

Rij maar aan...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 2, n° 4 - april '83

DE ZOMERRALLY VAN AKTIE OPENBAAR VERVOER VOOR U!... DRIE MAANDEN LANG!

Op het gevaar af enige open deuren in te trappen en zonder de alom gekende glazen bol te raadplegen kun je nu al stellen dat deze zomer het eigen land voor velen onder ons de meest voor de hand liggende vakantiebestemming zal zijn. En dat enkele OPEC-ers elkaar met olivaten om de oren kletsen zal daar weinig of niets aan veranderen.

Eerlijk gezegd, dat eigen land kennen we veel minder goed dan de klassieke vakantieoord uit de overconsumptietijd. Toch nogal paradoxaal dat er van heinde en ver toeristen datgene komen bewonderen wat dit kleine landje — een voorschot groot — rijkelijk te bieden heeft: landschappen en natuurgebieden bij de vleet; burgerlijke en godsdienstige monumenten van uitzonderlijke kwaliteit, maar ook stemmige dorpspleintjes die stuk voor stuk het ontdekken waard zijn, een gastronomie die zelfs onze kieskeurige zuiderburen doet likkebaarden. Je klaart het nooit in die paar weekjes vakantie ook maar het essentiële van het aanbod uit te putten.

Helemaal akkoord dat kilometerreisers hiermee niet aan hun trekken komen, en wie zich een rimpelheid wil zonnen neemt ook beter de wijk naar een of andere Costa of zonnebank! Maar voor alle anderen zou het toch verdraaid spijtig zijn de kans iets nieuws, iets onbekends te ontdekken gewoon te laten ontsnappen. Vlak bij je voordeur, en je wist het niet!

Daarom dit aanbod van Akte Openbaar Vervoer: omdat we het zonde vinden dat zoveel kansen op een rustige, boeiende en goedkope vakantie vernield worden door zinloos mobilisme en dwaas gepronk met afgelegde kilometers.

Daarop en ook met het succes van de auto-arme zondag nog vers in het geheugen, komt Akte Openbaar Vervoer met een Zomerrally voor de dag, elke dag, van half juni tot half september. En dit keer geen steriel tellen van beeldjes in gevelnissen, geen ontcijferen van verwerde herdenkingsstenen, of zoeken naar spelden in spreekwoordelijke hooibergen. Wij selecteerden voor U een zevental gebieden die stuk voor stuk het bezoeken waard zijn. Per streek wordt U dan een waaier aan mogelijkheden geboden: stadswandelingen, natuurtochten, fietsroutes, bezoek aan musea, ambachtelijke bedrijven en ateliers. We hebben zo wat vijftig verschillende mogelijkheden te bieden. U maakt er naar eigen inzicht een keuze uit; U bepaalt of U slechts één keer meedoet of trouw het lijstje afwerkt. U maakt er een daguitstapje van, of een kort verblijf. Dat maakt U gewoon zelf uit.

Wel hebben we ervoor gezorgd dat de formule voor gebruikers van het openbaar vervoer iets aantrekkelijker wordt: denk vooreerst aan de diverse reductiemogelijkheden die hierop uitstekend aansluiten: de toeristische abonnementen van de NMBS, de halve-prij斯卡art, de weekendbiljetten of de dagformules. Maar er is meer: we steken onze sympathie voor de openbaar vervoergebruiker onder stoelen noch banken (daarvoor zijn wij er toch!) Deelnemers die met het openbaar vervoer komen worden van bij de inschrijving met een aantal bonuspunten bedacht; en

bedraagt de afstand die zij aflegden om aan de rally deel te nemen meer dan vijftien kilometer wordt die bonus nog eens verhoogd!

Want dit is een wedstrijd waarbij een aantal prijzen te winnen zijn... Juiste gegevens verneemt U later wel; maar weet alvast dat ze iets te zien hebben met toerisme... en met openbaar vervoer!

En waar gaat de reis naartoe? Er zijn zeven gebieden:

— Vlaams Brabant: Leuven, Diest en Aarschot en hun omgeving. Het Hageland en zijn rijk natuur- en cultuurpatrimonium.

— Waals Brabant: Het gebied tussen Waterloo, Ottignies en Nivel. Een knusse streek vol charme dat we al te gemakkelijk over het hoofd zien. Ten onrechte!

— Limburg: de as Sint-Truiden, Hasselt, Bokrijk, Genk: een rijk kultuurgebied waar de natuur gelukkig nog niet in de verdrukking zit.

— Luik: in en rond Luik, Spa, Stavelot en Trois-Ponts. Wie de « Vurige Stede » ooit een grauwe industriestad noemde is er wellicht nooit geweest of had z'n bril averechts op! Wie een frisse neus wil halen op de grens van Ardennen en Eifel zal met deze tochten niet bedrogen uitkomen.

— Luxemburg: het gebied van Ourthe en Aisne: met de toeristische toppers: Durbuy, Laroche, Bomal, Barvaux, Erezée. En denk eraan: dit gebied verbreedde met de Beaulaisstreek. Gezondheid!

