels aan te brengen (slapende agenten) moet de minister van Verkeerswezen zijn zegen geven, omdat dat op het verkeer inwerkt. En op die manier maak je het mee dat een niet gemotiveerd minister een wel gemotiveerd minister afremt.

Binnen mijn bevoegdheidsgebied tracht ik zoveel mogelijk de fietspaden te promoveren. Ik heb ook het idee geuit om zgn. fietspadeninterkommunaal te laten ontstaan, zodat die gemeentelijk fietspaden zouden aansluiten.

Ik tracht er het mijne toe bij te dragen dat het autogerichte beleid wat wordt afgezwakt. Over het openbaar vervoer heb ik zelf geen enkele bevoegdheid, maar de Vlaamse gemeenschap kan daar wel het hare toe bijdragen.

Rij maar an: Wij zien dat stedenbouwbeleid en ruimtelijke ordening regionaliseerd zijn, maar dat verkeersbeleid, wat toch direct verband houdt daarmee, nationaal blijft. De gewestregering heeft wat dat betreft geen vleugels?

Marc Galle: Tot nu toe is op dat gebied niets gebeurd. De Minister van Ruimtelijke Ordening heeft daarover nog altijd geen uitspraken gedaan. Ik weet ook niet of hij daarvoor ook gemotiveerd is.

In elk geval dacht ik dat wij zoveel mogelijk moeten komen tot verkeerscirculatieplanning bv. per wooneenheid, en dat moet verband houden met mijn bevoegdheid. Ik kan wegenis of pleinaanleg wel subsidiëren op voorwaarde dat er een verkeerscirculatieplan is. Maar de Minister van Ruimtelijke Ordening moet meewerken. Dat moet geïntegreerd gebeuren. Daarom zal ik dat op onze agenda plaatsen van zodra wij daarover een goede nota klaar hebben. Wij zijn daar trouwens volop mee bezig.

Rij maar an: In Frankrijk zien wij een voorbeeld van regionale ingreep. De centrale regering biedt op basis van een vrij strikte normering een bepaalde openbaar vervoersdienst aan (bv. intercity's en andere belangrijk geachte diensten). De mogelijkheid bestaat echter dat de regio's bij de vervoersmaatschappijen zelf bijkomende diensten bestellen al naargelang hun prioriteiten. Is dat bij ons mogelijk? Verkeerswezen sluit een lijn op zondag bv. maar de gewestregering heeft andere prioriteiten, en heropent die lijn op haar eigen budget. Is dat mogelijk?

Marc Galle: De bereikbaarheid in een gemeenschap heeft met democratie te maken. Openbaar Vervoer is daarin zeer belangrijk, cfr. wat ik daarstraks gezegd heb i.v.m. energie, veiligheid enz...

Willekeurig afschaffen is daarbij uit den boze. Mensen die 't sociaal niet zo breed hebben, maar in ploegenstelsel werken zijn nu verplicht een auto te kopen. En ik denk dat dat de bedoeling is ook nog! Openbaar vervoer is een dienstverlening en moet geen winst maken.

In een staat als België zou openbaar vervoer toch moeten primeren. Maar wij zien het tegenovergestelde. Men zet de klok terug, en schijnt met «vrijheid», maar dan één zoals ik ze niet zie. Mijn «vrijheid» is niet die van de vos in een vrij kippenhok.

Rij maar an: Maar kan de gewestregering dus lijnen openhouden die de nationale regering overbodig vindt?

Marc Galle: Dat kan nu niet. Het staat niet in de wet op de gewestvorming. Op parlementair initiatief is dat misschien wel mogelijk maar dan moet dat een 2/3 meerderheid krijgen.

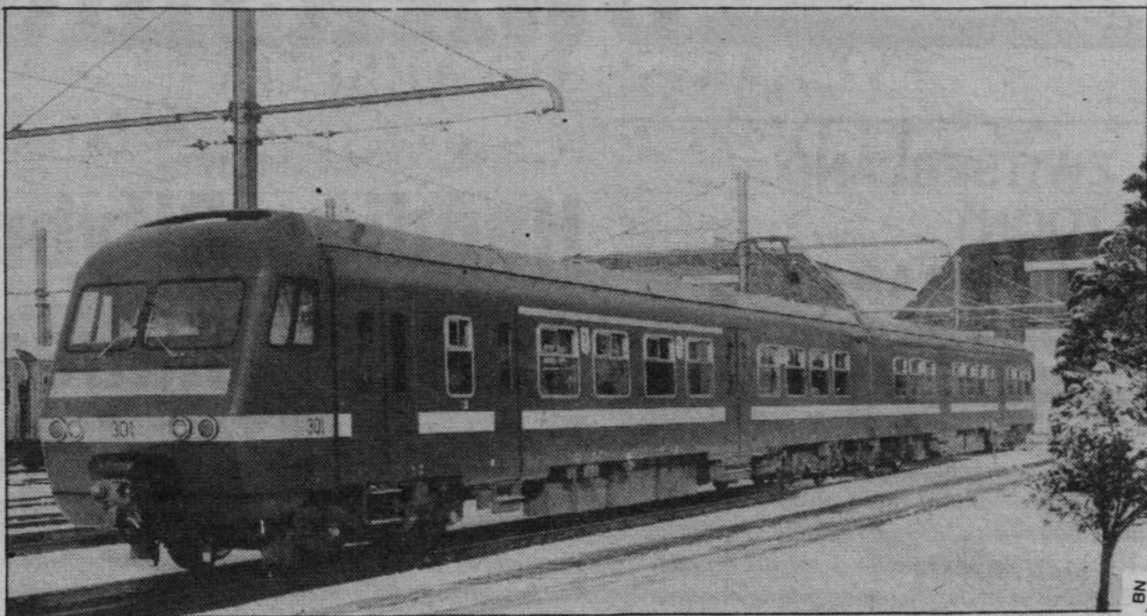
Maar ik zie onze grootste partij zelfs nog niet reageren bij al die afgeschafte treinen!

Rij maar an: U gaat 60 % subsidiëren van alle werken die historische en functionele herwaardering geen meebrengen voor het milieu. Zit daarin ook de mogelijkheid om de opstelling van een verkeerscirculatieplan te subsidiëren?

Marc Galle: Ja, dat zit erbij. Adviseur de Paeppe is bezig met de opstelling van een richtnota voor de binding van subsidiëring met al of niet bestaan van een integraal verkeerscirculatieplan. Het ene kan niet meer zonder het andere.

Rij maar an: Wat met de deskundigheid ter zake. Kunnen ze bij ons wel een verantwoord verkeerscirculatieplan opstellen? Er ontbreekt in ons onderwijs gamma immers de zo nodige hoger tech-

HET TWEETJE



Een nieuwe generatie motortreinstellen van de N.M.B.S.

In het O-nummer van onze krant maakten wij al gewag van deze nieuwigheid bij onze Spoorwegen. Wat toen een exclusiviteit was, wordt nu een vertrouwd beeld op onze sporen. Sinds kort zijn er immers een aantal van deze toestellen in vaste dienst genomen. Tegen 1985 zou het hele arsenaal van 140 stellingen van de

«reeks 80» operationeel moeten zijn, als alles naar planning verloopt.

Hoewel de prijs van dit nieuwe snuffje op rails nogal aan de hoge kant is, staat dit tweetje voor een nieuw hoofdstuk in de kodex van spoorwegmaterieel, een frisse wind in het wereldje tussen berm en station.

In meer dan één opzicht heeft men met de traditie gebroken door de ontwikkeling van deze nieuwe generatie motortreinstellen. Niet alleen halen ze een hogere snelheid (160 km/u.) en hebben ze een groter optrekkingsvermogen, maar vooral bieden ze heel wat meer comfort... voorwaarden voor een prettige rijervaring.

In eerste instantie willen wij wijzen op de doorgedreven op-hanging en vering. Het gebruik van pneumatische veren verhoogt het rijcomfort.

Een Europese primeur op gebied van gelijkstroomtraktatie is de rekuperatiem. De luchtdrukrem wordt als een bijkomstige beveiliging ingeschakeld ten behoeve van de gewenste remming. Daardoor vermindert de sleet van de remorganen en van de wielbanden. Bovendien wordt er heel wat energie bespaard vermids de stroom die bij de remming met rekuperatie wordt opgewekt opnieuw naar de bovenleiding gaat. Een besparing van 20 %.

