

Rij maar an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 2, n° 10 - november-december '83

Verschijnt maandelijks



KABINET VAN DE MINISTER VAN
VERKEERSWEZEN EN POSTERIEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE

DE TREINRAMBUSDAG IS VOOR HERHALING VATBAAR

De T.T.B.-dag mag ondubbelzinnig een succes worden genoemd.

Niettemin staande de staking van september jl. wrevel opwekte bij de gebruikers van het openbaar vervoer en de voorverkoop van de T.T.B.-tickets op een aantal plaatsen in het honderd deed lopen werd het grote opzet, nl. zoveel mogelijk mensen terug in contact brengen met het grote aanbod aan openbaar vervoer dat ons land te bieden heeft, verwezenlijkt.

Voor het eerst hebben alle openbare vervoermaatschappijen samen gewerkt en samen geijverd om een nationale promotiedag te doen welslagen.

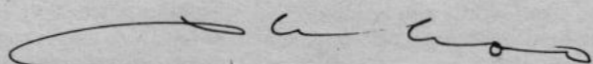
Door de perikelen bij de voorverkoop dienden op 2 oktober zelf extra-inspanningen te worden gedaan om de enorme verkeersstroom naar de verschillende toeristische centra op te vangen. Toch mag men stellen, dat alle omstandigheden in acht genomen, alles vlot verliep dank zij de volle inzet van de maatschappijen.

Ik mag dan ook zeer trots zijn op de ambtenaren van de vervoermaatschappijen, die alles hebben gegeven om tot dit resultaat te komen.

Mijn dank gaat uiteraard ook naar allen die deze actie hebben gesteund met op de eerste plaats de mensen van het B.R.T.-programma: "Akte Openbaar Vervoer", de Posterijen, de betrokken V.V.V.-diensten en nog vele anderen.

Overtuigd zijnde dat een T.T.B.-promotiedag werkelijk vruchten zal afwerpen voor alle openbare vervoermaatschappijen spreekt het vanzelf, dat in 1984 een nieuwe dag van het openbaar vervoer in het vooruitzicht mag gesteld worden.

De Minister,



Herman DE CROO

VERKEERSKAMPANJE ZONE 30

NAAR MEER VERKEERSLEEFBAARHEID

In onze steden en dorpen mag men 60 km/u rijden. Binnen bebouwd gebied vallen echter zowat 60% van alle verkeersslachtoffers. Als je de cijfers per gemeente nauwkeuriger analyseert, merk je dat het langzaam verkeer — fietser en voetganger — op het terrein waar ze alle voorrang dient te krijgen aan het kortste eind trekt. In de binnenstad van St. Niklaas bvb. maakten fietsers en voetgangers tussen '79 en '81 65% (115) van de verkeersslachtoffers uit.

Onze steden en dorpen zijn heringericht op maat van het autoverkeer. Verkeersproblemen worden verengd tot parkeerproblemen, files en «zwarte» punten. Oplossingen worden bedacht in termen van breedte, vlotte doorstroming en verkeerslichten. Als je ook hier de cijfers ontleeft merk je dat het mobiliteitsbeeld veel genuanceerder is. Op 150.000 ritten binnen Mechelen bvb. worden er 35% per auto gemaakt. De voetganger neemt 34% van de «ritten» voor zijn/haar rekening, de fietser 15% en de busgebruiker 8,1%. Het resultaat van deze gedaanteverandering van onze steden en gemeenten is dat zowat iedereen er, zij het om uiteenlopende redenen, mee verveeld zit. Stads- en dorpsvernieuwing kan niet langer om het verkeersprobleem heen.

De verkeerskampanje Zone 30 gaat ervan uit dat stad en dorp een verblijfsgebied is waarbinnen eisen worden gesteld aan het gebruik van de straat. Deze eisen heten: lage snelheid en herverdeling van de ruimte. De bekommernis luidt: veiligheid en leefbaarheid.

Verkeersleefbaarheid waarmaken

Verkeer wordt gemaakt door verplaatsingen per auto, te voet, met de bus of trein, per fiets en in combinatie met elkaar.

Stad en dorp bieden de accommodatie voor het verkeersgebeuren in al zijn aspecten. Winkelen en wandelen, parkeerplaats zoeken, fiets stallen, oversteken en elkaar ontmoeten, bestellingen afleveren, schoolgaan en gaan werken. Stad en dorp bedient, verzorgt en herbergt. Alle activiteiten die op straat plaats vinden kunnen gevat worden onder de grote noemer «verkeer».

Voor deze verscheidenheid en verwevenheid van verkeersvormen de meest geschikte afwikkeling en uitdrukking vinden ziet de gemeente en haar bewoners zich geplaatst.

De verkeerskampanje Zone 30 stelt zich tot taak richtlijnen en ideeën aan te reiken om de verkeersleefbaarheid in stad en dorp te bevorderen. In de praktijk komt dit neer op een meer genuanceerde inrichting van de openbare ruimte en een keuze voor snelheidsverlaging, dit alles in het kader van een stads- en dorpsvernieuwingaanpak.

De praktijk is vooralsnog anders. Het verkeer is tot dusver eenzijdig benaderd geweest; het aksent ligt op vlot verkeer, bereikbaarheid en uitbreiding. Wie dit als criteria hanteert, zegt in feite dat de andere verkeersdeelnemers en de stads- en dorpsstructuur zich moeten aanpassen aan de automobiliteit; die automobiliteit was zowat het enige criterium bij de wegeaanleg. De verkeersleefbaarheid m.a.w. kwam in het gedrang.

Onder verkeersleefbaarheid wordt verstaan: Een kollektief gevoel (van bewoners van een straat, wijk, gemeente) van welzijn betreffende het verkeersgebeuren. De graad van verkeersleefbaarheid wordt bepaald door o.m. de objectieve onveiligheid (het aantal ongevallen), de subjectieve onveiligheid (hoe men het verkeer ervaart), de ervaring van bijna-ongevallen, de bereikbaarheid van woning en voorzieningen, reuk- en geluidshinder, het uitzicht van de straat, de herbergzaamheid van de straat voor andere dan strikt verkeersactiviteiten enz.

De verkeersonleefbaarheid is een voortdurende bron van konflikt. Dit komt het best tot uiting als je de regionale berichtgeving in de kranten doorneemt. In Brabant bvb. zijn in het voorbije jaar een 50-tal diverse initiatieven genomen, zij het door wijkcomitees, verkeerswerkgroepen of gemeentebesturen. Dit wijst er op dat de verkeersveiligheid en -leefbaarheid uitgroeit tot een plaatselijke politieke bekommernis. En het zijn in de eerste plaats de gemeenten die aangemaand moeten worden hun verantwoordelijkheid op te nemen.

De gemeente is inderdaad de eerste verantwoordelijke van de veiligheid op alle wegen binnen haar grenzen. Het behoort derhalve tot haar taak een verkeersleefbaarheids / veiligheids-

programma uit te werken en de hogere overheid hierin in te schakelen. Vaak is het deze wisselwerking die mank loopt. We spreken dan over gebrek aan coördinatie en aan financiële en logistieke steun voor de verkeersproblemen waarmee gemeenten worstelen.

Als positieve uitzonderingen hierop zijn aan te stippen:

(zie vervolg blz. 2)

ZIT HET EROP, OF MOET HET NOG BEGINNEN ?

Meer dan twee jaar Akte Openbaar Vervoer, of 28 maanden noeste arbeid, al dan niet met hindernissen.

Inderdaad bij wijlen liep deze akte niet als een direkte trein; het was veeleer een stopdienst met ettelijke haltes.

Gereden hebben we weliswaar, vaak pendelend van het kastje naar de muur, treinand op een bijster spoor.

We zaten gekneld tussen maatschappijen en klanten maar steeds met de vinger in de wonde. En als we af en toe zelfs de openbaar vervoermastodonten het voetje konden lichten, hielden wij er gekneusde enkels aan over.

Nog meer dan vroeger echter zijn we ons bewust geworden van het belang van dat hele treinrambuscircus, ook al blijkt het dikwijls vastgeroest te zitten in vooroordelen en onpraktische benadering.

Meer mensen een beter openbaar vervoer «laten ontdekken», dat hadden we ons voorgenomen. Of we daar in geslaagd zijn, laten wij aan anderen over.

De Akte zit erop of misschien moet ze nog beginnen. De boeken worden gesloten, de brieven naar het archief gebracht; de klachtenbank wordt opgeborgen en het initiatief aan anderen toevertrouwd.

Ook Rij Maar An... vouwt zich op. Twee jaargangen was de mondige openbaar vervoergebruiker aan het woord, al dan niet met succes. «Een leemte gevuld», hebben wij ooit geschreven, en dat probeerden we te doen.

Of we daarin lukten, laten we aan U over. Soms waren we misschien te braaf, andere keren, schopten wij naar de logge maatschappijen (een haat-liefde verhouding) en autolobby's.

Twee jaar heeft de krant geschreven in de veilige schaduw van de BRT, en nu plooit Rij Maar An... zich op. Zal de leemte nu plots ongevuld openblijven? Wij willen de openbaar vervoergebruiker de mond weliswaar niet snoeren...

Hopelijk vindt dit maandblad een weg buiten de BRT. Wij leggen dit gewilde kind te vondeling uit noodzaak. Waar wachten de openbaar vervoerverantwoorde ouders op?

Hier stoppe ik
Dichte nu iemand anders
een lied op Openbaar Vervoer...

Stev VAN THIELEN

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

BEL ZONE 30

De verkeerskampanje Zone 30 is een basisinitiatief en wordt gesteund door diverse (overheids)instanties.

Ze loopt tot eind '84. Je kan deelnemen aan het programma Zone 30 en/of beroep doen op het vormingsaanbod.

Voor meer gedetailleerde informatie verwijzen we naar de folder Zone 30 in dit nummer.

Het algemeen sekretariaat is bereikbaar op:

Diestsestraat 283
3000 LEUVEN
tel. (016) 23 94 65

Dichter bij huis kan je beroep doen op de provinciale sekretariaten in Brugge, Gent, Antwerpen en Hasselt.

Jos ZUALLAERT

NAAR MEER VERKEERSLEEFBAARHEID

(vervolg van blz. 1)

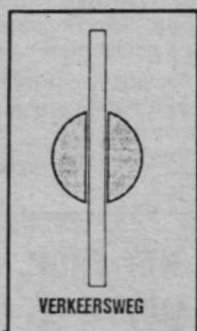
— Het besluit van de Vlaamse Deelregering om gemeentelijke wegen te subsidiëren voor 80% i.p.v. 60% wanneer aangetoond wordt dat rekening wordt gehouden met veiligheids- en leefbaarheidseisen en het dossier deel uitmaakt van een globaler gemeentelijk verkeersbeleid;

— Inspanningen van Openbare Werken om «uit kleine budgetten» de knelpunten op de bestaande rijkswegen weg te werken.

Verkeersbenadering Zone 30

Stad en dorp zijn in principe verblijfsgebieden waarbinnen het gemotoriseerd verkeer zich dient aan te passen aan de eisen die gesteld worden door de omgeving (de activiteiten op en langs de straat, de voorzieningen,...) én door het langzaam verkeer (fietser, voetganger). Deze omstandigheden leggen grenzen op aan het gedrag van het gemotoriseerd verkeer.

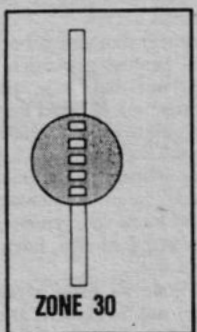
De huidige aanpak kan dan schematisch als volgt weergegeven worden. (fig. 1).



Het gaat hier om gemeentewegen van groot verkeer, rijks- of provinciewegen die het verblijfsgebied doorsnijden en geconcentreerd zijn op een louter verkeerstechnische basis met als doel de vlotte doorstroming te verzekeren.

Zelfs indien er ringwegen zijn aangelegd of indien een snelweg parallel loopt aan de gemeente, blijft de inrichting van «de hoofdstraat door de gemeente» onaangetast.

Hier tegenover stelt Zone 30 het volgende schema: (fig. 2)



Hiermee wordt aangegeven dat binnen de bebouwde omgeving het verkeer zich aanpast zonder dat de bereikbaarheid in het gedrang komt. Binnen dit verblijfsgebied zal de snelheid naar beneden moeten. Verschillende snelheden

zijn denkbaar variërend rond 30 km/u al naargelang de omstandigheden. In de meeste gevallen zal de snelheid 30 km/u bedragen d.i. de optimale ontmoetingsnelheid tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. Een snelheidsverlaging door middel van snelheidsborden is onvoldoende. Zij ondersteunt slechts de maatregelen die genomen zullen moeten worden in de vormgeving van de weg zelf.

