

Rij maar an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 1, nr. 9 - december '82

Verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

WIE WAREN DE ZONDAGSRIJDERS?



H.W.

Wij ontwaakten die zondag in onthechting, want trouw aan onze gelofte van «auto-armoede» hadden wij op 14 november de wagen als vervoermiddel afgezworen. Niet omdat wij de klok een kwart eeuw terug wilden zetten, niet om redenen van nostalgische aard, of niet omdat wij plots zo haatdragend waren geworden jegens de auto... maar gewoon om eens te bezinnen over de mobiliteit in het algemeen, over het vervoer en de problemen erom.

Met het openbaar vervoer hoog in ons blazen, hebben wij ons die dag naar bushalte of station begeven. De «auto-arme-badje» op onze jas gekleefd als solidariteitsteken kozen wij voor het scenario van één der animatielijnen. Natuur, cultuur, of luilekker met spoor en bus, hebben wij ons in alle windstreken verspreid. Door het treinvenster kregen we een andere kijk op het normale zondagsgedoe. We zagen autowegen en straten aan ons voorbijglijden vanuit een ander gezichtspunt. Wie in zijn «auto-arme euforie» dacht dat alle wagenverkeer op het asfalt en beton zou ontbreken, kwam bedrogen uit. Auto-arm is wat anders dan autoloos! Er reden dus nog benzinevretende vierwielers... maar merkkelijk minder dan anders. De Rijkswacht stelde met regelmatige tellingen vast dat er een vermindering van het autoverkeer was met 50 % in Brabant, Oost- en West-Vlaanderen, met 20 % in Limburg en met 10 % in Antwerpen. Een klein reken-sommetje leverde ons het totaalcijfer op van 34 % vermindering over het hele Vlaamse landsgedeelte.

Terwijl echter het autoverkeer op de wegen in onze kontreien daalde, was er zo'n grote toeloop bij het openbaar vervoer, dat wij gerust van een «boom» mogen spreken. Veel zal wel het gevolg geweest zijn van het pasklare animatieplan met zijn ster-aanbiedingen en gereduceerde prijzen en tarieven. Met azijn vangt men immers geen vliegen!

Het aanbod van de NMVB en de NMBS, dat op sommige plaatsen met meer allure aan de man werd gebracht dan elders, kende zulk succes dat zelfs hier en daar de vloed van reizigers voor heel wat moeilijkheden zorgde. Eén en ander zal wel toe te schrijven zijn aan de afwachtende houding en het scepticisme dat de vervoermaatschappijen hadden aangenomen bij de voorbereiding van de auto-arme zondag. Is dit geen teken aan de

wand? Blijkbaar geloven de maatschappijen er niet in dat een openbaar vervoer-structuur commercieel uitgebaat kan worden.

Zo bereikte de LUILEKKERLIJN (Gent - De Panne) al vroeg in de voormiddag haar verzadigingspunt, met het gevolg dat de Spoorwegen genoodzaakt waren reserve-materieel in te schakelen. Alle evenementen op dit traject kenden een grote bijval.

De wandelaars waren in grote getale aan te treffen op de NATUURLIJN (Antwerpen - Neerpelt). Het weer was trouwens ideaal om een fikse tocht te doen in het groen van de talrijke natuurparken in onze Kempen. De NMVB had de weg geëffend voor deze «gebaggeld en gelaarsden» en zorgde voor een prima opvang. Af en aan reden er bussen tussen de stations en de diverse domeinen.

De laatste hit in onze «animatie-Top 3» was de KLEINE KULTUURLIJN (Antwerpen - Genk). Kleine plaatsen en steden, zoals Lier, Aarschot, Diest en Genk, die gewoonlijk tussen de mazen van het ééndagstoerisme glijpen, hadden nu hun welverdiende belangstelling. Buiten een aantal schoonheidsfoutjes liep ook hier alles zeer vlot en zonder problemen.

Volgens een ruwe schatting van de NMBS waren er op 14 november, tien maal meer reizigers op het hele net dan op een normale zondag... een ware «train-rush». Ook de andere vervoermaatschappijen kregen die dag meer klanten dan gewoonlijk over de bus- en tramvloer. Enkel de MIVB te Brussel bleef organisatorisch in gebreke. De reductie op de ééndagskaart bleek een fabeltje te zijn, ondanks de voorafgaande afspraken.

...We waren dus auto-arm, en allicht een paar ervaringen rijker. Eén van die ervaringen was alleszins het feit dat de verschillende reducties en tarieven (50 % op de animatiesteden, 75 % op de animatielijnen) soms verwarrend waren voor het publiek. Eén eenheidsprijs en één welbepaald ticket zouden duidelijker geweest zijn. Het voorbeeld van de Britse Spoorwegen is in dit geval het navolgen waard. Daar werd ooit op één bepaalde dag een ticket uitgevaardigd waarmee men over het hele net kon sporen... voor het luttele bedrag van een kleine 250 fr.... Een tip voor de volgende AUTO-ARME ZONDAG?

Stev. Van Thielen

Likwidatie en uitverkoop van ons vervoer

Minister van Verkeer De Croo heeft met het ondertussen berucht geworden KB 97 de maatschappijen van openbaar vervoer verplicht een saneringsplan op te stellen om hun financiële toestand te verbeteren. Per jaar zou de staatssubsidie voor de NMVB en de MIV's met 1 % verminderen.

De normaliseringskredieten voor de NMBS zouden eveneens fors teruggeschoefd worden. Op 31 oktober '82 moesten de saneringsvoorstellen binnen zijn op het kabinet van Verkeerswezen.

Behalve de MIVG hebben alle maatschappijen een plan voorgesteld. Daarin wordt uitgegaan van een jaarlijkse tariefverhoging die gelijk moet zijn aan de evolutie van de levensduur.

Bij geen enkele maatschappij vindt men tot dusver een vermindering van de hoeveelheid diensten. In principe blijft ook de kwaliteit op peil, maar we zullen verder zien dat die belofte moeilijk

zal waar te maken zijn. Er worden wel herstruktureringen of coördinaties voorgesteld van diensten bij de MIV's en de NMVB.

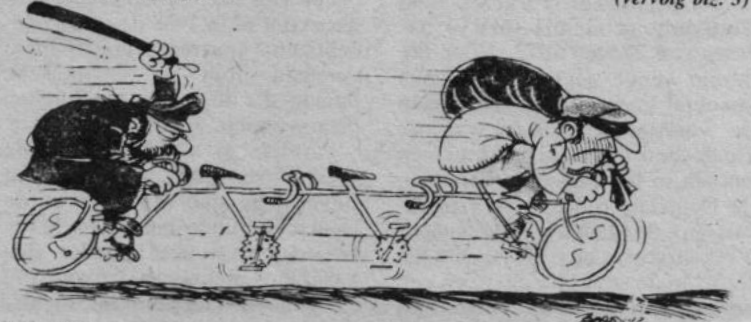
Het geldelijke en administratieve statuut voor het personeel blijft ongewijzigd. De voorziene afvloeiingen kunnen op natuurlijke wijze gebeuren.

Het blijkt dus dat, nu het schoentje nijpt, er plots langs alle kanten een verhoging van de productiviteit mogelijk is.

Die verhoging is des te merkwaardiger omdat zij schijnbaar gerealiseerd wordt zonder investeringen.

Investeringen zullen trouwens sterk worden teruggeschoefd. Het enige wat nog mag doorgaan zijn uitgaven zonder dewelke de uitbating gewoon in duigen valt, en investeringen voor onmisbare modernisering.

In de gehele besparingsstand (vervolg blz. 3)



Gaan de besparingen van de minister hun doel wel bereiken?

(Ter beschikking gesteld door Inrichtend Comité Humorfestival Knokke-Heist)

Na vijf jaren reeds 55 projecten!

BUURTBUS BIJ ONZE NOORDERBUREN = SUKSES

In sommige landelijke gebieden zijn de vervoersstromen zo dun dat een normaal streekvervoeraanbod financieel niet haalbaar is. Het geringe potentiële vervoersaanbod maakt het niet mogelijk het traditionele busvervoer te exploiteren.

In Nederland zocht men naar een oplossing. De «buurtbus» biedt een redelijke vervoersvoorziening tegen aanvaardbare kosten (zie ook «Rij maar an...» (nr. 3).

Ontstaanvereisten

Nadat de eerste experimenten in 1977 een succes bleken te zijn, werd een definitieve regeling getroffen middels een ministeriële beschikking.

Enkele voorwaarden voor een buurtbusproject zijn:

1. Het gebied dient een landelijk karakter te hebben en dient een grootte van circa 25 km² te omvatten;
2. Het inwonersaantal van dit gebied dient tenslotte 1.000 van openbaar vervoer verstoken inwoners in één of meer kernen te bedragen;

3. De onder 2 bedoelde inwoners moeten minimaal 1.500 meter van een voorziening van het bestaande openbaar vervoer wonen, wil er sprake zijn van verstoken zijn van openbaar vervoer;
4. De buurtbus moet een aan- en afvoerkunten vervullen voor het bestaande openbaar vervoer;
5. De buurtbus mag geen schade berokkenen aan openbaar vervoersdiensten en mag niet leiden tot frequentieverlaging ervan;
6. Er dienen voldoende vrijwilligers beschikbaar te zijn. Het aantal vrijwillige bestuurders per project dient ongeveer twintig te bedragen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat wijst gebieden aan die in aanmerking komen voor een buurtbus. De exploitatiekosten worden door datzelfde ministerie gefinancierd.

Toekomstperspektieven

Na enkele jaren mag de buurtbus echt een succes genoemd worden. In 1980 waren er gemiddeld ruim 1.060 reizigers per project per maand.



120.000 mensen werden door de buurtbus uit hun isolement gehaald.

De totale kosten bedroegen in 1980 gemiddeld 750.000 frank per project (een gewone streekbus kost per jaar al

(vervolg blz. 3)

B-reispassje van je Directeur-Generaal!

Een spoorabonnement voor ondernemingen

De NMBS riep zopas een netabonnement voor ondernemingen in het leven. Het verschilt van het persoonlijk netabonnement, door dat het opgesteld wordt op naam van de onderneming en door elk personeelslid hiervan - van directeur-generaal tot het lager personeel - mag gebruikt worden, zonder dat men moet kunnen bewijzen van de firma deel uit te maken.

Er zijn geldigheidstermijnen van 1,3 en 12 maanden voorzien.

De onderneming is volledig verantwoordelijk voor eventuele misbruiken van het netabonnement en, om voor de hand liggende redenen, zal de NMBS in geval van verlies of diefstal - die onmiddellijk moet gemeld worden - geen duplicata afleveren.

Iedere fysieke of morele persoon, ingeschreven in een handelsregister, wordt beschouwd als onderneming. Zodoende kan zelfs een kleinhandelaar het abonnement bekomen.

De kostprijs ervan bedraagt 10 % meer dan het persoonlijk netabonnement omdat het mogelijkheid biedt tot een meer intensief gebruik.

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-Akte 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



MÜNCHEN, of hoe openbaar vervoer gekoördineerd kan worden



Inleiding :

In stedelijke gebieden vinden we een breed scala aan openbaar vervoer. De spoorwegen hebben er een aantal grote en kleine stations en halteplaatsen, streekbussen vinden er hun begin- of eindpunten, en daartussendoor rijden de bussen, trams en (soms) metro's van het stedelijk openbaar vervoer. Zowel voor de stadsbewoners zelfs als voor de bewoners van het gebied dat op die stad georiënteerd is vervult al dat openbaar vervoer een belangrijke functie.

Maar al te vaak rijden in stedelijke gebieden treinen, trams en bussen niet alleen letterlijk maar ook figuurlijk langs elkaar heen: nauwelijks op elkaar afgestemde tarieven, kaartsoorten, dienstregelingen en lijnen maken het voor de reiziger niet gemakkelijker. Dat met coördinatie van al die punten nog het een en ander valt te bereiken, tonen de Westduitse Verkehrsverbünde aan. Een voorbeeld: het MVV in München, waar het openbaar vervoer goed « in de lift » zit.

Het Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) dateert van 28 mei 1972. Vóór die datum kende de regio München absoluut geen coördinatie tussen de vervoersactiviteiten van de Deutsche Bundesbahn (treinen en bussen in het regionale verkeer), de Deutsche Bundespost (streekbussen), de Stadtwerke München-Verkehrsbetriebe (bussen en trams in de stad München) en een aantal privé-busondernemingen (streekverkeer).

Door de veelheid aan kaartsoorten — onderling niet « uitwisselbaar » —, de totaal niet op elkaar afgestemde lijnennetten en dienstregelingen verloor het openbaar vervoer in de Münchener regio, met name in het licht van de bevolkingstoename buiten de agglomeratie München, steeds meer aan attractiviteit. Geen wonder dat veel reizigers uit de landelijke gebieden, werkzaam in München, voor de dagelijkse woon-werk pendel de auto gebruikten.