S.V.T.



nische vorming op verkeerskundig gebied. In al onze buurlanden bestaat een multidisciplinaire vorming in verkeerskunde?

Marc Galle: Ja, men heeft er nooit belangstelling voor gehad. In Nederland, een op en top democratisch land gaat de mens voor. De fietser heeft in Nederland een even belangrijke of zelfs nog belangrijker rol dan de auto. Het is logisch dat daar dus een goede opleiding bestaat op verkeersgebied. Het is ook normaal dat dat in België niet gebeurt. Hier hangt alles af van de goede wil of smaak van een politieofficier. Wij moeten een opleiding organiseren maar dan vanuit een vernieuwde visie op verkeer.

Rij maar an: Indertijd bestonden er regionale adviescommissies voor openbaar vervoer. Die zijn praktisch stilgevallen o.a. bij gebrek aan motivatie bij de leden. Nu gaat U een adviesgroep fietsverkeer oprichten. Kan men de opzet van die groep niet verruimen naar «zacht verkeer» in 't algemeen (ook voetgangers en openbaar vervoer)?

Marc Galle: Ik ga inderdaad een adviesgroep oprichten hier op het kabinet. Met die groep mag ik natuurlijk niet te ver gaan richting openbaar vervoer. Ik moet mij aan de mij toegevoerde materie houden, maar ik zal ermee doen wat ik kan.

☆☆

Onlangs gaf Marc Galle ook een perskonferentie waarop hij zijn toekomstig subsidiërsbeleid toelichtte dat moet leiden tot milieuvriendelijke investeringen. Als voorbeelden stipte hij aan:

- initiatieven die de oorzaken van de stadsvlucht wegnemen;
- projecten die een vermenging van de functies (wonen, werken, verzorging, diensten) en de ontwikkeling van kleinschalige buurtgebonden voorzieningen bevorderen, o.a. met de bedoeling een stuk onnuttige mobiliteit terug te schroeven en het tijdverlies in het woon-werkverkeer te beperken;
- voetgangersvriendelijke maatregelen;

— het bevorderen van de fiets als vervoermiddel door realisatie van veilige fietsroutes.

De minister ontkent niet dat terzake heelwat moeilijkheden zullen opduiken op administratief vlak, op het vlak van de vertrouwdeheid van de lokale overheden met deze materies en vooral ook op het vlak van de inspraak en de inbreng van de plaatselijke bevolking. Het blijkt immers dat weinig onderwerpen de burgers zo bezighouden als het verkeer. Ieder zijn mening, ieder zijn zegje. 7 op de 10 aktiegroepen in onze steden houden zich bezig met het gerij of de negatieve effecten ervan. «Verkeer» is een politiek gewaarschijnlijk ding om er beslissingen over te nemen, en een ruggesteuntje vanuit de hoek van de professionele verkeerskunde is er vooralsnog niet. Maar de minister kondigde aan dat voor projecten waarbij de bevolking effectief geraadpleegd wordt, de berekeningsbasis van de overheidsbijdragen in de algemene kosten zal worden opgetrokken.

Ook van belang voor bus en tram

Hoewel de geciteerde maatregelen vooral betrekking hebben op voetgangers- en fietsverkeer mag het belang voor het openbaar vervoer niet onderschat worden. Veel werken die gemeentebesturen laten uitvoeren aan de wegen en pleinen hebben een sterke weerslag op het gebruik van tram, trein of bus. De opmaak van een verkeerscirculatieplan is voor het openbaar vervoer van ontzettend belang. Een gemeente waar men de principes van het zacht verkeer ruim toepast bezorgt openbaar vervoer tevens voordelige exploitatievoorwaarden. In zulke gemeente of stad zal de aanleg van antipatieke want grootschalige metroprojecten alvast niet nodig zijn. En overigens zal algemeen blijken dat de voetganger, de fietser en de tram of bus deel uitmaken van hetzelfde circuit in het verkeersgebeuren. Daarom zijn wij blij met deze eerste blik van belangstelling die de Vlaamse gewestregering voor het zacht verkeersbeleid begint te betonen.

Hans VERBRUGGEN.

GOED OM WETEN



Samen met het Rijksfonds voor Sociale Reclassering van de Minder-validen heeft de NMBS een Onthaal der Minder-validen-folder samengesteld. Een handig klein vouwblaadje dat je een overzicht geeft van de faciliteiten die de NMBS verleent aan minder-validen die de trein gebruiken. Bovendien werd er een lijst in opgenomen van de Belgische stations waar voordelen aan rolstoelgebruikers toegestaan worden.

Deze folders zijn schriftelijk te bekomen bij het Rijksfonds voor Sociale Reclassering van de Minder-Validen, Meiboomstraat 14, 1000 Brussel, of bij de NMBS Directie Exploitatie afdeling 14-10; Leuvense weg 21, 1000 Brussel. Ook liggen deze brochures ter beschikking in de meeste stations.

DWARSLIGGER

**ZWITSERLAND
TOONT
NOG MAAR EENS
HOE HET MOET**

Handige Citybusjes voor openbaar vervoer binnen de wijk

Ons openbaar vervoerbeleid, voor zover wij van een beleid kunnen spreken, is bijna uitsluitend gericht op de aanleg van handen vol geld kostende infrastructuur als metro's, nutteloze elektrificaties, horizonverruilende spoorviadukten en nog van dat fraais. Het produkt dat aan de reizigers geboden wordt is voor de heren ingenieurs slechts bijzaak. Zij bekommeren zich niet om het feit dat door een dure premetrokker slechts om de twintig minuten een tram voorbijkomt bij gebrek aan voldoende exploitatiekredieten.

Wel geld dus voor metrokokers en marmeren metrostations, pardon metropaleizen. Geen geld voor gelede trams in Antwerpen en Gent, geen geld voor experimenten met buurtbussen en belbussen, geen geld voor een klantentekkende dienstverlening, geen geld voor reizigersbegeleiding. Waarschijnlijk zullen de hoge heren van het ministerie van Verkeerswezen (of is het Verkeerdwezen) ook hun neus ophalen voor de wijklijntjes in de Zwitserse gemeente Riehen die met handige Citybusjes geëxploiteerd worden. Zo'n busje zouden nochtans ook bij het Belgisch openbaar vervoer goede diensten kunnen bewijzen.

In het Nederlandse vaktijdschrift «Openbaar Vervoer» van mei jl. vonden wij volgende bijdrage over de Citybusjes van Riehen.



In de Zwitserse gemeente Riehen bij Basel verzorgen sedert 27 mei 1979 handige citybusjes het lokaal openbaar vervoer. Die zeer aantrekkelijke dienstverlening kwam er na jarenlange onderhandelingen tussen de gemeente Riehen en de Basler Verkehrs-Betriebe, de BVB.

Riehen, een gemeente met ruim 20.000 inwoners, wilde een busverbinding tussen Riehen-Zuid en het dorpscentrum. Het traject dat de gemeenteraad voor ogen stond, kon niet bediend worden met de bussen van de BVB. Er diende kleine bussen aangeschaft te worden. Omdat echter de gemeente Riehen niet bereid was een definitieve lijndienst in te voeren zonder

een tweejarige proefexploitatie werd een kontrakt afgesloten met een grote Baselse taxi-onderneming die beschikte over mini-bussen. Die firma startte op 27 mei 1979 onder toezicht van de Basler Verkehrs-Betriebe met de exploitatie van de 4.155 m lange lijn 35 tussen Habermatten (halte tramlijn 6 en eindpunten van trolleybuslijnen 31 en 34) en Steingrubenweg. De proefexploitatie liep tot 31 mei 1981. Het taxibedrijf zette drie nieuwe busjes van het type Steyr-City-Bus in.

De gemeente Riehen en de BVB kwamen overeen de exploitatiekosten eerlijk te delen. De BVB ging uit van het gegeven dat Riehen met de tramlijnen 2 en 6 en met de trolleybuslijnen 31 en 34 goed per openbaar vervoer ontsloten is.