Met deze verblijfsgebiedsbenadering komt het aksent te liggen op

overstekers moeilijk om te beoordelen of de ruimte tussen twee opeenvolgende auto's groot genoeg is om veilig aan de overkant te geraken. Dit probleem stelt zich vooral voor bejaarden en kinderen.

Een verkeersleefbaarheidsprogramma: wat kost dat?

In krisistijd is de kostenvraag een vraag die niet onbeantwoord kan

Doelstellingen

1. Algemene sensibilisering rond verkeersleefbaarheid.
2. Snelheidsverlaging in verblijfsgebieden door een herinrichting van de straat.
3. Het stimuleren van een gemeentelijk verkeersbeleid als onderdeel van stads- en dorpsvernieuwing.
4. Heroriëntering van de kredieten voor wegeaanleg ten voordele van de herinrichting van bestaande wegen voor meer verkeersleefbaarheid.

de hoofdassen, de kruispunten, de toegang tot de gemeente, de pleinen, de centrum-zone. Veeleer dan te vertrekken vanuit de woon-erfgedachte stelt Zone 30 dat de verkeersleefbaarheid in stad en dorp gediend is met een beheersing van de snelheid zonder dat de bereikbaarheid wordt aangetast.

Lagere snelheid: 4 argumenten

Laten we nu de konsekwenties van snel rijden even op een rij zetten.

Het concentratieveld van de automobilist:

— Wanneer een automobilist 50 km/u rijdt is zijn gezichtsveld gericht op wat er zich 50 m verderop in de straat afspeelt. Wat er in zijn onmiddellijke omgeving links en rechts van de straat gebeurt wordt slechts vaag waargenomen.

— Wanneer diezelfde automobilist 20 km/u rijdt, zal bij dreigend gevaar zijn/haar reactie sneller zijn, omdat de onmiddellijke omgeving binnen haar/zijn concentratieveld ligt.

De bestuurdersremweg.

Er is een kwadratisch verband tussen snelheid en bestuurdersremweg. De bestuurdersremweg bestaat uit de reactietijd om op de rempedaal te duwen en de reële afgelegde remafstand. Bij een snelheid van 60 km/u bedraagt de bestuurdersremweg meer dan 35 m.; bij 30 km/u 17 m.

Nog anders uitgedrukt: wie 40 km/u. rijdt haalt nog 36 km/u. op de plaats waar hij tot stilstand zou gekomen zijn indien hij slechts 30 km/u. reed.

De «energie».

De hoeveelheid energie die besloten ligt in een rijdend motorvoertuig verhoudt zich kwadratisch tot de snelheid d.w.z. een botsing met een voertuig dat 30 km/u rijdt komt 4-maal zo hard aan als een botsing met een voertuig dat 15 km/u rijdt. Bij 60 km/u is dat 16-maal zo hard als bij 15 km/u.

De oversteekbaarheid.

Hoe sneller auto's rijden, hoe moeilijker het is om een straat over te steken. Immers, als de snelheid van de auto's hoog is, is het voor

blijven. De oorzaken van de huidige verkeersonleefbaarheid liggen ongetwijfeld in de wegenplanning gevoerd in de gouden jaren. Het zou derhalve gemakkelijk zijn het antwoord te zoeken in het verleden m.a.w. wie betaald heeft voor de fouten in het verleden, betaalt ook de herstellingskosten. Al is deze redenering ongetwijfeld juist, men zal in het heden rekening moeten houden met de beschikbare budgetten. Daarom stelt Zone 30 de volgende standpunten ter discussie:

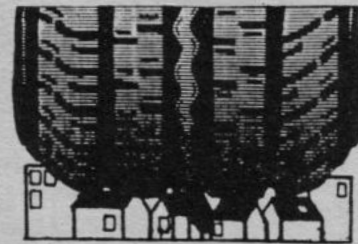
* Een heroriëntatie van de beschikbare budgetten.

De grote slokop is en blijft Openbare Werken (24 miljard voor nieuwe wegen en 5 miljard voor onderhoudswerken in '83). Het Vlaamse Gewest investeert zowat 1 miljard (de 60%-subsidie voor gemeentewegen).

De heroriëntatie zou er kunnen in bestaan dat het investeringsprogramma gericht wordt naar het onderhoud en heraanpassing van de bestaande wegeninfrastructuur. Bovendien zou kunnen blijken dat Openbare Werken de Ondersgeschikte besturen en de gemeenten ter hulp dient te komen bij de uitbouw van een verkeersleefbaarheidsprogramma

van gemeente- en provinciewegen. (respektievelijk 12.000 km gemeentewegen en 1.300 km provinciewegen tegenover 13.000 km rijks- en snelwegen).

* Uit Deense cijfers blijkt dat de herinrichting van een hoofdstraat binnen een gemeente minimum 4-maal goedkoper is dan een nieuw aan te leggen ringweg.



* Ook de verkeersonveiligheid kost geld. Al is het dramatische van een ongeval niet in geld om te zetten, toch wagen wij ons aan enkele cijfers:

10% minder ongevallen per slachtofferscategorie of 221 minder doden, 1.897 minder zwaar gekwetsten en 6.061 minder licht gekwetsten vertegenwoordigt een bedrag van tenminste 4 miljard 713 miljoen frank.

STOPDIENST

« Back to the rails »

OPNIEUW EEN TRAM IN NANTES (Frankrijk)

De kogel is door de kerk! Na veel heen en weer gepraat komt er toch een tram in Nantes. Het is begrijpelijk dat zulk een beslissing voorafgegaan wordt door een open dialoog. Het gaat immers om een grootse ingreep in een reeds bestaand openbaar vervoerssysteem. Mogelijkheden waren er voldoende. De keuze was dus moeilijk. Toch heeft men het bij de eenvoud gehouden en geopteerd voor het perfectie van een reeds bestaand openbaar vervoermiddel: de tram. Al eerder heeft deze werkwijze in Frankrijk vruchten afgeworpen. Denken we maar aan de TGV, die eigenlijk niets meer is dan een hypermoderne versie van de trein, die al 150 jaar bestaat. Bovendien vergroten onze zuiderburen aldus hun openbaar vervoeretalage, waardoor hun aanzien op de wereldmarkt flink de hoogte ingaat.

Nadat op 31 mei l.l. het sein op groen werd gezet voor de tram in deze Bretoense stad zijn de infrastructuurwerken reeds heel goed opgeschoten. Tot nu toe werd het tijdschema gerespecteerd. Van de rust van de vakantieperiode heeft men gebruik gemaakt om sporen aan te leggen op de drukke kruispunten. Nochtans komt het definitief operationeel worden van het nieuwe systeem in gedrang, omdat het prototype op zich laat wachten.

Rij Maar An... vond deze aan gelegenheid belangrijk genoeg om er een gesprekje over te voeren met de Heer PACOR van de dienst public relations van de «Tramway Nantaise».

Rij maar an: Gaat het hier om de eerste tram in Nantes?

Pacor: Neen, in de geschiedenis van het openbaar vervoer in Nantes zijn er nog trams geweest. De laatste daarvan zijn verdwenen in de jaren '50. De sporen werden opgebroken, en voor het vervoer zijn we dan overgeschakeld op bussen. Dat lag toen in de markt. Deze nieuwe tram is de eerste moderne tram in Nantes... de eerste Franse standaardtram.

Rij maar an: Is het een sneltram?

Pacor: Helemaal niet. Vermits de lijn die we aan het bouwen zijn



dwars door het centrum van de stad snijdt en het oosten en westen van Nantes zal verbinden kunnen we hier beter spreken over een stadstram. Alhoewel de topsnelheid van dit voertuig 80 km/uur zal bedragen wordt zijn commerciële snelheid geschat op ongeveer 25 km/uur.

Rij maar an: Hoeveel lijnen zijn er in het plan voorzien?

Pacor: Op dit ogenblik is men bezig aan de bouw van één lijn. Ze zal 10,6 km lang zijn. Dat wil niet zeggen dat het zal beperkt blijven tot deze ene lijn.

Niets houdt ons tegen om in de toekomst dit plan nog verder uit te breiden. We mogen niet te hard van stapel lopen en houden het dus voorlopig bij deze eerste lijn.

Rij maar an: Bestaat er al een definitief voertuig?

Pacor: Neen. Er is nog maar een prototype dat maar pas in maart '84 zal toekomen. Het is hier dat er in gehele werkschema wat vertraging is opgelopen. Echt operationeel zal de tram pas zijn in het begin van '85.

Rij maar an: Waarom heeft men in Nantes eigenlijk voor de tram gekozen?

Pacor: Dat is een heel lang verhaal. Eerst en vooral is er bij de aanvang een nationale wedstrijd uitgeschreven met als opdracht het ontwerp van een nieuw en aangepast stadsvervoermiddel. Daar is heelwat uit de bus gekomen.

Rij maar an: Veel metroplannen?

Pacor: (lacht) Een metro kwam zeker niet in aanmerking voor een stad als Nantes (n.v.d.r. waarom zijn ze in Antwerpen niet zo verstandig geweest?). Bij de inplanting van zo een systeem moet men trouwens rekening houden met de kenmerken en het formaat van de stad. Wij zitten voor het ogenblik in Nantes met een oververzadiging van bus- en autoverkeer in de binnenstad. U mag niet vergeten dat er nu zo'n 300 bussen op en af rijden in het centrum.

De keuze voor een tram werd daarenboven vergemakkelijkt door het feit dat wij hier nog plaats hebben om zulk een systeem in eigen bedding te laten verlopen.

Rij maar an: Waarom geen systeem zoals de Val in Lille? Beide steden hebben immers ongeveer dezelfde grote.

Pacor: Neen... eh... daar kan ik moeilijk op antwoorden. Dat is misschien een politieke keuze geweest. Daarbij komt nog dat de VAL nog niet bestond wanneer wij al aan de tram dachten.

U moet weten dat we een voertuig zochten dat ontzettend veel volk kan vervoeren. Momenteel maken wij gebruik van gelede bussen... met de tram gaan we de capaciteit nog maar eens verdubbelen. En als het echt noodzakelijk is kunnen we de tramstellen gekoppeld laten rijden.

S.V.T. P.V.



EEN WIKING- EXPRESS IN 1985?

De technici van de Franse Spoorwegen die NIET aan de TGV bezig zijn, hebben het gevoel in een diepe en verreikende schaduw te werken. Buitenlandse perslui rijden alleen nog op en neer tussen Parijs en Lyon. Maar ook elders staat de tijd niet stil.



In de herfst van 1981 werd gelijktijdig in Amiens (St. Roch) en Rouen (Darnétal) een aanvang gemaakt met de moderniseringswerken aan de 120 km lange spoorlijn tussen beide steden. Deze Noord-West-rokade, vrij ver uit de buurt van Parijs krijgt een grondige face-lift met elektrifikatie, en een verhoging van de maximum

de Maximumsnelheid tot 140 km per uur. Dat is uiteraard een zaak die vooral het reizigersverkeer ten goede moet komen.

Maar tot nu toe is er op die verbinding nauwelijks enige reizigersbeweging. De bediening blijft steken op het niveau van enkele lokale pendeltreinen naar de twee centra

De gevolgen daarvan zijn ook merkbaar over de Franse grens. Noch vanuit Nederland, noch vanuit Vlaanderen en al evenmin vanuit Noord-Duitsland heeft de trein in het toeristisch verkeer van en naar Normandië enige rol van betekenis. De huidige verbinding vanuit Antwerpen loopt met overstappen te Kortrijk, te Rijsel en te Amiens. Een alternatief is de klassieke omweg over Parijs, goed voor 100 km extra spoorrijden en een indrukwekkend tijdverlies. Een onverkoopbaar produkt! Nu is Rouen op zichzelf een middelgrote stad met niet onaardige toeristische troeven. In de eerste plaats echter is het de draaischijf voor het spoorverkeer naar Caen, Lisieux, Cherbourg, naar Le Havre, én naar de verschillende badsteden in de buurt van Houffleur, Cabourg, Deauville, enz... In de huidige dienstregeling betekent dat weliswaar alweer één of tweemaal overstappen. Niet te doen!