— Oost-Vlaanderen: In de driehoek Zottegem, Ronse, Geeraardsbergen: de oneindig afwisselende landschappen van de Vlaamse Ardennen en van de intiem-gezellige Zwalmstreek. Geen wijn deze keer, maar degelijke streekbieren. Hier is hoge gisting troef!

— West-Vlaanderen: Hier maken we het de potentiële deelnemer echt moeilijk, of we maken het de moeilijksten gemakkelijk! De hele kuststrook speelt mee, evenals Brugge en Damme, evenals de Westhoek met Veurne, Poperinge, Ieper en het Heuvelland. Meer dan wat U in één of zelfs twee weekends kan verwerken!

Hoe neemt U deel?

Een extra-nummer van RIJ MAAR AN wordt momenteel klaar-gestoomd. Hierin staan alle formules grondig beschreven. Daarin treft U ook het deelnemersformulier aan, maar dat kan U desgewenst ook bij de startplaats bekomen.

Wanneer uw keuze vastligt haalt U op het aangegeven startpunt (meestal het plaatselijke VVV-kantoor) de routebeschrijving (kostprijs 10 F) en U gaat op pad. U kruist op het deelnemersformulier de juiste antwoorden aan en stuurt het terug op het aangegeven adres. Moeilijker is het niet!

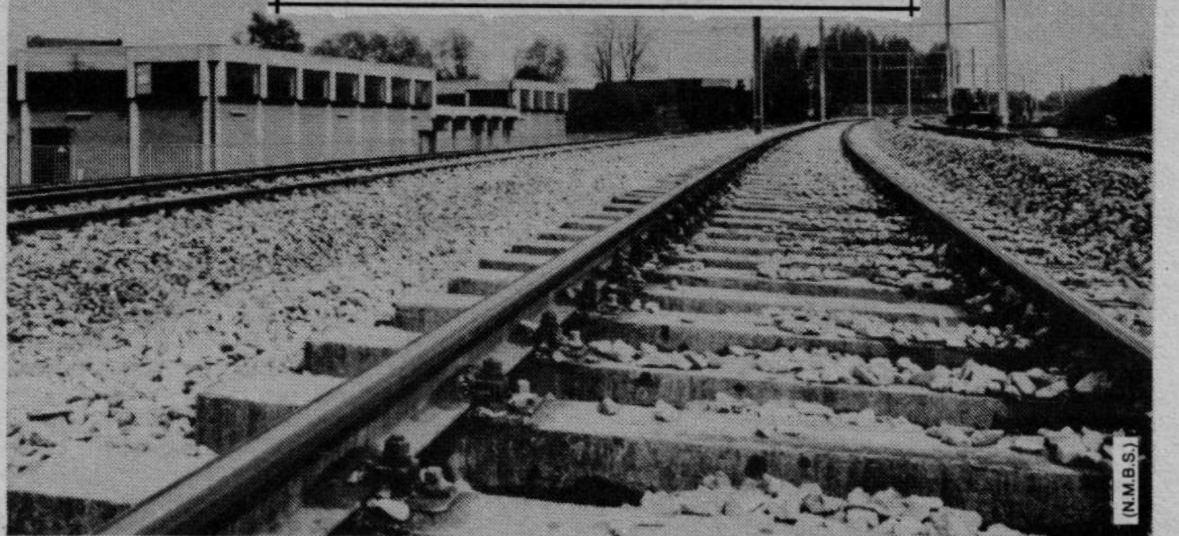
De winnaars van de grote prijzen worden op het finaleprogramma van Akte Openbaar Vervoer bekend gemaakt. De overige winnaars krijgen thuis een berichtje.

Dus... Uitkijken naar de extra RIJ MAAR AN en... prettige rally, een hele zomer lang!

Rik SAUWEN

Het herstrukturingsplan

GERV-AMENDEMENTEN DOOR NMBS AANVAARD



Begin 1983 kregen de gewestelijke economische raden een dik technisch dossier op tafel: het herstrukturingsplan van de NMBS. Hun adviezen moesten vóór midden maart binnen zijn op het verkeersministerie. Wel nogal snel vond de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen, die dat dan ook prompt in haar antwoord bij de minister had aangeklaagd.

De GERV staat ronduit achter de filosofie van het ontwerp, met inbegrip van de nieuwe taakverdeling tussen trein en bus, maar heeft over de praktische uitwerking wel enige vragen. 4 hoofdvereisten verbindt de GERV aan haar goedkeuring.

★ De GERV wil over het forenzenverkeer een apart advies uitbrengen op basis van concrete

voorstellen vanwege de NMBS. Men wenst geen kat in een zak te kopen, en tot nu toe had de NMBS over haar geplande forenzentreinen niets losgelaten.

★ Hetzelfde vindt de GERV over de voorziene coördinatie tussen trein en bus. Ook daarover waren de uitspraken bijzonder vaag. Er was zelfs geen toezegging dat de minister de Buurtspoorwegen geld zou ter beschikking stellen voor die nieuwe te rijden kilometers. De NMVB zou zich op die manier voor onmogelijke opdrachten zien staan. Over dat aspect zal de GERV zich alleen maar uitspreken als alle gegevens op tafel liggen.

★ De IC D (Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen) moet vanaf 1987 operationeel zijn. Dus

moeten hiervoor ondubbelzinnig de nodige investeringen gebeuren, én de kredieten ingeschreven zijn.

