

Rij maar an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Periodiek uitgegeven door



Jaargang 2 - nr 3 - maart 1983

Verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

RIJDEND NAAR DE POSTINDUSTRIELE MAATSCHAPPIJ

De huidige economische crisis brengt heelwat verouderde dingen aan het wankelen. De promotoren en de lobbyisten van halfvergane industrieën kunnen het bestaan van hun favorieten nog enigszins rekken, maar hun toekomst wordt er alleen maar beroerder door. Andere sectoren, andere gewoonten, levensindelingen, arbeidsmodellen, enz. komen stilaan maar onstuitbaar op het voorplan. Zo ook in het verkeer. Enkele journalisten menen de overheid te moeten aanpraten dat een laaggehouden benzineprijs een wezenlijke bijdrage zou betekenen bij het bestrijden van de crisis. Niet op niveau! Een lagere benzineprijs zou hooguit bij machte zijn om het huidige konsumptiegedrag in het verkeer nog enkele jaartjes te rekken. We zouden ons enkel nog niet verplicht voelen om ons rationeler te leren verplaatsen.

Hoe zet de overheid de stap naar morgen?

Dat Openbare Werken voor zijn wegen nog altijd meer mag dan Verkeerswezen voor zijn treinen wist U allang, en wellicht weet U ook dat het Wegenfonds onlangs nog een grote miljardenlening mocht plaatsen: allicht niet om rails te leggen. De NMBS heeft haar investeringsplannen drastisch kaalgesnoeid. Het budget volstaat nauwelijks om de bestaande installaties min of meer overleefd te houden. Uitbreiden zit er niet in. Als de Limburgers in juni 1984 zullen ondervinden waarmee een kaalgeveten spoorwegaanpak hen nog van dienst kan zijn, moeten ze beslist eens gaan kijken naar de gloednieuw heraanlegde sportieve omloop van Francorchamps. Daar wordt momenteel zowaar een half miljard uitgesmeerd, afkomstig uit het Wegenfonds. Moge het daar gestorte geld een vruchtbare bijdrage leveren tot onze mobiliteit. Het is een van de vele signalen waarmee de overheid ons doorseint hoe haar prioriteiten liggen.

Tegelijk wordt elke vraag naar een fundamenteel gesprek vertikaal geklasseerd.

Uitgangspunt is dat men de auto toch niet kan wegdenken uit onze hedendaagse samenleving. Alsof dat een eis zou zijn. Maar het beleid gaat wel verder in de andere richting: de hoge raad voor verkeersveiligheid adviseerde negatief op het voorstel om de maximumsnelheid in bewoonde gebieden nog niet eens zo drastisch te verlagen. De verantwoordelijke dienst voor het verkeersreglement vaardigt nogal licht verkeersregels uit die telkens blijken een nieuwe moeilijkheid op te werpen voor tram en bus, en voor hun gebruikers. Om nog te zwijgen over het treurige verhaal van de doorstroming van ons openbaar vervoer.

Buiten de overheid is het niet beter. Hoe de auto-lobby over het openbaar vervoer denkt is genoegzaam bekend. De grofste illustratie is de verklaring van één van zijn vertegenwoordigers onlangs voor de tv dat het verkeersprobleem in Brussel ook opgelost zou zijn wanneer met al het geld dat aan de metro werd besteed, parkings zouden zijn aangelegd. Visie moet men daar dus niet zoeken.

Met de auto-arme dag deelde een grote automobilistenbond mede dat zij niet achter het initiatief kon staan omdat het de belangen van haar leden niet diende. Het zal hen ook een zorg wezen hoe de mensen van dit land zich morgen zullen verplaatsen. De hoofdbekommernis is auto's verkopen en er geld aan verdienen. Geen bezinning. Die houding steekt schreeuwend af tegen wat wij in onze buurlanden zien.

De ANWB is een van de hevigste voorstanders van beter openbaar vervoer, zonder hetwelk autorijden, voor wie echt moet, totaal onmogelijk zou zijn. In Frankfurt heeft de ADAC een machtig initiatief genomen. Zij nodigt de automobilisten uit om met het openbaar vervoer naar de stad te komen. Gratis weekabonnementen worden ter beschikking gesteld van wie het wil proberen. De Zwitserse Automobielclub ACS beval haar leden uit Zürich warm aan JA te stemmen in de « Volksabstimmung » vóór of tegen de aanleg van een stadsspoorweg. Niet zo bij ons.

Enkel de aktiegroepen voor een menswaardiger verkeer en een beter openbaar vervoer laten een duidelijk variërende opinie horen. Maar hun weg is lang en ondankbaar. Uiteindelijk zal niemand aan hun gelijk voorbij kunnen: dat het verkeer een van de allergrootste economische bezigheden in dit land geworden is en dat door de crisis dus ook daar belangrijke wijzigingen op til zijn en dat ook daar pretenties zullen moeten ingeleverd worden. Of moet een postindustriële maatschappij jaarlijks 2.500 doden gedogen, en files, stadsverval en luchtverontreiniging? Zal er nog wel plaats zijn voor een even gigantische energiekonsumptie in het verkeer als nu? Zeker als men weet dat de konstruktie van een auto al meer energie heeft gebruikt dan die auto er ooit zelf zal verbruiken? Of gaan we eindelijk op zoek naar het juiste vervoer op de juiste plaats?

Hans VERBRUGGEN

Terwijl minister Olivier miljarden blijft morsen...

GEEN GELD VOOR ANTWERPEN-KEULEN

In het NMBS herstrukturingsplan staat een nieuwe verbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aachen-Keulen opgenomen. Bij de voorstelling van het plan werd er echter op gewezen dat deze verbinding niet zal worden gereden vooraleer de nodige infrastructuurwerken daarvoor voltooid zijn. Het betreft de heraanleg van het spoorbaanvak Bilzen-Maastricht, een verbindingsocht te Visé-Moelingen, en de verbinding van Montzen met Aachen-Süd.

Het eerste werk werd geraamd op een half miljard. Tijdens de persconferentie voor het herstrukturingsplan in Limburg werd door dhr. Denis, van het Bestuur van het Vervoer bekend gemaakt dat er geen extra-geld beschikbaar is voor de aanleg van die nochtans zeer belangrijke verbinding tenzij men andere werken op de lange baan zou schuiven. Het bewuste baanvak is inderdaad niet opgenomen in het oorspronkelijke vijfjarenplan voor de investeringen van de NMBS, dat ondertussen al werd vertraagd tot een zevenjarenplan.

De aanleg van Bilzen-Maastricht zou meteen meebrengen dat de modernisering van de lijn Herentals-Neerpelt moet afgevoerd worden uit dat zevenjarenplan.

Uit een antwoord op een parlementaire vraag van kamerlid Beerden uit Hasselt blijkt anderzijds dat minister Olivier momenteel bezig is een half miljard te spenderen aan de uitbouw van de omloop van Francorchamps, een investering in de auto-amusementssektor m.a.w. Die investering komt ten laste van het Wegenfonds.

Zo zie je maar weer waar in België de prioriteiten liggen...

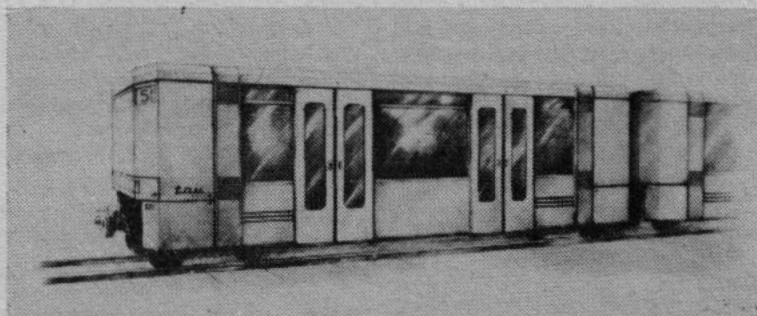
H.V.

T.A.U.: Made in Belgium

Het « Centre de Recherches Technologiques du Hainaut » (CRTH) heeft samen met ACEC, BN en de Dienst voor Nijverheidsbevordering een nieuw openbaar vervoersysteem op punt gezet: de T.A.U. (Transport Automatisé Urbain). Deze, speciaal voor middelgrote steden ontworpen, automatische metro - die tot 12.000 reizigers/uur en per rijrichting kan vervoeren - biedt hetzelfde comfort als de zware metro en heeft dezelfde commerciële snelheid (28 à 30 km/u.) als deze van de konventionele tramstellen in eigen bedding.

In het volgende nummer van Rij Maar An komen we uitvoerig terug op deze « Made in Belgium »-openbaar vervoer-technologie. Bij wijze van voorsmaak drukken we hieronder een afbeelding af van een T.A.U.-stel.

P.V.



De tarievenkermis van London Transport

Welke openbaar vervoergebruiker is nog verbaasd over een tariefsverhoging? Niemand toch. Het enige verrassingsmoment is meestal het percentage waarmee de prijzen nu weer opgetrokken worden.

De enige openbaar vervoergebruiker die nog oprecht verbaasd kan zijn over tariefwijzigingen, is de Londense. Binnen nog geen anderhalf jaar gingen de tarieven van London Transport allereerst omlaag, vervolgens werden ze verdubbeld, en eind mei worden ze weer eens verlaagd, waarschijnlijk met gemiddeld 25%. Aan de basis van al die wijzigingen liggen felle politieke discussies over de vraag « Wie betaalt het openbaar vervoer? ». Ook in ons land geen onbekend thema.

Met ruim 6.300 bussen en 4.200 metrostellen verzorgt London Transport het openbaar vervoer in « Greater London » (en gedeeltelijk daarbuiten), een gebied met een oppervlakte van niet minder dan 1.500 km². Voor een stedelijk openbaar vervoersbedrijf ligt het kostendeckingspercentage met circa 73% bijzonder hoog. De subsidiebijdrage die varieert van 27% tot 29% (met een tijdelijke uitschieter eind 1981 - begin 1982 van 54%) mag gerust als bijzonder bescheiden worden gekenmerkt, zeker in vergelijking met de subsidies die buitenlandse stadsvervoerders ontvangen. « London Transport ontvangt een lager subsidiebedrag dan bijna elk ander groot stadsvervoerbedrijf ter wereld », zo stelt het bedrijf het zelf in het jaarverslag over 1981.

De London Transport-subsidie is afkomstig van de Londense

« agglomeratieraad », de Greater London Council (GLC), en bestaat uit een overheidssubsidie en een percentage van de gemeentebelastingen. London Transport is slechts uitvoerder van het vervoer. De financiële- en beleidsruimte wordt door de GLC bepaald.

Tijdens de verkiezingscampagne voor een nieuwe GLC, in 1981, beloofde Labour (de Engelse socialisten) de Londenaren een goedkoper openbaar vervoer wanneer Labour in de raad de meerderheid zou behalen.

De verkiezingsbelofte was bedoeld om door een goedkoper en aantrekkelijker openbaar vervoer een bijdrage te leveren aan het oplossen van de verkeersproblemen in Londen. Labour slaagde er inderdaad in de meerderheid in de GLC te behalen, en prompt werd ook de verkiezingsbelofte uitgevoerd. De nieuwe tarieven-aanpak ging op 4 oktober 1981 onder de fraaie reclameslogan « Fares Fair » (te vertalen als « tarievenkermis », of naar uitspraak als « eerlijk is eerlijk ») van start. De tariefverlaging kwam neer op een gemiddelde percentage van 32%. Dat de verlaging soms hoger of lager uitviel dan die 32% was het gevolg van de in april van dat jaar ingevoerde zonering voor het busvervoer en de tegelijk met « fares fair » toegepaste zonering van het centrale deel van het Underground-net. De prijsverlaging werd mogelijk gemaakt door een (bijna-) verdubbeling van de London Transport-subsidie (van 29% naar 54%).

(Zie vervolg blz. 5.)

RIJ MAAR AN...