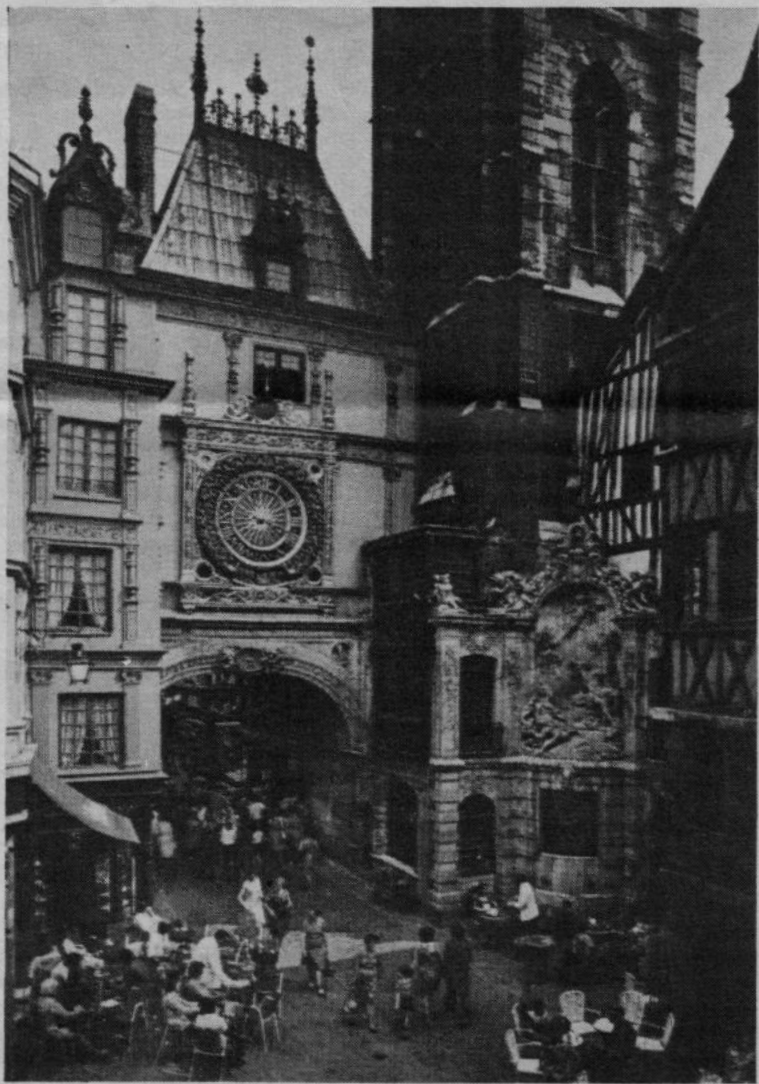
Naar Ierland en Normandië per trein

De modernisering én de snelheidsverhoging tussen Amiens en Rouen doet echter vermoeden dat er werk zal gemaakt worden van een gestofteerd dienstaanbod op die lijn. Een hedendaagse intercitydienst tussen Noord- en West-Frankrijk behoort dan tot de mogelijkheden, en daaraan kunnen ook Vlamingen en

Nederlanders duidelijk voordeel doen, tenminste wanneer SNCF ons daarbij een handje wil toesteken. Zo kan, zeker in de vakantiemaanden een nieuwe treindienst op de sporen gebracht worden vanuit Amsterdam over Antwerpen, Gent, Kortrijk of via Brussel, Doornik naar Rijsel, vanwaar die op ca. 2 uur en 15 minuten in Rouen kan zijn. Vanaf daar

zelfde dag is zelfs een terugrit mogelijk tot Amsterdam. Op die wijze zou een echte nieuwe interessante spoorrelatie tot stand komen op een markt waarop de trein tot op heden geen toegang had. Een Ierland-Normandië-express vanaf de zomer '85, naar wij hopen, in spelend op de trend naar vakanties korter bij huis?

H.V.



Rouen, rue du Gros-Horloge

toegelaten snelheid tot 140 km per uur. De elektrifikatie van Amiens-Rouen is in de eerste plaats bedoeld om in de toekomst het belangrijke goederenverkeer vanuit Le Havre naar Noord- en Oost-Frankrijk af te leiden uit de Parijse knoop. Reeds nu is het goederenverkeer op die lijn niet gering, maar in het najaar van 1984 zal de drukte er nog beduidend groter worden. Nu heeft het goederenverkeer geen baat bij het verhogen van

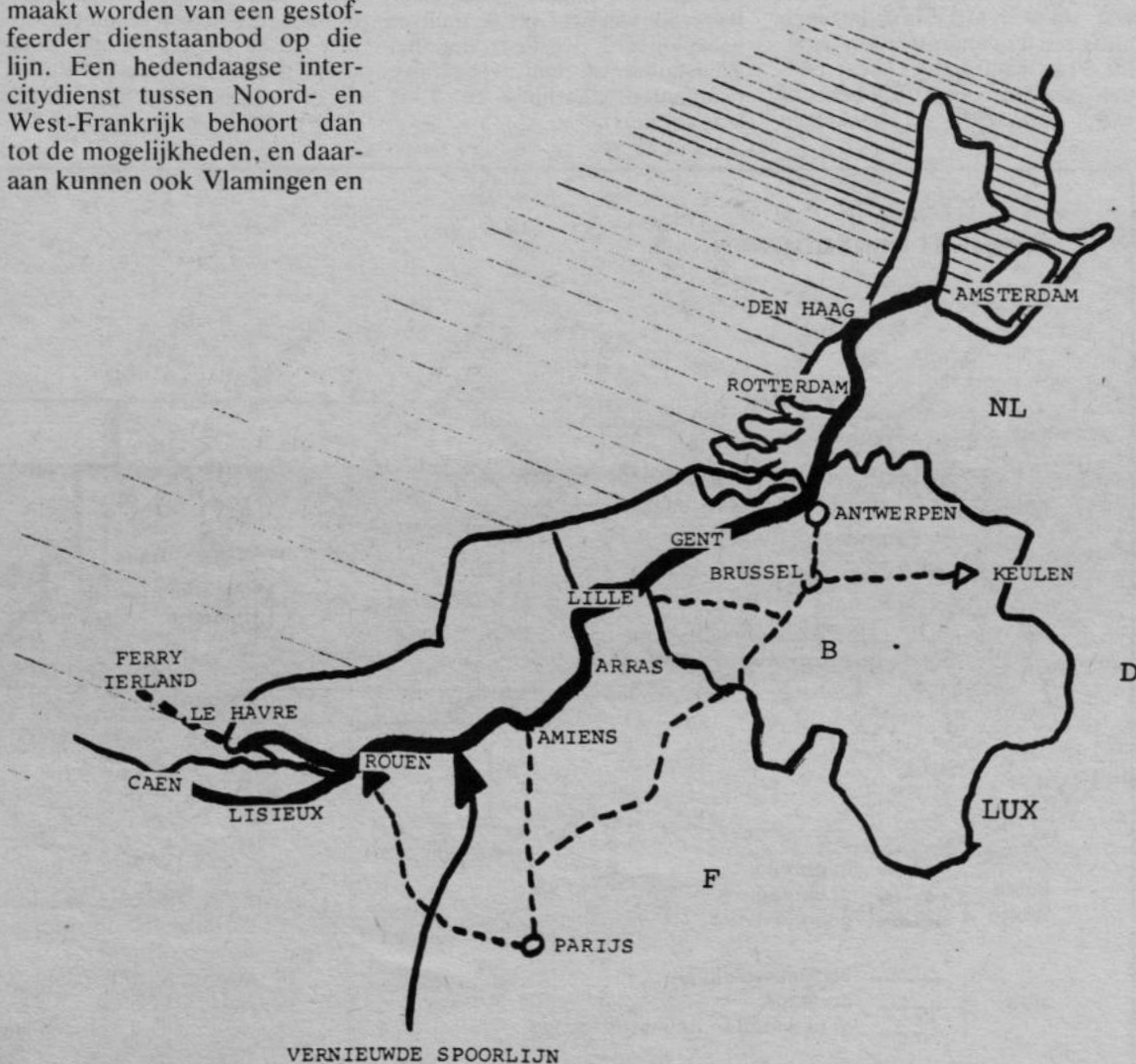
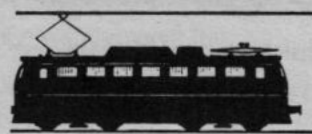
op de eindpunten. Overigens is dat niet zo verwonderlijk, want op het 112 km lange stuk tussen Darnétal en St. Roch ligt geen enkele woonkern met meer dan 5.000 inwoners.

En in weerwil van haar gunstige ligging is deze lijn nooit gebruikt geweest voor een ernstige intercitydienst tussen «Le Nord» (Rijsel - Amiens) en Normandië (Rouen, Caen, Le Havre): een lijn zonder reizigers als gevolg van het niet zo ernstige dienstaanbod.

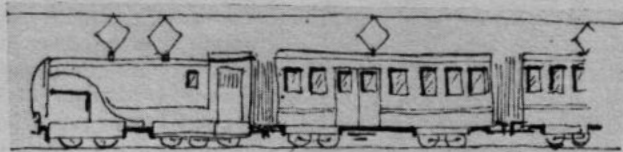


Honfleur: oude haven

zou een deel kunnen doorrijden naar Le Havre waar hij een aansluiting opneemt met de belangrijkste en succesvolle ferry naar Rosslare (destijds landingplaats) in Ierland. Een ander deel kan doorrijden naar Caen en Lisieux voor goede aansluitingen met de Normandische badplaatsen. De-



VERNIEUWDE SPOORLIJN



Metro Charleroi krijgt langzaam vorm

Sinds 29 mei 1983 is in de omgeving van de Waalse industriestad Charleroi de merkwaardigste kruising van een metro- en een streektramlijn te bezichtigen. Op die dag is de oude, klassieke buurttram tussen Fontaine-l'Évêque en Charleroi buiten dienst gegaan. Nieuwe gelede trams rijden nu op een volledig eigen baan, soms in tunnels, soms op honderden meters lange viadukten, en stoppen bij indrukwekkende metro-achtige stations.

Nog indrukwekkender is dat enkele van deze stations in het volle veld gelegen zijn. Wel worden ze in basisdienst om de 10 minuten bediend: een metro zonder stad. Naast de trambaan is een ongemeen grootschalige autoweg in aanbouw, bijna gereed voor een grimmige concurrentie.

Concurrentie is er ook tussen de twee maatschappijen die in en om Charleroi het openbaar vervoer verzorgen. Tot nog toe is hun invloedssfeer min of meer verdeeld.

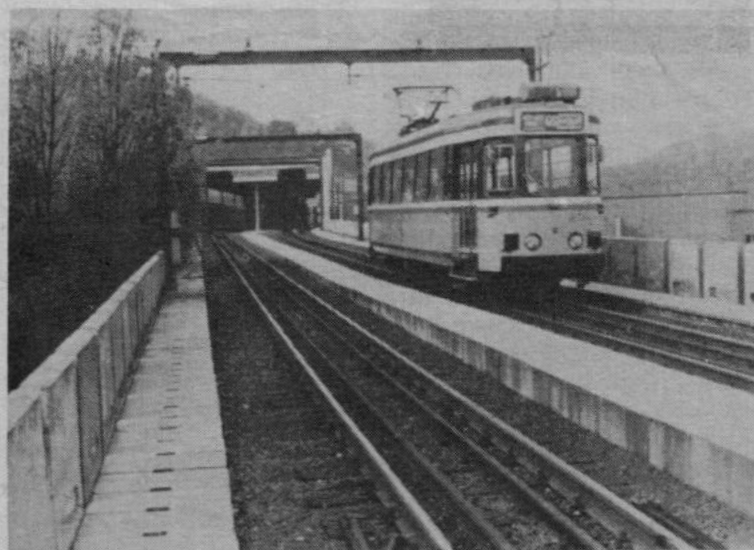
Maar eind 1984 komt een stukje gereed van de «echte» metro, die wel in stedelijk gebied ligt. Vanaf het metrostation Beaux-Arts, aan de noordgrens van het stadscentrum, zullen trams gaan rijden op een eerste baanvak van de lijnen naar Châtelet en Soleilmont. Die trams behoren toe aan de NMVB, de nationale streekvervoermaatschappij. De stadsvervoermaatschappij STIC zal zijn huidige busnet gedeeltelijk moeten omvormen tot feeder-lijnen naar de metro, anders krijgen ze die metro nooit vol. De NMVB zal groter worden, de STIC kleiner: in Belgisch verband geen klein probleem. Tram, metro, stadsvervoer, streekvervoer: in Charleroi liggen de zaken ingewikkeld. We trachten daarom de dingen systematisch op een rijtje te zetten.