Van maandag tot en met vrijdag werd op lijn 35 om de 12 minuten gereden, 's zaterdags om het kwartier. Op zon- en feestdagen werd lijn 35 niet geëxploiteerd.

De citybusjes van Riehen werden snel populair. Al na de zomervakantie van 1979 moesten verscheidene ritten vanaf Habermatten tot Lachenweg met twee busjes gereden worden. En vanaf de herfst 1980 waren er ook in de tegenrichting en op zaterdagen versterkingsritten nodig.

7 1/2-minutendienst. Op zaterdagavond wordt om de 12 minuten gereden. Ook op zondagvoormiddag en zondagavond wordt die frekwentie aangehouden. Tijdens de zondagnamiddag komt om het kwartier een citybus aan de halte voorbij.

Op lijn 45 wordt gereden van 6.23 tot 19.40; van maandag tot en met vrijdag om de 12 minuten, 's zaterdags om het kwartier.

De exploitatie van de lijnen 35 en 45 kost 960.000 Zw.fr. De gemeente Riehen neemt hiervan de helft voor zijn rekening. Wel is de gemeenteraad van mening dat gezien het feit dat lijn 35 lekker loopt de BVB meer dan de helft, zo niet de volledige kosten voor zijn rekening zou moeten nemen.

Ruedi Mauch, exploitatiechef van de BVB, is het daarmee niet eens. «Het aantal reizigers in Riehen is niet noemenswaardig gegroeid. Er heeft gewoon een verschuiving van tramlijn 6 naar lijn 35 plaatsgehad. Van meerinkomsten is derhalve geen sprake».

Overigens is de inschakeling van privé firma's voor zowel Riehen als de BVB een financieel aantrekkelijke zaak. Bij exploitatie van de lijnen 35 en 45 door de

E pericoloso Sporgersi! AKTIE ALTERNATIEF VERVOER

De minister van Verkeerswezen en -invaliden vroeg ons volgende mededeling te publiceren.

«Teneinde de voor het land zo noodzakelijke besparingen door te voeren en teneinde tegemoet te komen aan het verlangen van een groot deel van de publieke opinie om naast een uitgebreider ook over een milieuvriendelijker openbaar vervoer te beschikken, stelt de minister volgende alternatieve projecten voor die binnen de geografische situatie van het land uitstekend kunnen ingepast worden.»

We bespreken ze kort voor u.

I. NATUURLIJKE HELLINGEN

Bewoners van heuvelachtige gebieden en omwonenden van zachte en andere bermen worden verzocht om zoveel mogelijk «bergaf» te reizen. De staat zou daarvoor een Nationale Maatschappij voor Bermbeweging oprichten en de invoer van zeepkarren bepleiten. In de plattere streken en steden wordt eraan gedacht om kunstmatige bermen aan te leggen. De minister stipt aan dat grote monumenten ook uitstekend dienst kunnen doen als vertrekplaats, denken we maar aan het Hellend vlak van Ronquières en de Leeuw van Waterloo!

II. WINDWEGEN

Bewoners van zeer platte en windrige streken zoals de polders en de kust worden verzocht zoveel mogelijk naar het zuidoosten te reizen aangezien de wind doorgaans uit het noordwesten waait. Te dien einde zal men langs de reeds aangeplande wegen een zeilrail aanleggen. De Nationale Maatschappij van Windwegen zal de rails aanleggen en een paar duizend zeilwagens inzetten. In alle stations zullen go-cars in staan voor de verdere verplaatsingen.

Reizigers die eventueel snel willen terugkeren en niet de tijd en het geduld kunnen opbrengen om op terugwind te wachten, worden verzocht om — in de mate van het mogelijke — zigzag terug naar huis te laveren.

III. METRIOOL

In die gemeenten waar nog geen metro ligt, stelt de minister voor om het bestaande riolenet bevaarbaar te maken. Elke bewoner krijgt zijn eigen halteplaats, nl. de dichtstbijzijnde rioolput. Voorts wordt aan iedereen die erom verzoekt een riolenplan met waterstanden verstrekt. In dat verband wordt er voorzichtig op gewezen dat het onveilig reizen is op vrijdagvoormiddag en zaterdagnamiddag aangezien de meeste landgenoten op die tijdstippen hun stoep kuisen en een bad nemen, wat een versneld waterdebiet kan meebrengen.

IV. KABELBAAN

Naar Zwitsers voorbeeld wil de minister zetelflitsjes in gebruik laten nemen op de belangrijkste hoogspanningslijnen. Het volstaat voor de gebruiker om op een hoogspanningsmast te klimmen en aldaar in een zeteltje te springen. Ook hier blijft voorzichtigheid geboden: de zeteltjes zitten op een lopende band en staan niet stil. Mogelijk komen er vangnetten rond de masten. Zoals in de stations blijft het ook hier verboden om de kabels aan te raken.

V. DOMINO

Een vijfde voorstel komt uit Japan, maar is hier voorlopig nog maar in de prototype-fase.

Waar nu pechstroken liggen wil de minister een domino-steenweg aanleggen. Duizenden domino-stenen worden zo rechtgezet dat ze met een

knip van de vinger omvallen. Deze vallende beweging trekt een grote ketting op gang en op deze ketting zijn plaatsen voor reizigers voorzien. De «kettingtrein» van de domino-snelweg kan snelheden van meer dan 100 km per uur bereiken. Bij de laatste dominosteen wordt de reiziger veilig in een vangnet geprojecteerd.

Vanwege milieugroepen is er nochtans veel protest i.v.m. de geluidshinder veroorzaakt door de op elkaar vallende dominostenen.

Utopisch noemt de minister het voorstel van een architect (departement Luchten en Kastelen) die een grote schommel wil bouwen in het midden van het land en van elke grote stad. De reizigers stappen in te Brussel of elders, de schommel zet zich in beweging en slingert aan zijn kilometerhoge palen van links naar rechts. De reizigers springen dan uit de schommel wanneer ze denken dat ze boven hun bestemming zijn (parachutes liggen in de schommel). Deze manier van reizen vereist echter een bijna militaire discipline en nauwkeurigheid en zou daarom alleen toegankelijk zijn voor mensen die hun legerdienst vervuld hebben. Minder openbaar dan gedacht, dus.

Absurd vindt de minister het voorstel van een aantal parlementairen die de wrijving tussen regering en oppositie als energiebron willen gebruiken. De opgespaarde wrijving zou volgens hen dienstig zijn om elektriciteit op te wekken voor de verkeerslichten in de Wetstraat. Alnaargelang de kleur van de partij die het meest wrijving veroorzaakt zouden de lichten op groen, geel of rood springen.

Begrijpelijk van de minister dat hij dit voorstel tot verkeerslichtenbeïnvloeding niet kan aanvaarden. Tenzij men een blauw licht wil toevoegen aan de bestaande signalisatie...

Jan Hertoghs



Tweede lijn

De succesrijke proefexploitatie op lijn 35 leidde eind 1980 tot de goedkeuring door de gemeenteraad van Riehen van een definitieve lijndienst van maandag tot en met zaterdag. Daarnaast gaf Riehen groen licht voor een proef met een zondagsdienst op lijn 35 en een proef met een nieuwe lijn tussen Habermatten en Lachenweg via Keltweg en Wasserstelzenweg. Voor deze lijn 45, die niet op zondag bediend wordt, sloot men een kontrakt af met een firma uit Riehen. Het kontrakt met de Baselse taxionderneming voor de exploitatie van lijn 35 werd met vijf jaar verlengd.

De besluiten van de Riehense gemeenteraad werden op 29 mei 1981 van kracht. Ter zelfder tijd werd de dienstregeling op lijn 35 aangepast. Van maandag tot en met vrijdag wordt nu op het baanvak Habermatten-Lachenweg tij-

dens de spits om de 6 minuten gereden. 's Zaterdags is er op de hele lijn een kwartierdienst, op het gedeelte Habermatten-Lachenweg 's middags en 's namiddags een

Basler Verkehrs-Betriebe zou jaarlijks 1,3 miljoen Zw.fr. op tafel moeten komen.