Het probleem in München was niet uniek en ook niet nieuw. Datzelfde probleem had al in 1967 geleid tot de oprichting van het eerste Duitse Verkehrsverbund, het HVV-Hamburger Verkehrsverbund. Het succesvolle Hamburgse voorbeeld werd overgenomen door München, Frankfurt (FVV-1974), Stuttgart (VVS-1978) en het Rhein-Ruhr-gebied (VRR-1980), kortom door de belangrijkste stedelijke gebieden in de Bondsrepubliek. In München is de

opzet van het Verkehrsverbund, waarvoor al in 1968 de onderhandelingen startten, ongetwijfeld versneld door de Olympische Spelen die in 1972 in München plaatsvonden.

Partners in het MVV zijn de Westduitse staat, de Freistaat Bayern, de stad München en de Deutsche Bundesbahn. Het MVV gebied omvat niet minder dan 5.000 km² met een bevolking van 2,3 miljoen. Het centrale, dichtbevolkte gebied, de agglomeratie München, is 1.200 km² groot en heeft een bevolking van circa 1,8 miljoen. De rest van het gebied is vrij landelijk — 3.800 km² en een bevolking van 500.000. In het Verbund is het gehele invloedsgedebied van München opgenomen, wat vooral een effectief en goed gekoördineerd woon-werk verkeer belangrijk is. Om het gebruik van het openbaar vervoer voor de pendel op München te bevorderen, zijn aan een groot aantal S-Bahnstations (snelle treinen voor vervoer op korte afstanden) « Park and Ride »-faciliteiten geschapen.

De oprichting van het MVV bracht voor de regio vier belangrijke verbeteringen met zich mee :

- Een openbaarvervoersnet met S-Bahn-, U-Bahn-, tram-, stadsbus-, en streekbuslijnen.
- Een dienstregeling met korte overstaptijden, een frequentere bediening dan vroeger het geval was en een vergroot plaatsaanbod.
- Een tarief met dezelfde prijzen

en kaartsoorten voor alle soorten openbaar vervoer, gebaseerd op een zonesysteem. — Een centrale planningsinstantie voor het gehele openbaar vervoer — het MVV. Dat MVV is verantwoordelijk voor de verkeersplanning (nieuwe lijnen en haltes, de controle op het vervoersaanbod (capaciteit, dienstregeling e.d.), commerciële

Voor « vreemde » openbaar vervoergebruikers is het kopen van een kaartje meestal het grootste probleem. Welk kaartje? Hoeveel te betalen? Zone of geen zone? Tegelijk met het Verkehrsverbund werd het zone-systeem geïntroduceerd. Dit « Leistungstarif » « betaling voor de afgelegde afstand » kwam in de plaats van

chen bestaan ze nog steeds. Ze zijn wel aanzienlijk duurder in vergelijking tot de strippenkaart.

Van die strippenkaart zijn er bij de MVV drie uitvoeringen te krijgen: de grote strippenkaart (DM 10.00 voor 12 strippen), de kleine (DM 5.00 voor 6 strippen) en de K-strippenkaart (DM 4.50 voor 8 strippen). Voor elke zone moet één strip worden gebruikt, met als minimum twee strippen per reis. Voor de twee centrale zones kan dus altijd volstaan worden met twee strippen, alweer bijna een eenheidstarief voor de agglomeratie München. Het aantal strippen per kaart is afgestemd op het maximum aantal zones in het MVV-gebied. Op de grote strippenkaart kan dus heen en terug gereisd worden naar de rand van het MVV-gebied, terwijl de kleine goed is voor één heen- of terugreis. De kaarten moeten worden afgestempeld in de « Entwerter », de stempelautomaat waarvan er op de stations een groot aantal te vinden is, of bij de bus- of trambestuurder. Om extra duidelijk te maken hoe moet worden gestempeld zijn de strippen duidelijk genummerd en is het eerste vakje groter uitgevoerd dan de volgende.

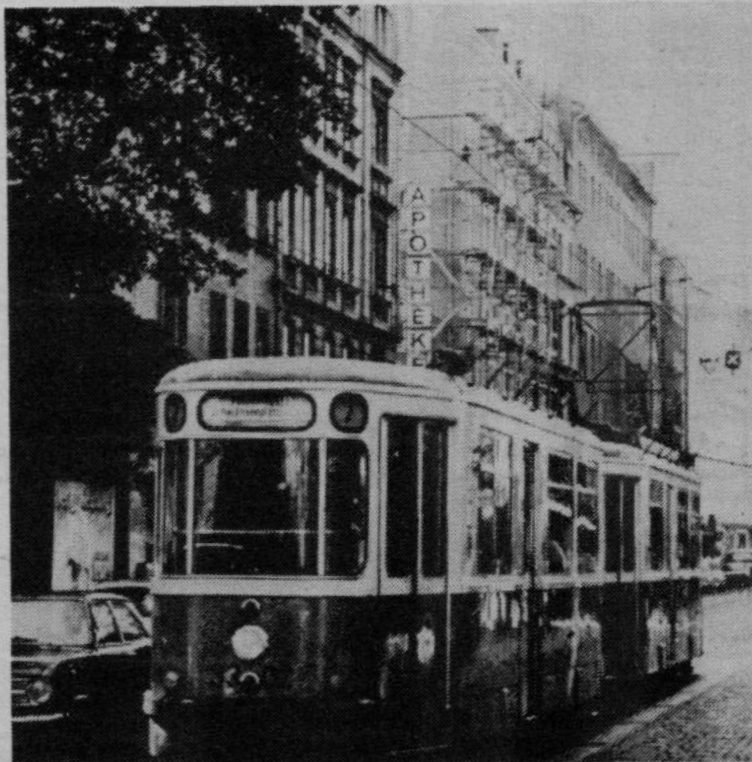
Korte ritten: goedkoper tarief

Om reizigers die uitsluitend korte afstanden afleggen een aantrekkelijk aanbod te doen is er de « K-Karte » — Kinder- und Kurzstrecken karte —.

Voor die korte-afstandsreizigers is de zoneverdeling voor de strippenkaart onderverdeeld in « Zahlgrenzen ». De « K-Karte » is geldig voor een rit waarvan het instappunt ligt op zo'n grens of tussen twee « Zahlgrenzen », en waarvan de eindhalte niet ligt in het volgende maar daaropvolgende gebied dat is begrensd door de witte stippen die de « Zahlgrenzen » markeren. Het aantal haltes dat zo kan worden bereisd verschilt per lijn.

Wie nu meteen naar München wil reizen om eens te kijken hoe een goed openbaar vervoerssysteem functioneert, die koopt voor zijn verplaatsingen best een « 24 Stunden-Ticket » dat kan worden aangeschaft voor het centrale deel van het MVV-gebied, en voor het gehele net. De kaart voor het « Innenraum » kost DM 6.00 en is geldig voor alle openbaar vervoermiddelen in dit gebied (de stad München). Deze kaart heeft het voordeel dat zij gebonden is aan 24 uur in plaats van een bepaalde dag. Wie laat in München aankomt en zo'n kaart koopt heeft ook de volgende dag nog plezier van deze kaart. Oorspronkelijk ontwikkeld voor toeristen, blijkt de kaart ook voor reizigers uit het MVV-gebied aan te slaan. Eenmaal afstempelen en het plaatsen van de handtekening van de gebruiker (wel is een identiteitsbewijs nodig) maakt de kaart geldig. Een variant van deze kaart is het « Kongress-Ticket » die gebruik van het openbaar vervoer voor minimaal twee dagen mogelijk maakt. Deze kaart wordt door de organisatoren van congressen aan de deelnemers ter beschikking gesteld. Een fraai voorbeeld van effectieve marketing: München-kongres-, en openbaar vervoerstad.

Strippenkaarten, enkeltjes en 24-uurskaarten worden overwegend verkocht via automaten. In S- en U-Bahnstations zijn kaarten uitsluitend via de automaat — waarvan er vaak een groot aantal staan opgesteld — verkrijgbaar.



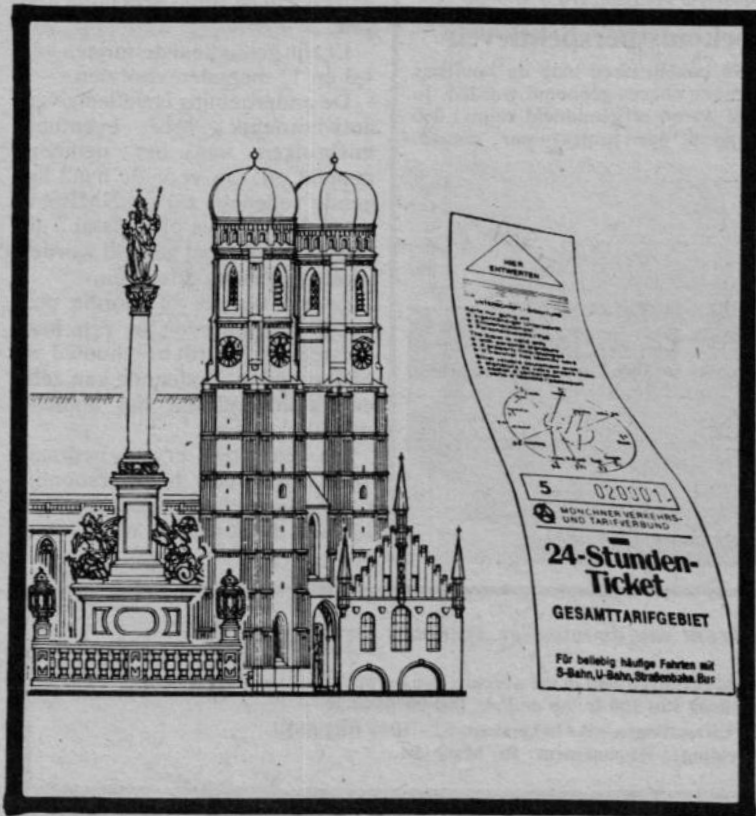
aktiviteiten met betrekking tot prijsvorming en organisatie van het kaartverkoopsysteem, en het verrekenen van kosten en inkomsten tussen het MVV en de in het Verbund deelnemende vervoersbedrijven.

De vervoersuitvoering in het MVV-gebied is in handen van de verschillende vervoersbedrijven (Deutsche Bundesbahn, Deutsche Bundespost/Regionalverkehr Oberbayern GmbH, Stadtwerke München-Verkehrsbetriebe en privé-busondernemingen). Deze bedrijven blijven binnen het Verbund wel verantwoordelijk voor hun eigen bedrijfsvoering, en zijn, afgezien van de aan het MVV afgestane taken, volledig zelfstandig.

Een klaar systeem

De ruggegraat van het vervoerssysteem wordt gevormd door de S-, en U-bahnen. De meeste S-Bahnlijnen hebben hun eindpunt op ongeveer 30 kilometer van het centrum van München. De drie U-Bahnlijnen bedienen de agglomeratie München. De S-Bahnlijnen zijn in het centrum van München ondergronds gebundeld, zodat daar een bijna metro-achtige bediening ontstaat. De meeste stads- en streeklijnen feederden op de S- en U-Bahnstations.

Zowel S-, als U-bahnen kennen een bijzonder frequente bediening. De S-Bahn rijdt met een gemiddelde frequentie van 20 minuten op werkdagen, terwijl de laagste U-Bahnfrequentie op werkdagen op 10 minuten ligt. Het materieel is vrij comfortabel, en de uitgebreide informatie op de stations en in de trein- en metrostellen (afroepen van halte's en overstapmogelijkheden plus duidelijke lijnoverzichten) maakt een verplaatsing in München per metro en S-Bahn gemakkelijk. Datzelfde geldt eigenlijk voor de Münchener trams en bussen. Goede informatie, een regelmatige en snelle bediening, en wat vooral in trams en bussen altijd gemakkelijk is: hulpvaardig MVV-personeel.