Slakkengang

De Nat. Mij van Buurtspoorwegen beheert in de omgeving van Charleroi een streeknet, dat tegelijk als stadsdienst fungeert in La Louvière, en gedeeltelijk ook in Charleroi zelf. Een deel van dit net bestaat uit tramlijnen. De stadsmaatschappij STIC is veel kleiner: haar park bestaat uit 90 bussen, wat door NMVB-bril bekeken maar een ietwat grotere remise is. De STIC heeft echter meer politiek gewicht, omdat zij beheerd wordt door stads- en streekeigen

mensen: de NMVB zit ver weg, in Brussel. Bij de STIC opereert een cel, de Bijzondere Studiedienst, die gefinancierd wordt door het ministerie van Verkeerswezen. Die dienst heeft een licht metronet ontworpen, dat de hele agglomeratie omvat, dus ook een deel van het NMVB-territorium. Die dienst laat de infrastructuur bouwen, en omdat de STIC geen trams (meer) heeft, legt de NMVB er de sporen op en heeft zij er de trams voor besteld.

Onafhankelijk van de lichte metro, werkt de NMVB aan haar eigen streeknet. Zowel het ene als het andere gaat met een slakkengang.



Een '66' op weg naar het station Piges.

Metro

Het lichte metronet staat nog maar in zijn kinderschoenen. In onze inleiding hebben wij het baanvak

Charleroi—Fontaine-l'Évêque vermeld. Deze as is als eerste in gebruik genomen, maar er moet nog de ondergrondse doortocht van Marchienne (aanbesteding 1984, verwezenlijking tegen 1987) en van Fontaine (1985) aangebreid worden, voor ze helemaal af is.

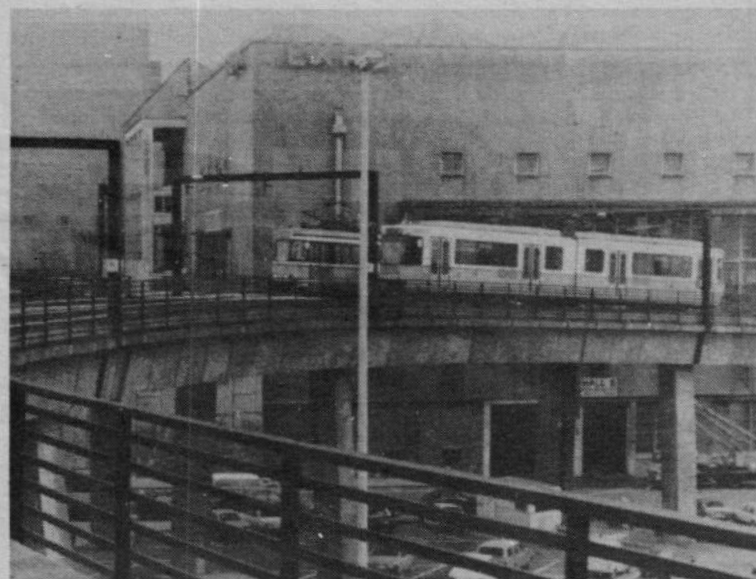
Eind 1984 gaat het dan tot het station Gilly op de as naar Soleilmont, en tot Centenaire op de as naar Châtelet. Voorlopig zouden deze «stadslijnen» onafhankelijk van het overige tramnet geëxploiteerd worden van het Zuidstation tot hun respectieve eindpunten, elke lijn is ca. 5 km lang (of kort).

Voor het overige gedeelte van de lichte metro bestaat alleen een richtplan. De kredieten komen aan een ritme van 1,3 tot 2 miljard BF per jaar. De Charleroise lichte metro verkiest voor 100 % van de begane grond weg te blijven, zodat er geen enkel goedkoop te verwachten traject in zit.

Vandaar dat de verlenging naar Châtelet niet vóór 1988, naar Soleilmont niet vóór 1989 te verwachten is. Een kort baanvakje richting Gosselies gaat misschien open tegen 1990, en op de hele tak naar Courcelles moet minstens 9 jaar worden gewacht.

De vertakkingen naar Heppignies, Loverval en Mont-sur-

perron. De lijnen 89 en 90 uit Anderlues en Fontaine, die uitsluitend met de nieuwe gelede tweerichtingstrams rijden, moeten kopmaken. De twee ringtramlijnen van Jumet, die echte stadslijnen waren, kunnen niet meer van het nieuwe Beaux-Arts profiteren want zij zijn intussen door een busdienst vervangen. Die niet over een eigen baan beschikt.



Een gedeelte van de sporendriehoek nabij het station Beaux Arts te Charleroi

Streeknet

Naarmate de lichte metro vordert, gaat hij bepaalde baanvakken van het huidige gelijkgrondse net verdringen. De hele lijn 41 wordt opgedoekt de dag dat de metro tot Courcelles komt. Bij de verlegging van lijn 89-90 naar de metrobedding onder het centrum van Marchienne, vervalt de aansluiting van lijn 80 op de as Fontaine—Charleroi. Dit betekent het einde van het hele baanvak Courcelles—Marchienne.

Andere lijnen worden zowat beschouwd als uitlopers van de metro. Lijn 90 is op zijn bestaande bedding heraangelegd over een afstand van 27,5 km, van Fontaine via Anderlues en Binche tot La Louvière. Dit betekent dat de nieuwe trams nu al over de voorname depots van het net verspreid zijn.

Vanaf augustus 1983 is het de beurt aan de 40 km lange noordelijke lijn Gosselies—Maurage. De NMVB rekent op vijf jaar werk om de baanvakken Gosselies—Courcelles, Trazegnies—La Hestre, Houssu en Pont-Brogniez—Bracquengnies Station, Sainte-An-

ne—Strépy en de inkom van Maurage met eigen manschappen te moderniseren. Tegen begin 1985 zullen de nieuwe trams lijn 57 kunnen overnemen (lijn 62 tot Gosselies doen ze nu al).

In het kader van de bezuinigingen is over de andere elektrische streeklijnen nagedacht. Door het redelijke aantal passagiers lijkt de toekomst van lijn 63 en ook van het

baanvak Morlanwelz—Mariemont verzekerd. Over Morlanwelz—Anderlues—Thuin zal een rapport eind dit jaar meer uitsluitend geven. Voorlopig is het evenwel goedkoper alle tramlijnen te laten rijden, vermits — alweer door diezelfde bezuinigingen — geen nieuwe bussen mogen worden besteld, tot het moment dat aan baan en bovenleiding grote kosten zouden moeten worden gedaan. Dit moment ligt nog ver af.

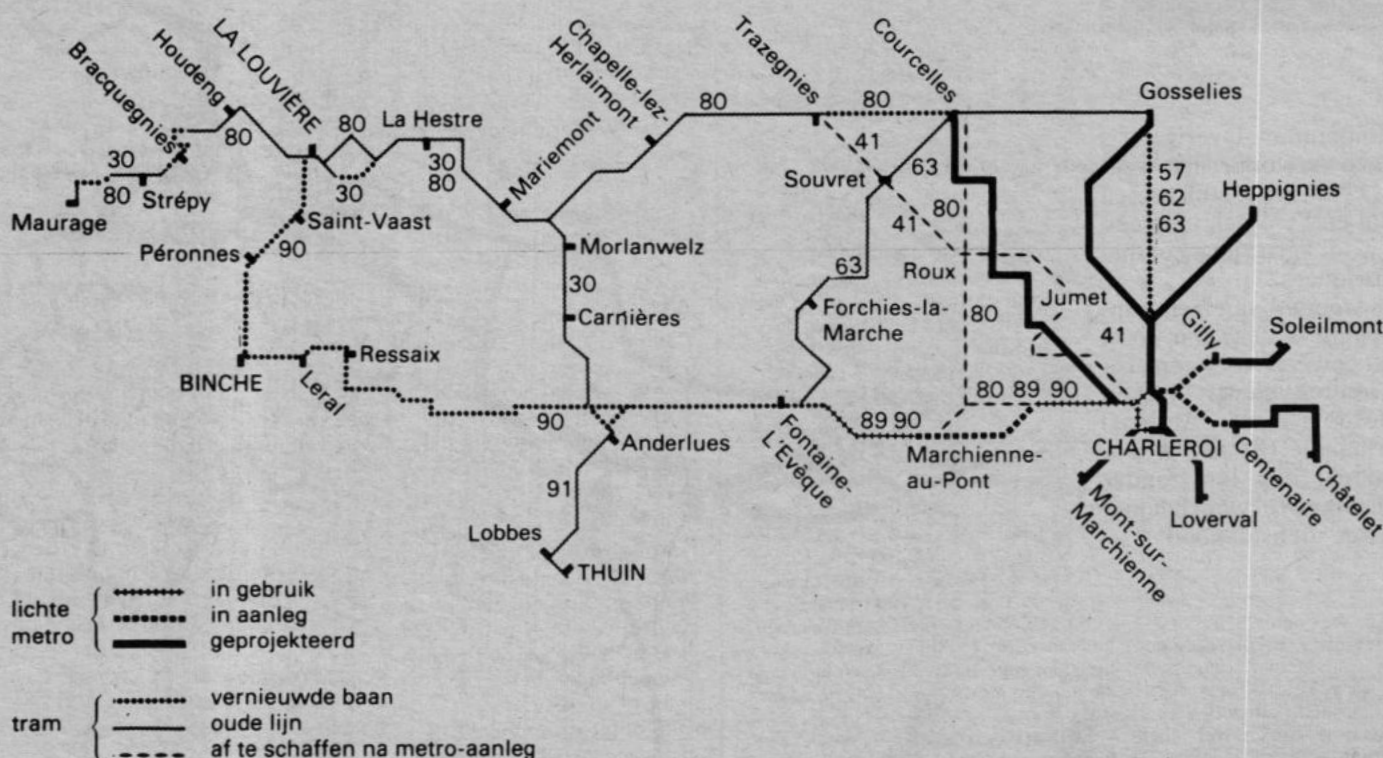
Maar vooraleer de NMVB begint aan nieuwe sporen en bovenleiding op de baanvakken La Louvière Station—Pont-Brogniez (lijn 80) en Station—Houssu (lijn 30), wil zij eerst weten wat de Verkeersminister denkt van een stoutmoedig plan dat de Maatschappij op zijn werktafel heeft gelegd. Een plan namelijk — ongelooflijk maar waar — om in de niet eens 50.000 inwoners tellende kleinstad La Louvière een lichte metro aan te leggen. De oorsprong van deze fantastische idee ligt in een doorstromingsdiscussie. Het stadscentrum van La Louvière verwerkt een aanzienlijk autoverkeer. De trams lopen gevoelige vertragingen op maar het stadsbestuur wil van doorstroming gelijkgronds niet weten.

Daarom probeert de NMVB nu aan eigen banen te geraken op dezelfde manier als in Charleroi: met tunnels en viadukten. Op 25 juli bracht Verkeersminister De Croo een bezoek aan La Louvière, om zich persoonlijk een voorstelling van de toestand te kunnen maken. Mocht er enige kans op een toekomst voor dit uiterst merkwaardige project in zitten, dan berichten wij hierover in ons volgend nummer.

Eind 1983 zal de hele serie van 55 gelede trams in de Henegouwse stelpplaatsen aangekomen zijn. Negentien stuks rijden al op lijn 89—90, twintig vinden eind 1984 werk op de lichte metro naar Gilly en Centenaire, waar men zinnens is gekoppeld te rijden. De andere 16 stuks moeten wachten op de vernieuwing van de baan tussen Gosselies en Courcelles, om een inzet te vinden. Voor de baanvakken die na 1985 open gaan, zal men dan een bijkomende serie trams moeten bestellen. Wellicht is tegen die tijd een nieuwe beheersstructuur voor het openbaar vervoer in en om Charleroi gevonden, en kan de order van die nieuwe instantie uitgaan.

Roel de Jong

TRAMNET HENEGOUWEN



De N.M.V.B. reorganiseert het Leuvense stadsbussennet

De 7 buslijnen die het Leuvense stadsnet uitmaken worden vanaf november dit jaar volledig herschikt tot een net van 5 lijnen. Dit is op zich goed nieuws daar het bestaande stadsnet zeker niet meer aan de huidige behoeften voldoet. Vergeten we niet dat het hedendaagse ruimtegebruik in het Leuvense stadsgewest zeker erg verschilt van het vooroorlogse.