De krant van de mondige openbare 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... »



Uniek experiment te Gent

Woensdag 23 februari startte het Centrum voor Positieve Aanwending vzw met een uniek project nl. School-Pool. Dit project richt zich in hoofdzaak tot de ongeveer 13.000 ouders die hun kinderen dagelijks per auto naar een van de 150 in Groot-Gent gevestigde scholen, brengen. Deze file auto's richting school veroorzaken niet alleen verkeershinder, maar bovendien verbruiken ze nogal wat energie en zijn zij verantwoordelijk voor vervuiling. Bovendien kost het je een pak geld om je kind per auto naar school te brengen en te halen, tweemaal daags, tien maal per week, zo'n veertig keer per maand... Een voorbeeld ter illustratie: bij een traject van zo'n 2 km loopt dat voor een gemiddelde auto al op tot zo'n 21.000 fr. per jaar. En dan mogen we ook niet vergeten dat sommigen een tweede wagen daarvoor nodig hebben!

Het SCHOOL-POOL project probeert een oplossing voor dit probleem te vinden, een oplossing die iedereen aanbelangt. Als ouders die hun kinderen langs hetzelfde traject naar scholen brengen, om beurten nu eens elkaars kinderen zouden meenemen, dan levert dit besparing en tijdswinst op. Ook ouders die hun kinderen te voet of per fiets naar school brengen kunnen aan dit project meedoen. Wat de kostenverdeling betreft, wordt dit aan de mensen zelf overgelaten (2 fr./km is een goede basis). De proef die in Gent wordt gedaan, zal bij succes worden uitgebreid tot andere steden en gemeenten in Vlaanderen.

Het Ministerie van Nationale Opvoeding heeft intussen meegedeeld, dat de subsidie die normaal wordt toegekend voor het vervoer van leerlingen van het rijksonderwijs welke op meer dan vier kilometer van school wonen, ook uitbetaald zal worden voor vier partikulier vervoerde kinderen.

In Gent is de medewerking verkregen van bijna alle scholen om 15.000 formulieren te verdelen onder de leerlingen waarvan de ouders belang hebben bij een kostenbesparende onderlinge overeenkomst. Tegen half maart zouden de antwoorden moeten binnen zijn en dan duurt het nog een week of drie eer via de computer de lijsten zijn opgemaakt.

Voor elke vorm van gemeenschappelijk leerlingenvervoer met méér dan zes leerlingen per wagen is een speciale machtiging vereist, die onder bepaalde voorwaarden wordt afgeleverd door de Minister van Vekeerswezen. Dit project wil duidelijk iets anders zijn. Het heeft alleen tot doel ouders met elkaar in contact te brengen, zodat er voor de schoolpoort slechts één wagen met vier kinderen stopt, in plaats van vier wagens met één kind.

Van het verdere verloop houden we u zeker op de hoogte!

R. VANHALST



Uitgegeven door de B.R.T.-televisie, Dienst Vrije Tijd
Redactie-adres: BRT-Aktie Openbaar Vervoer Kamer 10L.58.
August Reyerslaan 52, 1040 BRUSSEL. Tel. (02) 737 55 35.
Eindredactie: Stev Van Thielen.

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

DWARSLIGGER

EEN WEEK GRATIS RIJDEN MET DE



Valt openbaar vervoer met privé-vervoer wel te rijmen?

Met wat er hier te lande gebeurt, zou je wis en zeker beweren van niet. De belangen van beide partijen schijnen bij ons onverzoeenbaar te zijn. De openbare vervoersbedrijven en de automobilistenbonden in België beschouwen elkaar nog steeds als aartsrivalen en vijanden. Met de jaren is de sfeer er niet op verbeterd en de bitterharde concurrentie is blijkbaar uitgegroeid tot een ware vete, die geen plaats meer laat voor een « gulden middenweg ». Inderdaad, het hoopvolle « compromis », dat scherpe tegenstellingen afrondt en uiteenlopende standpunten verzoent, ligt niet meer in het directe verschiep.

Dat deze tegenstelling tussen privé en openbaar vervoer eerder een paradox is dan een contradictio in terminis mag blijken uit de gelukte initiatieven van coöperatie die er elders in andere landen worden opgezet. In Duitsland

bijvoorbeeld, meer bepaald in FRANKFURT, hebben de automobielclub en de openbaar vervoersmaatschappij de handen in elkaar geslagen om met vereende krachten de mobiliteitscrisis te lijf te gaan.

De samenwerking tussen de A.D.A.C. (Allgemeine Deutsche Automobilclub) en de F.V.V. (Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbund) dateert weliswaar niet van vandaag. In het verleden werden er immers al geslaagde gezamenlijke acties ondernomen. De nieuwe actie in het rijtje werd « TESTAKTION » gedoopt.

De Frankfurtse agglomeratie

heeft heel wat te kampen met verkeersproblemen. Om hieraan wat te verhelpen staken de F.V.V. en de A.D.A.C. weer eens de koppen bij elkaar. In een eerste uitgangspunt werd gesteld dat de auto en het openbaar vervoer « in se » geen rivalen zijn, maar dat, in het licht van de huidige crisis, een zinvol en aanvullend samengaan van beiden noodzakelijk is. Precies wat het « woon-werk »-verkeer betreft, zou er moeten geijverd worden dat meer automobilisten gebruik zouden maken van tram, bus of metro.

Gedaan met verkeersopstoppen, gedaan met stress - Het moment is daar om tijd en geld te sparen...

Gewapend met deze slogans hebben de F.V.V. en de A.D.A.C. drie dagen lang post gevat op de drie belangrijkste invalswegen van de stad, de meest uitgelezen plaatsen waar men de « woon-werk »-automobilist kon ontmoeten.

Hostessen van beide verenigingen overhandigden aan de auto-



...Hostessen van de F.V.V. overhandigden aan de automobilisten handige informatiefolders...



— Gedaan met verkeersopstoppen — gedaan met stress...

mobiliten aldaar, handige informatiefolders. In deze brochure stond op een bondige en duidelijke manier uitgelegd welke voordelen het openbaar vervoer bood als het om « woon-werk »-verkeer ging. Daarbij werd nog maar eens aangestipt dat « verbundfahren » heel wat goedkoper was dan « autorijden ». Wie dan nog niet overtuigd was van het gemakkelijke, comfortabele en besparende alternatief van bus, tram of metro, kreeg een aanbod, om het Frankfurtse openbaar vervoer aan den lijve te ondervinden.

Het 7-daags test-ticket

Met het 7-daags Test-ticket kon de bereidwillige automobilist, noch vóór de echte winter — de actie ging door in november vorig jaar — het overschakelen van auto op S- en U-Bahn uittesten. In de informatiefolder was een briefkaart voorzien. Wie deze invulde en opstuurde kreeg van de F.V.V. een heel persoonlijke service. Voor elke geïnteresseerde briefschrijver werd de meest gunstige verbinding, tussen woonplaats en werkplaats, opgesteld. Voor dit traject werd dan een individueel

ticket gemaakt.

Op die drie dagen tijd werden er zo'n 20.000 waardebons uitgedeeld aan automobilisten. Ongeveer 2.600 aanvragen liepen binnen bij de A.D.A.C. en de F.V.V. Tot eind december konden de geïnteresseerden een voorsmaakje krijgen van het openbaar vervoer in hun stad. Met deze gratis-tickets bleek de actie weliswaar nog niet ten einde. Na het proefrijden konden de reizigers hun ervaringen kwijt in een vragenlijst. Bedoeling van deze enquête is het detecteren van de kritieke knelpunten in het openbaar vervoersnet. Tevens werd er ook gepeild naar de wens- en behoeftesituatie van deze belangrijke belangengroep, de automobilisten.

In Frankfurt is het dynamisme dus nog niet zoek als het om openbaar vervoer gaat. Wij vragen ons af hoe lang nog het zal duren eer er bij ons zulke projecten van stapel lopen. Misschien ontbreekt het aan durf... misschien is men nog stekeblind, dat men niet inziet dat openbaar vervoer en auto op de eerste plaats bondgenoten zijn...

S.V.T.

GUTSCHEIN

Einmalige Gelegenheit:

Testen Sie den F.V.V. Eine ganze Woche kostenlos.

ADAC Diese Aktion wird vom ADAC unterstützt.



STOPDIENST

400 minibussen voor Londen?

Zal binnenkort het Londense straatbeeld niet meer alleen worden bepaald door rode dubbeldekkers en zwarte taxi's, maar ook door zo'n 400 16-persoons minibuses? Als het aan AMOS Ltd. (Associated Minibus Operators) ligt wel. AMOS wil door de inzet van deze busjes op vier lijnen die ook het centrum van Londen doorsnijden een bijzonder frequent vervoer gaan bieden. De bedoeling is dat de busjes overal (dus niet alleen bij haltes) passagiers moeten kunnen oppikken.

De vraag hoe AMOS er in wil slagen 400 busjes op de weg te brengen is snel beantwoord: AMOS wil met een franchise-systeem gaan werken waarbij elke buschauffeur een zelfstandig ondernemer is. AMOS zal uitsluitend gaan fungeren als een overkoepelend orgaan.

Omdat de huidige openbaar vervoerder in Londen, London Transport, de vergunning moet verlenen voor nieuwe busdiensten, zal AMOS eerst de toestemming moeten verkrijgen van London Transport. Lukt dit niet, dan kan AMOS in beroep gaan bij de staatssecretaris voor vervoer.

Omdat London Transport in deze zaak niet van enige partijdigheid wil worden beschuldigd, is de ongebruikelijke stap genomen een hoorzitting over de AMOS-aanvraag te organiseren. De hoorzitting, waarvoor een onafhankelijke voorzitter is benoemd, zal waarschijnlijk in april of mei worden

gehouden.

Het rapport van de voorzitter wordt pas enkele maanden na die hoorzitting verwacht. Daarna neemt London Transport een beslissing over de vergunningsaanvraag.

AMOS meent dat de nieuwe busdiensten voor de vier — drukke en winstgevende (?) — lijnen een goedkope verbetering betekenen van het openbaar vervoer in de Engelse hoofdstad.

Uit voorzichtige commentaren van London Transport valt al wel op te maken dat men daar niet bijster gelukkig is met AMOS' voorstellen, die dan ook worden gezien als een « afromen » van de openbaar vervoersmarkt. Ook de taxi-ondernemers in Londen zijn niet gelukkig met de voorstellen. Zij vinden dat met de minibussen het centrum van Londen helemaal verstopt zal raken. Bovendien zouden de « bustaxi »-chauffeurs (het systeem is eigenlijk een kruising tussen een taxi en een bus) niet zo zwaar worden gekeurd en geëxamineerd als de Londense taxichauffeurs.

Het is ook bekend dat de conservatieve regering van Margaret Thatcher niet erg ingenomen is met zwaar gesubsidieerd openbaar vervoer, en meer geïnteresseerd is in mogelijk winstgevende particuliere initiatieven. Openbaar vervoerexperts in Engeland wachten dan ook met enige spanning de uitslag af...

Wim Faber C 1983

Korrektieve ingreep in de autokosten gewenst

De ANWB, de Nederlandse automobilistenvereniging, is van mening dat de jaarbelasting op auto's en andere motorrijtuigen moet worden afgeschaft en dat de belasting op benzine, diesel en LPG moet worden verhoogd. Die verhoging zou parallel moeten verlopen met de aangekondigde verhoging van de tarieven in het openbaar vervoer.

De ANWB, die op het vlak van de verkeerskunde en het verkeersbeleid zeer bestudeerde standpunten heeft, vindt het ongewenst dat reizigers trein, tram of bus zouden laten staan ten gunste van de auto.

Hoewel de globale autokosten voor de gebruiker niet hoger hoeven te worden zal toch de keuze voor auto of openbaar vervoer grotendeels afhangen van de hoogte van de directe variabele kosten.

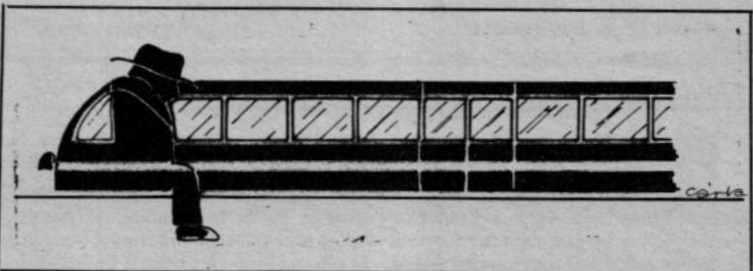
Dit standpunt werd door de ANWB aan het parlement meegedeeld.