★ De IR f (Turnhout-Mechelen-Gent-Ieper) moet worden verlengd tot Poperinge. De GERV verzet zich tegen de sluiting van het baanvak Ieper-Poperinge, vermits dat redelijk goedkoop kan opgewaardeerd worden, en vermits de exploitatie ervan bijna niets kost.

De GERV vindt, precies zoals Rij Maar An in januari reeds blokkeerde dat de laatste versie van het herstrukturingsplan een belangrijke winst opleverde voor Wallonië, maar dat Vlaanderen er aan zijn oostelijke helft nogal bekaaid afkwam. Men vindt dat niet

(zie vervolg blz. 2)

DE T.A.U.: een TAUTOLOGIE voor METRO, maar dan in ZAKFORMAAT

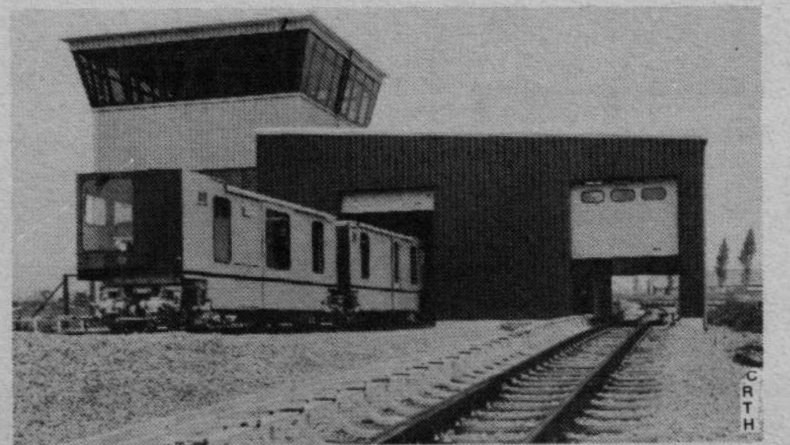
Met als doel het technologisch onderzoek te bevorderen en zodoende ook de economische expansie van nut te zijn werd in de provincie HENEGOUWEN 10 jaar geleden het « Centre des Recherches Technologiques du Hainaut » (of kortweg C.R.T.H.) opgericht. Een instituut dat een aantal actieve vertegenwoordigers uit de politieke, universitaire, industriële en syndikale middelen bij elkaar bracht om een aantal projecten uit te werken. Eentje hiervan was het onderzoek naar een nieuw systeem van openbaar vervoer voor steden van gemiddelde grootte zoals Gent, Luik, Charleroi, enz... Het resultaat van al dit opzoekingswerk is de T.A.U. (Transport Automatisé Urbain) of Geautomatiseerd stadsvervoer in de vorm van een « Mini-metro ». Het stadium van eksperimenteren is volop aan de gang en alhoewel deze proefritten met de T.A.U. in Jumet (bij Charleroi) een aantal technologische en geavanceerde innovaties vereist hebben (zoals de integrale automatisering en speciale draaistellen met wielmotoren), zijn de ontwerpers van dit nieuwe vervoermiddel ervan over-

tigd dat hun « kind » niet meer is dan een klassiek transportsysteem dat niets futuristisch heeft. De ontwerpers van de T.A.U. zijn dus blijkbaar geen dromers en hebben zich niet laten verleiden door de sirenezang om duizend en één soorten monorails te bestuderen zoals in Heidelberg en Disneyland, of om in het spoor te werken van de prachtige zwevende machines die ontworpen worden in de Duitse Bondsrepubliek en Japan. Bescheiden, maar prag-

matisch hebben zij geopteerd voor een formule die voortvloeit uit de ervaring van ons land dat, samen met Groot-Brittannië, reeds 150 jaar een pionier is van het spoor.

Het gehele T.A.U.-project bestaat uit drie fasen. In '76 werd er van start gegaan met een « faisability study » die uitgewerkt werd door ACEC, BN-Spoorwegmate-

(zie vervolg blz. 2)



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.

DE T.A.U.

(vervolg van blz. 1)

riecel en Metaalkonstrukties en de Dienst voor Nijverheidsbevordering. Het tweede onderdeel van het T.A.U.-programma, dat momenteel nog aan de gang is, behelst de bouw en de op puntstelling en uittesten van twee prototypes op een omloop in de industriezone van Jumet.

Samen met dit onderdeel wordt er ook gewerkt aan een verkeersstudie in functie van een eerste exploitatielijn. Een onontbeerlijk facet voor de aanzet van de derde fase van het ontwerp (begin '86): nl. de bouw van een eerste lijn van een 15-tal km in een middelgrote Belgische stad (vermoedelijk Luik). De voornaamste partners van dit project werden bij hun onderzoekingswerk ook bijgestaan door de universiteiten van Bergen en Luik. Het CRTH verkoos een

Dit concept werd mogelijk gemaakt door het uitwerken van een nieuw type motor - met grote snelheid - die in de naven van de wielen werd ondergebracht: de

«WIELMOTOR») en de hellingen kunnen tot 10 % oplopen. Alles werd verkleind om aan het systeem een maximum aan soepelheid te geven en de kosten van de infrastructuur te drukken. Het spoor bv. is maar één meter breed terwijl de stellingen 2 meter breed en 2,5 meter hoog (wielen inbegrepen) zijn. De opmerkelijke besparing in volume beperkt ook op aanzienlijke wijze de hinder bij de bouw van dergelijk systeem. Op korte termijn en met kleine delen worden de tunnels in een open sleuf gebouwd, waarbij de omwonenden weinig hinder zullen ondervinden. Dit laatste is trouwens

woorden: de deuren van het stel gaan gelijk open met de deuren van het station, net zoals een liftdeur samen opengaat met de deur op de verdieping. Het comfort en de veiligheid van de reizigers wordt er door gediend en ongevallen zijn omzeggens uitgesloten.