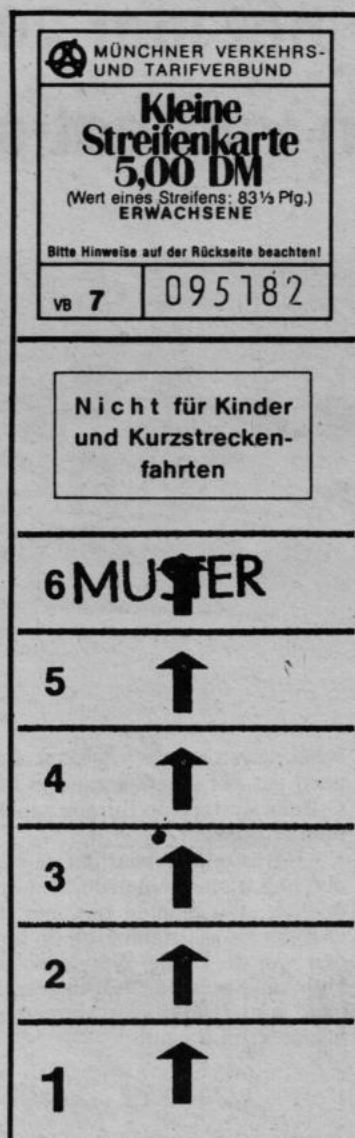
Die automaten zijn voorzien van duidelijke informatie en gemakkelijk te bedienen. Gepast geld is niet nodig, de automaten geven wisselgeld terug. De ongeveer 1.400 automaten in het MVV-gebied blijken uitstekend te functioneren. Uitval van automaten is alleen te wijten aan moedwillige vernieling. Vandalisme is evenwel voor de MVV nauwelijks een bron van zorg. De tarieven worden niet jaarlijks gewijzigd. De laatste tariefwijziging dateert van januari 1980. Een voorgestelde tariefwijziging in 1981 heeft het niet gehaald. Worden de tarieven gewijzigd, dan wordt er door de MVV voor gewaakt dat mogelijk «ronde» prijzen ontstaan — gemakkelijk voor bus en trambestuurders en voor de bediening van de automaten. Bij een boete voor zwartrijders van 40 DM is het niet verrassend dat het aantal zwartrijders niet hoger ligt dan ongeveer 1,7 procent van de gecontroleerde reizigers.

Fors marktaandeel

De juistheid van de MVV-formule (geen concurrentie tussen openbaar vervoer, maar zoveel openbaar vervoer als nodig is en individueel vervoer zoveel als mogelijk is) is bewezen in de tien jaar dat het Verbund bestaat. Zo is het aandeel van het openbaar vervoer in het totale vervoer in het MVV ten opzichte van de situatie «voor het Verbund» gestegen van 37 tot 50 procent. Ruim 70 procent van de inwoners bedienen zich af en toe of regelmatig van het openbaar vervoer in het MVV-gebied. Het aantal reizigers steeg van 358 miljoen in 1973 naar 464 miljoen in 1981. Ondanks de stijging van het aantal geregistreerde auto's in het MVV-gebied en een stagnatie van

de bevolkingstoename is met name in de agglomeratie München een teruggang van het autogebruik te constateren.

Wim Faber c 1982.



BUURTBUS BIJ ONZE NOORDERBUREN = SUKSES

(vervolg van blz. 1)

snel vier à zes miljoen) ! De opbrengsten bereikten in 1980 gemiddeld 165.000 frank per project. Op grond van de gunstige ervaringen met de buurtbus mag een toename van het aantal buurtbussen in de toekomst nog verwacht worden!

Bijvoorbeeld Kelpen - Altweeterheide (Ned. Limburg)

Wij bezochten voor u zo'n buurtbusproject net over de grens. Wij maakten er kennis met een nog altijd enthousiast buurtbuskomitee.

Ontstaan en ontwikkeling

Voor de financiële tekorten van de maatschappijen waren er de oorzaak van dat na de tweede wereldoorlog de verschillende lijnen in de dorpen werden geschrapt.

De nood aan een openbaar vervoer bleef bestaan, vooral plattelandsdorpen roerden zich fel, en de Rijks-overheid speelde hierop in door het opzetten van buurtbusprojecten.

Onder impuls van de betrokken gemeenten, het Streekgewest Weert en de provincie Limburg kreeg ook de streek van Kelpen haar buurtbus in 1979.

Het eerste jaar werd een misser: «...er werd bijna op het gevoel gereden». In samenwerking met het Streekgewest werd een enquête uitgevoerd, ten einde inzicht te krijgen in de redenen van het weinig gebruik en welke maatregelen ter bevordering konden genomen worden. Die resultaten wezen op de nood aan een directe verbinding met Weert — hoewel men dan ten dele op het terrein van het streekvervoer kwam — en dit werd door de overheid dan uiteindelijk toegestaan.

Een gewijzigde route en aangepaste dienstregeling hadden een verdubbeling van de bezetting tot gevolg.

De opgenomen kernen zijn Kelpen (1300 inwoners), Hunsel (600), Tengelroy (600) en Altweeterheide (1.500). De buurtbus rijdt elke dag, behalve zondag, met een twee uur fre-

kwentie. De dienstregeling richt zich niet tot het vervoer van schoolkinderen (die gaan met de fiets), maar is afgestemd op het ziekenhuis, de markt en de andere openbare vervoerdiensten.

De buurtbus Kelpen-Altweeterheide vervoerde in het voorbije jaar 11.500 personen, wat ongeveer 's lands gemiddelde is.

Buurtbuskomitee = vrijwilligerswerk!

Een buurtbusproject draait in feite rond de inzet en motivatie van een twintigtal vrijwilligers.

80% van deze vrijwilligers werken of zijn gepensioneerd, de andere 20% zijn werklozen. Maar deze vrijwilligerswerking houdt geen gevaar in voor de uitkering. Het is vooral een mentaliteitskwestie voor de werklozen.

Maar niet alleen het besturen van de bus, ook de dagelijkse organisatie vergt heel wat uren werk. Enkele super-vrijwilligers zorgen voor de coördinatie. In het geval Kelpen zijn dit twee gepensioneerden die met de voorzitter (tevens schepen van de gemeente) dagelijks het wel en wee van «hun» bus volgen.

Kosten - inkomsten

Bus, onderhoud en brandstof worden door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gedragen. De kosten voor het komitee liggen enkel op het vlak van de verplaatsingskosten van de chauffeurs (van thuis tot aan de garage), de port- en telefoonkosten, drukwerk, jaarlijkse attentie voor de vrijwilligers en vergaderkosten. Zij bedragen in het totaal ongeveer 135.000 frank.

Deze onkosten kan het buurtbuskomitee voor de helft nog recupereren van het rijk, 10.000 frank wordt door de streekvervoermaatschappij ter be-

schikking gesteld. De rest wordt door de gemeenten bijgelegd. De ontvangsten uit de verkoop van plaatsbewijzen dienen integraal overgedragen aan de vervoermaatschappij.

OOK IN BELGIË?

Is dit systeem dan ook zondermeer in België mogelijk?

Onderstreept dient te worden dat de buurtbus helemaal onderaan de openbaar vervoer-ladder staat, en enkel een aan- en afvoerkunne heeft tot het eigenlijke bus- en treinverkeer dat in Nederland wel beter in elkaar zit dan bij ons. Verder wenst de buurtbus vooral de van openbaar vervoer verstorte gemeenten en dorpen uit de vergetelheid te halen.

Tenslotte dient zo iets te groeien vanuit de basis. In Nederland was er op lokaal vlak vraag naar en de overheid heeft stimulerend opgetreden met middelen en de nodige financiële steun!

Ook bij ons biedt de verspreide bebouwing een mogelijkheid voor de buurtbus. Niet alle dorpen kunnen immers door de lijnbus bediend worden. En ook die inwoners willen wel eens in de stad geraken!

Wanneer komt er in België ruimte voor zulke initiatieven, die op termijn zeker kosten-besparend blijken!!

De heer Peeters van de NMVB verklaarde dat er omtrent een buurtbus-experiment toch wel interesse bestaat binnen de maatschappij.

Enige tijd geleden formuleerden de G.O.M.'s (Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij) enkele voorstellen voor mogelijke projecten.

Het bleef bij enkele voorstellen.

De «Buurtbus» in België verdween dan ook door vele andere (besparings)plannen terug in de kast. Hopelijk wordt het binnenkort terug vanonder het stof gehaald.

Tony Govarts

Likwidatie en uitverkoop van ons vervoer (vervolg van blz. 1)

wordt vooralsnog geen rekening gehouden noch met prijs-schommelingen van de olie en materialen, noch met een mogelijke arbeidsuurverkortung.

Indien dergelijke dingen zouden voorvallen zal de besparing verder moeten gaan. En het blijft dus de vraag of men dan toch niet zal knagen aan de gereden diensten zelf...

GENT

De raad van beheer van de MIVG heeft geweigerd een saneringsplan voor te leggen. Redenen daarvoor zijn dat de Gentse raad van beheer vindt dat wegens een jarenlang zuinig beheer de Gentse resultaten stukken beter zijn dan die van andere maatschappijen, en dat Gent verhoudingsgewijs bijna niet heeft kunnen genieten van kredieten die in andere steden zijn vergooid aan metro's en dgl.

Volgens hetzelfde bericht KB 97 werd dan een college benoemd dat zelf voor Gent besparingsvoorstellen moest uitwerken. Die zouden dan op 30 november via de raad van beheer naar de minister gegaan zijn.

ANTWERPEN

De spectaculaire bezuinigingen die de MIVA zal doorvoeren zijn het afzien van de bouw van een overdekte autobusgarage te Zurenborg, iets waar we niet bepaald droevig om zijn, en de voorlopige schrapping van een bestelling van nieuw trammaterieel. Verder was het plan van MIVA weinig concreet, maar vooral in Antwerpen wordt ernstig gedacht aan het samen exploiteren met de NMVB van enkele buslijnen van het stadsnet.

BRUSSEL

MIVB schrapte haar bestelling van nieuwe trams die zij in eigen beheer moest kopen, en koopt dan maar, rechtstreeks op kosten van het ministerie, nieuwe metrostellen, voor het op metro ombouwen van de kleine ring-lijn. Dat betekent dus dat de tramlijnen 18, 19, 32, 101 en 103 serieus worden ingekort tot aanvoerlijntjes-met-overstap op de ondergrondse.

Reeds vroeger hebben we erop gewezen dat zoiets maar één gevolg kan hebben op lange termijn: nl. dat de getroffen Brusselse gemeenten alle soorten lobbying zullen toepassen om hoe dan ook verlengingen te krijgen aan de fameuze metrolijn 2. En dat belooft voor het land een *uitputtende investeringslag*. Dat is wel de meest kortzichtige en tevens doorzichtige «besparingsmaatregel» die uit het hele dossier naar voren is gekomen, en die zeker geen kwalitatief gelijkwaardig vervoer zal opleveren t.a.v. de huidige situatie.

De MIVB voorziet ook het overgeven van een aantal busdiensten aan privé-exploitanten.

BUURTSPOORWEGEN

De NMVB zal de gebruiksduur van haar bussen verlengen. In de loop der volgende jaren zullen daarom een steeds kleiner aantal nieuwe voertuigen besteld worden, gaande van 185 in 1983 tot nog slechts 30 in 1987 en '88. Dat betekent dat er dan bussen zullen rondrijden van liefst 15 jaar oud. De storingsgevoeligheid van zulk materieel zal hoger liggen en dat zal natuurlijk zijn invloed hebben op de kwaliteit van de dienstuitvoering en op het comfort. Bovendien zullen die oude voertuigen zeker geen promotie maken voor het openbaar vervoer, Athense toestanden, dat wel.

De NMVB wil besparen op aankoop van brandstof en materialen.

Ook dat zal een open vraag blijven met een dergelijke vloot op 's op wieltjes. Ten slotte wil de NMVB haar produktiviteit verhogen waardoor 782 personeelsleden kunnen afvloeien zonder dat de reiziger het merkt.

Bij de NMBS wordt voor 1983 gerekend met een tariefverhoging.

Er moet heelwat personeel afvloeien wat mogelijk wordt door een produktiviteitsstijging: 1321 man op de exploitatie.

Daarnaast vloeien nog 667 werknemers af wegens de inkrimping van de investeringen die de NMBS voor eigen rekening doet.

Tussen 1984 en '88 zal per jaar ongeveer 1.000 man afvloeien.

De NMBS is het enige bedrijf waar de investeringen toch nog op een redelijk peil zullen blijven. Dat komt omdat een speciaal financieringssysteem zal worden uitgewerkt, zodat een groot deel van de investeringslasten rechtstreeks ten laste van de staat zullen komen.

Net als in de jaren vijftig wordt er dus bijna niets meer geïnvesteerd in ons openbaar vervoer, en net als toen zal ook nu weer achteraf blijken dat dat een volledig verkeerde optie is geweest. Te meer omdat de uitgangssituatie er al een is van achterstand op de normale behoeften.

De achterstand opgelopen in de jaren vijftig is immers bijlange niet bijgebleed. En dat verklaart mede de geringe produktiviteit in sommige bedrijven. Als men in Antwerpen en Gent geen grotere trams krijgt dan zal een coördinatie van het vervoer tussen MIV en NMVB vooralsnog niet kunnen, en dan zal de produktiviteit en het bedrijfsresultaat daar ernstig onder lijden. Overigens moet men ook in Antwerpen en in Gent zijn om de kleinste trams uit heel Europa terug te vinden. Het is een toonbeeld van het jarenlange onbeleid van het centraal bestuur over haar openbaar vervoer. En tenzij men de bedoeling heeft om de tramnetten in de komende jaren af te bouwen, is dit de slechtst denkbare beslissing.