De jongste tijd gaan er overal in Europa meer en meer stemmen op ten gunste van een verhoging van de directe kosten.

In Nederland zal vanaf 1 april 1983 de benzineaccijns met 3,5 cent per liter omhooggaan. Het is de bevestiging dat die trend zich ook langzaam doorzet. In eigen land werd onlangs aan de UFSIA te Antwerpen in de licentiaatsverhandeling van A. Van Der Brempt

een gelijkaardige stelling naar voren gebracht. Met deze verhandeling kaapte de auteur overigens de eerste prijs van het Studiefonds van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Transportondernemingen (KNVTO) weg.

De Belgische staatssecretaris voor energiebeleid E. Knoop heeft van zijn kant verklaard dat hij er niet aan denkt een accijnsverhoging op de verkeersbrandstof in te voeren.



ANWB protesteert tegen hogere tarieven voor tram, trein en bus

De ANWB heeft in een brief aan het Nederlandse parlement heftig geprotesteerd tegen de plannen van de Nederlandse regering om de tarieven van het openbaar vervoer extra te gaan verhogen. De ANWB vindt die verhoging principieel onjuist o.a. uit sociale overwegingen t.o.v. de minder mobilen in onze maatschappij. De vereniging signaleert een ernstige achteruitgang van het besteedbaar inkomen van de Nederlanders en de lastenverzwaring van andere primaire levensbehoeften. Daarom ontstaat ook een vermindering van de gezins-

bestedingen voor mobiliteit. Het openbaar vervoer dient voor die mobiliteit nu juist een soort goedkope basisgarantie te leveren.

De ANWB eist eerder maatregelen ter verhoging van de efficiëntie van het openbaar vervoer in stedelijke gebieden, en een reductie van de tarieven buiten de spitsuren. Alle investeringskosten in het openbaar vervoer dienen volgens de ANWB uit de algemene middelen betaald te worden en niet uit extra tarief verhogingen. Tot daar het standpunt van de Nederlandse automobilistenverenigingen.

STOPDIENST

De stoptreinen in de Vlaamse provincies

Lijn-nummer	Reisweg	Stopplaatsen
12	Antwerpen-C. - Essen	Antwerpen-Oost - Antwerpen-Dam - Luchtbal - Noordokken - Ekeren - St.-Mariaburg - Kapellen - Kapellenbos - Heide - Kijkuit - Kalmthout - Wildert
14	Berchem - Lier	Mortsel - Boechout
15	Lier - Herentals	Kessel - Nijlen - Bouwel
16	Lier - Aarschot	Berlaar - Melkouxen - Heist-op-de-Berg - Booischot - Begijnendijk
25	Brussel-Noord	Schaarbeek - Buda - Vilvoorde - Eppegem - Weerde - Mechelen - Mechelen-Nekkerspoel - St.-Katelijne-Waver - Duffel - Kontich - Hove - Mortsel - Oude-God - Mortsel Deurnesteenweg - Berchem
26	Mechelen - Etterbeek	Muizen - Hofstade - Eppegem - Vilvoorde - Machelen - Haren - Bordet - Evere - Meiser - Mérode - Delta
27	Schuman - Halle	Leopoldswijk - Etterbeek - Boondaal - St.-Job - Moensberg - Beersel - Huizingen
28	Brussel-Zuid - Jette	Brussel-West - Simonis
34	Liège-Guillemins - Hasselt	Liège Jonfosse - Liège-Palais - Herstal - Tongeren - Bilzen
35	Aarschot - Hasselt	Langdorp - Testelt - Zichem - Diest - Schulen
36	Brussel-Noord - Leuven	Haren-Zuid - Diegem - Zaventem - Nossegem - Kortenberg - Erps-Kwerps - Veltem - Herent
50	Gent-St.-Pieters - Zeebrugge	Drongen - Landegem - Hansbeke - Bellem - Aalter - Maria-Aalter - Beernem - Oostkamp - Brugge - Brugge-St.-Pieters - Lissewege - Zwankendamme
50	Brussel-Noord - Aalst bis	Bockstael - St.-Agatha-Berchem - Groot-Bijgaarden - Dilbeek - St.-Martens-Bodegem - Ternat - Essene-Lombeek - Liedekerke - Denderleeuw - Erembodegem
50	Aalst - Gent-St.-Pieters bis	Lede - Serskamp - Schellebelle - Wetteren - Kwatrecht - Melle - Merelbeke
52	Antwerpen-C. - Puurs	Berchem - Antwerpen-Zuid - Boom
53	Mechelen - Dendermonde	Kapelle-op-den-Bos - Londerzeel - Malderen - Bugenhout - Baasrode-Zuid
	Dendermonde - Schellebelle	Oudegem - Schoonaarde - Wichelen
53	Mechelen - Leuven bis	Muizen - Hever - Boortmeerbeek - Haacht - Wespelaar - Tildonk - Hambos - Wijgmaal
59	Antwerpen-C. - Lokeren	Berchem - Antwerpen-Zuid - Zwijsdrecht - Melsele - Beveren - Nieuwkerken-Waas - St.-Niklaas - Belsele - Sinaai
59	Gent-St.-Pieters - Gent-Dampoort	Gentbrugge
60	Jette - Dendermonde	Zellik - Asse - Mollem - Merchtem - Droeshout - Opwijk - Heizijde - Lebbeke - St.-Gillis
66	Brugge - Kortrijk	Zedelgem - Torhout - Lichtervelde - Roeselare - Izegem - Ingelmunster
69	Kortrijk - Ieper	Bissegem - Wevelgem - Menen - Wervik - Komen
86	De Pinte - Oudenaarde	Eke-Nazareth - Gavere-Asper - Zingem - Eine
89	Denderleeuw - Oudenaarde	Welle - Haaltert - Ede - Burst - Terhagen - Herzele - Hillegem - Leeuwergem - Zottegem - Munkzwalm - St.-Denijs-B.
90	Denderleeuw - Geraardsbergen	Iddergem - Okegem - Ninove - Eichen - Appelterre - Zandbergen - Idegem - Schendelbeke
93	Brussel-Zuid - Halle	Vorst-Zuid - Ruisbroek - Lot - Buizingen
96	Halle - Braine-le-Comte	Lembeek - Tubize - Hennuyères
122	Melle - Zottegem	Gontrode - Landskouter - Moortsele - Scheldewindeke - Balegem-Dorp - Balegem-Zuid
123	Geraardsbergen - Edingen	Viane-Moerbeke - Galmaarden - Tollembeek - Herne
124	Brussel-Zuid - Nijvel	Vorst-Oost - Ukkel-Stalle - Ukkel-Kalevoet - Linkebeek - Holleken - St.-Genesius-Rode - De Hoek - Waterloo - Eigenbrakel - Lillois - Baulers
139	Ottignies - Leuven	Ottignies - Limal - Bierges - Basse-Wavre - Gastuche - Archennes - Florival - Pérot - St.-Joris-Weert - Oud-Heverlee - Heverlee

Stopplaatsen enkel nog door forenzentreinen bediend

Lijn 15: Balen-Nete - Leopoldsburg - Beringen-mijn - Heusden - Zolder - Herentals Kanaal; lijn 21: Alken; lijn 35: Wezemaal - Gelrode; lijn 36: Verrijk; lijn 59: Zwijsdrecht-fort; lijn 82: Vijfhuizen - Erpe-Mere; lijn 89: Anzegem - Vichte.

Enkele stopplaatsen worden nog wel door stoptreinen aangedaan hoewel zij niet in deze lijst vermeld staan. Het zijn stations die gelegen zijn op het uiteinde van IC of IR-lijn. Zo bv. Heist, Duinbergen op de IC-lijn F, Zele op de IR-lijn h, Tielen op de IR-lijn f, Koksijde op de IR-lijn i.

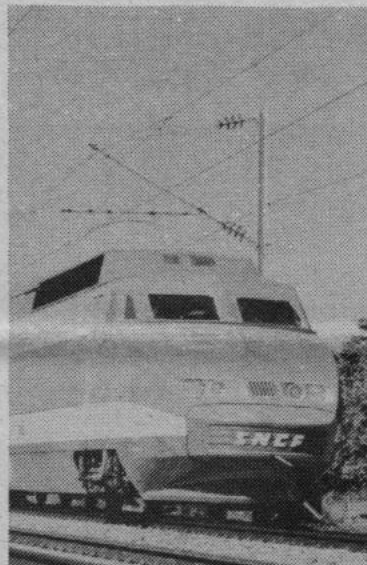
DE HAUTE FUTURE

DEEL VII NET DE TREIN GEMIST. OF NIET?

«The best of prophets of the future is the past». In die zin zouden de jaren vijftig de voorboden moeten zijn van wat er anno 1983 zoal reilt en zeilt in het wereldje van het openbaar vervoer.

Niets is minder waar. Het lijkt er eerder op dat de toenmalige ontwerpers zich lelijk verkeken hebben op de toekomst, want als je het huidige arsenaal van openbaar vervoer over de hele wereld eens overschouwt is er eigenlijk niet veel verschil met de systemen van weleer. Aan snelheid en comfort hebben ze in bepaalde gevallen wel terrein gewonnen, maar het totale concept is onveranderd gebleven. Daar waar de steden en het platteland een enorme sociale en geografische evolutie doorgemaakt hebben die resulteerde in het ontstaan van nieuwe behoeften bleef het openbaar vervoer in z'n vertrouwd «Post-natuur» stadium. Het gevolg van dit alles kennen we maar al te goed: een bar slecht openbaar vervoer dat soms wel eens tekenen geeft van «wel willen» maar «niet kunnen».

Nochtans waren er in diezelfde jaren niet alleen zowat alle mogelijke ingrediënten aanwezig om van het openbaar vervoer eens werk te maken, maar ook



De Franse Train à Grande Vitesse.

een heleboel aanwijzigingen die de noodzaak van een rekonversie voorspelden. Je moest geen helderziende zijn om te weten dat de bevolking en z'n stedelijke nederzettingen met alles d'r op en d'r aan zou blijven groeien. Een trend die op gang gekomen was nadat de wonden van de 2de wereldoorlog zo goed als genezen waren en die in de hand gewerkt werd door de vrij gezonde economische situatie van toen. Alles was mogelijk. De woonfunctie van de stad bijvoorbeeld werd afgeschreven en vervangen door de meest uiteenlopende socio-economische diensten en werd het zwaartepunt van werkgelegenheid, terwijl diezelfde woonfunctie overgeheveld werd naar de randgemeenten en het platteland. Mobiliteitsproblemen waren er om zeggens ook niet, want daarvoor zorgde het privé vervoer dat van bij

zijn opkomst door de beleidsvoerders prompt onder de arm genomen werd. Dit troeteldiertje betekende trouwens een serieuze bron van inkomsten.

Niet alleen voor de staatskas was dit een middel om het spaarvarkentje nog wat vetter te mesten, ook voor de wegenbouwers, verzekeringen en de autokonstruktoren zelf was dit een goede zaak. Het duurde echter niet lang voordat het gevreesde zich ging manifesteren: een oververzadiging van verkeersstromen met de gekende opstoppen en alle andere negatieve aspecten — zoals luchtverontreiniging, lawaai, onleefbaarheid van de stad enz. — die hieraan verbonden zijn. Bovendien hebben de verantwoordelijken voor dit alles bij het uitstippelen van hun strategie één kleine faktor over het hoofd gezien: de olieprijs. Door de forse stijging van de brandstofprijzen inkasseerde «hun verkeersfilosofie» heel wat rake klappen en kwam de mobiliteitszekerheid in het algemeen erg in het gedrang.