Money, honey

De T.A.U., een Belgisch produkt dat er mag wezen en dat hopelijk een internationale carrière tegemoet gaat. Veel zal afhangen van de spoed die er achter dit gehele project gezet wordt, want de Belgen zijn niet de enigen die op dit vlak eksperimenteren.

Hierbij denken we o.a. aan de V.A.L. (VOITURES AUTOMATIQUES LEGERES) van Rijsel (zie Rij Maar An... nr 7 oktober '82) die trouwens een ruime voorsprong heeft op de T.A.U.

De V.A.L. beschikt nl. al over een groot deel van een exploitatielijn: een hoogstnoodzakelijke schakel om een kans te maken op de buitenlandse markt. De testbaan van de T.A.U. in Jumet kunnen we moeilijk een «uitstalraam» noemen om eventuele buitenlandse vervoermaatschappijen te overtuigen dit produkt te kopen. Om een competitieve positie te geven ten opzichte van andere landen is het dus belangrijk dat men spoedig van start gaat met de bouw van een T.A.U. in een Belgische stad. Dat de internationale doorbraak voor onze economie een positief effect zou hebben hoeft geen betoog. Niet alleen zal de werkgelegenheid bij de verschillende industrietakken die hierbij betrokken zijn verzekerd en vermoedelijk vergroot worden: ook zal hierdoor de positie en het vertrouwen in deze Belgische specialiteit op de wereldmarkt verstevigd worden en zal wellicht de inventiviteit op dit gebied nog meer geprikkeld worden.

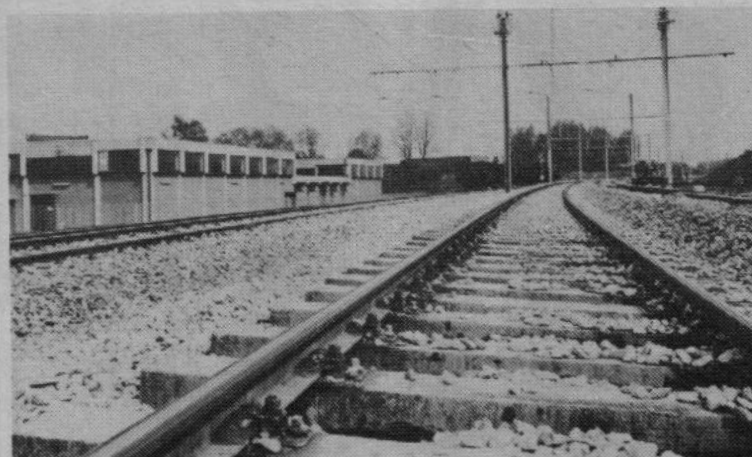
Aantrekkelijke perspectieven die echter door de volgende bedenkingen in het doodlopende straatje van de vicieuze cirkel terecht komen. Is een dergelijke realisatie eigenlijk wel een noodzaak en is er voor de inplanting van zo een systeem in deze barslechte economische toestand wel geld voor handen? De T.A.U. mag dan nog 50 % goedkoper uitvallen dan de traditionele zware metro, nog blijft het een vrij omvangrijke investering. Een kost, die tenslotte vaderschap staat - dus de belastingbetaler - zal moeten dragen, die nog veel zwaarder uitvalt dan de financiële middelen die nodig zijn om traditionele openbaar vervoer d.m.v. van vrije banen en absolute voorrang feilloos en snel door het verkeer te loodsen.

Pol VERDICKT



GERV-AMENDEMENTEN DOOR NMBS AANVAARD

(vervolg van blz. 1)



ernstig omdat uit de statistieken blijkt dat het juist in de Kempen en Limburg is dat er nog een ruime potentiële markt nieuwe treinreizigers zit.

AANTAL OPSTAPPERS PER 1000 INWONERS IN REGIO'S

Veurne-Diksmuide-Roeselare-Tielt	30,09
Turnhout-Herentals-Neerpelt	13,35
Hasselt-Maaskant-Tongeren	16,98
Hoei-Luik-Vervier	42,76
Provincie Luxemburg	56,67
Namen-Dinant-Beauraing	127,41
Doornik-Aat	97,20
Dendermonde-Aalst	138,32

Bovendien stoort men zich nogal aan de onevenwichtige verdeling van de investeringskredieten tussen de twee landsdelen. Daarom kan men dus niet instemmen met de idee dat de investeringen voor Antwerpen-Keulen ten koste moeten gaan van andere Vlaamse projecten. Op langere termijn wil men trouwens dat er werk wordt gemaakt van de realisatie van de spoorlijn Genk-As (voor de lijn Hasselt-Maasmechelen), de heropening van Herentals-Aarschot en Hamme-Grembergen, en de modernisering van de lijn naar De Panne.