Grote verliezers zijn ook de constructeurs van autobussen en trammaterieel. Zij zien hun thuishand op onvoorstelbare wijze dichtklappen, zelfs zover dat er kan gevreesd worden voor het behoud van exportmarkten, of voor het voortbestaan van de bedrijven zelf. En dat, terwijl zij een *hoogwaardig technologisch en arbeidsintensief produkt afleveren dat voor 90 % binnenlands is*. En dat gebeurt dan terwijl bij het ministerie van Openbare Werken gewonnen verloren wordt verder geïnvesteerd in de snelle uitbouw van ons wegnnet.

Voor 1982 worden voor 22,5 miljard werken in eigen budget voorzien, en onlangs mocht het



EEN BELGISCHE BUURTBUS!

AKTIE OPENBAAR VERVOER

neemt het initiatief

Brochure BUURTBUS slechts 50 F

pcr. 000-0074040-29

De BRT-Aktie Openbaar Vervoer heeft een brochure «Buurtbus» uitgebracht. Daarin vindt u alle praktische informatie, zoals bijvoorbeeld de praktische nuregeling, hoe de buurtbus funktioneert, de resultaten in Nederland, welke instanties moet men kontakteren, enz.

Deze brochure kan u bij ons bekomen als u 50 F (vijftig) stort op rekening 000-0074040-29 van BRT-Aktie Openbaar Vervoer, Reyerslaan 52 te 1040 Brussel met vermelding van «dossier buurtbus».

Heeft u na het lezen nog vragen, dan kan u steeds telefonisch kontakt nemen op nr (02) 737 55 35.

NEDERLAND KUST DE BUS...

Via grote stickers op bus, tram en metro weet het Nederlandse openbaar vervoer haar produkt uitstekend te verkopen. Maar af en toe moeten de oude boodschappen worden vervangen door nieuwe.

Daarom zijn eind november de stickers waarop reclame werd gemaakt voor de strippenkaart («Voordeliger in de voorverkoop») vervangen door een nieuwe generatie stickers, ontwikkeld door de KNVTO, de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transport-Ondernemingen. De nieuwe stickers waarmee de Nederlandse stads- en streekbussen, tram- en metrostellen zich nu tooien laten bussen en trams zien met vriendelijke «menselijke» trekjes.

Wegenfonds daar bovenop nog eens 50 miljard op de kapitaalmarkt opnemen.

Infrastructuur voor de auto, die

Als thema's voor de nieuwe generatie stickers zijn gekozen het geven van ruimte aan tram en bus («Mag ik wat ruimte?») door andere weggebruikers, het fileverminderende effect van trams en bussen («Daààg file...»), en het wijzen op het voordeel van het reizen buiten de spitsuren («Meer plezier van 10 tot 4»)

Daarnaast is er nog een «algemene» sticker: «Een kus voor de bus».

De stickers zijn ook in een kleine versie (15 bij 4,5 cm) uitgevoerd.

Volgend jaar zal worden bekeken of de reacties op deze serie stickers aanleiding geven tot het maken van een vervolg op de vier nieuwe thema's.

WF

volgens Febiac (maart '82) voor 90 % uit *ingevoerde waarde* bestaat; dat is de nieuwe politiek dus!

Hans Verbruggen

DE HAUTE FUTURE

of de nieuwe kollektie voor het jaar 2000

DEEL IV

De O-Bahn: in de sporen van het spoor?

De Westduitse autokonstrukteur Mercedes heeft een openbaar vervoersysteem ontwikkeld dat de flexibiliteit van de bus combineert met de voordelen van de spoorwegtechniek, nl. de exploitatie met grotere eenheden op spoorgeleide trajekten. Het systeem, waaraan nog verder wordt gesleuteld, kreeg de naam O-Bahn. De O staat voor het Duitse woord Omnibus (is autobus).

Mercedes heeft de voorbije jaren fors geïnvesteerd in «zijn» openbaar vervoersysteem dat gebaseerd is op de huidige bus-technologie. De Mercedes-ingenieurs vinden het systeem een efficiënt én goedkoper alternatief voor de volgens hen in aanleg en exploitatie veel te dure *Stadtbahn* (semi-metro) en *U-Bahn* (metro).

In de Bondsrepubliek, zo stellen ze, wordt bovendien te weinig gedaan voor de flexibele bus die in de stad en streek 60 t.h. van het aantal reizigers voor zijn rekening neemt. De ingenieurs van Daimler-Benz geven toe dat een railsysteem uitstekend geschikt is voor het verwerken van massa's reizigers, maar zo zeggen ze, met een metro dienen nog talrijke reizigers bij het eindpunt over te stappen op een bus. Een *O-Bahn* maakt dit volgens Mercedes overbodig. Bussen kunnen zowel in het normale verkeer als op eigen baan met spoorleiding (tussen 2 rijrails) rijden. Die eigen baan kan zowel op de begane grond, ondergronds of op een viadukt aangelegd worden.

Niettemin staat Mercedes uithaalt tegen het volgens hem te dure railsysteem, is zijn *O-Bahn* afgeleid van het spoor. De eigen baan, onontbeerlijk voor een snel en vooral regelmatig openbaar vervoer, komt tot stand door het aanbrengen van zijrails. Bij de bussen die zowel op straat als op de *O-Bahn* rijden, zorgen ge-

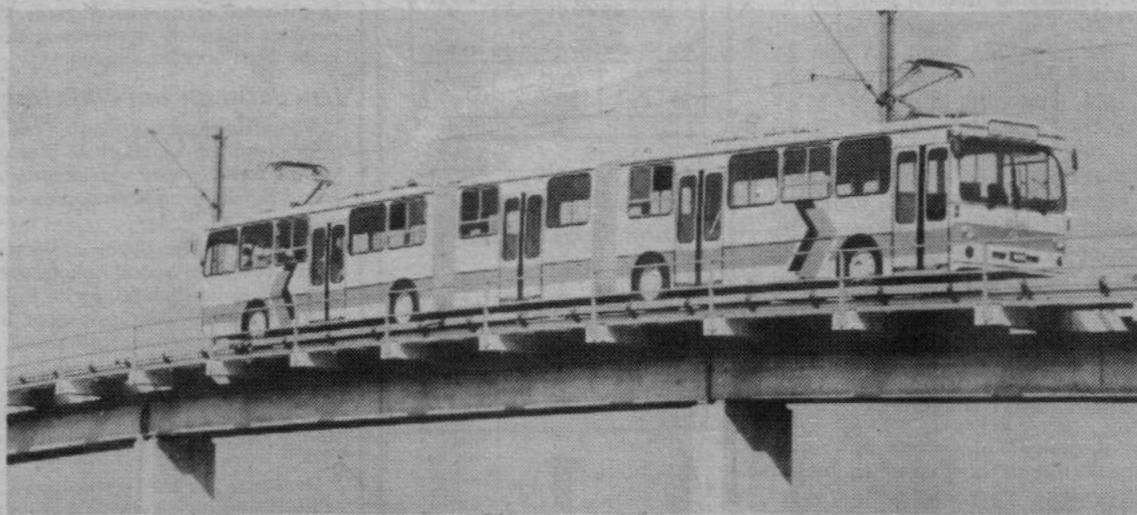
Computergestuurd

Bij het *O-Bahn*-systeem horen uiteraard ook wissels, die een stuk ingewikkelder zijn dan bij het «echte» spoorbedrijf. Mercedes ontwikkelde drie wisselsystemen die in Rastatt duchtig aan de tand gevoeld worden.

Mercedes biedt de *O-Bahn* overigens aan als een compleet systeem inclusief computergestuurde verkeersleiding en rijweg. Er wordt dan ook nauw samengewerkt met andere ondernemingen: Züblin voor de rijweg, SEL voor de verkeersleiding en AEG voor de elektrische uitrusting.

In Rastatt wordt ook een installatie voor het afzuigen van uitlaatgassen in niet-geëlektrificeerde tunneltrajekten uitgetoond (zie tekening). Verder experimenteert Mercedes met elektronische spoorgeleiding waardoor bussen volledig automatisch kunnen rijden. Mercedes deed al praktijkervaring op met zijn openbaar vervoersysteem. Tijdens de verkeerstentoonstelling in Hamburg in 1977 kwamen op een kort traject één gelede en vijf standaardbussen met mechanische spoorgeleiding in actie. Er werden toen 300.000 passagiers vervoerd.

Sedert september 1980 rijden in Essen 21 gelede en 3 standaardbussen op een 1,3 km lang spoorgeleidingstraject in lijndienst. Deze bussen legden reeds 2,7 mil-



Om het historische stadshart te ontlasten, wordt in Regensburg de aanleg van een 1,6 km lange tunnel voor spoorgeleide dieselbussen bestudeerd. Er zouden vier ondergrondse haltes komen. In Rastatt worden momenteel proeven genomen met een afzuiginstallatie voor uitlaatgassen.

In Australië boekte Mercedes met zijn *O-Bahn* reeds een eerste exportsukses. In Adelaide wordt momenteel gebouwd aan een 12 km lang spoorgeleidingstraject tussen het centrum van Adelaide en de noordoostelijke voorsteden. De bussen, door Mercedes te leveren, zullen met 100 km/u. over de baan scheuren.

Volgens Mercedes koos de Zuidaustralische regering voor de *O-Bahn* omdat deze 40 t.h. goedkoper was dan het railsysteem dat lange tijd mee in de race lag. Bij de oorspronkelijk geplande spoorlijn in Adelaide zouden volgens Daimler-Benz slechts 13 t.h. van de reizigers hun bestemming zonder overstappen kunnen bereiken. Met de *O-Bahn* is dit 80 t.h.

De vraag is natuurlijk hoe frequent de *O-Bahn* rijdt. Vaak is een overstap op een zeer frequent rijdende tram of metro veel aantrekkelijker dan een directe bus die maar af en toe eens voorbijkomt.

Export

Is er naast de Eisenbahn, Strassenbahn, S-Bahn, U-Bahn en Stadtbahn een plaatsje voor de *O-Bahn* op de openbaar vervoermarkt?

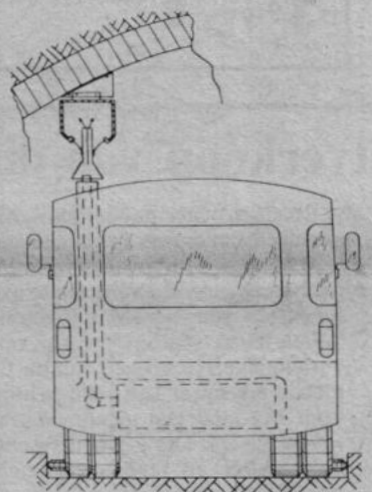
De Mercedes-ingenieurs geloven van wel. Zij noemden de lage kosten van het *O-Bahn*-systeem de grootste troef. Vergeleken met Stadt- en U-Bahnmaterieel kosten *O-Bahn*voertuigen bij elektrische aandrijving 20 t.h. bij dieselaandrijving zelfs 40 t.h. goedkoper, dank zij het lager gewicht. De rijweg kost 25 t.h. goedkoper en bij de exploitatie liggen de besparingen tussen 10 en 15 t.h. door o.m. minder energieverbruik per reizigerskilometer.

Mercedes vergeet er echter bij te vertellen dat spoorwegmaterieel (en dan elektrisch) een veel langere levensduur heeft dan bussen.

Overigens lopen de ingenieurs van Daimler-Benz niet naast hun

schoenen en beseffen ze maar al te goed dat het moeilijk zal zijn het *O-Bahn*-systeem in Europa aan de man te brengen.

«Het is ondenkbaar dat de steden hun tram- en metronetten opdoeken. Wij moeten ons met de *O-Bahn* vooral richten op de landen van de Derde Wereld waarvoor railsystemen vaak onbetaalbaar zijn», aldus een Mercedes-ingenieur in Rastatt.



Afzuigingsinstallatie voor dieselbussen in een *O-Bahn* tunnel.

Verkeersdeskundigen bekijken de *O-Bahn* met kritische ogen. Zo vinden ze o.m. dat steden met een groot reizigersaanbod meer hebben aan handige, slechts 2,20 m brede trams dan aan 2,60 m brede spoorgeleidingsbussen die niet alleen bredere vrije banen nodig hebben maar voor wat smallere straten ongeschikt zijn. En voor het aanleggen van tunnels voor deze bussen, ook al zijn ze volgens

Mercedes een stuk goedkoper dan (pre)metrokokers, voelen verkeersdeskundigen niet veel.