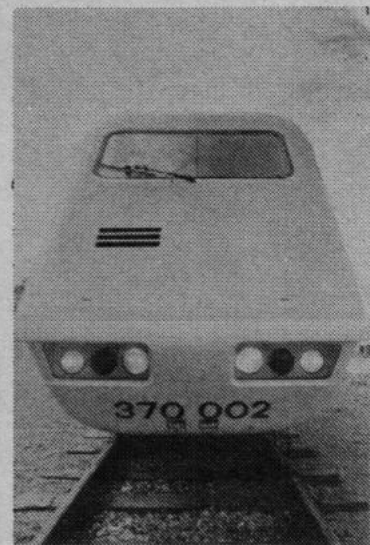
Het openbaar vervoer genoot meteen terug belangstelling, maar was helemaal niet bij machte een volwaardig alternatief te bieden. Dit soort vervoermiddel had immers de trein van de nieuwe technieken gemist. Aantrekkelijke nieuwe technieken die door ontwerpers — waarvan sommigen hun «science fiction»-fantasie optimaal inschakelden — uitgewerkt waren en die het imago van het openbaar vervoer veel aantrekkelijker zou maken. Op enkele uitzonderingen na bleven ze allen in het stadium van plannen en schetsen of werden — in het beste geval — eens uitgeprobeerd op een korte experimentele lijn.

Waarom het openbaar vervoer zelfs de kans niet kreeg om de concurrentiestrijd met het privé vervoer aan te gaan draait rond verschillende redenen die allen nauw met elkaar in verband staan. Eerst en vooral kan je de vraag stellen of er toen eigenlijk nog verbindingen bestonden die in aanmerking kwamen voor nieuwe technieken die nog niet bediend werden door conventionele middelen?

Het zou toch maar al te gek zijn om bestaande infrastrukturen te vervangen door een heel nieuw systeem. Het aanleggen van nieuwe lijnen zou een vrij dure aangelegenheid zijn, terwijl er voor de inplanting van de begin- en eindpunten voor interstedelijk verkeer gewoon geen plaats meer was in de steden. (De spoorbreedte bij treinen is één van de factoren geweest die de ontwikkeling van nieuwe technieken erg heeft afgeremd. Indien men de spoorweg nu zou uitvinden, zou men hem een veel breder spoor geven om z'n laterale stabiliteit bij topsnelheid te verbeteren. Maar we moesten de treinen nemen zoals ze destijds ontworpen werden door de Engelsen die de spoorrijtuigen dezelfde breedte gaven als de diligences).

Mocht men dan toch de optie nemen om totaal nieuwe systemen aan te leggen zonder daarbij de centra van de steden aan te doen kan men zich de vraag stellen in hoeverre een dergelijke infrastructuur z'n uiteindelijke doel bereikt. Hoe dan ook, de meest technisch feilloze dossiers en ontelbare geslaagde demonstraties hebben niet voldoende gewicht in de schaal kunnen werpen om het financiële aspect van dergelijke realisaties te vergeten. Een

tweede aspect dat de vooruitgang en de verbetering afgeremd heeft is ongetwijfeld het openbaar vervoer beleid zelf. In plaats van de eerste stappen te ondernemen om de realisatie op gang te brengen begon men aan een heuse winterslaap. Het gehele vervoeraparaat groeide uit tot één groots bureaukratisch gedoe. Een log instituut



De Engelse Advanced Passenger Train.

waar nieuwigheden als de pest gemeenden werden en waar ontwerpers zich ten hoogste mochten inlaten met het op punt zetten van de nieuwe aankleding van de standaardinterieurs. Misschien een noodgedwongen houding, want opkomen voor een beter openbaar vervoer en het eigenlijk wel willen realiseren zonder geld in kas is een vrij moeilijke klus.

Of de «HAUTE FUTURE» van het openbaar vervoer deze vervelende erfenis van het verleden zal weten te omzeilen zullen we moeten afwachten. Laten we niet vergeten dat diepewortelde kwalen grote middelen behoeven.

De «Downtown People Mover» van Detroit, de «Advanced Light Rapid Transit» van Vancouver, de «V.A.L.» van Rijsel, de «0-Bahn», de Belgische «T.A.U.» en de Duitse en Japanse magneetbanen zijn allen stuk voor stuk prachtige nieuwe systemen. Openbaar vervoermiddelen die op punt gesteld zijn met enorm veel overleg en deskundige inbreng, maar die door hun specifieke kenmerken niet dezelfde elasticiteit hebben als het conventioneel openbaar vervoerpatrimonium.

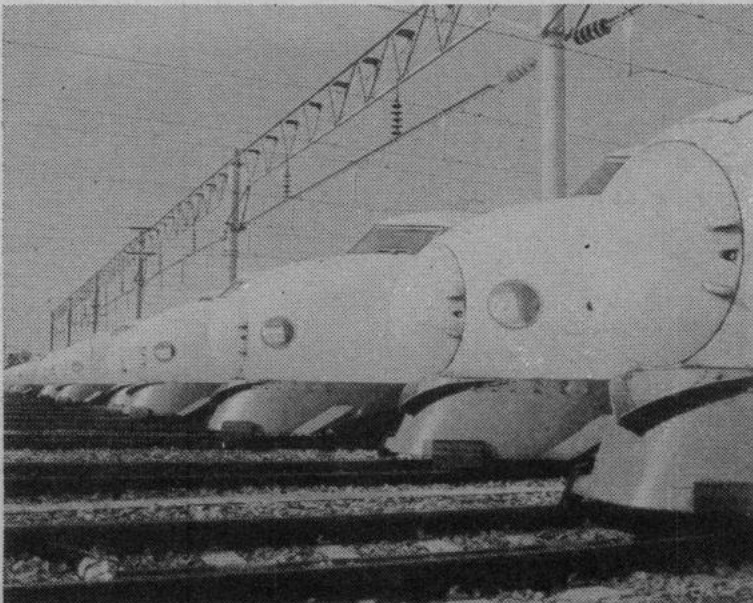
M.a.w. deze nieuwe systemen zijn momenteel van die aard dat ze onvermijdelijk zijn met het huidige massavervoer en ze dus maar strikt regionale toepassingsmogelijkheden zullen kennen. En dan willen we het hier nog niet hebben over het financiële aspect die een uiteindelijke standardisatie meer dan in de weg zal staan.

Al het gepresteerde werk is echter niet een maat voor niets geweest. Er woelt wat en het besef dat er iets aan het openbaar vervoer moet gedaan worden leeft sterker dan ooit. Als men nu nog de stap kan zetten om dit alles te relativiseren dan zijn we op het goede spoor. Nieuwe technieken introduceren is een «must», maar essentieel is dat men binnen de grenzen van het «mogelijke» blijft werken.

In die zin zou men eerder de «HAUTE FUTURE» kunnen zien in het aanwenden van de «uitvindingen» op het bestaande openbaar vervoer. In een paar landen is men trouwens al aardig op weg om volgens dit principe goede resultaten te boeken. Hierbij denken we aan de T.G.V. — de Franse Train à Grande Vitesse (zie H.F. deel VI), de Japanse Tokaido en Sanyo Shinkansen en de Engelse A.P.T. — the Advanced Passenger Train.

Met deze laatste beschouwing zetten we dan ook een punt achter de HAUTE FUTURE-reeks in deze vorm. Wel krijgt dit soort van berichtgeving z'n vaste plaats in «Stopdienst», u weet wel de andere rubriek in «RIJ MAAR AN...» die de actualiteit op de voet volgt.

Mensen, die bepaalde opmerkingen of interessante tips zouden hebben in verband met deze reeks, mogen gerust hun pennevruchten naar de redactie van Aktie Openbaar Vervoer sturen.



De Japanse Tokaido en Sanyo Shinkansen.

METROMANIE

LONDON: HIS... UNDERGROUND



418 km spoor is hij groter dan die van New York (390 km), maar hij heeft wel minder werkelijke ondergrondse baanvakken. Inderdaad, ondanks het feit dat de Londense metro gekend is als «The Underground» steken er maar 162 km effectief onder de grond.

Origineel werd hij gebouwd en geleid door private firma's, maar momenteel wordt het gehele systeem uitgebaat door één enkele organisatie: de «London Transport». LT heeft ook de typische rode dubbeldekkers onder haar hoede. Bussen die je zowat overal in de Britse hoofdstad kan terugvinden en die je tot in de kleinste hoekjes van Londen brengen.

Van buitenwijk naar buitenwijk

De Metropolitan, District, Circle, Bakerloo, Central, Northern, Piccadilly, Victoria en Jubilee zijn de 9 metrolijnen waarvan men momenteel in Londen gebruik kan maken. (Er zijn nog 2 andere lijnen die echter uitgebaat worden door de «British Rail» en als dusdanig niets te maken hebben met London Transport. Het zijn de *Waterloo & City line* tussen het metro- en spoorwegstation «Waterloo» en het metrostation «Bank» en de *North London Line* tussen het metro- en spoor-

ring rond het centrum van Londen loopt en de «Jubilee line» die haar eindpunt heet in «Charing Cross» (in het hartje van Londen) gaan al de lijnen van buitenwijk tot buitenwijk dwars door het centrum heen. Sommige lijnen komen voor bepaalde gedeelten van het traject op hetzelfde spoor terecht, maar in het algemeen hebben de meeste lijnen een eigen koker.

De 9 lijnen kan men opsplitsen in 2 categorieën die men kan herkennen aan de afmetingen van de tunnels en de treinstellen die erdoor rijden. Enerzijds heb je de «Subsurface Lines» (Metropolitan, District en Circle), zo genoemd omdat de sporen juist onder het straatoppervlak liggen (overdekte tunnels) en hebben stellen met dezelfde afmetingen als die van British Rail. Anderzijds heb je de «Tubes Lines» (alle andere lijnen), die dieper gelegen enkelvoudige kokers met een diameter van 3,65 meter met stellen die daar mooi inpassen. (Dit is meteen ook der verklaring voor de steeds aanwezige tocht in de Londense metro.)

De rijtuigen — die iets kleiner zijn dan de koker waarin ze zich verplaatsen — duwen de lucht voor zich uit en zorgen voor een konstante luchtverplaatsing.

Tesamen bedienen deze lijnen met 4.350 rijtuigen 278 stations. De meeste van die stations geven aansluiting met de bovengrondse busdiensten, terwijl sommige het kruispunt vormen van 2 tot 5 metrolijnen en/of samenvallen met een van de talrijke spoorwegstations die Londen rijk is.

Automatische besturing

Eén van de pronkstukken van de London Transport is de «Victoria line» (tussen het spoorwegstation «Walthamston» en «Brixton», 16 stations en 12,5 km lang) die in 1969 werd geopend. Op deze lijn worden de treinen automatisch bediend door een elektronisch systeem. Vooraan in de trein zit wel een persoon, maar die is enkel verantwoordelijk voor het openen en sluiten van de deuren en het starten van het rijtuig. Het uiteindelijke doel bestaat erin om ook deze persoon uit te schakelen en het geheel automatisch te laten functioneren. In die zin is men in Londen sinds '78 druk aan het eksperimenteren met de F.A.C.T. (Fully Automatic Controlled Train). In het kader van de toekomstige automatisering is men trouwens nu al van start gegaan met het plaatsen van radio-installaties in de treinstellen en stations («Bakerloo» en «Jubilee» line zijn al uitgerust). Niet alleen is een dergelijke infrastructuur nu al nuttig, ook bij een doorgedreven automatisatie is het van essentieel belang dat er tussen de centrale controle en de passagiers in geval van nood een communicatiemiddel bestaat.

Pol VERDICKT

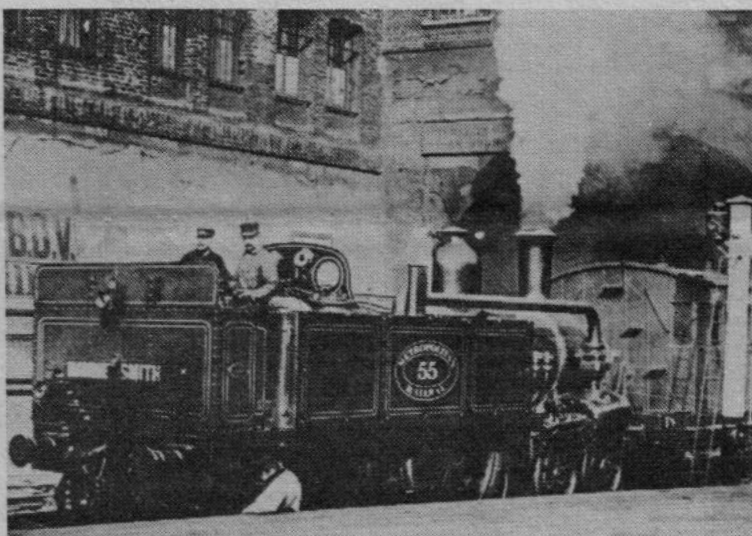
Oxford street, the Royal Albert Hall, British Museum, Marble Arch, Hyde Park, Soho, The Last Night of the Proms, Buckingham Palace, Westminster Bridge, the Houses of Parliament, Big Ben, the Tower, the Changing of the Guard, Sint Paul's Cathedral, Trafalgar Square, the National Gallery, Piccadilly Circus of... de verzamernaam LONDEN.