De GERV wil een integratie van de tariefstelsels van de verschillende vervoersmaatschappijen, zodat men nog maar éénmaal moet betalen tussen vertrekpunt en bestemming, ongeacht het aantal treinen, trams en bussen dat men voor die reis nodig heeft.

Overigens vindt men dat er nogal wat schort aan de rol die de Spoorwegen zichzelf toemeten in het stadsverkeer rond Antwerpen, Gent en Brussel.

Gunstige reacties van NMBS

Verder heeft de GERV een lijst van concrete verbeteringsvoorstellingen samengesteld en daarop is vanwege de spoorwegdirectie reeds vrij gunstig gereageerd.

Natuurlijk is de directie daarin niet autonoom en moet zij nog de goedkeuring krijgen vanwege de Raad van Beheer.

De vier essentiële vragen van de GERV werden positief beantwoord.

★ De NMBS is akkoord om de investeringen voor Antwerpen-Keulen prioritair op te nemen in haar plan, en in afwachting van de voltooiing ervan in 1987 zal er tussen Antwerpen en Hasselt toch een twee-uurdienst gereden worden.

★ Leper-Poperinge gaat niet dicht. De lijn zal worden geëlektrificeerd in het verlengde van de elektrificatie van Kortrijk-Leper.

★ De NMBS heeft toegezegd de informatie over de forenzentreinen zo snel mogelijk ter beschikking te stellen, en ondertussen is ook de informatie over de busaansluitingen bij de GERV binnengekomen voor advies.

★ De NMBS is in principe akkoord om de IR d (Antwerpen-

Neerpelt) over de grens te trekken tot Weert waar goede aansluitingen kunnen gegeven worden naar Nederlands Limburg en oostelijk Noord-Brabant.

★ Ter compensatie voor het wegvallen van Essen op de IC E (Oostende-Roesendaal) is de NMBS bereid om versnelde forenzentreinen naar Essen in te leggen.

Bovendien zou kunnen onderzocht worden hoe de stoptrein van Essen tot Roesendaal kan worden doorgetrokken. Indien dat niet zou kunnen zouden de Essenaren eerst met de trein naar Antwerpen moeten om daar de IC naar Roesendaal te nemen.

★ Te Mechelen zou een snelle aansluiting gemaakt worden tussen de treinen naar Antwerpen en die naar Leuven.

★ Tussen Leuven en Landen zou de stoptrein blijven rijden.

★ De treindienst tussen Hasselt en Mol zou behouden blijven met een twee-uurfrekwentie.

★ Plankendaal zou een stopplaats krijgen op de spoorlijn naar Vilvoorde en Etterbeek.

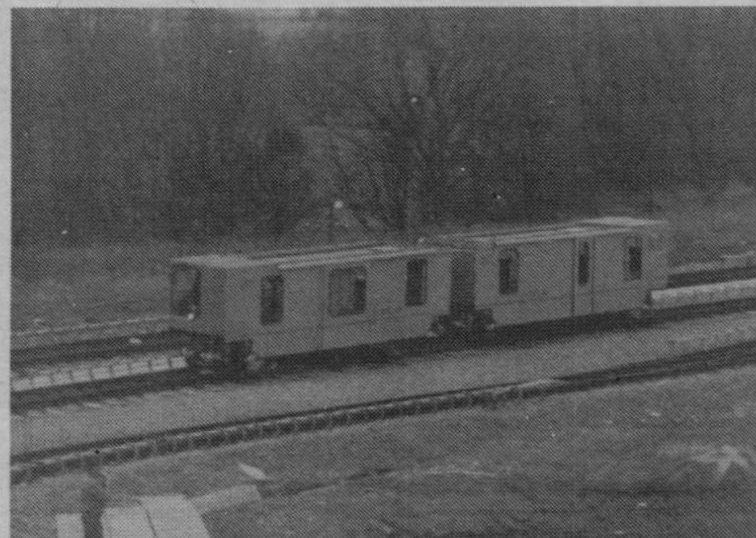
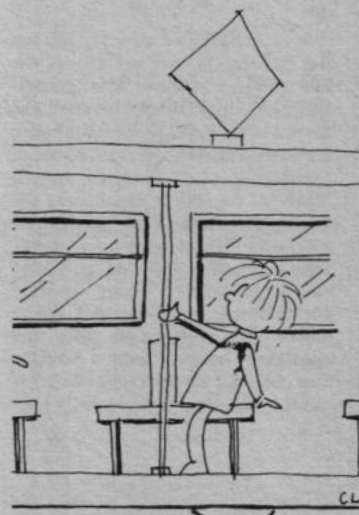
★ Er zullen twee forenzentreinen komen met haltes tussen Brugge en Oostende, en met een halte te Aarsele.