In 1912 startten de eerste elektrische stadstramlijnen die Leuven verbonden met Heverlee, Kessel-Lo en Terbank.

Het tramnet bediende de grote invalswegen. In 1952 vervingen de bussen de trams en dat busnet werd regelmatig aan de behoefte aangepast door nieuwe uitbreidingen en varianten in te voeren. Dat leverde een vrij ingewikkeld en weinig optimaal net op. Een volledige heraanpassing aan de hedendaagse behoeften is dan ook geen overbodige luxe.

Met het oog op een aantrekkelijker stadsvervoer en dus ook een gunstiger exploitatieresultaat, tekende de NMVB een nieuw stadsnet uit met als levenswaardige karakteristieken: klokvrast diensten; een beter vervoersaanbod, zowel qua frekwentie als qua ruimtelijke spreiding; eenvoudiger, overzichtelijker lijnentracés en rittenpatronen; integratie van stads- en streeklijnen en beter bedrijfsresultaat.

De Leuvense werkgroep "Oranjesbusgebruiker"

Onder de vleugels van de verkeerswerkgroep «Langzaam Verkeer v.z.w.» is o.a. een vrijwilligerswerkgroep rond openbaar vervoersproblematiek in het Leuvense werkzaam. De netreorganisatie leverde deze werkgroep heelwat discussiestof.

Maar vermits de NMVB terzake niet zo mededeelzaam was, kon de werkgroep pas aan de slag op het ogenblik dat het Leuvense stadsbestuur de op til zijnde wijzigingen bekend maakte in zijn informatieblad van september 1983.

En dat is meteen de eerste bedenking die de werkgroep heeft bij dat plan. De grootste tekortko-

ming aan het nieuwe plan is dat het volledig binnenskamers werd opgesteld. Niet alleen werd er niet de minste inspraak georganiseerd door de NMVB, maar de maatschappij negeerde zelfs elke vraag naar informatie.

De werkgroep ondernam herhaalde pogingen om meer informatie te bekomen over tellingen, trajectwijzigingen, uitgangspunten en criteria aan de basis van de openbaar vervoersplanning, maar ving daarbij steeds bot.

Ook het Leuvense stadsbestuur kreeg de informatie maar met mondjesmaat, zo werd het lijnenplan telefonisch doorgeseind. Daarop volgden enkele vergaderingen tussen de stad en de NMVB maar op kleine wijzigingen na leverden die weinig of niets op.

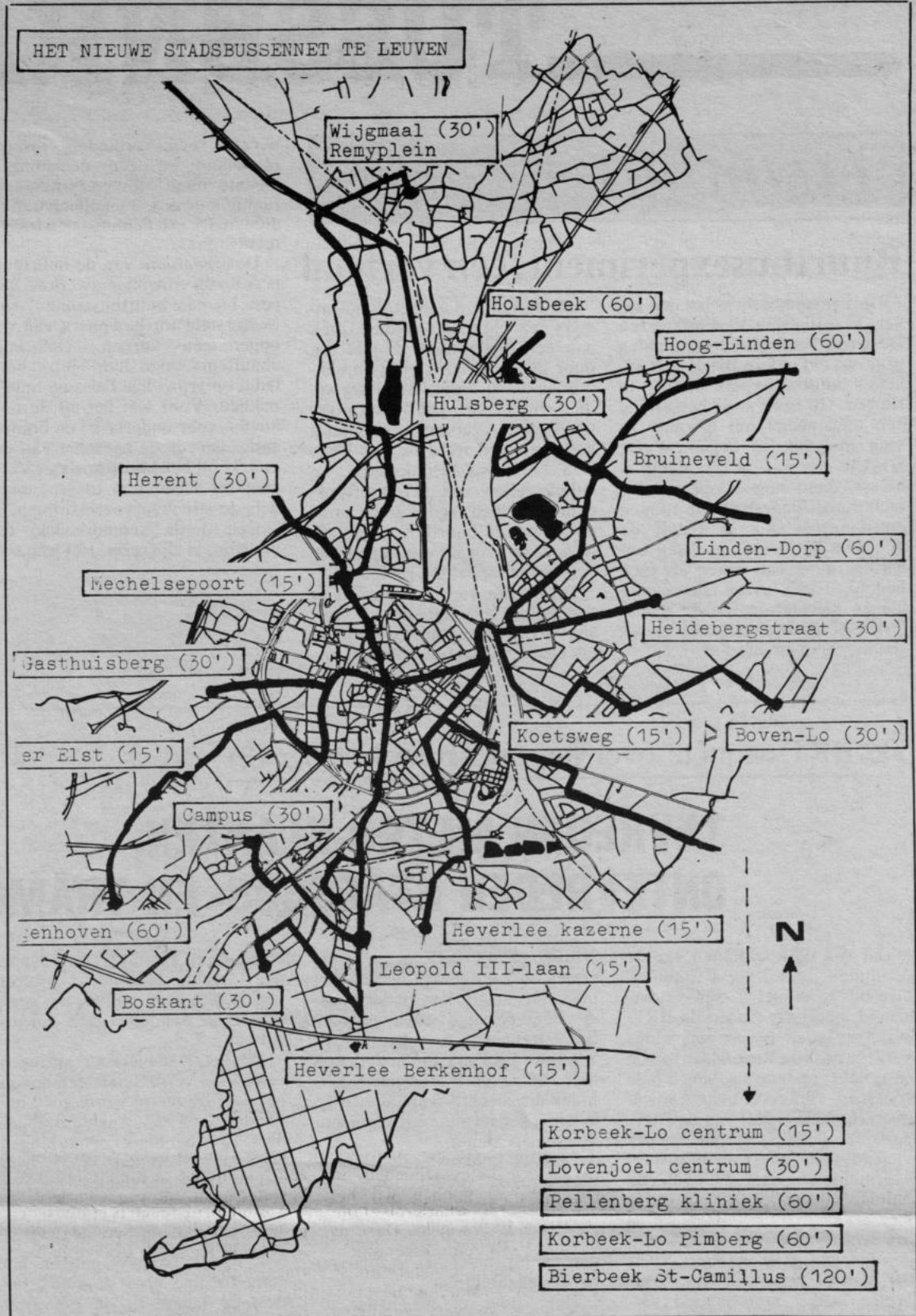
Ondanks officieel verzoek en herhaald aandringen bij het stadsbestuur, werd de werkgroep systematisch bij dit overleg geweerd.

Om aan te tonen dat busgebruikers wat meer betrokkenheid bij de uitbouw van het nieuwe plan op prijs zouden stellen, zette de werkgroep een kleine enquête op in een Leuvense wijk. 192 reageerden positief op de vraag naar informatie en grotere betrokkenheid. De NMVB reageerde hierop negatief, men verweet de werkgroep zelfs «ten onrechte onzekerheid» te zaaien.

De verschillende politieke fracties van de gemeenteraad werden aangeschreven om het reorganisatieplan in de raad ter sprake te brengen. Daarop verklaarde het stadsbestuur zich bereid de bevolking te informeren via Info-Leuven, een info-brochure, een tentoonstelling en een hoorzitting. Maar als inspraak heeft zo iets nauwelijks nog zin als het nieuwe plan anderhalve maand later in voege treedt. Op een zo korte tijdsspanne is het onmogelijk grondige wijzigingen te vragen.

Studie ?

Waarschijnlijk baseerde de NMVB zich op reizigerstellingen, reacties van buschauffeurs en gebruikers.



Tellingen op zich vertellen echter alleen iets over het actuele busgebruik, niets over optimale trajecten, over potentiële reizigers, ...

Een ruimer marktonderzoek zou heel nuttig kunnen zijn. Een inzicht in de geleidingen van het stadsgewest (dicht bebouwde

agglomeratie - suburbaan platteland sterk op het centrum gericht); een ruimtelijke situering van grote verkeersaantrekkende polen (universiteit, kliniek ...); en een inzicht in de onderlinge afhankelijkheid van de diverse kernen in het stadsgewest; ... zou heelwat informatie voor optimaler openbaar vervoerstracés kunnen opleveren.

Wat houdt het plan in ?

De oude basisfrekwentie van 20 minuten wordt verhoogd tot een basisfrekwentie van 15 minuten. Deze 15-minutenfrekwentie geldt alleen in het dicht bevolkt stedelijk gebied, en alleen overdag. De NMVB blijft echter in het vage over de avond- en weekendfrekwenties.

De verderafgelegen gebieden worden bediend door ontdubbelingen van de basistrajecten, zodat hier frekwenties van 30 en 60 min. voorkomen.

Sommige sociale woonwijken en kansarme buurten (bv. bejaardenwijk Heuvelhof, omgeving Donkerstraat) worden niet bediend. Het gaat hier nochtans om mensen die meer op openbaar vervoer zijn aangewezen. Voor bejaarden zijn grote loopafstanden naar de halte een ernstige hindernis en een beperking van hun mobiliteit.

Enkele verafgelegen nieuwe wijken, zoals Hoog-Linden en Pimberg, krijgen een, weliswaar laagfrekwente, bus. Hierbij kan men zich de vraag stellen in hoever de openbaar vervoersmaatschappijen moeten opdraaien voor een ruimtelijke ordening die nieuwe en afgelegen verkavelingen begunstigt.

Hoog-Linden, Linden-Dorp, Herlee-Campus en Heverlee-Boskant worden langs aanzienlijke omwegen bediend. Dit kan reeds van bij het begin een hypotheek leggen op de bruikbaarheid van deze lijnen. Dergelijke omwegen zijn immers tijdrovend en onaantrekkelijk voor de busgebruiker.

Te beperkt heeft de NMVB van de mogelijkheden gebruik gemaakt om stads- en streekdiensten tot betere frekwenties te combineren. De streeklijn Leuven-Overijse is afgestemd op de nieuwe lijn 3, zodat Egenhoven om het halfuur bediend wordt. Door een combinatie van de nieuwe lijn 4 en de streekbus Leuven-Tielt-Diest, bekomt men een kwartierdienst op de Diestsesteenweg. Toch werden de mogelijkheden onderbenut om de andere 9 streeklijnen te integreren in het stadsnet (bv. Leuven-Waver, Leuven-Wakkerzeel, Leuven-Tienen...).

Vermits de beleidsopties van de nationale overheid het openbaar vervoer niet royaal bedelen, moet de NMVB het stellen met beperkte middelen.

Dit in aanmerking genomen vinden we dat het nieuwe busplan zeker ernstige verbeteringen inhoudt. Toch zitten er schoonheidsfoutjes in het plan, die wellicht hadden kunnen vermeden worden indien de busgebruikers nauwer betrokken werden bij de opstelling. We hopen dat tijdens het eerste dienstjaar nog heelwat reacties van busgebruikers op de NMVB-administratie aankomen, en dat de maatschappij naar best vermogen de nodig blijken wijzigingen doorvoert.

De Oranjesbusgebruiker, Leuven

OPENBAAR VERVOER IN DE STAD VAN DE AUTO

Paula Didriksen, een jonge Antwerpse, vertrok vijf jaar geleden naar Amerika. In januari was zij voor enkele weken met vakantie in haar geboorteland. Een mogelijkheid voor ons om eens te horen hoe het met het openbaar vervoer aan de andere kant van de wereld gesteld is. Méér nog: het openbaar vervoer in de stad waar 2,5 auto's zijn per gezin: Los Angeles in Californië.

R.M.A.: Over welk openbaar vervoer beschikken jullie ?

P.D.: In de stad zelf zijn er alleen maar bussen van R.T.D. Dat is de afkorting van Rapid Transit District, een stadsmaatschappij. Als je van de ene stad naar de andere wil gaan, kan je de trein nemen of het vliegtuig.

R.M.A.: Hoe zit het met van R.T.D. in elkaar ?

P.D.: Vanuit elke randgemeente vertrekken er bussen naar L.A. In de stad zelf is er een ringlijn. Als je dus van de ene randgemeente naar de andere wil, moet je wel 2 x overstappen.

R.M.A.: Krijgen de reizigers voldoende informatie ?

P.D.: Geen probleem! Iedereen kent het speciale info-telefoonnummer van R.T.D. Je hoeft slechts te bellen en te zeggen waar je je bevindt en waar je naartoe moet en dan krijg je alle mogelijke informatie: welke bus je moet nemen, waar de halte is, hoe laat de bus daar aankomt en hoeveel het kost. In de bus zelf wordt elke halte afge-roepen. Je moet ook niet op een belletje duwen ofzo, de bus stopt overal.

R.M.A.: Is er ook informatie voor-

zien aan de haltes ?