Een wereldstad en, naast New York en Parijs, één van de vermaarde trendmakers op onze aardbol. Een krachtig epicentrum van mode, muziek, theater, politiek en andere — soms zeer vulkanische — activiteiten, maar bovenal het voorbeeld van een stad die, ondanks haar hoge stand in de top, ten van de progressisten, dat conservatieve trekje blijft behouden. Wie denkt dat die bolhoed en paraplu uitingen zijn van een meesterschap in etalagekunst heeft het mooi mis. Dit typisch Britse flegma is echt, van het zuiverste water. En deze eigenschap, samen met hun niet aflatende vernuchtheid aan hun tradities — als gevolg van een roemrijke geschiedenis, — zit dieper dan je denkt.

Naast dit alles kunnen de Britten ook nog praten over een groot palmares van technologische standjes. Het alomvattende voorbeeld hiervan is ongetwijfeld de industriële revolutie die in de grootste Engelse steden vo-

rige eeuw klaargestoomd werd en model stond voor de gehele wereld. De eerste trein en spoorwegverbinding is o.a. één van die produkten die de Britten in 1830 op punt stelden en waarvan menig toenmalig ontwikkeld land in een mum van tijd ook gebruik wist te maken. En ondanks het feit dat dit vervoermiddel niet altijd naar zijn werkelijke waarde is geschat (en bijgevolg niet tot z'n volle ontplooiing is gekomen) was het geen onaardige uitvinding. Voor het fenomeen «Metro» zijn ze eveneens verantwoordelijk. Het is meer bepaald een zekere Charles Pearson — een vooraanstaand Londenaar — die een paar privé-vervoerfirma's voor een dergelijk idee wist te winnen. In de aanleg van een ondergrondse zag deze persoon de oplossing om de steeds toenemende opstoppingen in de straten van Londen te voorkomen. Op 10 januari 1863 was het dan zover. De eerste ondergrondse lijn van ruim 6 km werd geopend door de «Metropolitan Railway Company». Deze verbinding, die gereden werd door stoomlokomotieven, tussen Paddingtonstreet en Farringdonstreet werd volgens de open bouwmethode gekonstrueerd en was dus eigenlijk niet meer dan een overdekte uitgegraven geul. In 19870 werd met een tunnel onder de Thames pas de eerste diepe ondergrondse in gebruik genomen. De lijn, waarbij de stellingen door middel van kabels van de ene naar de andere kant getrokken werden bleef, door het geringe succes, maar een paar maanden actief. Ze werd dan maar tot een voetgangerstunnel omgetoverd die op zijn beurt in 1896 bij de opening van de Tower Bridge gesloten werd.

Voor de eerste echte metro, met elektrisch aangedreven stellingen moeten



Eén van de eerste stoommetrolokomotieven in de «UNDERGROUND» van Londen.

we wachten tot 1890. Op 18 december van dat jaar werd een 5 km lange «pijp» operationeel tussen King Williamstreet (in het hartje van Londen) en Stockwell (ten zuiden van de Thames).

Deze verbinningen betekenden de stevige grondvesten van een netwerk dat door menig andere Europese hoofdstad werd benijd en model stond voor talrijke gelijkaardige systemen over de hele wereld.

The Underground

De Londense metro is niet alleen de oudste ondergrondse van de wereld, maar ook zowat de grootste. Met z'n

wegstation «Richmond» en «Broadstreet» station dat onmiddellijk aansluiting geeft met het metro- en spoorwegstation «Liverpoolstreet» station). De lengte van de lijnen varieert van 89 km (de Metropolitan line) tot 21 km (Jubilee line).

Met uitzondering van de «Circle Line» die, zoals haar naam inhoudt,

TECHNISCHE FICHE LONDENSE METRO



Maatschappij	London Transport (LT)
Datum van in gebruikname	10.1.1863
Aantal lijnen	9
Aantal km ondergronds	162
Aantal km bovengronds	256
Aantal stations	278
Afstand tussen de stations (gemiddelde) in m	665
Lengte van de perrons (m)	110/130
Aantal stellingen	4350
% motorwagens	66
Lengte van de stellingen (m)	14,94/18,37
Breedte van de stellingen (m)	2,63/2,92
Max. aantal stellingen/trein	8
Frekwentie (in minuten)	1 tot 45
Kommerciële snelheid (km/u)	32,8
Aantal reizigers/jaar	541 miljoen



Een «SUBSURFACE LINE» metrorijtuig

De tarievenkermis van London Transport

(Vervolg van blz. 1.)

De conservatieve regering van Margaret Thatcher was bepaald niet enthousiast over het GLC-initiatief. Deze regering denkt eerder aan een afbouw van de openbaar vervoer-subsidies. De overheidssubsidie aan de GLC, waarvan een gedeelte bestemd is voor London Transport, werd dan ook vlotweg verlaagd. Het gat wat daardoor in de GLC-begroting ontstond kon alleen worden gedicht door het fors verhogen van de gemeentebelastingen.

Voor London Transport werd het effect van « Fares Fair » al snel merkbaar. Voor de tariefswijziging maakten per dag ruim 5 1/2 miljoen reizigers gebruik van bus en ondergrondse in de Engelse hoofdstad. Tijdens « Fares Fair » kwamen daar per dag ruim 700.000 reizigers bij, een toename met 12 %. Van deze toename profiteerde vooral het busvervoer dat 18 % meer reizigers te verwerken kreeg. De Underground, traditioneel ongevoeliger voor prijswijzigingen, kon 7 % meer reizigers noteren. Om de groeiende reizigersstroom op te kunnen vangen, en nieuwe klanten niet meteen door een slechte service af te schrikken, werden op een groot aantal lijnen de bedieningsfrequenties verhoogd.

« Fares Fair » betekende voor London Transport ook dat voor

Can you afford to be without a Bus Pass?

Weekly One Zone £4.00 Bus Pass



liefhebbers — niet mogelijk was.

Het eerste door Bromley tegen de GLC aangespannen proces werd door de GLC gewonnen. Bij het daaropvolgende beroep, en het beroep bij het hoogste Engelse rechtscollege, het Hogerhuis, werd de gemeente in het gelijk gesteld. Volgens de « Law Lords » van het Hogerhuis zou London Transport in principe jaarlijks quitte moeten spelen.

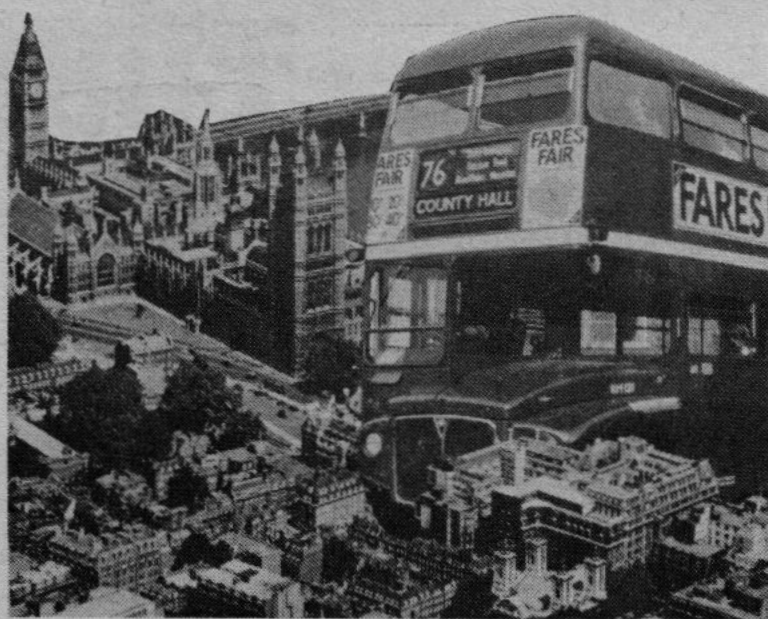
Verliezen die zich in een boekjaar zouden voordoen moeten dan ook het volgend jaar weer worden goedge maakt. Dus moest de verhoging van de gemeentebelastingen worden teruggedraaid. Bovendien moesten de tarieven weer worden verhoogd, en wel op zo'n manier dat de door « Fares Fair » ontstane verliezen weer zouden kunnen worden goedge maakt.

Op 21 maart 1982 werden de tarieven van London Transport vrijwel verdubbeld (+ 96 %). Het resultaat van deze abrupte koerswijziging liet niet lang op zich wachten. In enkele maanden verloor London Transport 1 miljoen van de ruim 6 miljoen reizigers die dagelijks van bus en ondergrondse gebruik maakten (— 17 % bus, en — 12 % Un-

derground). Weliswaar stegen de inkomsten fors (met 65 %), maar het subsidiepercentage werd ook teruggeschroefd (van 54 % naar 27 %).

Enkele maanden later werden ook de frequenties van bus en Underground aangepast aan de reizigers-afname, en wel met gemiddeld 15 %. Ook moest worden gesneden in het personeelsbestand. Dit kon gelukkig via natuurlijk verloop gebeuren. Die hele operatie betekende wel dat London Transport aanzienlijk efficiënter ging functioneren. Hoewel wordt toegegeven dat de dienstverlening aan het publiek is verminderd, is het rijden op dienstregeling verbeterd en vervallen met name in het busvervoer minder ritten.

De tariefverhoging kende nog een positief aspect : het aantal abonnementhouders is fors gestegen.



Alweer : een tariefverlaging

Het kan voor de Londense openbaar vervoergebruikers — en voor de horde toeristen die jaarlijks van bus en ondergrondse gebruik maken — niet op : al bij de laatste tariefverhoging werden alweer plannen gelanceerd de tarieven maar weer eens te verlagen.

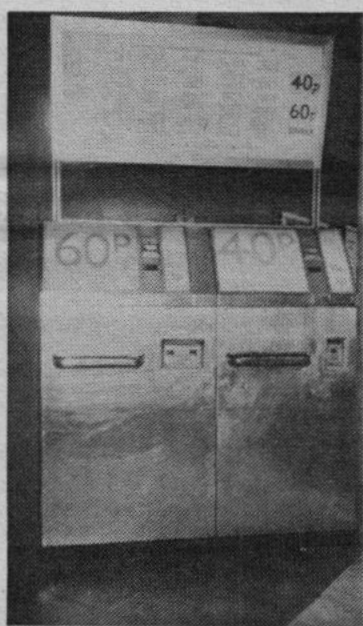
Bij het (voorlopig) laatste (proef-) proces over de juiste interpretatie van de wet (Mag een verlaging nu wel of niet ?) stonden eind januari ditmaal de GLC en London Transport tegenover elkaar. Volgens de GLC kon een verlaging van 25 % wel, volgens London Transport niet. Ditmaal kreeg de GLC gelijk. Dus worden eind mei de tarieven met gemiddeld 25 % verlaagd. Tegelijkertijd zal het resterende deel van het Underground-net (buiten het centrum van Londen) worden gezondeerd.

Maar het is niet waarschijnlijk dat met het laatste proces ook het laatste woord gesproken is over de hoogte van de subsidiering van London Transport.

Zeker niet nu er plannen in de maak zijn om voor « Groot-Londen » een « Verkeersverbundachtige » structuur te ontwerpen, waarbij de belangrijke rol die British Rail op het gebied van het stadsvervoer vervult, binnen een centrale coördinatie kan worden gebracht. Merkwaardig dat nu pas dergelijke plannen op tafel komen, aangezien Londen een van die steden is die uitermate dringend behoefte hebben aan een goed gecoördineerd en gestructureerd openbaar vervoer, waarin alle uitvoerders van het vervoer, net als bijvoorbeeld in München, onder een overkoepelend coördinerend orgaan vallen.