Ruedi Mauch: «Het verschil van ruim 400.000 Zw.fr. zit vooral in de hogere personeelskosten (o.m. premie voor eenmanbediening) en de aanschaf van kleine bussen. Wij zouden deze busjes bovendien niet optimaal kunnen inzetten. Voor extra ritten tijdens het weekend en 's avonds kunnen wij niet concurreren tegen privé ondernemingen».

City-bus in cijfers

Lengte: 5802 mm
Breedte: 2030 mm
Hoogte: 2500 mm
Instaphoogte: 30 cm
Dieselmotor DB OM 615
Vermogen: 55 pk (40,5 kW)
Voorwielaandrijving
Totaal gewicht: 4.400 kg
Staanplaatsen: 14
Zitplaatsen: 14
Draaicirkel: 13,7 m
Max. snelheid: 60 km/h
Constructeur: Steyr-Daimler-Puch AG in Wenen.

'T IS GODGEKLAAGD

TREIN - FIETS - TENT?

Freddy Lyskawa schrijft ons

«...Ik zou u willen uitnodigen eens de formule « trein + fiets » te beproeven. Als bestemmingsstation neemt u dan maar liefst As (Limburg). Er zijn twee mogelijkheden!

De eerste: u woont in Maasmechelen of omgeving. Kruip dan maar vroeg uit de veren, want de eerste en enige trein naar As vertrekt reeds om 7 u. 42. Ofwel neem je je eigen fiets en fietst tot As (± 10 km); om daar een fiets te huren!

De tweede: je woont niet in Maasmechelen. Hela je boft, je mag lekker uitslapen. Want vanuit Hasselt vertrekt de eerste trein richting As om 17 u. 10. Je bent dan reeds om 17 u. 39 in As. Hoe, je wil nog dezelfde dag naar huis? Jammer, maar dat gaat helaas niet, want de laatste trein vanuit As richting binnenland is om 8 u. 26 vertrokken...

Vergeet je tent dus maar niet.

En op zaterdag, zon- en feestdagen vraagt u?

Helaas dan rijden er geen naar As!

Noot van de redactie: toerisme bevorderen, met de fiets erop uit, natuur niet vervuilen, enz...

Je kan helaas deze argumenten niet meer gebruiken, want de NMBS zorgt ervoor dat men terug met de auto zal moeten gaan rijden om mooie natuurgebieden te kunnen bezoeken; met de trein geraakt men er immers niet meer!!

EEN REIS, EEN KLACHTEN-VERHAAL!

Op 9-4-82 vertrokken we om 14.43 uur van Belsele naar Ciney. Op de trein stelden we ons in regel bij de conducteur. Zolang het om eenvoudige verbindingen « op één lijn » gaat is dit boekwerk prima. Voor een verbinding Belsele-Ciney, waarbij eerst na veel rekenwerk de juiste — de kortste — reisweg gevonden kan worden, is het onpraktisch. De conducteur moet extra rekenwerk leveren, de klant betaalt niet zelden teveel (wanneer niet de kortste

reisweg werd berekend). De conducteur rekende de prijs over station St.-Niklaas. De enkele prijs, 2^e klasse, 50 % voor ons tweetjes was 360 fr. Op mijn aandringen de prijs ook eens over Lokeren te berekenen, werd onze reis beterkoop: 330 fr.

Alleen omdat ik erg goed gedocumenteerd ben in verband met de prijsberekening, kan ik mij permitteren weigerachtig te staan tegen over de door de conducteur berekende prijs.

De doorsnee gebruiker doet zo iets niet. Verder verliep de treinreis vlot.

Tenzij trein 916: met 26 min. vertraging kwam deze aan te Ciney. De aansluiting trein/bus gaat gewoon de mist in: de laatste bus van Ciney naar Schaltin (lijn 13, tabel 934) was weg. 10 km te voet met bagage en een kind van één jaar is té gek. Dus een taxi: 480 fr.

De slogans "Vakantie start in de trein" en "Modern, weinig energie verbruiken, bus in plaats van auto gebruiken" staan in fel contrast met de harde realiteit van dit verhaal...

Noot van de redactie: Wist U, dat de mensen die de LAATSTE aansluiting Trein/Bus, wegens vertraging niet halen, recht hebben om een taxi te nemen op de kosten van de NMBS? Maak van uw rechten gebruik.

PARIJS: heen en terug

Van alle grote Europese steden trekt Parijs me het meest aan. Parijs heeft de charme en dat tikkeltje vrolijkheid dat men in andere steden zo mist. Omdat ik de BIGE-leeftijd (goedkope internationale biljetten tot 26 jaar) helaas overschreden heb, maak ik me geen zorgen. Ik hoef geen reisagentschap op te zoeken, ik koop mijn kaartje dadelijk in het station.

Ik kuier nog wat rond op de Grote Markt van ons aller hoofdstad, maar ik krijg al spoedig de kriebels te pakken: Paris m'attend. Dus steek ik het Europakruispunt over en geniet nog even van het mooie uitzicht op de 18^e eeuwse voorgevels van de Bergstraat en de Magdalenasteenweg, althans als je niet naar de parking kijkt. Het nieuwe plan van aanleg voorziet gelukkig in het verdwijnen van deze blikstalling maar ook van dat enig uitzicht. In de reeds genoemde straten gaat men namelijk de open zijde volbouwen. De gedachte aan het toekomstig straatbeeld met een authentieke en moderne « harmonische » huizenrij doet me huiveren. Wat gaat dat worden?

Deze gedachten verdwijnen bij het betreden van het Centraal Station. « Een heen en terug naar Parijs met halve prijs op Belgisch grondgebied, alstublieft. » Dankzij mijn halve prijskaart van 410 fr. betaal ik toch niet de volle pot. « Excuseer, biljetten naar Parijs verkopen we niet, gelieve U te wenden tot de internationale loketten van Brussel-Zuid of Brussel-Noord. » « Maar dat kan toch niet, Parijs is toch net zo goed bereikbaar als Keulen of Amsterdam. » « Meneer, er stopt hier geen enkele trein naar Parijs, in Brussel-Zuid zal men U helpen. » Brussel-Centraal..., gelegen op een boogscheut van het hartje van Europa, reikt geen biljetten uit voor Parijs, o onlogika! En er stopt wel degelijk een trein naar Parijs in Brussel-Centraal (vertrek om 23.44 u.). Hoewel diezelfde trein eveneens de enige rechtstreekse verbinding Antwerpen-Centraal-Parijs verzorgt (om 23.15 uur), krijg je te Antwerpen zonder problemen je biljet naar Paris-Nord.

Dus wat doe je? Je betaalt 25 fr. voor een reiskaartje naar Brussel-Zuid. Extra natuurlijk, want de prijs van een kaartje vanuit elk station van de Noord-Zuidverbinding naar om het even welke bestemming, blijft precies gelijk.

Toegegeven, de hostessen van het Railtour-Kantoor van Brussel-Zuid zijn een stuk liefvalliger.

Koen Janssens



GESLAAGDE VAKANTIE!

ALLES VOORZIEN, ZELFS HET ONVERWACHTTE.

Bereid uw vakantie goed voor. Denk aan uw eurocheques, reischeques en deviezen. Vergeet ook uw Europ Assistance niet. Wees zeker van uw zaak. Daarom, houd even halt bij uw agent van het Gemeentekrediet. Hij helpt U aardig op weg. Prettige vakantie!



VOOR UW VAKANTIE.

Gemeentekrediet

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

TUSSENHALTE

BRABANT

Bitter weinig nieuws uit Brabant deze maand. Geen nieuws, goed nieuws zal je denken. Niets is minder waar.

Ondanks de miljarden investeringen van de MIVB gaat het met het Brussels openbaar vervoer niet al te best. Blijkbaar hebben de verbeteringen die de maatschappij doet om het openbaar vervoer zo aantrekkelijk mogelijk te maken een verkeerd effect op de gebruikers ervan. Uit cijfers blijkt dat de MIVB in 1981 0,8 % minder reizigers vervoerde dan in 1980! In 1980 vervoerden tram, bus, premetro en metro namelijk 212,6 miljoen reizigers tegen 210,8 miljoen in 1981. We hoeven er ook geen tekening bij te maken dat hierdoor ook de inkomsten daalden. Wel kunnen we uit de cijfers aflezen dat het aantal abonnementen daarentegen toenam. Hopelijk zal 1982, met de opening van

een aantal nieuwe metrolijnen, een beter jaar worden voor de MIVB. P.V.