Over een verlenging van de treindienst vanuit Geraardsbergen over Denderleeuw tot Aalst gaf de NMBS een negatief advies, evenals over het behoud van de stopplaatsen op de lijnen Boom-Antwerpen en Gent-Eeklo. Ook een grondige verbetering van de relatie Hasselt-Brussel leek technisch niet haalbaar via Landen. Via Aarschot en Leuven leek het al heelwat waarschijnlijker, en dat werd bovendien ook door de provincie Brabant gevraagd, maar de Limburgse GOM wees die oplossing onbegrijpelijk genoeg categoriek van de hand. Het resultaat is dat er niets gebeurt.

Nieuwe Waalse campagne

Over dit hele pakket moet de raad van beheer van de NMBS zich nog uitspreken, en dat gebeurt op 3 mei 1983. Daarna moet de Minister van Verkeer nog zijn zegen geven, en dan kan de gehele informatiecampagne, voor de invoering op 2 juni 1984, van start gaan.

Hans Verbruggen



nauwere samenwerking tussen onderwijs en nijverheid teneinde de projecten tot een goed einde te brengen. Geen verkeerde optie, want bij de uitwerking van de T.A.U. raakten de verantwoordelijken overtuigd dat een universiteit via een centrum zoals het CRTH een nuttige bijdrage kan leveren aan de praktische oplossing voor problemen die rijzen bij het openbaar vervoer, en dit zowel op louter technisch of economisch vlak als op terreinen zoals stedenbouw, grondbeheer en omgevingszorg.

Cocktail T.A.U.

De bouwers van de T.A.U. gingen er van uit dat ze een vervoersysteem moesten bouwen met dezelfde dienstverlening als een «zware metro», maar met een investering voor infrastructuur die voor de helft goedkoper is. Ook moest het gebaseerd zijn op integrale automatisering (met aanzienlijke besparingen inzake exploitatie en onderhoud), energiebesparend, zuinig in oppervlakte, milieuvriendelijk, met toepassing van de jongste elektronische snufjes en aantrekkelijk en betrouwbaar in de ogen van het publiek. Kort gezegd: het samenstellen van een «cocktail» van besparing, kwaliteit, betrouwbaarheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en eerbied voor het milieu. En ja hoor, uit de «shaker» kwam een pluimgewicht metro te voorschijn (zowel de stellingen als de metrogangen zelf) die per eenheid bestaat uit 2 permanent gekoppelde rijtuigen die tot 88 personen kunnen vervoeren (waarvan 20 zitplaatsen).

De minimum draaicirkel is 10 m (mogelijk door een speciaal ontworpen draaistel, een stel dat uitgerust is met vier onafhankelijke wielen; er zijn geen assen en de beide langsliggers zijn onafhankelijk van elkaar wat grote voordelen biedt in de bochten.

METROMANIE

Olé Oké, Ik wil een Metro uit Spanje

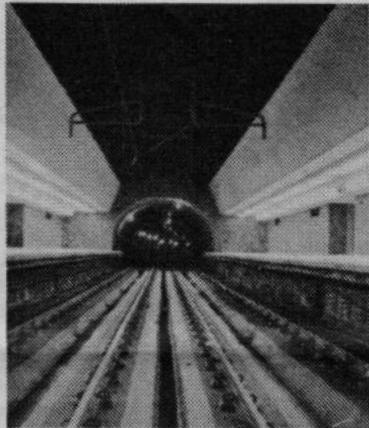
«METROPOLITANO DE MADRID»

Parijs en Londen liggen al achter de rug. We verlaten deze koudere steden, want met de vakantiekriebels in het bloed, is er reden te over om af te dalen naar Zuiderse Oorden.

Wat dacht u van een brandende zon en koelwuiwende palmen, van Sangria en tapas op feestelijke ramblas?

De lente heeft maar pas de kalender gehaald en wij stuiven de arena van het Zuiden in, om rustig rond te kuieren in de tuinen van Aranjuez of langs de galerijen van het Prado. De namiddag is heel en al strand en zee en de avond wordt hallucinant als flamenco.

U hebt het al begrepen, wij stonden op de drempel van Europa. Wij lieten ons vervoeren in Spanje. Alhoewel dit land eerder één diversiteit is van streken, klopt het hart van deze smeltkroes in Madrid.



Wij vonden het de moeite deze stier bij de horens te vatten en in de buik van deze stad te toeven. Een andere ervaring dan elders weliswaar, want zoals alles heeft de Metro ook hier een **Zuiderse mentaliteit**.

Typisch voor een grootstad, als Madrid, is haar latente capaciteit tot uitbreiding. Elke miljoenenstad, die zijn verder-bestaan wil beveiligen, zoekt konstant naar nieuwe groeiomgevingen. Zonder twijfel voelt de mens zich dikwijls gevangen en opgesloten in een metropool, vooral wat zijn verplaatsing in zijn onmiddellijke omgeving betreft. Dat is dan ook de paradox van de moderne wereld: enerzijds is men in staat de grootste afstanden in een mum van tijd te overbruggen; anderzijds is men niet bij machte mikroverbindingen, in het beperkte kader van een stad, met een degelijke frekwentie en snelheid te realiseren.