Waarom ontwikkelde Daimler-Benz AG eigenlijk een openbaar vervoersysteem?

Een vraag die velen zich stellen. Prof. Werner Breitschwerdt lid van de directieraad van Daimler-Benz AG, kwam er bij de voorstelling van de *O-Bahn* aan de internationale pers in Baden-Baden eerlijk voor uit.

Mercedes, zo zegde hij, hoopt met zijn systeem zijn bussen en zo mogelijk nog meer bussen dan nu te kunnen verkopen. Verder denkt Mercedes dat zijn systeem het mogelijk maakt het openbaar vervoer te verbeteren en de tekorten te verminderen of zelfs volledig weg te werken. Aan dit laatste gelooft natuurlijk geen zinnig mens. En een uitstekende kostendekking is ook zonder *O-Bahn* te verwachten. Dat bewijst o.m. de Zwitserse stad Basel waar de tram troef en onvervangbaar is.

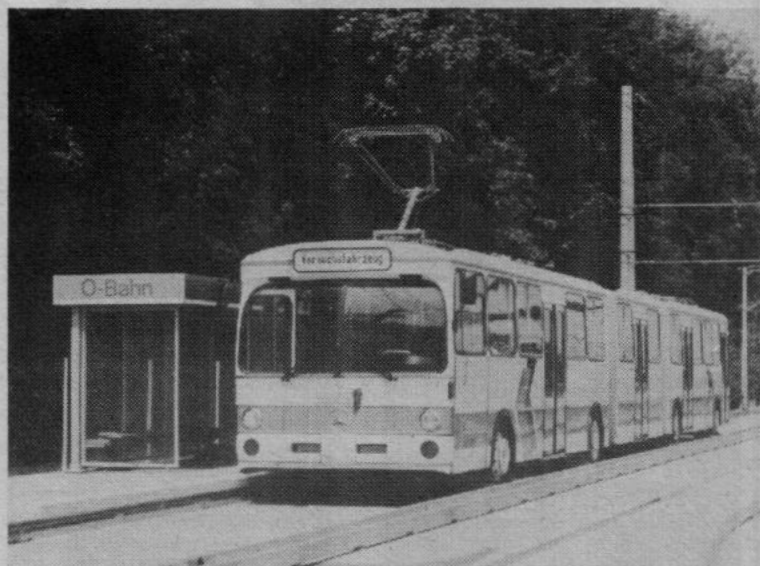
SOORTEN OPENBAAR VERVOER IN WEST-DUITSLAND

De EISENBAHN (Deutsche Bundesbahn): spoorweg (cfr. onze NMBS)

De STRASSENBAHN: tram (cfr. onze MIV's)

De S-BAHN of STADTBahn: voorstadsspoorweg (verbinding tussen het stadscentrum en de voorsteden, in de meeste gevallen metro of semi-metro)

De U-BAHN: metro.



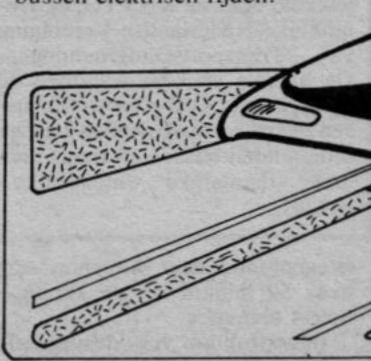
Het elektrisch dubbelgeleed voertuig van 24,08 m lang, dat plaats biedt aan 220 reizigers.

leidingsrollen bij de vooras ervoor dat ze probleemloos in het goede spoor komen en blijven. Op spoorgeleidingstrajekten kunnen de bussen een snelheid van 100 km. per uur halen. Bussen die uitsluitend op spoorgeleidingstrajekten rijden, hebben bij elk wiel een paar geleidingsrollen. Op de indrukwekkende testbaan in Rastatt (nabij Baden-Baden) ziet men pas goed dat de *O-Bahn*-ingenieurs inspiratie bij het trambedrijf zochten.

Om een groot aantal passagiers aan te kunnen, bouwde Mercedes een elektrisch aangedreven dubbelgeleed voertuig van 24,08 m. lang dat plaats biedt aan 220 reizigers (zie foto). De stroomtoevoer gebeurt via bovenleiding en stroomafnemer; de stroomterugvoer via o.m. zijwaartse stroomrails. Momenteel bouwt Mercedes een tweede dubbelgeleed voertuig t.b.v. testen in treinschakeling.

joen km af zonder noemenswaardige problemen.

Binnenkort krijgt Essen spoorgeleide Duo-bussen (diesel + trolley) in huis. Deze bussen gaan na de nodige aanpassingen een stuk vrije trambaan mee berijden. Later zullen de Duo-bussen zelfs een 2,3 km lange tramtunnel mee gaan gebruiken. Op de vrije trambaan en in de tramtunnel gaan de bussen elektrisch rijden.



STOPDIENST

ANTWERPEN:

Tram 24 wellicht 360 meter langer in 1984

Op vraag van WEVA onderzocht MIVA momenteel de mogelijkheid om de eindhalte van lijn 24 te Silsburg te verleggen naar de grens met Wommelgem en Borsbeek. Dit zou neerkomen op een verlenging van het parkoers met ca. 360 m. en een overigens gunstig gelegen halte.

In de invloedsfeer ligt immers een nieuwbouwwijk van Borsbeek en een stuk bestaande dichte bebouwing van Wommelgem aan «Fort 2». De invloedsfeer van de nieuwe halte zou nog groter kunnen worden want aan het nieuwe eindpunt zou een fietsenstalling komen.

De aanleg van dit nieuw stuk spoor zal zeer goedkoop zijn omdat hij gelijktijdig kan gebeuren met de herprofilering van de Herentalse baan in 1984 en de spoorwerken die daar zullen plaatsvinden.

Bovendien kan er worden bespaard op de eerder geplande heraanleg van de bestaande lus die dus niet hoeft door te gaan. Die bestaande lus ligt immers bijzonder slecht. Op haar huidige plaats legt zij een hypotheek op de ontwikkelingskansen van het omliggende gebied.

Waarschijnlijk mede om die reden reageerde het schepencollege van de gemeente Deurne zeer positief op het voorstel, dat begin van de maand december overigens ook de zegen kreeg van de Deurnese gemeenteraad. Hans Verbruggen

Tramlijn 1 krijgt vlottere reisweg te Gent-Palinghuizen

De gemeenteraad van de stad Gent en de regionale commissie voor het openbaar vervoer van Oost-Vlaanderen hebben het plan van de M.I.V.G. goedgekeurd om tramlijn 1 aan Palinghuizen een beter tracé te geven.

Komende van het stadscentrum zou de tram niet meer op de rijweg naast het kanaal rijden. Daar heeft hij op korte afstand immers met drie verkeerslichten en stilstaand verkeer af te rekenen. De tram zou van de verbindingsbrug in rechte lijn over de OCMW-gronden aan het Guislain-instituut en via een braakliggend terrein achter de stedelijke peuterschool naar de Ferrerlaan rijden. Over 400 m zal daar

dus een tramlijn in een vrije bedding worden aangelegd. Het ontwijken van de autofiles zou een tijds winst opleveren van 3 tot 8 minuten per passage. Heen en terug is een tijds winst van 12 minuten niet uitgesloten. Door deze ingreep ontstaat er een grotere betrouwbaarheid van de dienstregelmaat: er zullen minder toevallige storingen zijn, dus goed voor de reizigers. Door de tijds winst kan een tram, en op het spitsuur zelfs twee trams bespaard worden zonder dat de dienstregeling dunner wordt. Een dubbel gunstig resultaat van een betere doorstroming!

Hans Verbruggen

FLITSSEN VAN EEN AUTO-ARME ZONDAG



'T IS GODGEKLAAGD VROEGE EN LATE TREINEN?!

Joze Massaer uit Merchtem schrijft ons:

... Ons huisgezin, bestaande uit vijf personen, is verwoed gebruiker van het openbaar vervoer.

Ik heb reeds tweemaal aan de Handelsdirectie geschreven, maar krijg geen enkel antwoord!

Ik werk in Brussel, dichtbij het centraal station. Ik werk in een 3-ploegenstelsel. De ene week van 6 u. 's morgens tot 14 u., de volgende week van 14 u. tot 22 u., de andere van 22 u. tot 06 u., en zo verder. Ik neem de trein te Opwijk op lijn 60. In de week zijn er, afgezien van regelmatige vertragingen van trein nr 8313 — vertrek te 13 u. 11 — weinig problemen.

Het grootste probleem is echter op zaterdag- en zondagmorgen. Vóór 23 mei 82 (de datum van afschaffing van vele vroege treinen op zaterdag en zondag) was er geen enkel probleem. Als u nu het spoorboekje inkiijkt op lijn 60 ziet u het volgende:

a) op zaterdag is de eerste trein uit Brussel-Centraal om 6 u. 46

b) op zondag echter is de eerste trein om 7 u. 17 (semi-direct) en de eerste omnibus om 7 u. 46

Dus de mensen die de nacht hebben gedaan en in kleinere stations afstappen, kunnen slechts weg om 7 u. 46; bij deze mensen zijn er ook vele spoorweglui die de nacht gedaan hebben.

Zou het echt niet mogelijk zijn om op zondag de omnibus van 6 u. 46 te laten rijden?

c) als we zaterdag om 6 uur moeten beginnen is het ons nu onmogelijk om op tijd te zijn (aankomst eerste trein te 6 u. 10)

d) op zondag is het nog erger: dan komen we ten vroegste om 7 u. 10 aan!

We kunnen ons toch geen wagen aanschaffen om alleen op zaterdag en zondag naar het werk te rijden!

Persoonlijk vind ik dat de NMBS niet zomaar blindelings de eerste treinen moet afschaffen. Er kan be-

spaard worden, maar we vinden dat er toch een mouw aan te passen is, al was het maar één trein (omnibus) per uur in de ochtenduren.

Hou wat meer rekening met de ploegwerkers (er zijn er vele)!

Bedenkingen van de redactie:

De heer Massaer zal met deze klacht niet alleen staan!

Ook de heer Suykerbuyck schrijft ons. Hij kan op zondag niet meer tijd van uit Wildert (Essen) in Antwerpen-Centraal geraken om daar de trein naar Blankenberge (8 u. 13) of de Ardennen (8 u. 07) te nemen. Hij zegt terecht: «Overal maakt de NMBS reclame voor «Een mooie dag te...», maar wat voor nut heeft dat als je niet tijdig in het vertrekstation kunt aankomen!»

Leo Hendrickx uit Antwerpen klaagt over deze «aanpassing» van de uurroeging. Tweemaal per maand richt hij met een groep vrienden, een wandelweekend in. Tot 26.09.82 geraakten zij bijna probleemloos om 9 u. 18 in Gouvry (vertrek Antwerpen 5 u. 52). Vanaf 26.09 is dit echter onmogelijk. Hij besluit dan ook: «... dat ook wij voor onze verplaatsingen meer en meer de auto gebruiken».

Op zaterdag geraak je vanuit Hasselt niet meer om 7 u. in Brussel. Er zijn nochtans mensen die om 7 u. moeten beginnen te werken op Zaventem. De besparingsmaatregelen van de NMBS treffen heel wat mensen, die daardoor 's morgens niet meer tijdig op hun werk komen of 's avonds niet meer thuis geraken. Blijkbaar heeft men hier en daar gewoon een aantal vroege en late treinen geschrapt. Voor velen stelde dit heel wat problemen.

Soms zou je wel denken dat de spoorwegen hun reizigers eerder weggagen dan lokken.

Misschien kan er bij het uitwerken van de nieuwe uurroeging voor mei 83 wel rekening mee gehouden worden!

Dank bij voorbaat.

TONY GOVARTS

MODERN!

EEN RENDERENDE SPAARFORMULE.

2

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

Vraag raad aan uw agent van het Gemeentekrediet.



DEPOSITOBOEKJE.

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

... Een paar ervaringen rijker...



Ze waren er allemaal. De fans. Eerst met enkelen.

Meer naar Antwerpen toe met tientallen, honderden zelfs.

Met laarzen, regenjassen, rugzakken, wandelschoenen, regenschermen én... de badge. Jonge huisvaders met kinderwagen, chirojongens met korte broek - de meisjes niet vergetend met nogal korte rokjes -, de kinderen fier met hun wandelstok, de hele familie met hond, de oudere dames en heren met het volledige animatieplan én de Bond.

En hier en daar de enkeling zonder badge, niet goed wetend van waar al die drukte, soms dan ook maar een badge vragend - «je krijgt er tot 75 % vermindering mee op de trein!» - Antwerpen Centraal, rond het middaguur. Een prettig zicht. Bosjes mensen. Onzeker nog wat. Zoekend.

«Extra treinen naar Genk en Neerpelt». Verwarring.