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

OOST-VLAANDEREN

AL 43 OOSTVLAAMSE DORPEN ZONDER ZONDAGBUS



Brief van Plinius de Jongere aan Publius C. Tacitus, geschiedschrijver

Je vraagt je af, mijn waarde Tacitus, hoe mijn oom aan zijn einde is gekomen toen bij Pompei de solferachtige rook uit de onderwereld hem aan onze ogen onttrok. Weet dan dat deze droevige gebeurtenissen niet aan de voet van de Vesuvius plaatsvonden en dat zijn smaldeel zich niet bij Stabiae, maar wel in de buurt van de Statio Gandel Sancti Petri bevond. Met de gewenste nauwlettendheid zal ik je het relaas van het door de meedogenloze schikgodinnen voor hem die de goden liefhebben gewezen noodlot geven.

Je weet dat mijn oom het voornemen getroffen had bij middel van de galeien van de classis Mare Linckis een bezoek te brengen aan het Grote Eiland, het verre Bretanje. Het noodlot heeft hem de overtocht ontzegd. Terwijl Boras, de over de groene wateren razende, alle havens dichtnoerde, stak Neptunus dreigend de drieland op, zoals je het hem op het standbeeld te Antverpia Menapiorum hebt zien doen. Maar de aanvraag van zijn marsbevel of, zoals de inboorlingen het noemen, zijn minitripium, stuitte al op een grotere tegenstand dan Odysseus bij zijn omzwervingen ooit van de cyclopen te verduren kreeg. De bestemming Londinium werd door de laurierbladgomkauwende scriptor al te gemakkelijk verward met Leodium, de hoofdplaats van de wilde Wallones, waar de schuimende Maas uit de donkere Ardennen zeewaarts kolkt.

O Plinius, mijn geliefde oom, had je toen geweten dat deze verwarring de wil der goden je leven alsnog te sparen vertolkte en deze woorden door de vermomde Hermes-met-het-geveleugelde-wiel tot jou gericht werden, je had niet langer halsstarrig der goden wenk genegeerd en nogmaals je wil te kennen gegeven Londinium kost wat kost te willen bezoeken en liefst langs Statio Victoriae triomfantelijk je intrede te doen.

Mijn waarde Tacitus, je weet hoe lang de goddelijke tenen op de Olympus zijn, weet dan dat die van Hermes alle andere in lengte overtreffen. Mijn ooms vraag het minitripiumbevijs meteen in handen te krijgen en niet door de post te laten bestellen werd door de geveleugelde als een persoonlijke belediging ervaren. Schuimbekkend zwoer hij hem het reizen onmogelijk te zullen maken.

En om deze dreigende woorden kracht bij te zetten liet hij de triteme Mare Linckis op de zwarte klippen voor Oostenda, Regina Balneorum, te pletter slaan.

Wie kan zich de daaropvolgende vloedgolf goddelijke pesterijen voorstellen die alle bedoelde waren zijn weerstand te breken, zijn gezondheid te ondermijnen en hem zo vlug mogelijk in Charrons schuifje te jagen?

Sneeuwstormen onttrokkende wisselende sporen aan zijn verblind oog. Ontelbaar waren de veranderingen perronis die hem hartkloppend door duistere krochten en langs veranderlijk rollende trappen joegen. De mededeling door hemelse stemmen verkondigd dat het konvooi uit Colonia Agrippinae meer dan twee uur vertraging had omwille van tegen één van 's keizers invloedrijke raadgevers Decro Barbatus genaamd gevoerde akties, bracht zijn vermoeide geest aan het wankelen. Je herinnert je nog wel, Tacitus, de zware ziekte die hem velde toen hij even op de ijskoude banken van de Metro Bruxellensis uitrustend er een zware longaanandoening opdeed. De koorst die niet helemaal van hem geweken was nam hem terug in haar greep en in een waas zag hij nog de tergend lege Interciviltastrein uit Oostenda aan hem voorbijrijden, op slechts enkele korrels uit zijn zandloper gevolgd door de express naar Leodium en de limes Germanorum, en zelfs dadelijk gevolgd door de Vienna-Express. Zoveel onrechtvaardigheid, drie konvooien moedwillig in de tegenovergestelde richting gestuwd, terwijl het rode licht zijn passen en sporen afsneed, deed hem in zijn groeiende waanzin de ergste verwijten tegen de goden uiten. Onmacht en woede grijpen hem naar de keel. Zijn hand beeft, zijn tong wordt stijf, zijn blikken worden star. We zien hem achteruitdeinen en plots zien wij hem door een grote stoomwolk door een binnenrijdend konvooi piepend ontwikkeld omgeven. Zo wordt hij aan onze ogen onttrokken.

Zo begrijp je, waarde Tacitus, dat ik voortaan de konvooien van Hermes, met het geveleugelde wiel, zo veel mogelijk vermijd. Maar het wordt laat; sputterend dooft mijn olielamp. Morfeus verwacht me met open armen en morgen bij de eerste omwentelingen van de schitterende wielen van Phoebus' hemellichaam dien ik één der schaars geworden omnibussen te bestormen. Vale!

Je Caius Plinius, jr.
(Vertaling Rik Sauwen).

De opeenvolgende hakbijl-operaties bij het openbaar vervoer beginnen grote bressen te slaan in de dienstverlening. Wanneer de Bond Beter Leefmilieu in een perskonferentie op 24 april 1980, n.a.v. de plotselinge beknotting van het streekvervoer in dat jaar, de verwachting uitsprak dat na een jaar of vijf het openbaar vervoer op zondagen grotendeels zou verdwenen zijn, noemden sommigen dit overdreven. Na twee jaar blijken echter alleen al in de provincie Oost-Vlaanderen 43 dorpen en kerkdorpen 's zondags zonder bus of trein te zitten.

Nu is de vervoersvraag 's zondags wel geringer, maar ook de andere dagen van de week geven geen rooskleurig beeld van een vervoerdienst.

Een echt bruikbare openbaar vervoer-verbinding loopt minstens om het uur, is zeven dagen van de week ter beschikking en geeft haar gebruikers de gelegenheid 's avonds nog naar huis te keren. Van de 95 streekvervoerlijnen in de provincie Oost-Vlaanderen, zijn er slechts 7 die aan deze eenvoudige criteria voldoen. Comfort, reisweg en aansluitingen blijven dan nog buiten beschouwing.

Als volwaardige avondverbinding nemen wij aan, de aanwezigheid van (tenminste) één vertrekmogelijkheid rond 22 uur of later op werkdagen en rond 23 uur of later op zaterdag en zondagen, in één rijrichting op éénpolige lijnen (van stad naar streek), in de twee rijrichtingen op tweepolige lijnen (van stad naar stad, vb. Aalst-Dendermonde). Met wat goede wil kan je dan nog eens 7 lijnen vinden, die op mankementen in de avonddienst na «Goed» kunnen genoemd worden. Als je alleen de werkdagen bekijkt, zijn 16 streekvervoerlijnen redelijk bediend, dus nog geen 20 % van het hele net.

Op een viertal stedelijke kernen na, die een knooppunt zijn van zowel beter als minder gestofeerde lijnen, zijn 17 lokaliteiten normaal per trein bediend, op een totaal van 250. Daarbij moet men vijf lokaliteiten optellen die door een normale treindienst bediend gebleven zijn na de jongste bezuinigingsgolf. Alles bijeen kan men — opnieuw met wat goede wil — stellen dat iets meer dan 10 % van de provincie een voldoende openbaar vervoer heeft.

In heel de provincie is maar één voldoende frekwent stadsnet te vinden, nl. in Gent. Het stadsvervoer in Sint-Niklaas en Aalst gaat rond 21 uur al te ruste, en biedt in het spitsuur toch maar een 30 à 40 minuten frekwentie.

De balans van de streekvervoervoorziening in Oost-Vlaanderen geeft geen prettig gevoel.