De grote en volkrijke steden zijn boven het hoofd en het organisatievermogen van de mens gestegen. Er is echter nog wel een uitweg. Het vermogen om alles te verwerken en te controleren vanuit een centraal zenuwcentrum kan in gigantische steden gebeuren door middel van een perfect openbaar vervoernet, waarbij geen enkele buitenwijk wordt gemeden. Het is dan wanneer de mens zich niet meer alleen en «incomunicado» zal voelen. Hij wordt m.a.w. een deel van de stad.

Een openbaar vervoer, dat een complete en vlugge mobiliteit en cirkulatie garandeert, heeft men zoals elders, ook in Madrid, vertaald in METRO.

Al vlug had men in de Spaanse hoofdstad door, dat de losgeslagen Spaanse furie van de automobilist niet in te dijken was boven de grond. Dat tikkeltje anarchistisch individualisme was enkel onder de grond te omzeilen.

De Metro was dan ook het enige alternatief dat op kon wegen tegen het privé vervoer.

Stichting & oorsprong

De bouw van de Metro van Madrid begon in 1917. De politieke en socio-ekonomische toestanden, die in Spanje heersten als gevolg van de eerste Wereldoorlog, waren niet de aangewezen toestand om zulk risikovol project op te zetten.

De voornaamste basisindustrieën op het Iberisch schiereiland werden door het buitenland gefinancierd. Zo bijvoorbeeld werd het bovengronds vervoer in Madrid geëxploiteerd door een Belgische firma. De typische Spaanse ekonomische figuur in die tijd was de rentenier.

Hij verkoos zekerheid boven risico, en besteedde zijn geld dus in het buitenland. Een dubbele opdoffer dus voor de Spaanse industrie, want enerzijds waren er de beleggingen in het buitenland en anderzijds vloeide er geld af naar buitenlandse bedrijven.

De wereldoorlog, hoe verwonderlijk ook, kon deze trend niet wijzigen. Wie dierf er dan toch het risico aan om een Metro in Madrid te bouwen?

Drie toekomstgerichte mannen, wierpen zich op de idee: MENDOZA, OTAMENDI en GONZALEZ ECHARTE. Zij verzamelden in hun entoesiasme het nodige kapitaal, dat volgens hun nationaal bewustzijn, louter Spaans moest zijn.

Vanuit alle sociale niveaus werd er geld en steun aan de nieuwe maatschappij gegeven. Ook Koning Alfonso XIII sprong in de bres, evenals de Banco de Bilbao.

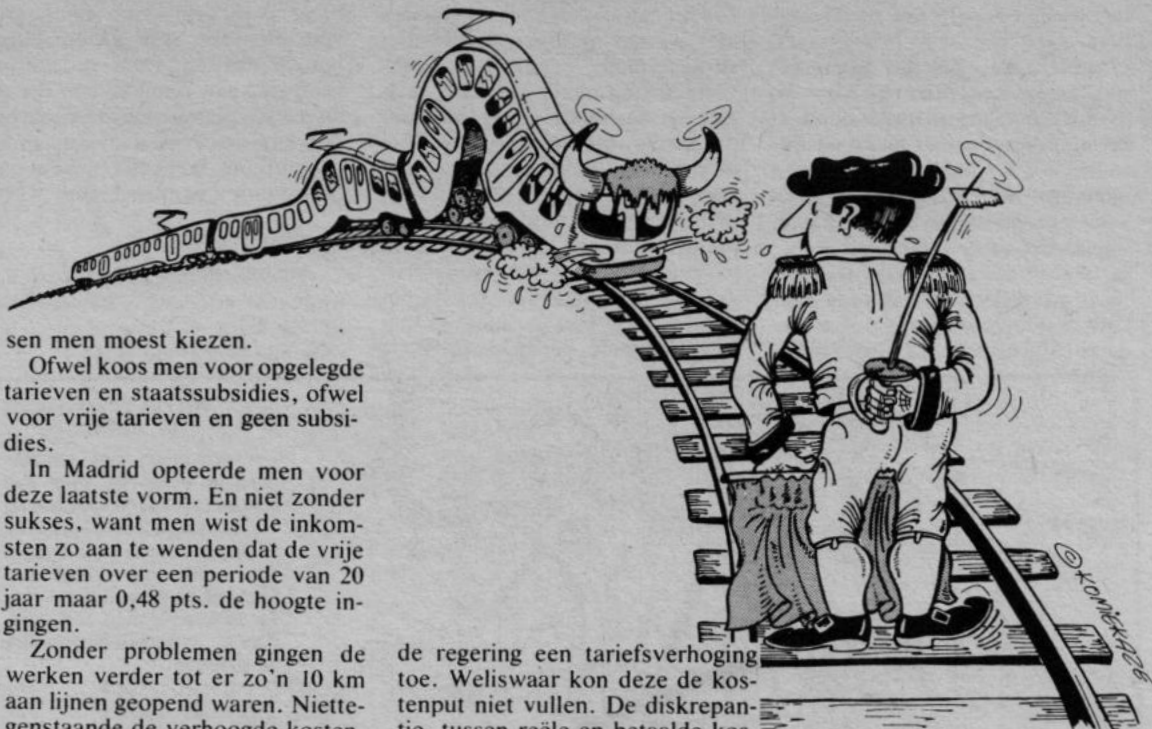
Zo werd het beginkapitaal van 10 miljoen pesetas verzameld.