P.D.: Neen, dat zou te duur worden. Er zijn ongelooflijk veel haltes. In L.A. is er bijna geen hoogbouw omwille van het gevaar voor aardbevingen. De mensen wonen dus zeer verspreid en daar Amerikanen een hekel hebben om te voet te gaan, moeten ze wel veel haltes plaatsen. Aan de halte heb je enkel een zitbankje en een paaltje met een gele driehoek. Dat is het teken van R.T.D.

R.M.A.: Moet je gewoonlijk lang wachten op de bus ?

P.D.: In het centrum hebben ze een frekwentie van ± 5 minuten. Buiten de stad is er elk half uur een bus. Ze rijden erg stipt alhoewel er geen vrije busbanen zijn of lichtenbeïnvloeding.

R.M.A.: Is het comfortabel rijden met R.T.D. ?

P.D.: Ik vind van wel! Er is airconditioning, muziek, genoeg plaats voor je benen, het gangpad en de deuren zijn breed genoeg voor bv. een caddy of een buggy. Er is trouwens speciaal ruimte voorzien voor wagentjes. De chauffeurs zijn erg vriendelijk en beleefd en fier op hun bus. Als er bv. een papertje op de grond ligt, stoppen ze en moet het opgeraapt worden vóór ze verderrijden. De bussen zijn dan ook erg proper. Dit alles beïnvloedt het gedrag van de reizigers. Bij ons geen gedrang of geduw om op of af te stappen. De mensen staan braaf in een rij te wachten. Je kan maar langs één kant opstappen maar je kan er wel langs beide deuren uit.

R.M.A.: En... de prijs ?

P.D.: Dat hangt ervan af waar je naartoe wil. L.A. is verschrikkelijk groot: 464 miles². Dus als je van de ene kant naar de andere wil, betaal je wel wat maar 't is echt niet overdreven. Je kunt bij ons geen rittenkaarten kopen zoals hier. Je krijgt zelfs geen ticketje, behalve als je moet overstappen. Je stopt gewoon gepast geld in een bakje en de chauffeur let wel op of er geen zwartrijders zijn.

R.M.A.: Voelt een toerist zich niet verloren in zo'n grote stad ?

P.D.: Neen, dat wordt goed opgevangen. Op het vliegveld is er een kiosk met informatie over R.T.D. Er is ook de Airport Service Bus. Die doet alle hotels aan in een bepaalde wijk.

R.M.A.: En de treinen en de vliegtuigen? Hoe zit het daarmee ?

P.D.: Ik heb nog nooit de trein genomen. Dus daar kan ik niks over vertellen. De meeste Amerikanen vliegen trouwens als ze wat verder weg moeten. Dat gaat vlug en is niet duur. Van L.A. naar San Francisco bv. betaal je ± 1.700 fr.

Als je 's nachts vliegt is het nog goedkoper. En je hebt praktisch elk uur een vlucht naar San Francisco.

R.M.A.: Vind je dat het openbaar vervoer in L.A. beter is dan hier ?

P.D.: Zonder twijfel! In Antwerpen houden ze er blijkbaar van de zaken nodeloos ingewikkeld te maken en dat ze hier een metro bouwen is helemaal een giller!

En daarmee is de kous af. We kunnen haar geen ongelijk geven!

Rita De Vocht

TUSSENHALTE

LIMBURG

Buurtbusexperiment, een verhaal

Op 1 september was het dan zover. Minister van Verkeerswezen De Croo heeft zijn toestemming gegeven om ook in België met enkele buurtbusexperimenten te starten. Hij heeft er de bemerking aan toegevoegd om hiermee zo vlug mogelijk te beginnen. De NMVB die met de uitvoering is belast, dient nog enkele, eerder technische hinderpalen te ruimen en dan kan ook in België de buurtbus de straat op. Geen on aardige gang van zaken als men bedenkt dat tussen de eerste ideeën hieromtrent en de ministeriële beslissing slechts een tijds- spanne van een jaar ligt.

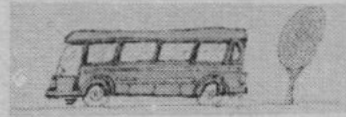
De definitieve aanzet dient immers gezocht in een studiebezoek aan een Nederlands project dat door de Vereniging voor Streek-ontwikkeling Noord-Limburg samen met de BRT-werkgroep openbaar vervoer Limburg georganiseerd werd in juni 1982. Een enthousiaste voorzitter en enkele leden van het buurtbuscomité Kelpen legden er de principes van de buurtbus uit als alternatieve vorm van openbaar vervoer in landelijke gebieden.

De *funktie* van de buurtbus is tweërlei: enerzijds een aanvoer-funktie naar de normale openbaar vervoerdiensten en an-

derzijds een verbinding tussen platteland en een centrumgemeente met zijn verschillende funkties o.a. administratie, diensten, ziekenhuis, winkel, markt, enz.

De *organisatie* van de buurtbus is volledig vrijwilligerswerk en berust bij een buurtbuscomité, samengesteld uit bewoners van de opgenomen kernen. Ook de chauffeurs doen hun «job» volledig op vrijwillige basis en onbezoldigd. Voor wat betreft de onkosten voor onderhoud en brandstof, alsmede de aanschaf van de bus, komt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tussen, middels de streekvervoerbedrijven.

Een derde kenmerk van de buurtbus is zijn *vorm*. Het gaat om



een minibusje met maximum acht zitplaatsen, zodanig dat een gewoon rijbewijs voldoende is (wat belangrijk is voor de vrijwilligerschauffeurs) en dat gemakkelijk kan gereden worden op smalle wegen.

Na dit verhelderende bezoek werd door de BRT-actie openbaar vervoer de brochure «Dossier Buurtbus» samengesteld. In een eerste gedeelte wordt konkrete informatie gebracht over de buurtbus, zoals die in Nederland bolt. Verder wordt de buurtbus getoetst aan het wettelijk kader, opgesteld ten behoeve van 's lands verkeer en vervoer en wordt er gewezen op de belangrijke rol die de N.M.V.B. als openbaar vervoerbedrijf toch blijft spelen, ook in het vrijwilligersproject. Tenslotte wordt op het einde van het dossier in vette letters een oproep gedaan om met enkele projecten voor de dag te komen, zodanig dat

in samenwerking met de BRT-actie, het Ministerie van Verkeerswezen en de NMVB kan overgegaan worden tot het opzetten van enkele experimenten.

Aan deze oproep werd vanuit Limburg onmiddellijk gevolg gegeven. De goede werking van de provinciale werkgroep hier zal wellicht niet vreemd aan zijn.

Een viertal mogelijke projecten dienden zich aan: vanuit Zuid-Limburg en dit binnen het algemeen gegeven van de plattelandproblematiek zoals zich deze in de regio in belangrijke mate stelt; vanuit Kinrooi, waarvoor de buurtbus als oplossing was gesuggereerd in een vroegere GOM-openbaar vervoerstudie; vanuit Peer waar een plaatselijke werkgroep de knelpunten op een rijtje had gezet; en vanuit Bree, waar de vervoersproblematiek zich stelt in enkele afgelegen deelgemeenten en gehuchten t.o.v. het centrum.

Met deze projecten voor ogen werd een eerste gesprek aangeknoopt met de NMVB en van dan af kwam het geheel in een stroomversnelling. Na het gezamenlijk zoeken naar projektkriteria en de inhoudelijke opvulling van het dossier kon elke initiatiefnemer ter plaatse aan het werk: de basis leggen voor een buurtbuscomité, noden situeren, traject uitstippelen, uurregeling uitdokteren, enz. Al met al een niet te onderschatten opdracht die enkel tot een goed einde kan gebracht worden dankzij de actieve inzet van de mensen van de NMVB-studiedienst, en in het bijzonder de verantwoordelijken van de groep Limburg. In deze fase moest Zuid-Limburg voorlopig althans afhaken omdat men er de openbaar vervoerproblematiek liever in zijn geheel wil bekijken in het kader van de geplande reorganisatie, met daarin ongetwijfeld ook een plaats voor de buurtbus.

Na instemming van de Raad van Beheer van de NMVB werd het gezamenlijk dossier «Kinrooi-Bree-Peer», met daarin drie



buurtbusprojecten, ter definitieve goedkeuring voorgelegd aan de Minister van Verkeerswezen met het gekende gevolg.

Het is nu aan de afzonderlijke projecten om dit experiment waar te maken, en zodanig voor de toekomst de weg vrij te maken voor de buurtbus, waarvoor inmiddels meer en meer belangstelling bestaat. Die rol van de plaatselijke buurtbuscomité's valt niet te minimaliseren zoals de praktijkervaring in Nederland overduidelijk aantoonde en vraagt dan ook van de respectievelijke initiatiefnemers een grondige voorbereiding, die nu met de beslissing van de Minister en met het oog op een konkrete realisatie ongetwijfeld zal geïntensifieerd worden. Verder is er in dit project de onmisbare inbreng van de NMVB die zich als organisator van het streekvervoer steeds belangstellend voor deze nieuwe openbaar vervoervorm heeft opgesteld. Zij wil in het geheel de garanties bieden van continuïteit en kwaliteit, daar waar het vrijwilligerswerk op termijn zou kunnen nalaten.

Vanuit de Limburgse werkgroep openbaar vervoer tenslotte, die ook na de BRT-actie blijft verder bestaan, zal dit buurtbusexperiment voortdurend geëvalueerd worden. De samenwerking zoals die hier tussen projecten en de vervoermaatschappij gedurende het voorbije jaar is ontstaan en tot belangrijke resultaten heeft geleid, zal mede garant staan voor het welslagen van dit buurtbusexperiment.

H.V.

G. Vrolix

De BRT-enquête over het openbaar vervoer (2)

TEVREDEN METRO-KLANTEN, ONTEVREDEN STADSBUS- EN TRAMGEBRUIKERS...

Dat zijn de hoofdlijnen van de resultaten per vervoermiddel. Daarbij is duidelijk een onderscheid merkbaar tussen de BRT-ondervraagden (woon- en werkverkeer naar de Reyerslaan) en de externe ondervraagden (alle soorten verkeer naar zowat overal). Het oordeel van de BRT-personeelsleden is heelwat minder vleiend voor alle openbaar vervoermiddelen dan dat van de buitenwacht. Alleen de Brusselse metro valt in hun genade. Bijna driekwart van onze collega's vinden het een goed vervoer. Nu is dat, aan de hand van wat in het vorige artikel stond, goed verklaarbaar: het BRT-personeel is in het geheel niet kieskeuriger dan de andere mensen, maar het openbaar vervoer wordt algemeen laag geschat in het woon-, werkverkeer. En vermits onze collega's in overgrote meerderheid naar de Reyerslaan komen om te werken, is het verband gauw gelegd.

Bij de ondervraagden buiten de BRT, brengen de Spoorwegen het er relatief goed van af. Meer dan zes op tien vindt treinrijden niet onaangenaam. Slechts 8 % vindt het ronduit slecht. De moeilijkste mensen wonen in Brabant. Daar loopt het aantal kritikasters op tot 11,5 %. De West-Vlamingen vinden de trein «stif»-goed; slechts 2 % hebben het er lastig mee. Driekwart vindt hem goed tot zeer goed. Ook de Antwerpenaren zijn in de wolken over hun treinen, maar daar zitten toch wat meer dwarskijkers.

De slechtste resultaten boekt de

NMBS bij de BRT-mensen, die ermee van Limburg moeten komen. Negen op tien ondervraagden heeft ernstige bedenkingen bij het treinaanbod. De Oost-Vlaamse BRT-ers zijn anders ook niet mals met 2 afwijzers op 3. Maar die slechte resultaten worden in 't geheel niet bevestigd door de enquête buiten.

De BRT-konklusie: de BRT ligt uitgesproken slecht t.o.v. de Brusselse stations. Bovendien heeft wie in het woon-, werkverkeer naar Brussel moet, geen reden om bijzonder fier te zijn over het treinaanbod.