Ook bij de opzet van een dergelijk systeem zal de financieringsvraag, dan niet van London Transport maar van het geheel, weer een belangrijk twistpunt gaan vormen. Voorlopig zitten er voor de Londenaren geen tariefverlagingen meer in. Ook zij zullen nu moeten wennen aan de richting die de meeste tariefswijzigingen in verschillende landen volgen : omhoog...

© 1983 Wim Faber



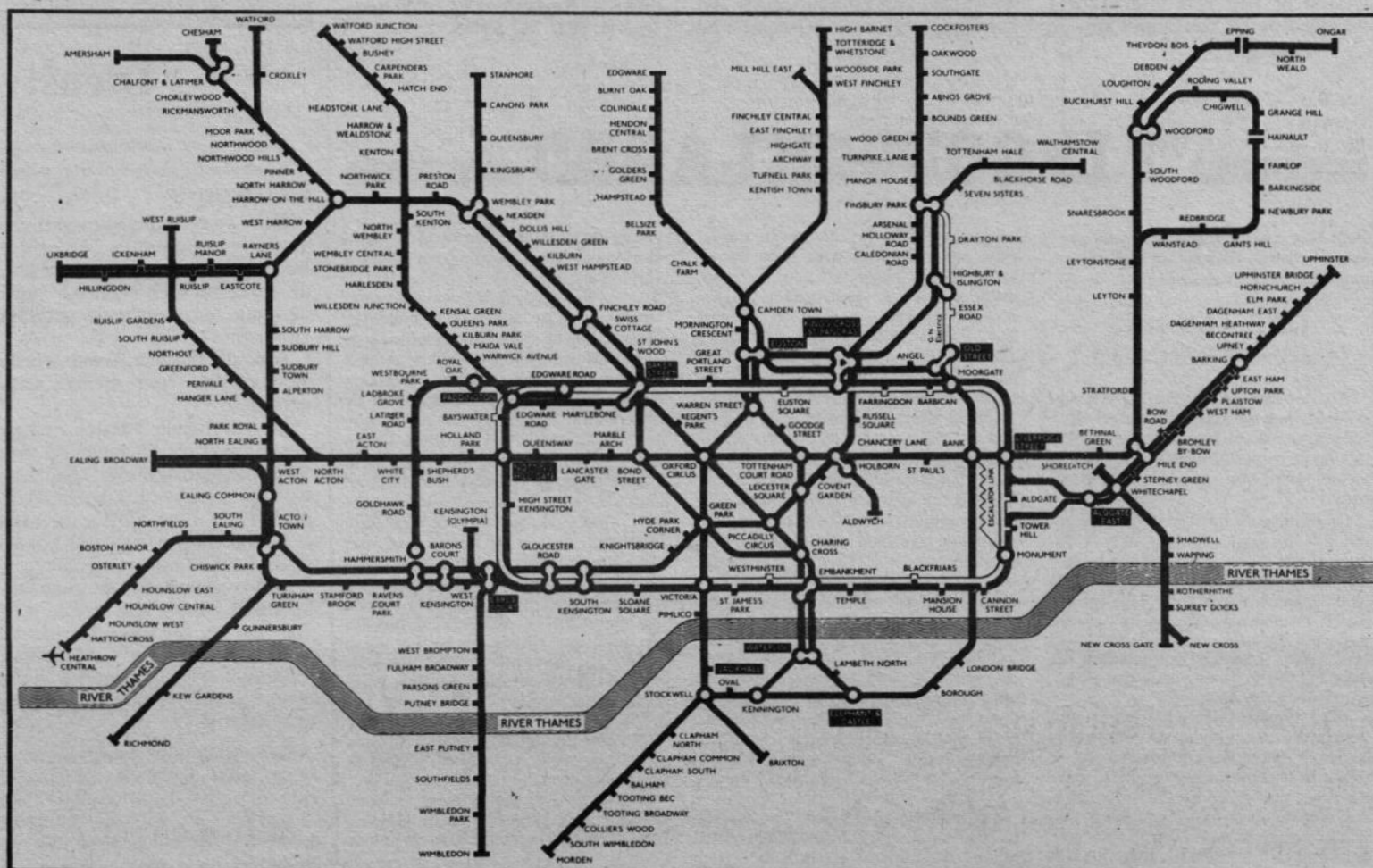
het eerst in meer dan 20 jaar de dalende trend van het aantal reizigers kon worden omgeboogen in een stijgende.

Een groot aantal van de nieuwe klanten bleek voor « Fares Fair » niet of nauwelijks van Londen's openbaar vervoer gebruik gemaakt te hebben. De meesten van hen lieten, vooral in het woon-werkverkeer, ditmaal de auto thuis, of bij een Undergroundstation staan.

Op de balans van London Transport kwam de tariefverlaging tot uitdrukking in een inkomstenverlies van 25 %.

« Fares Fair » unfair ?

Zo enthousiast als de openbaar vervoergebruikers waren over de nieuwe tarieven en de verbeterde service, zo geïrriteerd was de Londense deelgemeente Bromley. Bromley, in het zuid-oosten van Londen, wordt slechts door enkele buslijnen bediend, is niet aangesloten op het Underground-net, en haar inwoners zijn grotendeels aangewezen op British Rail voor hun verplaatsingen naar « Central London ». De gemeente protesteerde heftig tegen de verhoging van de gemeentebelastingen, en argumenteerde dat een dergelijke verhoging ten behoeve van een subsidieverhoging voor London Transport volgens de wet - Transport (London) Act 1969, voor de



TUSSENHALTE

BRABANT

N.M.V.B.: Aktie Tegen ZWARTRIJDERS

Regelmatig stelt de N.M.V.B. vast, dat reizigers de spelregels voor het gebruik van vervoerbewijzen — biljetten, rittenkaarten, abonnementen en reductiekaarten — overtreden. Sommige reizigers doen dit zonder bijbedoelingen, anderen laten moedwillig na hun abonnement te verlengen, overschrijden met opzet de geldigheidsgrens van de stadsrittenkaart, vervalsen hun verminderingsskaart of geven hun abonnement door aan derden. De verleiding van het zwartrijden is nog groter geworden bij de indienststelling van de gelede trams en bussen, daar alleen de reizigers, niet voorzien van een geldig vervoerbewijs, dienen op te stappen langs de voorste deur teneinde zich bij de chauffeur in regel te stellen. Deze opstapmogelijkheid langs alle deuren (uitsluitend op de lijnen met gelede voertuigen) komt de vluggere bestemming en meer stipte bediening van de reizigers ten goede. Het lijkt dan onfair om van deze opstapmogelijkheid gebruik te maken om te frauderen.

Trouwens, de N.M.V.B. is niet van plan om deze « sport » — want voor sommige reizigers is het werkelijk telkens weer een prestatie gratis kunnen mee te rijden — verder toe te laten. In de loop van de maand maart start de maatschappij met een sensibiliseringscampagne tegen fraude. Hiervoor zullen de verantwoordelijken o.a. gebruik maken van ludieke affiches en natuurlijk versterkte controle naar geldige vervoerbewijzen. Wie niet in orde is, loopt het risico van een fikse boete van minimaal 700 fr. tot 7.000 fr. bij vervalsing van een abonnement of reductiekaart, of bij onrechtmatig bezit ervan. Bovendien wordt het document ingehouden. Zo de reiziger weigert te betalen, wordt een proces-verbaal opgemaakt en wordt hij gerechtelijk vervolgd. Om een boete en andere narigheden te vermijden, is het bijgevolg geraadzaam zich vooraf erven te vergewissen of zijn vervoerdokument wel in orde is. Bij twijfel kan de

reiziger zich bij het opstappen steeds tot de chauffeur wenden.

Halte op verzoek

Vorig jaar organiseerde de BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu) een « Aktie Klachtofoon ». Een aktie om de voetgangersproblematiek in onze hoofdstad eens nader te onderzoeken. Dit jaar pakt deze organisatie uit met een campagne die de naam « Halte op verzoek » meekrijgt. Zoals de naam laat vermoeden, gaat het hier over een aktie pro gemeenschappelijk vervoer. Het uiteindelijke doel is te komen tot een minimumprogramma voor een goed openbaar vervoer en het resultaat daarvan voor te leggen aan de verantwoordelijken ervan: de maatschappijen en politici. Dat de best geplaatsten en meest deskundigen om zo'n minimumprogramma op te stellen de gebruikers zijn hoeft geen betoog. Ze kennen de situatie met al z'n mankementen maar al te goed. De BRAL zal dan ook bij de realisatie van dit projekt (tussen 15 april en 31 mei '83) beroep doen op alle gebruikers. In de volgende Rij Maar AN... laten we over de werkwijze en het verder verloop van dit initiatief iets meer weten.

Aktie graag gedaan

Het O.C.M.W. van St.-Genesius-Rode gaat eerstdaags van start met een « Aktie graag gedaan ». Het doel van dit initiatief is vrij eenvoudig: vrijwillig andere mensen helpen. Opvang van zieke kinderen, vrijwillig vervoer van bejaarden en gehandicapten, eenvoudige karweien opknappen bij mensen die hier zelf niet meer tot in staat zijn enz... zijn een paar voorbeelden van het soort van hulp waar heel dikwijls veel nood naar is. In het kader van onze Aktie Openbaar Vervoer is het normaal dat we voornamelijk belangstelling hebben voor het tweede voorbeeld van hulpverlening. Uit een vooronderzoek bij een 50-tal

personen die Rode en het wijkleven door en door kennen, is gebleken dat vervoer van minder mobiele mensen een interessante oplossing zou zijn, vooral dan in de afgelegen wijken of waar het openbaar vervoer te wensen overlaat. Ook hier werd gedacht aan een werking met vrijwilligers die voor dit vervoer zouden kunnen instaan. In Rode werden hiervoor de verenigingen die reeds met vrijwilligers werken samen met geïnteresseerden uitgenodigd om van ideeën te wisselen. In de werkgroep « Vrijwillig Vervoer » kwam voornamelijk tot uiting dat de Aktie Graag Gedaan de bestaande vervoermogelijkheden en de spontane burenhulp niet mag vervangen, maar wel in het verlengde ervan moest worden gezien. De klemtoon zal dus vooral liggen op het begeleiden vervoeren van mensen die omwille van omstandigheden de normale gang van zaken niet kunnen volgen. Het centrale telefoonnummer waar de aanvragen worden opgewacht is 358 59 90. Schriftelijk kan ook op het volgende adres: **Aktie Graag Gedaan, O.C.M.W., Dorpsstraat 46, 1640 Sint-Genesius-Rode.**

Tot hier het nieuws uit Brabant. Voor meer informatie, suggesties en klachten kan je steeds terecht bij



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

WEST-VLAANDEREN

Resultaat ideeënwedstrijd rond de herschikking van de Markeplaats

De belangstelling van de Kulturele Werkgroep - Dorpsraad voor de woonomgeving van de Markenaren is u waarschijnlijk niet onbekend.

Naar aanleiding van hun Kultureel weekend werd een ideeënwedstrijd georganiseerd met de herinrichting van de Markeplaats als onderwerp.

U weet dat het centrum van de gemeente de plaats is. Dit moet de ontmoetingsplaats zijn voor de bevolking van de gemeente. Op vandaag is dit niet veel meer dan een verkeersknooppunt waar het dan ook onveilig is voor het openbaar vervoer, auto's, fietsers en voetgangers. Als de plaats nu eens werd heringericht, hoe moet ze er dan uitzien? Dit is de vraag die in deze ideeënwedstrijd werd gesteld. Iedere Markenaar mocht zijn creatieve talenten bovenhalen en ontwerpen maken. Op een plan die de huidige situatie weergaf, mochten ze tekenen hoe ze van de plaats een ontmoetingsruimte en een verkeersveilig knooppunt zouden maken.

Voor de beoordeling werden de ontwerpen in twee groepen gesplitst:

- ontwerpen met kleine ingrepen (goedkopere ontwerpen dus)
- ontwerpen die de hele plaats door mekaar gooien (dure ontwerpen dus)

De jury bestond uit Schepen F. Decabooter, Schepen Bijttebier, K. Debaere van Leiedal, R. Naert van het wijkcomité Kloosterstraat en M. Vanderstichele als voorzitter van de Kulturele Werkgroep.