Natuurlijk, naast die extra treinen zijn er ook de gewone zondagsdiensten. Maar dat staat niet vermeld op dat bord.

Hier en daar ook discussie. Het gevoel te veel betaald te hebben is niet prettig. Sorry, maar reglement is reglement.

Om 12 u. 16 de trein op. Veel mensen. Een grote familie.

Allemaal met een wit stikkertje met groene letters erop. (Waarom geen oranje, rode, zwarte, blauwe, paarse of bruine letters? Wij blijven het antwoord schuldig...).

Ondanks het 1ste klasse ticket, toch maar in de 2de klasse. Tussen het plebs. Solidariteit in de trein.

De Kaartjesknipper komt. Een halve minuut kijken op ons vervoerbewijs, het teruggeven, niet zien dat er «geldig voor twee personen» opstaat, en dan vragen «Mag ik uw vervoerbewijs?».

Eerste reflex bij jezelf: kan die man niet lezen?

Tweede reflex, al meer doorzicht: die man had me herkend, wist niet juist van waar en was zo verward dat hij het vervoerbewijs niet eens gezien had. Incident gesloten.

Een heel eind de middag voorbij. De tongen komen los, de fans worden spraakzamer. «Ha, den bejerté is daar!». Wij omkijken, «Waar?». Incognito reizen was natuurlijk onmogelijk dankzij (nouja!) de reuze-grote-naambordbadges-met grootwarenhuisverkoopsters-allures die Stev ons gegeven had. Geen probleem. De paëlla, de Spaanse witte wijn, de Italiaanse rode wijn, de Turkse koffie, ze smaken om het best. In Genk hebben ze er verstand van. Alleen spijtig van hun stadhuis (om over het plein ervoor maar te zwijgen!).

't Wordt stilletjesaan donker. De terugtocht begint.

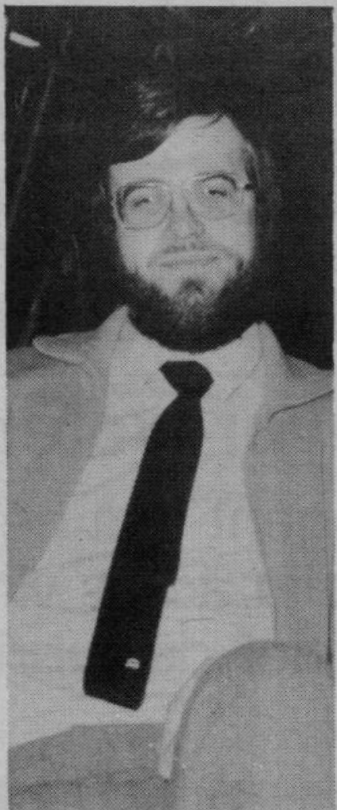
Alle fans weer de trein op, de tongen nóg lossen.

Plots de rechterzij-overbuur (even voorbij Aarschot), «Awel menier, nu herkenne kik u sé!» Wij - niet meer - omkijken. Vragend: «Ja, meneer?». Hij weer: «Jaja, menier wij zijn trouwe kijkers!» Korte stilte. In mijn hoofd spookt de gedachte hem te vragen of hij geen abonnement op onze krant wil. Hij is me voor. «Ja, en uw krantje - foei menier: onze krant! - lees ik oek altijd!». 'k Moet plots denken aan die Urbanus-achtige mop van «bent u dan die persoon die al de krantjes opkoopt?». Maar geen kwaad van die meneer, en zeker niet van die mevrouw - dag meneer en mevrouw, uit Zandvliet was het zeker hé -. 'k Weet er alles over, waar hij gewerkt heeft en zo... Bij de konkurrentie (van de treinen, bedoel ik), bij de NMVB... Op de foto met kepie zag hij er schoon uit.

Berchem. De mevrouw uit Gent stap uit. Ook een fan, maar zo geen hevige. Alhoewel.... Spijtig toch hé, je ziet ze misschien nooit meer. Zij jou wel natuurlijk. 'k Zal eens wuiven. De laatste uitzending of zo.

Antwerpen Centraal. Uitstappen. Dag meneer en mevrouw uit Zandvliet. Dag meisje uit Leuven (misschien op één na wel de hevigste fan). 't Was een toffe dag. 'k Wil het volgend jaar nog doen. Zo van auto-arm en toch een ervaring rijker...

Jan Vanlangendonck



TUSSENHALTE.

LIMBURG

Gemeenten en openbaar vervoer?

Weinige gemeenten blijken aandacht te schenken aan hun «plichten» in verband met openbaar vervoer. En als de bevolking of plaatselijke vereniging geen alarmkreet slaakt, dan zou je denken dat er in de gemeente geen problemen rond openbaar vervoer zijn.

Soms wordt hier en daar wel eens aan de noodrem getrokken.

De Werkgroep Openbaar Vervoer te Peer vestigde in een schrijven de aandacht op de netelige toestand van bus en trein in de streek. De werkgroep bestaat uit een afvaardiging van de gemeente, O.C.M.W. en diverse bevolkingsgroepen (bejaarden, mindervaliden, jeugd,...). Al enige tijd zorgt een Minder-Mobielen Centrale (een vrijwillige vervoerdienst) voor het transport van minder-validen. In een knelpuntennota wijzen ze dan ook nog op heel wat tekortkomingen van het openbaar vervoer: «Men heeft nooit een degelijke reclamecampagne gevoerd voor het openbaar vervoer. De mensen worden onvoldoende ingelicht over nieuwe trajecten. De tarieven worden alsmat verhoogd... Dit betekent dat de doorsnee Perenaar eenvoudigweg niet gelooft in de mogelijkheden van het openbaar vervoer. Het huidige aanbod van het openbaar vervoer is slecht. Op dit vlak moet er dringend gewerkt worden aan een mentaliteitsverandering; een mentaliteitsverandering die hand in hand moet met een verbetering van het openbaar vervoer. Peer is gelegen tussen Bree en Leopoldsburg en tussen Genk en Neerpelt. De gemeente omvat sinds de fusie 77 de woonkernen Peer, Kleine Brogel, Grote Brogel, Wijchmaal. Peer herbergt een aantal centrumfuncties ten opzichte van de omringende deelkernen waarbij de voornaamste troef haar centrale ligging is. Het huidige aanbod:

— lijn 18a Hasselt-Houthalen-Neerpelt-Achel: Deze lijn is de vervangbuslijn van het vroegere spoor en doet enkel Wijchmaal aan. Bovendien is het de enige rechtstreekse verbinding met Hasselt. Het is een lijn met hoge frekwentie in tegenstelling met alle andere lijnen.

— lijn 302 Antwerpen-Hechtel-Bree: Deze lijn is de verbinding met grote steden Leuven en Antwerpen maar komt enkel in Kleine Brogel door. Bovendien is de frekwentie laag (± drie uur wachttijd). De reistijden zijn ook erg belangrijk: 1 u. 30 naar Antwerpen, 1 u. 40 naar Leuven. Als men bedenkt dat men deze plaatsen met een personenwagen op minder dan een uur kan bereiken is er wel een vraag naar de bruikbaarheid van de lijn.

— lijn 1164/1 Kleine Brogel-Peer-Hasselt: Intern in de gemeente geeft deze lijn de verbinding tussen Kleine Brogel - Peer - Linde en Bovenlinde, terwijl het ook een gemakkelijke aansluiting geeft met Hasselt in Houthalen. De frekwentie richting Hasselt is niet zeer hoog.

— lijn 1164/2 Genk-Peer-Neerpelt: In de gemeente geeft deze lijn aansluiting tussen Kleine Brogel - Peer - Linde - Bovenlinde en Wauberg en geeft rechtstreeks aansluiting met Genk. De frekwentie richting Genk is niet omhoog van de toren te blazen, in de richting Neerpelt praktisch NIET.

— lijn 1177 Maaseik-Peer-Diest-Leuven: Behalve de maandagmorgen (studententransport) is de frekwentie ook hier zeer laag;

— lijn 1190/1 Bree-Peer-(Hasselt): Deze lijn geeft een interne verbinding tussen Grote Brogel en Bovenlinde via Meeuwen. In Bovenlinde is dan aansluiting mogelijk met Hasselt.

— 1190/2 Bree-Peer-(Bovenlinde): Het gaat hier om de minst bezette lijn van alle (2 à 3 bussen per dag);

— lijn 1192 Maaseik-Bree-Leopoldsburg: In de gemeente geeft deze lijn de verbinding Grote Brogel - Peer - Wijchmaal en ook een rechtstreekse verbinding met Bree en Maaseik. Deze lijn heeft echter, ook tijdens de piekuren, eerder een lage frekwentie.

Specifiek voor Peer:

— Vanuit elk deelcentrum is er een verbinding met Hasselt, maar enkel Wijchmaal geniet van een rechtstreekse verbinding en een hoge frekwentie. Daarenboven is Wijchmaal enkel van uit Peer en Grote Brogel per openbaar vervoer bereikbaar.

— Vanuit Peer is er een slechte aansluiting op de treindiensten Leopoldsburg en Neerpelt.

— Gebrekkige verbinding met Neerpelt (station, ziekenhuis) en Bree (ziekenhuis, het openbaar vervoer is niet aangepast aan de bezoeken).

— Algemeen lopen er voldoende buslijnen door Groot Peer, maar is de frekwentie te laag. ...».

Heel wat inwoners van Peer vragen een betere en vooral een meer frequente busdienst. Er zou vooral een betere Noord-Zuid verbinding en Oost-West verbinding moeten komen. Dit geeft de mogelijkheid om zich binnen de gemeente van de ene naar de andere deelgemeente te verplaatsen en ook aansluitingspunten voor trajecten op langere en kortere afstand buiten de gemeente. Oplossingen kunnen misschien gevonden worden in een studie over het busvervoer in Noord-Limburg. Zo maar willekeurig aanpassingen

doen zonder een inzicht te hebben in de verplaatsingsbehoeften van de bevolking is nutteloos.

De Werkgroep Openbaar Vervoer vraagt dan ook met aandrang dat er dringend geld zou vrijgemaakt worden om een onderzoek te doen naar het openbaar vervoer in Noord-Limburg, net zoals er een onderzoek is geweest over Oost-Limburg met verbinding naar Genk. De dossiers liggen evenwel in de lade te beschimmelen zonder dat er gevolg aan gegeven wordt.

Stadsbusdienst...

Hasselt heeft wel enkele stadsbussen, die blijkbaar niet iedereen tevreden kunnen stellen. Nog onlangs werd de dienst dan nog wat meer ontmanteld, zodat bepaalde wijken soms hele dagen zonder bus vallen.

Zo gebeurt het dan ook dat sommige openbare gebouwen helemaal geen bus aan de voordeur zien voorbijkomen, zoals bijvoorbeeld aan het cultureel centrum. Het cultureel centrum heeft er misschien wat op gevonden...

de THEATERTAXI



Tijdens de maand december rijdt er een «theatertaxi» op proef.

Inwoners van Hasselt die moeilijk of niet met het openbaar vervoer ter plaatse geraken, kunnen nu contact nemen met het cultureel centrum dat een akkoord heeft afgesloten met een taximaatschappij. Als je thuis wil afgehaald worden, dan kan je tot de vooravond van de voorstelling bellen naar de kassa (011) 22 99 31. Vanaf één uur voor de voorstelling komt de theatertaxi je thuis afhalen. Ook voor de terugreis kan je bellen. Na de afloop van de voorstelling staat de taxi op je te wachten om je naar huis te brengen. Per persoon betaal je 100 F voor de heenreis en 100 F voor de terugreis. Deze «theatertaxi» rijdt rond op het grondgebied van nieuw-Hasselt, dus ook de wijken en deelgemeenten.

Een tip voor een avondje theater? Tony Govaerts

WEST-VLAANDEREN

De Brugse Klachtofoon is er voor U!

Voetganger, fietser, gebruiker openbaar vervoer: Heb je 'n gegronde klacht of interessant voorstel... geef 'n seintje: (050) 33 20 14 (tijdens de kantooruren) of schrijf naar ons adres. (vzw Cactus '80, St-Amandstraat 13 te Brugge).

Tijdens de maand april van dit jaar werd de voetganger, fietser, gebruiker van het openbaar vervoer en bewoner in de gelegenheid gesteld om klachten en voorstellen in verband met verkeer telefonisch te melden. De vzw Cactus noteerde zo'n 3 tot 4 klachten per dag. Een niet gering aantal. Bovendien kwamen ze enkele knelpunten op het spoor, die zeker de moeite zijn om verder in het oog te houden. Ze vroegen aandacht voor de verkeersproblemen via artikels in de kranten, stuurden klachten door naar het gemeentebestuur, andere besturen en de politieke partijen. Nu wachten ze op resultaten! Met de Belangengroep van Fietzers zullen ze niet nalaten op een minder formele manier aandacht te vragen voor de behoeften van de zachte weggebruiker en hun standpunten duidelijk maken, wanneer gedegen oplossingen uitblijven.