— 13 lokaliteiten hebben totaal geen openbaar vervoer, ook niet op schooldagen.

— 's zaterdags hebben 28 lokaliteiten geen openbaar vervoer, nog eens 28 dorpen hebben slechts 1 tot 3 ritten. Naar 191 lokaliteiten kan men 's avonds na ± 22.30 uur niet meer vertrekken.

— 's zondags hebben 43 lokaliteiten geen openbaar vervoer, nog eens 56 lokaliteiten hebben slechts 1 tot 3 ritten. Geen avondverbinding naar 200 lokaliteiten.

Na de jongste bezuinigingsgolf zijn heelwat ongerijmde toestanden ontstaan. Op de belangrijke verbinding Aalst-Dendermonde is er 's zondags vóór 13 uur geen bus meer, waardoor bijvoorbeeld Gijzegem (circa 5.000 inwoners) in die periode niet bediend wordt. Op de minder belangrijke lijn Overmere-Aalst is er 's zondagsmorgen wel een bus. Deze lijn loopt in een boog rond het dorp Gijzegem, een overblijfsel van de historische gebiedsverdeling tussen verschillende maatschappijen. De bewoners van de dorpskom zouden 's zondagsmorgens zo'n anderhalve kilometer moeten stappen tot in een buitenstraat om een bus naar Aalst te kunnen nemen.

Een toenemend aantal lijnen heeft een aanbod dat beneden de 4 ritten per dag ligt. Een vervoer dus, waar niemand nog wat aan heeft. Aan dergelijke onbruikbare lijnen liggen 's zaterdags 28 lokaliteiten, 's zondags zelf 56 lokaliteiten. In feite moet je die optellen bij de plaatsen zonder bedie-

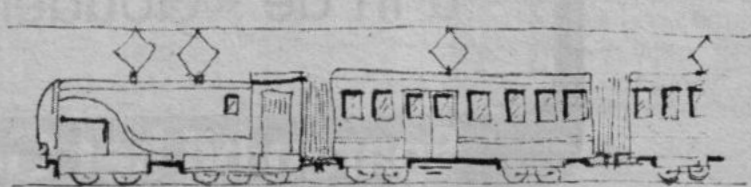
ning. En het zijn niet altijd de kleinste dorpen die het minst bediend worden. Nazareth, met circa 4.500 inwoners, gedeeltelijk afgestemd op Deinze en gedeeltelijk op Gent, heeft 's zondags geen 4 ritten meer naar Gent en naar Deinze bestaat in het geheel geen verbinding. Anderzijds blijft het overaanbod op de verbinding Gent-Evergem bestaan.

In verscheidene delen van de provincie is het openbaar vervoer nooit veel zaaks geweest. In de andere gebiedsdelen draait de neergaande spiraal van minder ritten, minder reizigers, weer minder ritten nu op volle toeren. Tegenover de bedreiging met algehele opheffing van de dienst, zou het streekvervoer een zelfbewust offensief beleid moeten voeren, maar de NMVB heeft geen bedrijfsplan voor de bediening van de provincie. Ondanks de budgettaire druk zou nog één en ander kunnen verwezenlijkt worden door structuurhervormingen. Maar de mogelijkheden, geboden door de samenvoeging van de «spoorweg»-bussen en de «buurtspoorweg»-bussen in 1977 heeft de maatschappij nog bijna nergens benut. Indien het beheer van het streekvervoer zelf niet duidelijk maakt waar het op half lange termijn heen wil, hoe zou de brave burger en de doorsnee politikus het dan moeten weten.

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.



LIMBURG

MINDER BUSSEN VOOR NOORD-LIMBURG?

Geruchten rond mogelijke herstructurering NMVB

Momenteel stelt de nmvb een onderzoek in naar enkele lange afstandslinies in Limburg, meer bepaald de volgende lijnen worden even nader bekeken:

- lijn 299 Hasselt-Antwerpen
- lijn 302 Bree-Hechtel-Antwerpen
- lijn 307 Hamont-Brussel
- lijn 47 Maaseik-Peer-Diest-Leuven.

Er wordt hier gesproken in termen van inkrimpen tot zelfs voor sommige ritten totale afschaffing. Indien dit zou doorgang vinden, dan zal vooral Noord-Limburg en de Maaskant weer de dupe worden. Het openbaar vervoer is daar op dit moment al ontoereikend voor de bestaande verplaatsingsbehoeften van de bevolking en het aantal forensen en studenten die naar grotere centra (Antwerpen, Leuven, Brussel) willen, ligt ook nogal aan de hoge kant. **Waarom dan deze mogelijke afschaffing?**

Als we de uurregeling even nader bekijken dan valt er wel iets op. Hoofdzakelijk zijn de ritten afgestemd op studenten.

Enkele voorbeelden. Lijn 307 Hamont Brussel: verschillende ritten krijgen als voetnoot (rijdt slechts op maandag tijdens universitair schooljaar. Zodat tijdens de vakantiedagen volgende bussen nog rijden op weekdagen: uit Hamont 06 u., 09 u., 13 u., 16 u. 30 - uit Brussel 09 u., 13 u. 10, 16 u. 30, 19 u. 20.

Zou er dan nog veel volk op zitten? Nu is het wel zo dat het een gemakkelijke verbinding is voor mensen die een namiddag in Leuven of Brussel willen rondlopen, want als je hetzelfde traject met de trein wil doen dan zijn er verschillende overstapjes bij: vb. Achel-Hasselt met bus en Hasselt-Brussel met trein of Hamont-Aarschot met bus en/of trein en Aarschot-Brussel met trein en overstap.

De rit met bus en trein duurt wel wat langer.

Lijn 47 Maaseik-Leuven: deze lijn is ook afgestemd op de universiteit (vele ritten enkele op maandag of vrijdag of zaterdag of rijden wel of niet tijdens schoolvakantiedagen).

Daarbuiten rijden er tijdens de week twee bussen: 11 u. 21, 16 u. 05.

Lijn 302: Bree-Hechtel-Antwerpen: ook afgestemd op de universiteit want bijna alle ritten rijden op maandag of vrijdag.

Lijn 299: Hasselt-Antwerpen: ook weer een verbinding voor heel wat studenten (vooral late bus op zondag) en forensen.

Men moet hier vooral bedenken dat de trein eigenlijk voor lange afstanden het meest geschikt is. In Limburg kan je in enkele stations rekenen op een goede en bijna snelle verbinding naar het centrum van het land. Enkele voorbeelden: lijn 21 Genk-Hasselt-Landen en zo verder naar Brussel, lijn 16 Hasselt-Aarschot-Antwerpen, lijn 35 Hasselt-Aarschot-Leuven en zo naar Brussel. Via lijn 15 Hasselt-Mol-Herentals-Antwerpen kom je ook met de trein terecht maar daar laat de snelheid en het comfort veel te wensen over. **Vanuit Neerpelt kom je ook met de trein tot in Antwerpen, maar dit traject wordt aan veel te lage snelheid gereden hoewel hier op dit moment elektrificatiewerken aan de gang zijn die tegen 1986 een betere en vooral snellere verbinding mogelijk maken.**

Eigenlijk zou één van de besluiten van dit onderzoek moeten zijn dat men moet zorgen voor een betere aansluiting van de bussen naar

de spoorstations van waaruit dan een snelle verbinding moet tot stand komen met de grotere centra.

Zo zou men lijn 302 Bree-Antwerpen beter laten aansluiten naar de stations van lijn 15 Neerpelt-Antwerpen. Voor lijn 47 Maaseik-Leuven zou een betere aansluiting naar Genk moeten gerealiseerd worden (moest ooit het tracé Genk-Maasmechelen in orde komen dan is deze buslijn 47 zeker overbodig!) Lijn 307 Hamont-Brussel zou een betere verbinding naar Hasselt of Genk moeten hebben.

En lijn 299 Hasselt-Antwerpen. Sinds de elektrificatie in '81 is hier een redelijke treinverbinding tot stand gekomen. Talrijke werken beletten evenwel nog steeds dat de trein aan volle snelheid dit traject aflegt. Voor 80 km zo'n uur en vijftien minuten nodig hebbend; het is niet klantenlokkend. Hopelijk laat de eindafwerking niet meer al te lang op zich wachten, alsook de nodige elektrische treinstellen die o.a. sneller kunnen optrekken en alzo voor minuten tijdswinst kunnen zorgen. Als Hasselt-Antwerpen met de trein in minder dan een uur wordt gereden zullen heel wat studenten en forensen met plezier de trein nemen!