Als uitgangspunt voor de juring werd de functionaliteit en niet de esthetische waarde van de werken genomen. Voor de grote projecten werd geen eerste prijs toegekend. Geen enkel werk voldeed

tegelijk aan het criterium van ontmoeting en verkeersveiligheid. De tweede prijs werd toegekend aan R. Vermoortele, H. Casteleinstraat 23. Met de kleine ingrepen was het moeilijk te selecteren. Maar, de 3 bekroonde leunen dan ook zeer dicht bij mekaar aan.

De grondidee ervan is dezelfde. De Vagevuurstraat wordt omgebogen naar de Kloosterstraat toe en vóór het monument wordt een ontmoetingsruimte gecreëerd.

Dit is een relatief kleine ingreep die volgens de jury een eerste stap kan zijn in een volledige heraanleg van de plaats.

De 1,2 en 3de prijs voor de kleine projecten werden respectievelijk toegekend aan P. Pillen, Rekkemstraat 132, aan D. Dujardin, Rekkemstraat 21 en Mej. Tijtgat, Poortstraat 23.

Graag had de Kulturele Werkgroep de bekroonde plannen gebruikt gezien als uitgangspunt voor een verdere studie van de plaats te Marke in het College, de Gemeenteraad en de bevoegde commissies.

R. VANHALST

Aktiepromotor West-Vlaanderen



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

LIMBURG

Dienstverlening

Steeds meer inkrimpen en besparen, alsof de reiziger al niet genoeg heeft ingeleverd!

Bus- en treindiensten verliezen steeds meer pluimen: vroeger en late diensten kunnen er niet meer af. Er wordt toch maar 0,5 % van de totale reizigersstroom getroffen, zegt men!

Ook de buschauffeurs worden steeds maar voor nieuwe feiten geplaatst.

Uureregelingen worden « aangepast » zodat er nu meer en meer verkapte diensten zijn, chauffeurs worden ingezet op nieuwe routes die ze niet meer tijdens de dienst maar tijdens hun vrije uren kunnen gaan verkennen. Gevolg: vele busbestuurders rijden soms verkeerd en vragen dan aan de reiziger hoe ze nu eigenlijk moeten rijden.

Bussen reinigen is er ook al niet meer bij: daar is geen tijd en geen geld meer voor.

Ook de dienstverlening aan de loketten gaat achteruit. In Hasselt kon men vóór 1 september 82 nog 's morgens en 's avonds en in het weekeinde terecht. Maar nu niet meer:

Openingsuren loketten MNVB — HASSELT

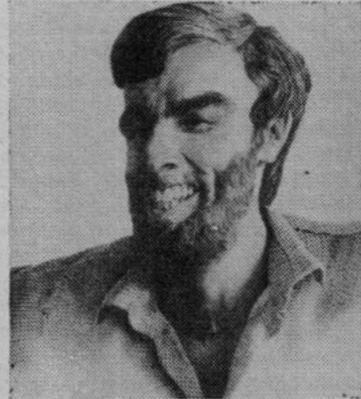
tot 1 sept. 82

weekdagen	6 u 45 - 19 u 00
zaterdag	7 u 45 - 17 u 15
zondag	11 u 15 - 17 u 15

tot 1 febr. 83

weekdagen	7 u 30 - 17 u 00
zaterdag	10 u 00 - 17 u 00
zondag	gesloten

(zie vervolg blz. 7)



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

'T IS GODGEKLAAGD

Deze keer is het niet zo « godgeklagd » Van de Heer J. Willems uit Tiel-Winge, ontvingen we de volgende brief:

ODE AAN HET NMBS-PERSONEEL!

Als je van een onhandig iemand spreekt, heb je aan mij het geknipe exemplaar. Wanneer die onhandigheid ook op de trein begint parten te spelen, is het spel natuurlijk helemaal compleet!

Op zondag 28 november 1982 reden wij, dat zijn mijn vriend en ik, met een avondtrein van Antwerpen naar Aarschot. We hadden, zoals trouwe treinreizigers, eerst een ticketje gehaald, en daarna ons naar de perrons begeven. Ik had voor alle zekerheid m'n ticket « veilig » weggeborgen in mijn bovenste hemdzakje, wat ik gewoonlijk nooit doe.

We zaten dus op de juiste trein! Net voorbij Berchem kwam de conducteur langs om de ticketjes te controleren. Ik wilde naar mijn kaartje grijpen, maar vond het niet meer. Grote ontgoocheling! De man in uniform zei dat ik nog wat moest zoeken, en dat hij later nog eens zou terugkomen. Ik deed dus wat

hij me zei, maar ik vond niets, omdat mijn aandacht niet naar mijn hemdzakje ging. Normaal zou de conducteur strenge maatregelen moeten nemen hebben, omdat ik illegaal reisde, maar de lieve man zei: « Zorg dat het niet meer voorvalt! ». Ik zwoer plechtig dat het nimmer, maar dan ook nimmer meer zou gebeuren!

Op 22 januari '83 reden een andere vriend, die van het gebeurde op de hoogte was, mijn broer en ik naar het Bedrijfswagensalon in Brussel. We hadden een speciaal voor die gelegenheid uitgebracht retourbiljet in Aarschot genomen, en spoorden naar Leuven, zonder problemen. In Leuven namen we de semi-direkt richting Brussel-Noord. De treinconductor van dienst kwam het coupé binnen. Ik ging met mijn hand fier mijn broekzak in, de gebeurtenis van 28 november nog in mijn gedachte. Maar, mijn hoofd werd gloeiend, mijn hand beefde, ik vond mijn ticket weer niet! En weer zei de man, « Zoek nog eens, misschien vindt ge het! ». Maar weer vond ik het niet!

De man vroeg de ticketjes van de twee medereizigers, die hetzelfde ticket genomen hadden, en schreef zorg-

vuldig de nummers die erop vermeld stonden op, en noteerde toen de gegevens van mijn identiteitskaart. In Brussel-Noord volgden we hem naar het loket, waar een even vriendelijke beambte naar Aarschot telefoneerde om te informeren of er wel degelijk 3 ticketjes genomen waren. Gelukkig had ik bewijzen van de man aan de andere kant van de lijn. De mannen in het Brusselse loket adviseerden me om voor de terugreis een nieuw ticket te kopen. Ik ging dadelijk akkoord, en nam afscheid. Eenmaal buiten het loket, klopte ik vol woede op mijn broekzak, en voelde iets kraken, dat sterk op dun karton leek. Ik draaide vlug de onderkant van mijn pull om, en daar fladderde het verduivelde kaartje naar beneden. Ik, dolgelukkig, haastte me weer naar binnen, en liet het ticket opgelucht zien. De mannen lachten eens, en ééntje zei zelfs: « Allee, g'het weer chance! ».

Ondanks dit heb ik mijn moed nog niet verloren, en blijf ik een trouwe openbaar-vervoergebruiker, omdat ik weet, dat er steeds mensen zijn, die, ondanks hun verplichtingen ten opzichte van de directie van de NMBS, toch bereid zijn mensen in nood te helpen.

ANTWERPEN

1990: Jaar van de ondergang

De Antwerpse MIVA bouwt nu al jaar en dag en nacht aan een metro, en zoals het er nu voorstaat zal het nog wel een poosje duren voor hij in gebruik wordt genomen. Ze hebben de hele planning zodanig opgezet dat bijna alle pijpen moeten afgewerkt zijn vooraleer er ook maar iets in gebruik kan worden genomen. Zo gezien kunnen we gerust zijn dat het nog wel 7 jaar zal duren vooraleer de Antwerpse tram onder de grond gaat. Maar de ondergang zal dan ook bijna totaal zijn: Het ergste zal het aflopen met tram 10. Die verliest meer dan de helft van zijn halten, en bovendien kan hij de mensen van Deurne niet meer in het stadscentrum brengen. Inderdaad: de tramtunnel van de lijn 10 loopt niet verder dan het Rooseveltplein. Daar ligt een keerbus. Wie vanuit Deurne het centrum wil bereiken zal vanaf 1990 aan het Astridplein moeten overstappen op tram 3 of zoiets die van daar doorgaat onder de Meir naar denkelijk de Linker-oever.

Bij MIVA doet men daarover erg geruststellend: «Reizigersverlies zal dat niet meebrengen want tegelijk met die ingreep zal tram 10 worden verlengd naar Wijnegem».

Tot zover de vreemde MIVA-berekening, maar dat maakt uiteraard niet de zaak van onze Deurnenaren die graag naar de Melkmarkt zouden gaan. En dat zijn er veel. Kan niet meer! Spijtig, maar kan niet! Dergelijke vrijheden hebben de metroplanologen zich nogal veel gepermitteerd en te gelegener tijd komen we daar nog uitgebreid op terug.

Typisch geval: Tram 12

Het noordoosten van de Antwerpse binnenstad, d'as 't stuk

Dienstverlening

(vervolg van blz. 6)

vanaf 1 febr. 83	
schooldagen	8 u 45 - 16 u 55
vakantie	8 u 40 - 16 u 25
zaterdag	10 u 00 - 17 u 00
zondag	gesloten

Vele scholieren, studenten en andere pendelaars konden vroeger vóór en na de school of het werk aan de loketten terecht maar nu gaat dit niet meer. Hun vindingrijkheid wordt nu - na al die besparingen en inleveringen - nogmaals getest.

En toch kan men de busmaatschappij niet met de vinger wijzen.

Daar probeert men met de geboden middelen (eigenlijk een steeds maar smeltende ijsberg) er toch nog iets van te maken.

Genk-Maasmechelen

Te negatief mag dit berichtje nu niet worden. Daarom dit.

De heer De Croo, Minister van Verkeerswezen en PTT deelde op 7 februari 83 in een brief aan de Limburgse Werkgroep Openbaar Vervoer mee: «... De pendelbusdienst Genk-Maasmechelen, die de huidige treinverbinding Hasselt-Eisden zou moeten vervangen, hoop ik gerealiseerd te zien tegen het midden van dit jaar (83). Nog enkele administratieve obstakels dienen hier te worden weggewerkt».

Hopelijk wordt deze noodzakelijke snelle verbinding van het Maasland naar Genk en dan verder naar Hasselt en Brussel met de trein snel werkelijkheid.

Het Maasland rekent er stellig op!

Tony Govarts

stad waar Stuivenberg ligt, en het Sint-Jansplein, de verroeste spoorbrug van de Schijnpoortweg en heelwat hobbeldebobbelstraatjes.

Het decor omvat de blokken van de Gasstraat, het gehakketak van de goederenwagons op het ringspoor tussen Schijnpoort en «den Dam», nogal wat leegstaande bedrijfspanden maar tegelijk ook toch nog een paar hartelijke winkelstraten die in een lange boog lopen vanaf het Sint-Jansplein, de Sint-Gummarusstraat, de Diepestraat om via Antwerpens eerste autovrije winkelstraat de Offerendestraat uit te komen in de Carnotstraat. De winkels leven vooral van de buurt, maar toch ook veel cliënteel van Deurne en de Luchtbal, en dat gebeurt dan voor het merendeel met de tram 12 en de bus 23.

1990 is het jaar dat de mensen van die wijken niet graag zien komen. Tram 12 die dwars door Antwerpen Noord loopt zou dan verdwijnen en in de metrokoker van de Pothoek- en Kerkstraat



Stuivenbergwijk. Straten breed genoeg voor een eigen bedding worden gebruikt voor dwarsparkeren. De metro die daardoor noodzakelijk wordt, brengt heelwat problemen mee voor de bewoners. Miljarden op kosten van het openbaar vervoer om een parkeerprobleem op te lossen dus.

tram belangrijk vinden, en welke oplossingen men voorstaat indien tram 12 uit de buurt verdwijnt. De Buurtradio «Seefhoek» heeft ook al regelmatig aandacht besteed aan dat probleem. Tram 12 komt nu uitstekend van pas om de vervoersbehoeften van de bewoners op te vangen. Hij rijdt frekwent en geeft heelwat comfort. De buurtbewoners vrezen dat dat met de bus-



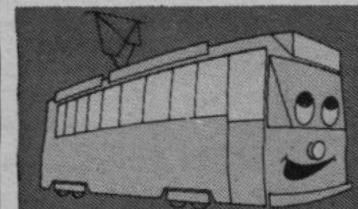
Tram 12 in Antwerpen-Noord, nu en in de toekomst...

lijnen die men belooft wel eens anders zou kunnen worden. Bussen rijden doorgaans schaarser en qua comfort liggen zij duidelijk achter op de trams.