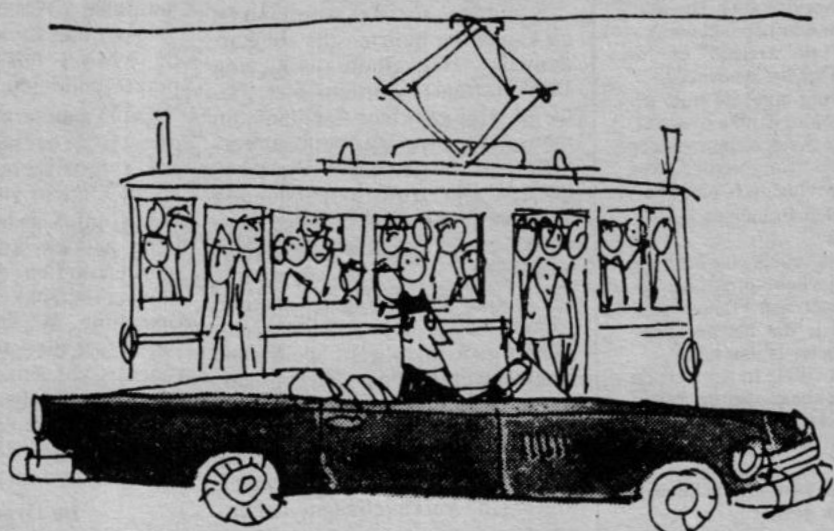
Het streekvervoer krijgt algemeen een beoordeling die lager ligt dan bij het spoor. Maar hier zijn het weer de West-Vlamingen die met groot overschot tevreden zijn over hun streekvervoer. Mogelijk speelt hier de kusttram weer een rolletje in. In Limburg is het enthousiasme daarentegen klein en mogelijk heeft dat te maken met het feit dat de Limburgse streekbussen in grote delen van de provincie eigenlijk de taak moeten overnemen van de daar ontbrekende spoorlijnen. Bussen blijken om diverse redenen niet het middel te zijn om lange-afstandsverkeer op zich te nemen. Dat bevestigt wat we allang wisten: de reiziger verkiest een spoorvoertuig boven een bus. Maar goed, Limburg heeft niet overal spoorlijnen liggen. Dus de bus staat hier voor een ernstige uitdaging en moet groot comfort in de plaats stellen (en kan dat!). Overigens zal hetzelfde zich wel voordoen op de toekomstige snel-

buslijnen in Limburg en de Kempen. Indien daar geen comfort wordt geboden zullen zij geen imago en dus ook geen sukses hebben.

Bij het stadsvervoer springen een aantal verrassende getallen in het oog. De metro wordt goed bevonden door 90 % van de Brabanders. 10 % hebben er opmerkingen bij maar niemand vindt hem slecht. In de provincies Oost- en West-Vlaanderen en Limburg is het aantal antwoorden te gering op die vraag. Bij BRT-kollega's is, ook bij de Oost-Vlamingen het enthousiasme voor de metro bevestigend lager. In de provincie Antwerpen vindt de dikke helft van de ondervraagden de metro goed. Maar het springt in het oog dat het aantal ondervraagden dat hem geen goed hart toedraagt om en bij de 36 % ligt, heelwat hoger dan in Brabant. Tram en bus rijden met wisselend sukses, maar gemiddeld is hun waardering maar zwakjes: ca 60 % neemt er bij de BRT-kollega's geen vrede mee, en hetzelfde bij zowat de helft van de andere ondervraagden. In Brabant doen ze bepaald moeilijk rond tram en bus met duidelijk slechtere waarderingen dan het gemiddelde. In Oost-Vlaanderen zijn ze daarentegen bijzonder blij met hun stadstram: 57 % vindt hem goed, ruim beter dan het nationaal gemiddelde. De stadsbus haalt exakt het nationaal gemiddelde waarderingscijfer. In Antwerpen is dat laatste ook het geval met de stadstram, maar er moet daar iets aan de hand zijn met de stadsbussen die de helft meer «slecht» note-

ren dan het gemiddelde (22 % i.p.v. 15 %)!.

De resultaten zijn natuurlijk erg afhankelijk van plaatselijke toestanden en de woonplaats van de ondervraagde verklaart een deel van de waarderingsverschillen, maar ook niet meer: over welke metro zouden de Oost-Vlamingen het immers hebben? En de Antwerpenaren dan, waarvan er een groot deel in de Kempen wonen? In het algemeen scoort het openbaar vervoer niet erg hoog bij de bevolking, zeker niet in het pendelverkeer. Die besluiten zijn trouwens dezelfde als bij de Test-Aankoop-enquête enkele jaren geleden. In vele gevallen is de slechte beoordeling duidelijk het gevolg van een te laag bedieningsniveau, veel meer dan van een comfortprobleem. Dat is het gevolg van 25 jaar achteruitstelling door de nationale overheid, en dikwijls ook van verkeerde beslissingen of investeringen. Nu het geld schaars geworden is, is het zeer onrechtvaardig ook nog die boom te snoeien die het al zo lastig heeft om licht te vinden, terwijl de wildgroei in de wegenbouw nu voor bliksemsnel stijgende onderhouds- en afbetalingskosten zorgt. «Het overleggen is het werk», luidt het gezegde. Sinds het begin van onze transportgeschiedenis zijn openbaar vervoerbeleid en wegenbeleid elk hun richting uitgegaan. Kommunikatie tussen beide is zo zeldzaam als bloemen aan de Zuidpool. Het overheidsprodukt «wegenbouw» is met een onverantwoorde luxe gepaard gegaan. Dit enquêteresultaat is een veroordeling van dat gevoerde beleid, géén veroordeling van het principe van openbaar vervoer, dat kostenbesparend, comfortabel, snel en regelmatig kan zijn, dat mensenlevens spaart en dat onze atmosfeer niet verzuurt. In dat licht gezien is het wel erg cynisch dat de trein-reddende reorganisatie van ons spoorstelsel wordt gekoppeld aan een bezuinigingsoperatie die het bij voorbaat in een slecht daglicht plaatst. Al even cynisch is het dat het geld ondertussen blijft wegstromen, onder het oog van de bezuinigende ministers, naar ondingen als de Antwerpse metro, die op termijn een zware bedreiging vormen voor het openbaar vervoer, zowel qua kosten als qua bruikbaarheid.



OOST-VLAANDEREN

Meetjesland: stijgend ongenoegen

Het Regionaal initiatiekomitee Openbaar Vervoer Meetjesland trekt hard van leer tegen intercityplan. Het komitee (R.I.K.) vindt de uitspraken van de minister van verkeer te vaag over de kosten van het treinvervangend busvervoer dat zogezegd vier keer goedkoper zou zijn dan de stoptrein. Onlangs echter erkende minister De Croo in het Parlement dat de N.M.B.S. geen precieze cijfers van de besparingen per gewest kan voorleggen, bijgevolg ook niet voor het Meetjesland.

In dit verband wijst het R.I.K. erop dat een dieselmotortrein van het type waarmee de N.M.B.S. de meeste ritten uitvoert tussen Eeklo en Gent, slechts 130 fr. per km. kost (haltes inclus), en 140 reizigers kan vervoeren. Voor dezelfde vervoersprestatie langs de weg dient de N.M.V.B. zeker telkens 2 bussen in te leggen, elk aan zowat 75 fr. per km. De gemeenschap zou dus voortaan 150 fr. gaan betalen om in ruil een slechtere vervoerdienst te krijgen (minder snel), minder stipt, minder comfortabel, enz.). Het R.I.K. meent derhalve dat — in tegenstelling tot hetgeen de minister schrijft — de stoptrein tussen Gent en Eeklo echt niet peperduur uitvalt.

Het R.I.K. stelt dus vast dat de minister het in zijn brief heeft over weinig gebruikte stopplaatsen. Het R.I.K. herinnert eraan dat de N.M.B.S. zelf in haar eerste hervormingsplan in 1979 nog forenzentreinen voorzag tussen Gent en Eeklo. Nu uit de N.M.B.S.-statistieken zelf blijkt dat het aantal instappers in Waarschoot, Sleidinge, Wondelgem en Gent-

Muide van 740 in 1977 tot 764 in 1981 gestegen is, kan het R.I.K. niet begrijpen waarom de Spoorwegen nu plots geen forenzentreinen meer zouden willen inleggen. Het is echter duidelijk dat dergelijke tegenstrijdige plannen de gebruikers ongerust maken.

Het R.I.K. vreest dat de voorziene busdiensten niet aan de behoeften van de Meetjeslandse gebruikers zullen beantwoorden. De G.E.R.V. heeft immers de Buurtspoorwegen verzocht om hun eerste voorstel voor treinvervangend busvervoer in Oost-Vlaanderen te herwerken, omdat het niet voldeed.

Het R.I.K. betreurt dat — in tegenstelling tot hetgeen de minister schrijft — het nieuwe vervoerplan geen nieuwe mogelijk-

heden brengt voor het Meetjesland. Integendeel, er zouden minder treinen rijden: zelfs op het spitsuur slechts 1 trein per uur (i.p.v. 2 tot 3 nu). De geplande sluiting van alle stopplaatsen tussen Eeklo en Gent-Dampoort zou de nog bestaande verplaatsingsmogelijkheden fel beperken. Door Waarschoot, Sleidinge, Wondelgem en Gent-Muide te sluiten, zou de lijn Gent-Eeklo de helft van haar cliënteel verliezen. Het schrappen van de 4 stopplaatsen bedreigt bijgevolg op termijn het voortbestaan van de lijn 58 zelf, Eeklo inclus.

Het R.I.K. blijft evenwel ijveren voor degelijk openbaar vervoer in het Meetjesland. Het behoud van een spoorgebonden vervoersysteem met eigen bedding is hiervoor de eerste vereiste. In dit verband nodigt het R.I.K. alle belangstellenden uit op de infoavond in Sleidinge op 29 november. Verkeersdeskundigen zullen aldaar nieuwe mogelijkheden voor het openbaar vervoer in het Meetjesland toelichten. De vervoersmaatschappijen zijn eveneens uitgenodigd.

STOPDIENST

RARE DINGEN

In de raad van beheer van de NMBS gebeuren de laatste tijd rare dingen. Zo werd vóór de zomer een soort investeringsplan besproken waarin een «zeker» evenwicht was bereikt tussen de elektrifikatieprojecten voor de komende jaren in Vlaanderen en Wallonië. Plots wordt dan door het coördinatiekomitee voor de overheidsinvesteringen op de een of andere manier geld gevonden of «vrijgemaakt» zoals dat in het Wetstraatjargon heet, om een specifiek Waals projekt uit te voeren. Op één van zijn vergaderingen vonden de beheerders op het agenda plots een punt, te nemen of te laten: ca. 300 miljoen voor de elektrifikatie van de lijn 43 (Luik-Jemelle). Een lijn met een zwakke reizigersbezetting, behalve tussen Rivage en Luik. Blijkbaar moet dat getal weinig indruk gemaakt hebben want op een volgende vergadering was dat budget al opgezwollen tot 600 miljoen. En volgens de laatste geruchten zou het voorstel nu al gaan naar 900 miljoen. Bij heel dat investeringspakket ontbreekt natuurlijk weer wat wij er al niet meer in verwachten: een studie over het economisch nut van die investering. Er zijn instanties in ons land die de crisis graag zouden zien duren tot in de 21ste eeuw, en er zijn er ook die menen dat de Vlamingen dat allemaal zullen blijven betalen.

TREINTRAMBUS-daglied

van de groep «ZAKDOEK»

Laatst moest ik naar Brussel toe
Ik vroeg me toen af hoe,
'k heb milieuvriendelijk gedacht
'k nam de trein van kwart na acht,
van een tram of van een trein
doen je longen minder pijn.

De reis verliep heel rustig
zonder oponthoud of stop
Kies maar voor «den ijzerweg»
in plaats van autopech,
zet de wagen aan de kant,
met de trein door heel het land

Met het openbaar vervoer
op de populaire toer,
ja gelijk waar je moet zijn
neem de tram de bus of trein.

Toch is de bus wel eens te laat
wanneer je uit werken gaat
't is begin maar van de lol
want de metro zit stampvol
Rijd je niet in een M4
dan is 't zeker geen plezier.

Te klein te smal of veel te laat
dat maakt je wel eens kwaad
En de kerel met z'n pet
verkoopt je een ticket
bij 't vernemen van de prijs
raak je helemaal van de wijs.

Nu betalen we ons blauw
voor ons kindjes en ons vrouw
voor een tramrit heen en weer
door het drukke stadsverkeer.

't Is crisis in het land

er is wat aan de hand
Ook minister van verkeer
betreurt dit alles zeer
maar hij heeft een Inter-Cityplan
dat alles redden kan.

De Minister doet sinister
vriend'lijk lachend op T.V.
«Een afslagkaart, vermindering
telt allemaal niet meer mee!»
Dan zegt hij nog heel droog:
«De tarieven gaan omhoog».