Omdat gemerkt werd dat er nood is aan een klachtentelefoon voor zachte weggebruikers én omdat ze zo langs deze weg aan belangrijke informatie komen, stellen ze de KLACHTOFOON dus permanent open. Aan

interessante klachten schenken ze in de FIETSKRANT uitgebreid aandacht. Heb je wat te melden, kruip dan in je pen of geef een seintje. Doen!

Wie zich wil abonneren op de FIETSKRANT, de onafhankelijke en kritische krant van de zachte weggebruiker, kan dit doen. Het volstaat om zich op te geven als lid of steunend lid van de B.B.F. en maakt 100 of 300 fr over op rekeningnummer 380-0803962-97 t.n.v. CACTUS '80, St-Amandstraat 13 te 8000 BRUGGE, met vermelding LIDMAATSCHAP B.B.F. (Brugse Belangengroep Fietzers).

R. Vanhalst



Aktie Openbaar Vervoer, BRT West-Vlaanderen, t.a.v. Rika Vanhalst, Conservatoriumplein 1, 8500 Kortrijk. Tel. (056) 22 19 23.

BRABANT

Nieuws uit de Brusselse Metro

In de 9 nieuwe Brusselse metrostations kunnen de reizigers gebruik maken van de nieuwe roltrapmodellen. Eerst en vooral kunnen we vermelden dat deze roltrappen, honderd in het totaal, van Belgische makelij zijn. Ze werden nl. vervaardigd door de Brugse afdeling van F.N. Herstal. Ook hier werden de nieuwste technische en elektronische snufjes ingeschakeld om het optimaal functioneren en de veiligheid van de gebruikers te verzekeren.

Iedere nieuwe roltrap is uitgerust met een MICROPROCESSOR die het geheel bestuurt. Bovendien staan de verschillende veiligheidsuitrustingen van de roltrap in verbinding met deze automaat.

Het mechanisme onderscheidt 2 reeksen defekten:

- de ernstige defekten die de roltrap tot stilstand brengt en de signalisatie in werking doet treden;
- de kleine defekten waarbij enkel een signalisatie wordt overgebracht.

Alle aan de trap voorkomende defecten worden chronologisch in een geheugen geregistreerd en maken also de controle mogelijk van de 60 laatste opgetreden defekten. Hierdoor kan de onderhoudsdienst de verschillende onderbrekingen van de roltrap beter beheersen. Anderzijds telt de automaat het aantal diensturen, het aantal startimpulsen en registreert hij de tijd van onbeschikbaarheid van de roltrap.

De aandrijffuncties van de automaat zijn veelvuldig:

- een subprogramma van de automaat legt aan de roltrap een werking op die ofwel automatisch is (aanzetten wanneer een gebruiker zich aanmeldt), ofwel continu, dit alles in functie van de gebruikersstatistiek eigen aan elke roltrap.
- bediening van de voor de informatie van het publiek bestemde signalisatie bovenaan de handvatten;
- bediening van de verwarming voor de buiten opgestelde roltrappen en beheer van het smeerprogramma.

Tenslotte maakt een autocontroleprogramma het mogelijk systematisch de goede werking van het geheel te controleren en, in geval van storing, zonder moeite de defekte onderdelen te localiseren.

Bij de konstruktie van het nieuwe type werd er ruimschoots gedacht aan de gebruiker ervan. Zo zijn de roltrappen uitgerust met een motor-mechanisme dat het, aanzetten geleidelijk doet verlopen en zijn de flanken van de trappen verlicht.

Volgens de statistieken zijn een groot aantal ongevallen op de roltrappen te wijten aan de slechte verlichting van de treden. Voor de buiten opgestelde roltrappen is het inderdaad zo dat de straatverlichting noch gericht, noch berekend is om de treden bovenaan voldoende te verlichten. Daarom is in de flanken verlichting aangebracht. Het geheel is dubbel geïsoleerd en om een absolute veiligheid te waarborgen werd een zeer gevoelige stroomlekdetektie aangebracht. Van zodra de roltrap wordt nagekeken of een van de toegangsluiken tot het mechanisme wordt opengemaakt, schakelt de voeding van het verlichtingssysteem automatisch uit. De levensduur van de buizen bedraagt minstens 20.000 uren, wat het aantal vervangingsoperaties beperkt en derhalve ook de tijd van onbeschikbaarheid van de roltrap.

NOODREM?

Tenminste de helft van het aantal stilstand van de roltrappen is te wijten aan het onrechtmatig gebruik van de noodgrepen door het publiek. De tussenkomsten om de toestellen opnieuw in dienst te stellen zijn duur en kunnen het publiek niet van de indruk ontdoen dat het materiaal weinig betrouwbaar is.

Om veiligheidsredenen kan de noodstop echter niet worden afgeschaft en dient er dus naar een andere oplossing te worden gezocht. De nieuwe roltrappen zijn voorzien van een systeem van personendetektie en dit over het hele traject. Deze uitrusting is gesteund op het gebruik van gemoduleerde infraroodzenders en ontvangers die een detektie zonder zichtbare straal mogelijk maken. Deze elektrische uitrustingen zijn ondergebracht in een aluminium profiel, boven de neus van de treden. Een z.g. « watch-dog » controleert elektrisch de goede werking. Tevens komt het dektiesysteem zelf tussenbeide voor het starten van de roltrap. Wanneer aan de noodgreep getrokken wordt stopt de roltrap. Van zodra niemand

meer op de roltrap gedetecteerd wordt, ontgrendelt het veiligheids-systeem het startmechanisme; de roltrap start weer zodra een nieuwe gebruiker zich aanmeldt. Dit detectie-systeem sluit uit dat de roltrap stopt vooraleer de personen ter bestemming zijn gekomen. Zulks kan zich thans voordoen als een gebruiker, na de roltrap te hebben gestart, aarzelt de eerste trede te nemen; dit tijdverlies kan de oorzaak zijn dat de persoon er niet toe komt zijn volledig traject af te leggen vooraleer de roltrap stopt, wat aanleiding kan geven tot ongevallen.

Pol Verdickt



Aktie Openbaar Vervoer, BRT-Omroepcentrum, t.a.v. Pol Verdickt, A. Reyerslaan 52, 1040 Brussel. tel. (02) 737 55 35.

ANTWERPEN

STRIPTRAM IN ANTWERPEN



Vijf november 11. gaat de geschiedenis in als de stripdag van de Antwerpse boekenbeurs. Een themadag om en rond strips. Als blijvende herinnering aan deze stripdag, reed de striptram voor het eerst buiten. Een tram waarop 45 stripfiguren getekend zijn: Yoko Tsuno, Bollie en Billie, Suske en Wiske, Guust Flater, Asterix, Luky Luke, Kuifje... Een primeur voor Europa! Waarom al die belangstelling voor strips? We vroegen het aan Carlo Van Baelen van uitgeverij De Standaard.

« Stripverhalen zijn volwaardig en volwassen geworden. Ze krijgen ook

stilaan de waardering die ze verdienen: in pedagogische middens, in het bibliotheekwezen, in kranten en tijdschriften, enz. België geniet trouwens internationale waardering als stripland. Vanuit al deze gegevens groeide het idee om op de boekenbeurs een themadag om en rond strips op te zetten. In de werkgroep werden een heleboel ideeën op tafel gegooit, het ene al onrealistischer dan het andere. Ook het idee voor een striptram, naar analogie naar de bloementram en de kindertekeningentram. Misschien als voorloper van een geparfumeerde tram of een beiaardvoertuig ».

De MIVA-direktie was dadelijk te vinden voor het plan van de uitgeverij. De praktische uitwerking kon beginnen: uitgeverij werden gekontakteerd, potentiële uitvoerders werden getechnisch getest, fondsen werden verzameld. Vijfentwintig stripfiguren werden aangemeld. En dan begon het ontwerpwerk: tientallen papieren trams werden betekend en beplakt.

Toen iedereen akkoord was, kon Leo Loedts aan het werk, met projectieapparatuur, metershoge kalkvormen, minuskule borstels, perfect na te volgen kleurenstalen en een tram van 15 meter lang. Drie weken gekoncentreerd schilderwerk om tram 2121 om te toveren tot een striptram. Nu bolt deze tram door Antwerpen. Het stadsbeeld wordt er wel door verlevendigd!

Deze rijdende maxi-albums zullen de beeldvorming van het stripverhaal zeker ten goede komen!

Rita De Vocht



Aktie Openbaar Vervoer, Omroep Antwerpen t.a.v. Rita De Vocht, Jan Van Rijswijcklaan 157, 2000 Antwerpen. Tel. (03) 238 98 38.

OOST-VLAANDEREN

DE GROTE BUSRAMP

Wie een compleet nieuwe winkel opent, getroost zich heel wat moeite om zijn mogelijke klantenkring te informeren. Behalve een officiële plechtigheid en bloemen, vergast de ondernemer zijn klanten in de eerste dagen of weken op bijzondere prijzen, geschenken en andere lokmiddelen, zodat iedereen weet wat hij te koop heeft.

Ook bij het openbaar vervoer is dit procédé gebruikelijk. De NMVB bijvoorbeeld heeft in januari 1979 een spektakulaire opendeurdag gehouden, om de gloednieuwe treindienst Antwerpen-Leuven aan te prijzen. Het succes van zo'n éénmalige inspanning, de ambiance rond een knap stuk openbaar vervoer, is een stimulans voor het personeel en brengt jarenlang extracentjes in het laaitje.

Bij de invoering van de compleet nieuwe stadsdienst in Sint-Niklaas is precies het tegenovergestelde gebeurd: een slecht voorbereide, niet half-af-gewerkte winkel is daar opengegaan zonder extra's voor de klanten, met winkelbedienden die niet wisten wat te verkopen. Voor het regionaal vervoer geen kommercie... Hoelang nog?

Als mensen uit Eeklo, Ronse, Dendermonde of gelijk welke Oostvlaamse regio vroegen om verbetering van hun streekvervoer, dan was het antwoord van de NMVB enkele jaren lang: « We kunnen voor U nog niets doen, want we zijn in Sint-Niklaas aan het werk ».

In Sint-Niklaas, dat was dan het ORANJEBUSPLAN — een samsmelting van het stadsbusnet tot een nieuwe vorm van regionaal openbaar vervoer, die op een hoger peil zou staan dan de aparte netten.

Maar wie op 1 september in Sint-Niklaas was, merkte dat de NMVB in al die jaren in feite niets heeft geregeld:

- geen voorbereiding van het personeel op zijn nieuwe taak;
- geen reizigersbegeleiding;
- een aantal onmogelijk uit te voeren diensten;
- geen aanwijzers op de meeste bussen;
- in een plan dat steunt op aansluitingen, was geen enkele aansluiting geregeld;
- de bediening van de industrieparken was maar half geregeld;
- oude halten (met de oude dienstregeling) bleven vaak op hun plaats.

Het is onmogelijk rond openbaar vervoer een grotere verwarring en een groter ongenoegen los te slaan dan in de eerste weken van september in Sint-Niklaas. Want ook het stadsbestuur deed zijn duit in het zakje door vitale routes om te leiden, het busstation te benemen voor andere

activiteiten en foutparkeerders ongemoeid te laten.

Wie het ORANJEBUSPLAN-dokument van november 1977 herleest, vindt daarin een globaal actieplan, dat inspeelt op:

- de uurregeling;
- de reiswegen;
- de schaal van de voertuigen;
- tariefsysteem;
- informatie;
- busstations;
- doorstroming.

Alleen de eerste twee punten zijn op 1 september jl. tot verwezenlijking gekomen, en dan nog aangetast door de bezuinigingsdruk. Het voertuigpotentieel is voor bijna de helft onaangetast; er zijn ca. 30 gelede bussen tekort, en anderzijds moeten enkele moeilijke stadstrajekten gereden worden met te grote voertuigen.

Reeds in 1977 werd gesteld, dat met het ouderwetse sektietarief een stadsstreeknet niet kan functioneren. Het toen gevraagde zonetarief werd door de NMVB hier en daar ingevoerd, maar niet in het Waasland. Met als gevolg dat de taak van de busbestuurders noodloos overbelast wordt, en dat je voor dezelfde afstand nooit dezelfde prijs betaalt. Je gaat je onvermijdelijk vragen stellen als je ziet, dat verscheidene trajekten die niet gewijzigd werden, plotseling méér gaan kosten dan tevoren, ook al is er geen tariefverhoging geweest.