Konklusie:

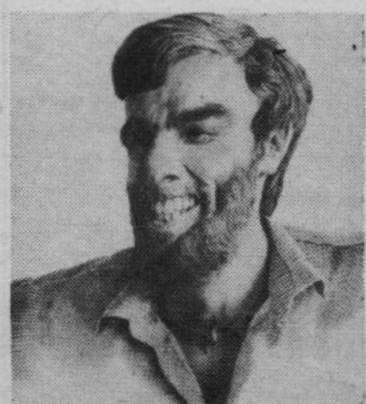
enkel onder één voorwaarde mag de NMVB deze lange afstandslinies afschaffen; en dit is dat de bussen die alzo vrijkomen worden ingezet om betere verbindingen tot stand te brengen met de treinstations. Hopelijk gebruikt men de bussen ook om tot meer gekadanceerde uurregelingen op alle buslijnen te komen. Niets is zo gemakkelijk dan te weten dat de bus telkens 13 minuten na het uur aan de halte komt. Dan heb je geen dikke verwarrende busgids nodig!

Leidraad

Het onderzoek dat de gebroeders De Jong aan de problematiek van het openbaar vervoer in Noordoost-Limburg wijdden zou hier zeker als leidraad kunnen dienen. Ook de NMVB zou op dit moment een onderzoek over deze regio willen voeren. **Hopelijk dient het dan tot iets en laat men het niet in de la ergens verstoffen!**

Maar de nieuwe uurregeling belooft al niet veel goeds: de aanvulling met afgeschafte ritten zou dikker uitvallen dan het nieuwe boekje zelf...

Maar ja,.... besparingen is zo'n woord van vandaag. Of zou dan toch een wonder kunnen gebeuren in dit Vlaamse landje?



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

ANTWERPEN

ALS DE KIP HET EI NIET LEGT, MOET DE BOER HET DOEN

Het is erg gesteld met het openbaar vervoer in Antwerpen.

De story rond het Centraal station is bekend. Een Engels verkeerskundige (prof. A. Wood) was bij zijn eerste aankomst in Antwerpen in de wolken over dit schitterend station: «the marvellest station he ever saw». En hij is voorwaar niet de enige!

En toch zijn er nog onverlaten die de slechte toestand van de gevelsteen aanwenden om door overdreven cijfers en andere onheilsberichten de gedachte aan afbraak weer te doen bovenkomen. De story wordt figuurlijk opgeblazen door mensen die blijbaar hopen dat het met stationsgebouw ook nog eens letterlijk te kunnen doen.

Een argument dat in hun achterhoofd zit, is het capaciteitsgebrek. Alhoewel... als De Croo er nog een paar jaar aanblijft, zit dat gevaar er zeker niet meer in.

Vanaf 23 mei werden zo een aantal avond-weekend-treinen afgeschaft. Antwerpen wordt daardoor gedegradeerd tot een provinciestadje waar je van buitenaf niet eens meer naartoe kunt voor een film of toneel... tenzij je een auto hebt natuurlijk.

Gelukkig zijn er nog enkele onverlaten in de provinciale werkgroep die toch niet nalaten er iets aan te doen.

Reeds bij de allereerste kennismaking bleek dat in de agglomeratie de problemen gewoonweg mas-

saal zijn. Enerzijds zijn er massa's voorbeelden van dubbellopende trajecten en onoordeelkundig ingezette capaciteit. En anderzijds... is vooral de verbinding tussen de randgemeenten onderling rampzalig. Je moet langs het centrum rond en bent dus uren onderweg om van de ene randgemeente naar de andere te trampen of te bussen.

Deze vaststelling werd de aanzet tot een diepgaande studie die in de zomer zijn besluiten moet opleveren. Wij zijn gestart met een diepgaand onderzoek van de bestaande toestand. In een twintigtal verschillende randgemeenten werd iemand gevonden om die op kaart te zetten. Het ging hier om bestaand vervoer, met haltes, frequenties e.d. alsook om de gegevens van de gemeenten zelf (openbare gebouwen, markten, wijken...).

Nu zetten we de tweede stap. Op een uniforme gecoördineerde manier worden leemten opgespoord: slecht geplaatste haltes, ontbrekende verbindingen met andere gemeenten, slecht bediende wijken of bestemmingen, overlappings e.d. De derde stap wordt uiteraard de moeilijkste.

Uitknobbelen van een goed openbaar vervoersnet voor de agglomeratie. Vanuit onze bevindingen moeten we kunnen rationaliseren, aanvullen, schematiseren, kortom, het hele ingewikkelde net omvormen tot een goed net, geen bescheiden opzet dus.

En dan volgt de laatste stap, misschien een onmogelijke. Vertrekkend vanuit de bestaande situatie (slecht gecoördineerd net, opgezet door verschillende maatschappijen, bepaald door historische beperkingen zoals de miva-perimeter) voorstellen doen in de richting van ons alternatief plan.

Zouden ze bij voorbaat alle voorstellen afwimpelen en toch maar niet beginnen studeren over beter openbaar vervoer in de Antwerpse agglomeratie?

Afwachten maar, en vooral voortwerken om zelf niet stil te vallen in de zomervakantie. Peter Vermeulen, Voorzitter Provinciale actiegroep lid van Weva 17 mei 1982



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

WEST-VLAANDEREN

OPENBAAR VERVOER IN MOESKROEN

De stad Moeskroen bracht in maart 1979 de NMVB rond de tafel met op de agenda: «Een beter openbaar vervoer in Moeskroen».

De problemen werden in twee termijnen verdeeld:

— **ten eerste: problemen op te lossen vóór 1979** (datum dat het nieuwe uurregelingenboekje en de nieuwe diensten verschijnen bij de NMVB) waaronder:

— de haltes van de stad beter af te tekenen met een zichtbare signalisatie en een beter politiecontrole aan de haltes.

— een uitbreiding van de lijn 718/1 (Luigne) met de straten Plavitout en de Curiale. De frequentie naar Luigne op zondagen zou om het uur kunnen zijn.

— **ten tweede: gezien de grote wijzigingen van de dienst- en uurregeling moest er een grondige studie voorafgaan en werd de termijn besloten voor mei 1980.**

Alleen de stad Moeskroen kwam tegemoet in de afspraken aangaande de haltes. Alle andere vragen kwamen door het bezuinigingsplan van de regering in de ijskast!

Resultaten van de studie:

Het dossier was klaar in februari 1980. De nieuwe ritten en uurregelingen zaten commercieel fijn in mekaar en was zeker doenbaar. Daarom ging het gemeentebestuur en de maatschappij akkoord met het nieuw ontwerp waarin volgende wijzigingen voorkwamen:

- rit Luigne met uitbreiding naar Plavitout en rue Curiale;
- uitbreiding van steenweg op Ballons naar de kerk van de Ballons (Estaimpuis);
- uitbreiding van de Planke naar de Blommens;

— rit van station naar de nieuwe wereld;

— rit van station naar Mont-à-Leux met enkel wijzigingen op het huidige parcours.

Alle ritten gaan langs het hospitaal en bedienen de Beer, met uitzondering van de lijn Luigne. Een veel voorkomende vraag van de klanten is de bussen te laten langskomen voor het hospitaal.

Commercieel, frequentie en snelheid beantwoordden aan de eisen van de maatschappij doch het ontwerp vroeg een bijkomende bus en drie chauffeurs, een kost van 5 miljoen zonder aftrek van de opbrengsten.

Het bezuinigingsplan van de regering in '79 zal wel de struikelblok geweest zijn voor dit ontwerp, zodat het dossier aan de kant werd gelegd.

In plaats van bijkomende diensten of een beter openbaar vervoer in Moeskroen werden er ritten afgeschaft en kwam de mobiliteit van de klant (kansarmen, mensen zonder vervoermiddel) in het gedrang. En dit, terwijl er veel gebruik wordt gemaakt van de bus!