Met het openbaar vervoer
Op de commerciële toer,
Wil je al je geld niet kwijt
Zorg dat je tram of trein vermijdt!

Blijkbaar zijn er teveel stations
«te kostelijk voor ons»
behalve in de grote stad
daar missen we nog wat,
een tram- of treinpaleis
voor het dubbele van de prijs.

Wat zijn we nu met een station
van goud of in beton,
als de prijs per ritje stijgt
en men nauwelijks afslag krijgt
in plaats van marmer aan de muur
liever een trein op 't juist uur.

Leve 't openbaar vervoer
voor werkmens, dopper, boer
Geef ons een aangename reis
voor een zachte prijs.

Tekst en Muziek
Tom SERKEYN / Paul VERDICKT



ONZE KLEINE LEZERSENQUÊTE

1. Dit abonnement is van een persoon ☐ 0
een vereniging ☐ 6
een school ☐ 7
een bibliotheek ☐ 8

ik ben minder dan 18 jaar ☐ 1
18-30 ☐ 2
31-45 ☐ 3
46-60 ☐ 4
61 of meer ☐ 5

2. Ik lees Rij Maar An omdat openbaar vervoer mijn hobby is ☐ 11
omdat ik in een aktiegroep of een politieke groepering zit ☐ 12
die actief is op het vlak van verkeer en ruimtelijke ordening ☐ 13
omdat ik het openbaar vervoer gebruik ☐ 14
omdat ik bij een maatschappij van openbaar vervoer werk ☐ 15
omdat ik andere beroepskontakten heb met het openbaar vervoer (bv. zaken e.d.) ☐ 15

3. Ik vind over Rij Maar An:

8 pag. is te weinig ☐ 21	is voldoende ☐ 22	is te veel ☐ 23	
Rij Maar An is goed geïnformeerd ☐ 31	is voldoende geïnformeerd ☐ 32	is slecht geïnformeerd ☐ 33	
is te versnipperd ☐ 41	is gevarieerd ☐ 42	is te eng ☐ 43	is saai ☐
Ik ben met de standpunten van Rij Maar An bijna altijd akkoord ☐ 51	geen mening ☐ 52	ik ben het dikwijls oneens ☐ 53	
is te extreem ☐ 61	is aanvaardbaar ☐ 62	is goed ☐ 63	

4. Ik wil over volgende onderwerpen	meer	minder	anders	Ik vind de onderwerpen goed gedoseerd
Verkeerstechneik	☐ 71	☐ 81	☐ 91	☐ 101
Algemeen nieuws in korte berichten (Stopdienst)	☐ 72	☐ 82	☐ 92	☐ 102
Nieuws uit het buitenland	☐ 73	☐ 83	☐ 93	☐ 103
Binnenlandse verkeerspolitiek	☐ 74	☐ 84	☐ 94	☐ 104
Regionaal en lokaal nieuws	☐ 75	☐ 85	☐ 95	☐ 105
Toerisme en Vrijetijdsaanbiedingen	☐ 76	☐ 86	☐ 96	☐ 106
Kursiefjes	☐ 77	☐ 87	☐ 97	☐ 107
Cartoons	☐ 78	☐ 88	☐ 98	☐ 108

5. Slotsom: Rij Maar An moet blijven ☐ 110
moet verbeteren ☐ 111
mag verdwijnen ☐ 112

6. Tot nu toe werd Rij Maar An U a.h.w. geschonken door de BRT. 100 F is echt géén geld. Maar wanneer er een nieuwe Rij Maar An verschijnt zal dat zonder subsidies moeten. En dan zal er een «rechtvaardige» prijs aan vastzitten, voor kwaliteit uiteraard. Die kwaliteit komt er beslist als Rij Maar An blijft bestaan. Een abonnement is mij dan 200,— waard ☐ 121
300,— ☐ 122
400,— ☐ 123
500,— ☐ 124
600,— ☐ 125
Meer ☐ 126

Rij maar an, de krant voor de twee miljoen openbaar vervoergebruikers Verdwijnt zij?

Aktie openbaar vervoer is afgesloten. Rij Maar An heeft twee jaar de aktie begeleid. Maar met dit tiende nummer van jaargang twee is zijn rol ten einde.

Gaat Rij Maar An verdwijnen? Dat is niet zo zeker. Wel staat vast dat de BRT ermee ophoudt. De BRT heeft twee jaar lang een sensibilisatie-aktie gevoerd. Nu is dus het woord aan anderen.

Is er een krantje nodig dat opkomt voor de belangen van de openbaar vervoergebruiker? Op de informatiemarkt valt het op dat er voor deze groep mensen hoegenaamd niets bestaat. Er zijn nochtans 2 miljoen trein-, tram-, busgebruikers per dag.

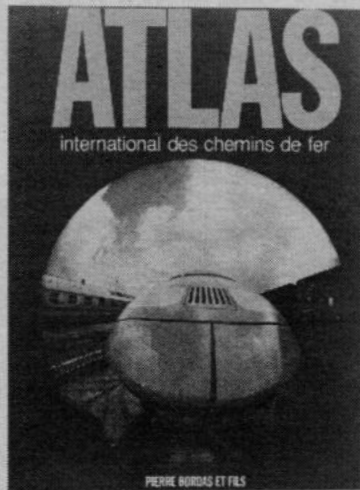
Daarnaast zijn er in België bijna 10 miljoen voetgangers, en zeer velen hebben ook een fiets die ze regelmatig gebruiken. Wie verdedigt hun belangen? Wij dachten dat Rij Maar An alvast voor de openbaar vervoergebruikers opkwam.

Het woord is nu aan U, beste lezer. Wie rond een nieuwe Rij Maar An zou willen verder werken moet weten waaraan hij begint. Daarom deze kleine lezersenquête. Mogelijk zien we over kort een nieuwe Rij Maar An verschijnen. Ze hopen we. Uw oordeel is daarbij belangrijk. Tot weerziens.

De redactie.

KIOSK

Zopas is er bij onze Zuiderburen een boek van de pers gelopen, dat bij vele openbaar vervoerliefhebbers niet zou misstaan op de boekenplank. Dit boek, «ATLAS INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER» brengt U in 120 verschillende landen, waar het spoorverkeer een belangrijke rol speelt in de mobiliteit. Op uw leesreis langsheen prachtige illustraties en tekeningen (508 foto's en 34 kaarten) krijgt U een overzicht van de geschiedenis, het bestaande materieel en talrijke plezierige anekdotes die met dit vervoermiddel verbonden zijn. Wat ons betreft, een echte aanrader.



Dit boek is verkrijgbaar bij «La vie du rail», 11, Rue de Milan, 75440 Paris Cedex 09. Prijs: 195 FF.

de antwerpse premetro

DOORGAAN OF STOPPEN?

... de uwe voor 75 F op postrekening 000-0074040-29 van de BRT-Nederlandse uitzendingen. A. Reyerslaan 52, te 1040 Brussel (met vermelding : Brochure Aktie Openbaar Vervoer)

EEN NIEUWE
BROCHURE
VAN AKTIE
OPENBAAR
VERVOER

E pericoloso sporgersi

PARTIR C'EST REVÈNIR UN
PEU

Hoe verloopt een afscheid aan de trein? Je zoekt naar woorden, je tast naar je ticket, je kijkt naar de klok, je ogen draaien rond de bocht vanwaar de machine komen moet. Daar is je trein. De koffer opgepakt, maar toch nog op eerbiedige afstand van de perronrand (dat heb je van jongsaf geleerd). Dan is het afscheid geen afscheid meer. Jij staat een trap hoger op een voertuig, de achterblijvende een stoep lager op het vasteland. Een hand, een kus, een wuif achter gesloten deuren. Zo neem ik ook (voorlopig?) wat bedremmeld afscheid van deze twee kolommen. Misschien is dit het laatste nummer. Zij schuiven weg, leunen nog één keer door het raam, ik blijf achter.

Vandaag heb ik erover zitten denken op de trein. Die weemoed van weggaan en vertrekken, van wachten en vol verwachting aankomen. Waarom haak ik dat zo sterk aan treinen? Treinen zijn niet we-

moedig. Treinen zijn van staal en ijzer. En toch zit er iets vergankelijk in.

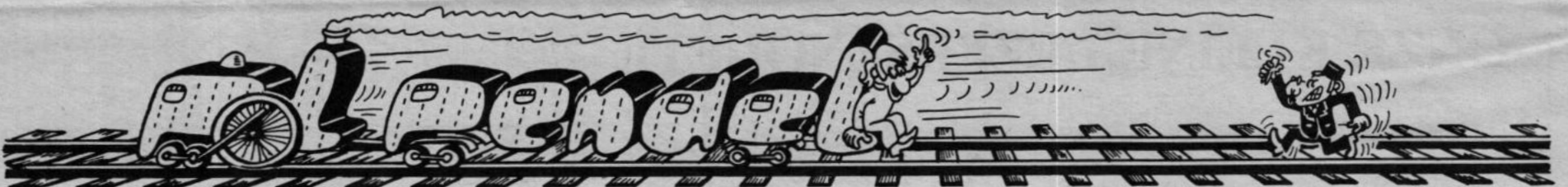
In het wachten op de trein zit niet het energieke toestappen op je eigen wagen. Je wacht op een ander, die je vervoeren zal. Je levert je over in de vorm van een reisbiljet. Je trapt geen gaspedaal in en stuur. De trein stuurt jou, de passagier. In dat woord zit passage en passief. Beweging en stilstand. Je zit neer en rijdt. Je kijkt naar mensen, naar landschap, in een boek, in een krant. Je verdiept je niet in de gereglementeerde chaos van het verkeer, je verdiept je in nieuws, ontspanning, seizoenen, gedachten. Gedachte: alles wordt relatief. Je bent overgeleverd aan uurtabellen, machinisten, elektronische signalen. Je kan je daar tegen verzetten en de trein haten als een trage lift. Je kan je daar apathisch in schikken, plaats betaald en laat me zitten. En toch... every picture tells a story. De medereiziger is een lichaam, een leven vol vragen. Elke straat die voorbijrijst is een planeet die een seconde om de trein wentelt. Elk dorp dat voorbijgaapt is een vlekje landkaart, een

ogenblik zichtbaar, een bebouwde kom waar je even aan nipt. Maar alles verdwijnt. Het gezichtsveld wordt omgeploegd. Het geheugennet vangt niet alle beelden. Vergankelijkheid. De trein houdt niks vast. De trein schudt alle beelden, alle gedachten van zich af. Als druppels van zijn vensters. Dat beeld wil ik vasthouden, een bagage die niks weegt.

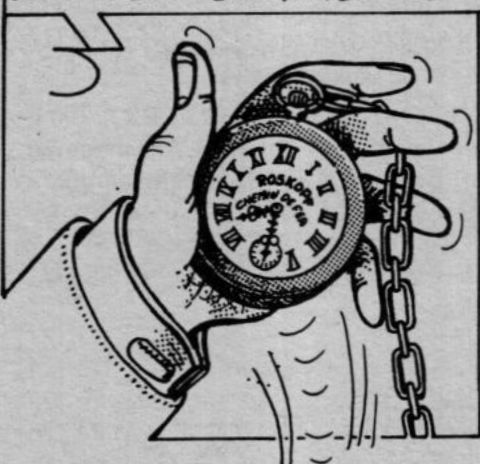
Stationsfilosofie. Ik dacht er niet meer aan, vanavond dertien oktober. De metro reed niet in Maalbeek, de trein in Schuman had vijf minuten vertraging, de Amsterdam express was gehalveerd en zat vol, een semi-direct naar Antwerpen viel zonder uitleg weg, een omnibus springt op zijn spoor, een trein naar Brussel-Zuid komt nooit aan, hij wordt zonder uitleg leeggehaald en met zijn neus terug naar Antwerpen gezet. Ik zit. In de semi-direct van 18.32. Hij vertrekt om 18.42.

Weg filosofie, ik vloek. Treinen kunnen zo nukkig zijn als kromme nagels. Maar ze blijven rijden. Ook zonder Aktie Openbaar Vervoer. Ook zonder weemoed. Ook zonder mij.

Jan Hertoghs



EEN FIKSE VERTRAGING
VAN EEN DIK HALF UUR



TROOST JE, FREDERICKJE PENDEL,
JOUW KINDJES LATER ZULLEN
DANK ZIJ DE MODERNE
TECH- NIEKEN
DIT WEL NIET MEER
MEEMAKEN!



© JOMIE
KAZE BRUGGE 9/83

ZOEK HET TREINTJE