Wie over dat probleem contact wil, kan terecht op: «Infocentrum tram 12», Gasstraat 14, 2008 Antwerpen - Tel. (03) 231 94 51.



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



... mag ik
wat ruimte?

OOST-VLAANDEREN

Dendermonde in de fokus

Dendermonde is wel een mooie maar niet zo'n grote stad: 42.000 inwoners over 8 deelgemeenten, half zoveel vóór de fusie van 1976 en slechts 9.400 voor deze van 1970, toen de «oude stad» ophield afzonderlijk te bestaan. In die kleine binnenstad is echter een dienstverlening te vinden die bijna doet denken aan onze grote provinciesteden: een onderwijsnet van 11.000 leerlingen, een justitiepalais waar men recht spreekt over een gebied van St. Niklaas tot Ninove en een station met treinen in vier en bussen in negen richtingen. Naar Aalst, St.-Niklaas over Hamme en Puurs reden vroeger ook treinen. Die vele spoorlijnen bezorgden de stad zelfs die historische merkwaardigheid: er reden nooit buurttrams. Het belangrijke omland zorgde er immers voor dat direkt voor het groot spoor werd gekozen: Hamme (23.000 inw.), Zele (20.000), Lebbeke (17.500) en Buggenhout (13.000) omringen de stad. In een tweede gordel liggen Wichelen, Laarne en Berlare, met elk 10 à 12.000 bewoners.

Dendermonde station heeft 4.400 opstappers plus 1.000 inrichting Lokeren. Nog één sociaal-ekonomisch gegeven dat je moet onthouden: de eigen tewerkstelling is eerder bescheiden (twee op drie) en Brussel werkt als een zuignap op heel de streek.

Wie trein zegt, in Dendermonde, zegt dus pendel, en de bus vervoert er bijna voor de helft scholieren.

Een erg overtrokken, en economische oninteressant uitgangspunt is dat, maar die eenzijdigheid heeft de N.M.B.S., die tot 1977 ook alle buslijnen beheerde, in de eerste plaats aan zichzelf te wijten: ze is er de oorzaak van dat het openbaar vervoer zijn imago van middelmatigheid nog lang niet is kwijtgeraakt, tal van (late) pogingen tot verbetering ten spijt.

Welke waren deze pogingen?

De lijn Dendermonde-Brussel, die veel tussenstations heeft met 300 tot 1.500 reizigers (vooral Opwijk en Asse) en een erg bochtig en hellend verloop heeft, moest tot 1981 op een elektrische treinbediening wachten. Dat leverde een behoorlijke basisdienst op, maar de toen al afgeleefde spitsuurdienst werd bijna niet gewijzigd, met als voorwendsel dat de N.Z.-verbinding geen grote veranderingen toeliet. De lijn Dendermonde-Lokeren, die in de tijdspanne 1976-1981 volledig werd heropgebouwd, is echter een ware revelatie geworden, waarin tot voordien alleen de streekverantwoordelijken geloofden, die ze trouwens in 1975 ook langs politieke weg van de complete afbraak gered had-

den. Lijn 53 Mechelen-Gent zal einde mei 1983 elektrisch zijn. Van dan af rijden motorstelletjes en e-loks... volgens de huidige dieseluur-regeling, in afwachting van het herstrukturingsplan van de N.M.B.S.

Dat plan is voor Dendermonde gewoon een must!

Elk uur komt op lijn 53 een sneltrein (Turnhout-) Mechelen-Gent (-Kortrijk) en ook een stop-trein die aansluit op de direkte verbinding met Brussel, die samen met een uurstoptrein wordt ingelegd. Onderling komt de (nu vrijwel onbestaande) coördinatie dus goed te zitten.

Dat is ook nodig om er de 230 te Dendermonde vertrekkende bussen op af te stemmen, die voor een vijfde reizigers meevoeren die van de trein komen. In Dendermonde moet de goede coördinatie trein-bus eerst beginnen bij de trein!

N.M.V.B. doet ernstig studiewerk

De Buurtspoorwegen zijn bezig aan een piloot-vervoerstudie van Dendermonde die in 1982 begon met een uitgebreide telling en ondervraging van de reizigers (43,8 % scholieren; 25,3 % pendelaars en 30,9 % «gewone» reizigers). De behoeften van de huidige reizigers worden vergeleken met de resultatengegevens over de nood aan vervoer, die men vooraf kan afleiden uit de N.I.S.-statistiek van het woon-werk en het woon-schoolverkeer en uit het verzorgingsniveau van de gemeenten en de invloedssfeer van de grotere centra.

De studie gebeurt zowel «met de hand» als met een nieuw computerprogramma dat zodoende wordt uitgetest.

Hierbij moet snel gezegd dag, na 1977, enkele Dendermondse buslijnen reeds behoorlijk aan hun trekken kwamen, in het kader van het ORANJEBUSPLAN van het Waasland en van de hervormingen in de sektor NW-Brabant.

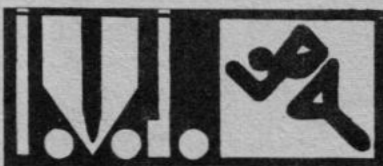
Veel weekenddiensten werden echter zeer zwaar aangetast.

De busgebruikers koesteren dan ook enige hoop op het welslagen van de hervorming van het busnet in mei 1984, tegelijk met de treindienst.

Indien de komende jaren niet al te brusk moet worden bezuinigd en het tarief niet uit de hand loopt is het zelfs nog mogelijk dat mede door de inzet van mondige gebruikersgroepen, een samenhangend geheel van trein- en busvervoer tot stand komt, waarnaar de reizigers in de gouden zestiger en zeventiger jaren vruchteloos hebben uitgezien.



20.000 JONGEREN NAAR KOERSEL



DAG VAN JAN EN ALLEMAN
CHIRO - KLJ - KSJ - VVKSM

INTERNATIONALE VELDLOEP
VOOR JEUGDBEWEGINGEN

VVKSM, KLJ, KSJ en CHIRO organiseren op 24 april a.s. een reuze-bijeenkomst te Koersel. 20.000 jongeren van 8 tot 19 jaar gaan in die Limburgse gemeente te hoop lopen voor een internationale veldloop. Waar veel volk tegelijk moet zijn is het openbaar vervoer het aangewezen transportmiddel.

Die dag zullen dus speciale treinen naar Beringen worden ingezet, en van daar zal de NMBV het verder vervoer naar Koersel per bus voor zijn rekening nemen. Er is een speciaal tarief voorzien voor wie die dat per trein komt.

Indien jonger dan 12 jaar betaal je maar 25 % van het vol tarief: 75 % reductie! Indien 12 of ouder betaal je maar 50 % van het treintarief. In het ticket is tegelijk ook de prijs opgenomen van het busvervoer van Beringen naar Koersel en terug (2 x 23 F). Op de bus moet dus geen ticket meer worden betaald. Een verre voorbode van een mogelijke tariefin-

tegratie van spoor en bus? Laat ons hopen.

Iedereen, dus ook wie individueel reist, kan aan het loket het ticket-met-vermindering bekomen naar Beringen, maar het moet over een afstand van minstens 40 km enkel gaan, en het moet een retourkaartje zijn wat men bestelt. Het is dus niet nodig een groepsticket te bestellen. Er is geen minimum aantal deelnemers vereist en men is zelfs niet verplicht om dezelfde trein te nemen. Kom gewoon naar het station en bestel uw ticket «Jan en Alleman, Beringen heen en terug, Bus inbegrepen.» Gemakkelijker kan het niet, en 20.000 man... een makkie voor het spoor!

Meer inlichtingen:



SECRETARIAAT:
DUPONTSTRAAT 22
1030 BRUSSEL
02/ 219 29 92

KIOSK

«FEBELRAIL»

Sedert kort bestaat in België een nationale (!) federatie voor clubs van spoor- en tramvrienden. «FEBERAIL» genaamd. Op dit ogenblik zijn 21 verenigingen lid van deze overkoepelende organisatie, nl. praktisch alle Belgische museumspoorlijnen, de belangrijkste verenigingen van spoorwegmodelbouw, de bekende tram- en spoorwegvriendenclubs en de voornaamste tram- en spoorwegreisverenigingen.

De v.z.w. «FEBERAIL» heeft als doel de onderlinge samenwerking en verstandhouding tussen de verschillende clubs te bevorderen, en België te vertegenwoordigen bij de internationale spoorvriendenfederatie «MO-ROP».

Er wordt eveneens een «kalender» uitgegeven, met daarin alle data en nadere gegevens omtrent de initiatieven van de 21 aangesloten verenigingen, zoals treinen tramexcursies en studiereizen in binnen- en buitenland, tentoonstellingen, rittagen museumspoorlijnen, modelspoorveilingen, enz.

Geïnteresseerden kunnen zich altijd wenden naar «Febrail», Overwinningstraat 145/9, 1060 Brussel.

Epericoloso Sporgersi DE ZONDAGSTREIN

Mijn grootouders woonden in de Kempen, in het ene dorp waar de trein Herentals — Turnhout stopt: Tielen. En zondagnamiddag, wanneer iedereen in rieten stoelen zat na te snoezen van de tomatensoep, de asperges en de abrikozenvlaai, trok mijn vader met zijn drie sprinkhanen de natuur in.

Elke wandeling eindigde stevast op de oude spoorlijn Herentals — Turnhout die toen alleen voor goederenvervoer in gebruik was. Aan de glansstreek op de roestrails probeerden we op te maken hoeveel treinen er per dag langskwamen. We liepen met de armen in evenwicht gespreid over de smalle spoorstaven, we dribbelden met korte stapjes van dwarsligger op dwarsligger en als echte cowboys legden we ons oor op de sporen om te horen of er geen ijzeren ros naderde. We klommen op de gammele seinpaal en tuurden in de trillende verte, maar nooit was er een trein te zien; de kabels die vanuit het seinhuis naar de rode stoparm leidden, bleven onbeweeglijk gespannen. In het station — waar de BRT ooit op «Ik zag Cecilia komen» stond te wachten — was nooit iemand te zien en ook de geheimzinnige schuilkelder naast het perron

was alleen in onze verbeelding open. 't Was een lief station, met geraniums en een houten veranda en op de zijmuur stond in witte afgebladderde letters: THIELEN (een fout die wij telkens met gemak verbeterden).

Voorbij het station draaide de ijzeren weg terug tussen de denbossen, langs het kasteel en daar zagen we het voor de eerste keer: een dun metalen pedaalje langs de sporen.

Voor vader driemaal «blijf daar af!» gezegd had, stond onze nieuwsgierige voet reeds te duwen. En... rinkel-rinkel, daar ging de bel van de 100 m verder gelegen onbewaakte overweg! En meteen ging ook het rode licht gloeien! Gedaan met dribbelen op de dwarsliggers en turnen op de rails, we liepen dat we wegwamen.

Thuis werd er niks gezegd. Ja, 't zijn lekkere koffiekoeken. Nee, we zijn niet langs het kasteel geweest.

's Avonds — vier uur later — reden we terug met de bus naar Turnhout. Met de neus tegen het venster en botsend over de spoorbult, zagen we in de verte de overweg nog steeds roodrinkelgloeiend.

De zondagstrein heeft dan toch één keer gereden...

Jan Hertoghs

MEETJESLAND NIET AKKOORD

Het R.I.K., dit is het Regionaal Initiatiefkomitee, Openbaar Vervoer Meetjesland, blijft niet bij de pakken zitten. Zoals elders is het NMBS-Herstrukturingsplan ook hier in het verkeerde keelgat geschoten. Het Intercity-principe wordt wel bijgestreden, maar de afschaffing van de spoorwegstations Sleidinge, Waarschoot, Wondelgem en Muide worden niet zonder meer aanvaard.

Gezien de hoogdringendheid van de zaak — de Gewestelijk Economische Raad voor Vlaanderen moet nog advies geven vóór eind maart — heeft deze actiegroep, die niet aan zijn proefstuk is, een heleboel acties gepland. Zo wordt er op 26 maart een protestmanifestatie gepland voor het Meetjesland te Sleidinge.