De informatie naar het publiek toe is zeer summier geweest, omdat het budget voor dit nochtans levensbelangrijk element zeer klein is. Toch een goede score

voor het regionaal busboekje Waasland; hiervan zijn meer exemplaren verkocht dan van de klassieke busgids van heel de provincie West-Vlaanderen. Overigens was de informatie niet altijd juist: in de huis aan huis verspreide folder was bijvoorbeeld sprake van ver verbeterde aansluitingen. Maar wanneer de gewestelijke direktie « vergeet » de aansluitingen te regelen, zodat de bussen mekaar op het nippertje missen en de reizigers een uur moeten wachten, dan staat de goedgelovige publicrelationsdienst vanzelfsprekend voor schut.

Ook al in 1977 stond zwart op wit dat de twee grote busstations van de stad Sint-Niklaas (Station en Markt) in hun huidige configuratie ongeschikt waren. Ook het lijnaanwijzersysteem kon in zijn oude vorm niet bewaard blijven. Pas op het laatste ogenblik zijn deze vanzelfsprekende gegevens tot de NMVB doorgedrongen, maar het was te laat. Busstations heraanleggen is een werk van jaren. En het blijft de vraag waarom de NMVB de lijnaanwijzers van haar voertuigen vanaf mei liet klaarmaken, terwijl de vergunninghoudende bedrijven pas op 17 augustus toestemming kregen om hun nieuwe « films » te bestellen — hoewel zij al in juni in het bezit gesteld waren van het ontwerp.

Doorstroming is een zaak van het (oude) stadsbestuur. In deze aangelegenheid mocht het openbaar vervoer op geen enkele toegeving rekenen. Maar de NMVB heeft totnogtoe ook geen enkel doorstromingsdokument aan het bestuur voorgelegd. Men heeft gedacht dat een eenvoudige mondelinge vraag volstond om busbanen en dies meer los te krijgen.

Het plan zelf blijkt ook wel mankementen te vertonen. Met name de lijnen in de zuid-oostelijke stadswijken hebben rittijd tekort. Toch is dit hoofdzakelijk een kwestie van doorstroming. Ook het opnieuw bedienen van de twee grote klinieken — haarden van verkeersopstoppingen — moet onafhankelijk gemaakt worden van doorstromingsmaatregelen.

Het aantal reizigers in het spitsuur is — door de stijgende kosten van het autorijden? Door de grotere frekwentie die nu aangeboden wordt? — volgens de eerste schattingen met 8 % toegenomen. Dit stelt natuurlijk een stadsstreeknet voor grote problemen

wanneer er onvoldoende gelede bussen zijn. Normaal moeten er dan extra-versterkingsritten komen, maar om reden van bezuiniging komen die er blijkbaar niet, en dan blijven reizigers op de halten achter. Overal in Europa is de tendens, dat het spitsuurvervoer voor het openbaar vervoer nog toeneemt, zelfs al zijn er door de werkloosheid minder forensen.

De NMVB zou zijn reden van bestaan zelf ontkennen, wanneer niet de nodige maatregelen genomen worden om het toegenomen spitsvervoer op te vangen. Ondanks alles slaat het nieuwe plan aan.

In het streekvervoer is dit zonder meer duidelijk. Bijvoorbeeld de verdubbelde zaterdagnamiddagdienst (herstel van de toestand van vóór de bezuiniging van juli 1980) is een succes. En op het stadsnet komen de reizigers weer terug. Vooral de toename van de frekwentie in het spitsuur lijkt hier al vruchten af te werpen.

Dat de NMVB, althans op sommige niveau's, niet van harte meegewerkt heeft aan het nieuwe concept, is overduidelijk. Het begrip stadsstreeknet heeft de maatschappij mentaal niet kunnen of niet willen verwerken. Een nieuw concept met oude methodes, dat gaat nu eenmaal niet. De NMVB heeft duidelijk gemaakt dat een nationale maatschappij voor lokaal vervoer een contradictie in terminis is. Het lokaal vervoer regelen van een streek met een kwart miljoen inwoners moet je in die streek zelf doen, niet in verre grote steden. Wanneer het beleid dichterbij de behoeften zou gebracht worden, dan zal de onwil tot vernieuwing verminderen en de soepelheid om problemen op te vangen vergroten. Wellicht zal dan ook het plaatselijke beleid — waar de NMVB het weinige krediet dat nog overbleef verspeeld heeft — zich voor de lokale vervoersactiviteit gaan interesseren.

Roel De Jong



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.



KASBONS.

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

KIOSK

MIVA's nieuwste klantenwerver

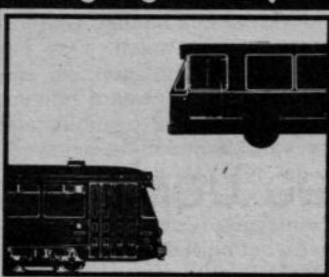
MIVA heeft onlangs een handige klantenwerver op de markt gebracht: een nieuw zakboekje waarin alle vertrektijden van trams en bussen zijn opgenomen.

Voor elke tram- en buslijn worden twee bladzijden ingeruimd, één per richting.

Daarop komt naast de vertrektijden ook nog een lijst van de haltes voor, met aanduiding van de normale reistijd tussen enkele hoofdhaltten.

De gegevens zijn geldig tot 26 juni 1983. Daarna gaat de zomerdienst in voege, tot september '83. Wij hopen dat dit initiatief ook zal worden verdergezet bij de invoering van nieuwe dienstregelingen.

MIVA Uurregeling & haltelijsten



MIVA
Maatschappij voor het Intercommunale
Vervoer te Antwerpen
Grote Hondstraat 58 - 2000 Antwerpen - Tel. 218.14.11

Het boekje, niet groter dan een handpalm, is zeer verzorgd uitgegeven, en is verkrijgbaar voor slechts 30 F bij alle voorverkoopadressen van MIVA.

E pericoloso Sporgersi!

TREINEN IN 't WILD

Er zijn nog gebieden in W-Europa waar treinen in 't wild leven.

Treinen zijn vervoermiddelen uit de vorige eeuw. Gemaakt uit staal, voortgedreven door electriciteit en rijdend op «rails» (1) konden ze honderden personen tegelijk vervoeren. Ze verzekerden het verkeer tussen grote en kleine steden. De stopplaatsen heetten «stations».

Nu probeert men ze terug in te voeren vanuit Oost-Europa, waar ze nog hier en daar voorkomen. Aanvankelijk kocht men enkele «lokomotieven» (2), maar nu werd er in Tsjecho-Slowakije ook een hele kudde «rijtuigen» en «wagons» (3) gekocht. Het gebied waar ze werden vrijgelaten, werd niet door de W-Europese regering vrijgegeven. Wel werd gezegd dat alle ingevoerde treinen nog in leven zijn en dat ze op gezette tijden gevoerd worden met rails en elektrische stroom. Men wil de treinen zoveel mogelijk verborgen houden voor het nieuwsgierige publiek. Men vreest immers dat ongecontroleerde auto-safari's de treinen zullen opschrikken, met alle onsporingen vandien. De treinen zijn zeer schuw en willen niet benaderd, bestuurd of bezet worden. Zien ze onraad, dan sluiten ze hun deuren en slaan ze met een schrille fluittoon op de vlucht.

Toch zijn wetenschappelijke onderzoekers er reeds in geslaagd om de treinen 's nachts te benaderen en zelfs om erin te stappen. Uit hun voorlopige studies en uit historisch materiaal blijkt dat de meeste treinen een tamelijk vastomlijnd leven rijden. Zo zijn er de «omnibussen» die eerder klein van

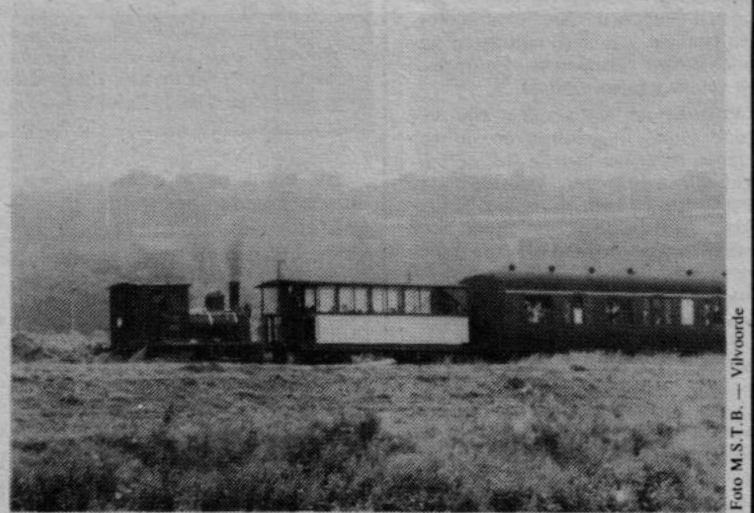


Foto M.S.T.B. — Vilvoorde

omvang zijn en niet opklimmen tegen lange rijtijden: ze stoppen regelmatig. Moeilijker te benaderen en te bestuderen zijn de snel-, express- en internationale treinen. Onderzoekers stelden vast dat ze dagenlang kunnen blijven rijden, wanneer ze over voldoende rails en elektrische stroom beschikken. De mooiste exemplaren onder de internationale treinen zijn de T.E.E.'s (Trans Europ Express) maar die houden zich meestal in hun tunnels verborgen.

De treinentuin van Berlijn is er ondertussen al wel in geslaagd om drie omnibussen en één sneltrein te vangen en te temmen. Men heeft deze treinen op een vast «spoor» (4) gezet tussen Berlijn en Keulen en ze schijnen zich toch aan hun gevangenschap aan te passen. Toch vormen de auto-overwegen voor hen een probleem. Vroeger was het immers zo dat de trein voorrang had op de auto en dat instinctief gedrag krijgt men slechts met moeite afgeleerd.

Waar deze getemde treinen langskomen in de gerestaureerde

stations, staan tientallen hoogbejaarden op de «perrons» (5) die zich de voertuigen uit hun kinderjaren herinneren. Sommigen voederen de «groene dieren» met roze en gele «perronkaartjes» (6).

In onze deelstaat België plant men volgend jaar een «trein-rijke zondag». Op die dag zal er terug een trein rijden tussen «Mechelen» en «Brussel» (7).

Jan Hertoghs

- (1) rails: ijzeren staven die parallel naast mekaar liggend, steunen op ijzeren of houten balken (cfr. «de ijzeren weg»)
- (2) lokomotief: «trekker» van wagons en rijtuigen
- (3) wagon: treingedeelte, geschikt voor goederenvervoer
rijtuig: treingedeelte, geschikt voor personenvervoer
- (4) spoorlijn: kilometerlange lijn van rails
- (5) perrons: parkings waar treinreizigers op trein wachten
- (6) perronkaartjes: toegangsbewijzen voor perron
- (7) Mechelen = MCH
Brussel = BRU

15

MORTSEL - GROENPLAATS

- GEMEENTEPL. MORTSEL
- G. Gezellelaan
- L. Gevaertstraat
- H. Kuypersstraat
- Fruithoflaan
- Pulhof
- J. Moorkensstraat
- Koninklijkelaan
- St-Willibrorduskerk
- Drie Koningenstraat
- Boomgaardstraat
- Harmonie
- Lange Leemstraat
- Nerviersstraat
- P.M. Station Plantin
- P.M. Station Diamant
- P.M. Station Opera
- P.M. Station Meir
- P.M. STATION GROENPL.

		uur minuten	
		uur	minuten
WEKDIENST	6	10	30 47
	7	00	06 12 18 24 30 36 42 48 54
	8	00	06 12 18 24 32 38 42 52
	9	02	12 22 32 42 52
	10	02	12 22 32 42 52
	11	02	12 22 32 42 52
	12	02	12 22 32 41 49 56
	13	04	11 19 26 34 41 49 56
	14	03	11 19 26 34 41 49 56
	15	04	11 19 26 33 39 45 51 57
	16	03	09 15 21 27 33 39 45 51 57
	17	03	09 15 21 27 33 39 45 53
ZATERDAG	18	00	05* 08 15 23 30 38 42* 45* 53
	19	00	08 15 25 40 45* 55
	20	10	25 40 55
	21	10	25 40 55
	22	10	25 40 55
	23	10	25 40 50*
	00	05*	20* 35*
	6	10	30 45
	7	00	15 30 45
	8	00	15 30 45
	9	00	15 30 45
	10	00	15 30 45
	11	06	18 30 42 54
ZONDAG	12	06	18 30 40 50
	13	00	10 20 30 40 50
	14	00	10 20 30 40 50
	15	00	10 20 30 40 50
	16	00	10 20 30 40 50
	17	00	10 20 30 40 50
	18	00	10 20 30 40 50
	19	00	10 20 30 40 50
	20	10	25 40 55
	21	10	25 40 55
	22	10	25 40 55
	23	10	25 40 55

* Rijdt tot Harmonie

* Rijdt tot Lange Leemstraat