De opbrengsten liegen er niet om.

Moeskroen is de stad in West-Vlaanderen met de hoogste rendabiliteit.

Dit ontwerp hield ook in dat er om het uur een bijkomende bus naar Estaimpuis (Herseu-Ballons) zou komen. De bus van de firma Monseret, die enkele ritten per dag naar Estaimpuis verzorgt, zou overbodig worden. Om dat verlies terug te winnen zou die bus naar Dottenijs kunnen rijden. Met die

regeling zijn de bestaande bussen tussen Dottenijs en Moeskroen overbodig (lijn 85a) en kunnen de bussen komende van Avelgem (West-Vlaanderen), in plaats van Henegouwen binnen te rijden, via Kooigem en Zwevegem naar Kortrijk rijden.

Automatisch zouden de bussen, komende van Doornik, via Tempeluve, Saint Leger en Dottenijs naar Moeskroen rijden.

Met de actiegroep «Aktie openbaar vervoer» van de B.R.T. werd het dossier opnieuw bovengehaald en aktielid Christian Boute belegde al enkele vergaderingen met betrokken partijen en de aktiepromotor van West-Vlaanderen.

Voor alle vragen, suggesties en medewerking kan men terecht bij: «Aktie Openbaar Vervoer» B.R.T. West-Vlaanderen Conservatoriumplein 1 8500 KORTRIJK



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

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

Stad Kortrijk ontwikkelt fietsroute-plan

Kortrijk heeft zoals elke historische stad, een binnenstad met smalle straten. Sinds de opkomst van de auto echter werd de beschikbare ruimte in toenemende mate door gemotoriseerd verkeer en geparkeerde wagens ingenomen. De fietser werd geleidelijk aan weggedrukt en moet zich in sommige straten werkelijk tussen het autoverkeer wringen om zijn bestemming te bereiken, terwijl de voetganger zich op smalle voetpaden dient te verplaatsen.

Vanaf 1962 werden er al ingrijpende wijzigingen aangebracht in het stratenbeeld van het centrum, met de aanleg van verkeersvrije wandelstraten.

In de zeventiger jaren werd het probleem van het fietsverkeer aangepakt. De BRT-fietspadenactie was aanleiding tot talloze initiatieven en projecten. Men bleef dus niet bij de pakken zitten, maar zette de studie voor een veiliger fietsverkeer onverdroten voort.

Een groep van 15 leraars uit het secundair onderwijs stelde een onderzoek in bij de Kortrijkse fietsende scholieren. Hieruit bleek alar dat de rijkswegen, invalswegen en kleine ring, de onveiligste waren.

Vervolgens nam de stedelijke dienst verkeersveiligheid, opgericht in 1979, het initiatief om de fietsende schooljeugd op een plan de gevolgde weg van en naar school te laten aanduiden. Al deze inlichtingen, samen met de onge-

vallenstatistieken vormden de basis tot het opmaken van een

Fietsroute-plan

Het gaat hier om een plan met veilige en konfliktloze trajekten, overeenkomstig de bestaande fietsverkeersstromen. Konkreet bevat het plan twee grote Oost-West verbindingen en twee Noord-Zuid verbindingen waarop 6 routes aansluiten. Dit wordt aangevuld met 3 routes in het landelijk gebied en één korte verbinding in volle centrum om het probleem dat door de verkeersvrije straten is ontstaan weg te werken.

Bij dit alles willen wij vermelden dat in dit fietsroute-plan het openbaar vervoer niet over het hoofd werd gezien. Zo werd er gezorgd voor een aansluiting op het spoorverkeer. De spoorlijnroute (route B) loopt immers langs de nog uit te voeren overdekte fietsenparking aan de achterzijde van het station.

SPOORSLAG WORDT EEN TIJDSCHRIFT!

Om de belastingbetalende burger nog beter te kunnen informeren over alle mogelijkheden en moeilijkheden van het reizen per spoor en per bus in binnen- en buitenland wenst de Werkgroep Spoorslag artikelen en onvergetelijke foto's te publiceren in een eigen tijdschrift.

Het eerste nummer is natuurlijk gewijd aan de 3de Spoorfietsenbouwerswedstrijd te Gistel, die plaats vond op zaterdag 17 april en geeft ook foto's i.v.m. de Vlaamse Museumspoorlijn, de geschiedenis van lijn 62 en de inter-

ationale spoorverbindingen, die Vlaanderen rijk (of liever arm) is.

Dit nummer bevat ook een persoonlijk voorwoord van Minister H. De Croo met zijn visie op de spoorwegen in ons land. Wie wenst te abonneren op dit driemaandelijkse tijdschrift schrijft 200 Bfr. over op rekening 712-0800855-09 van Spoorslag. Hoefijzerstraat 2, bus 3, 8400 Oostende.

Frans Larridon,
voorzitter van de
Werkgroep Spoorslag.

Hoe OPENBAAR is openbaar vervoer?

Is het openbaar vervoer wel voor alle publiek toegankelijk? Vragen die regelmatig opkomen in de hele openbaar vervoersproblematiek, vooral als het de integratie van gehandicapten betreft.

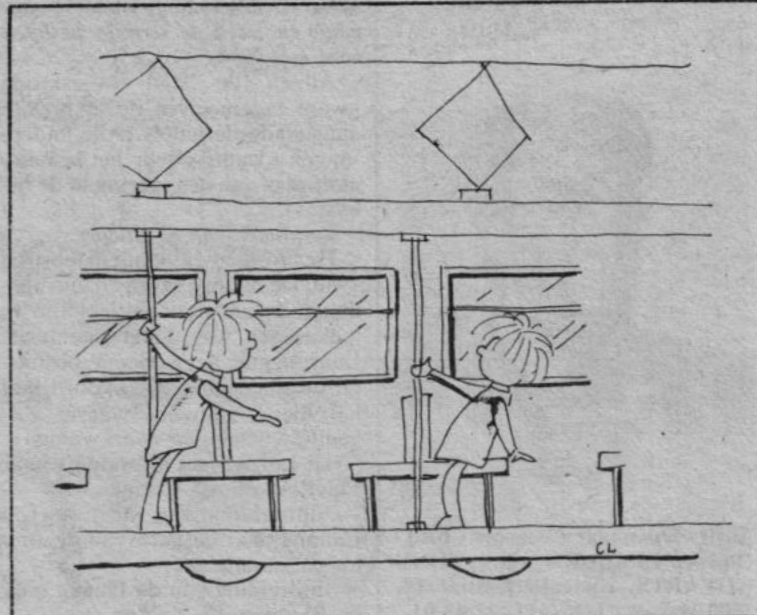
Terwijl in België de discussie hierover in een impasse of op het doodlopend spoor dreigt te raken, zijn er in Nederland weer twee lovenswaardige initiatieven uit de bus gekomen. Bij onze Noorderburen heeft men open oog voor blinden en slechtzienden.

HTM-BOEKJE IN BRAILLE

De gemeente Den Haag heeft onlangs een Atlas van Den Haag uitgebracht voor blinden en slechtzienden. Het gaat hier om een plattegrond van de stad in reliëf; de namen van straten en pleinen worden in braille vermeld.



T.V.-EKSPRES



Binnen enkele maanden wil men daarbij nog een HTM-boekje in blindentaal in omloop brengen. Daarin zal elke blinde of slechtziende tram- en buspassagier alle belangrijke informatie dienaangaande vinden; alle tram- en buslijnen, halteplaatsen, overstap-punten en zelfs de zone-indeling zullen in dit boekje «zichtbaar» gemaakt worden.

SPOORGIDS IN BRAILLE

Voor het eerst zal in Nederland ook een beknopt spoorboekje voor blinden verkrijgbaar zijn. Het is een uitgave van de Blindenbibliotheek Le Sage ten Broek te Nijmegen, die in samenwerking met de Nationale Vereniging voor blinden en de Nederlandse Spoorwegen tot stand kwam. Het boek bevat de vertrektijden van rechtstreekse treinen tussen 84 belangrijke NS-stations en bovendien een groot aantal voor de gebruiker belangrijke telefoonnummers.

Stev VAN THIELEN