Op 1 januari 1917 publiceerde de «GACETA DE MADRID» de toezegging van de concessie-aanvraag. Het moeilijkste deel stond echter nog voor de boeg en de promotoren mochten als het ware het vertrouwen in hun achterban niet verliezen.

Geschiedenis

★ 1919-1939

In deze periode rekende de compagnie af met de bedrijfsrisiko's, die de concurrentie met het bovengronds verkeer hen opdroeg. Door de wet in zake sekundaire Spoorwegen (1908) waren er twee statuten voorzien, waartus-



sen men moest kiezen.

Ofwel koos men voor opgelegde tarieven en staatssubsidies, ofwel voor vrije tarieven en geen subsidies.

In Madrid opteerde men voor deze laatste vorm. En niet zonder sukses, want men wist de inkomsten zo aan te wenden dat de vrije tarieven over een periode van 20 jaar maar 0,48 pts. de hoogte ingingen.

Zonder problemen gingen de werken verder tot er zo'n 10 km aan lijnen geopend waren. Niettegenstaande de verhoogde kosten, was het bedrijf rentabel.

De Metro werd ondertussen een fundamenteel deel van het Madrileense stadsbeeld. De woelige jaren van de Burgeroorlog lieten ook Madrid niet ongespaard. Toch wist de metro zich goed uit de slag te trekken... hij bleef functioneren.

★ 1940/1955

De gevolgen van de «GUERRA CIVIL» drongen aan de regering een ekonomische politiek op, die enerzijds gebaseerd was op een strenge controle van de grondstoffen en anderzijds op een direct prijsbeleid steunde. De Metro, die al als een onvervangbare openbare dienst fungeerde, moest in die tijd meer personeel voor de diensten aanwerven. En dit zou in de toekomst zwaar gaan wegen.

De tweede Wereldoorlog en de afzonderingspolitiek van Spanje, die hen later zou weerhouden van de voordelen van Marshall-plan, de stijgende inflatie en de grondstofschaarste maakten de kosten 8 maal groter.

De prijzen daarentegen stegen maar met 2,5 x. De «onvermijdelijke» catastrofe werd echter op het nippertje vermeden, door de nauwgezette administratie van het bedrijf en de inzet van het personeel.

★ 1956-1980

Stilaan kwam men de zware slagen te boven. Eerst en vooral liet

de regering een tariefsverhoging toe. Weliswaar kon deze de kostenput niet vullen. De discrepantie, tussen reële en betaalde kosten, was met de jaren te groot geworden.

De regering besliste echter dat het Ministerie van Openbare Werken de infrastructuurkosten van de nieuwe lijnen op zich zou nemen totdat de «COMPANIA METROPOLITANO DE MADRID» bij machte was de uitgaven van rijdend materieel en installatie te verwerken.

Deze nieuwe politiek maakte het mogelijk dat er belangrijke investeringen werden gedaan met het oog op modernisering.

Nieuwe perspectieven werden hiervoor geopend. Het net werd uitgebreid en verbeterd.

Zo is het oponthoud op korte tijd met 40% verminderd. Ook de onderbrekingen, als gevolg van ongeval of averij zijn tot een minimum herleid. Vele stations hebben een grotere capaciteit meegekregen. Een betere accommodatie (verzorgde toegangen en roltrappen) en nieuwe treinstellen zorgen nu dat de Madrileense openbaar vervoergebruiker het naar wens heeft.

Een laatste hypermoderne uitbreiding vond plaats met het oog op de «MUNDIAL». Vele voetbalsupporters hebben vorig jaar van de goede service kunnen genieten.

De Metro vandaag

De socio-ekonomische situatie van Spanje, en natuurlijk ook van

Madrid is grondig gewijzigd.

Het verkeer in de stad geeft een getrouw beeld van de impact van deze veranderingen. Wat het bovengrondsverkeer betreft, beschouwen sommigen de verdwijning van tram en trolleybus als een spijtige zaak.

De bussen zijn daarentegen gestegen in aantal. Mikrobusen en bedrijfswagen mogen als nieuwe openbaar vervoersmogelijkheden begroet worden.

De opstoppingen in het verkeer nemen toe. Het verkeer boven de grond stroomt heden ten dage met een snelheid vergelijkbaar met deze van 1911. De mens raakt dus verstrikt in eigen netten.

Deze crisis in het bovengronds vervoer speelt zonder twijfel in de kaart van de Metro, die het meest aangewezen stadsvervoermiddel schijnt te zijn om vele mensen op hetzelfde ogenblik te vervoeren.

Snelheid, regelmaat, veiligheid en capaciteit zijn de vier belangrijkste troeven van de Metro. Problemen zijn er evenwel nog altijd. Zo wordt er bijvoorbeeld grondig gezocht naar oplossingen van het spitsuurprobleem.

De toekomst: hoop op beter vervoer

Voor een stad zoals Madrid, die op een andere leest is geschoeid dan andere Europese steden, is het onmogelijk een hogere vervoerscapaciteit te bieden dan 6.000 reizigers per uur met trams, bussen en trolleybussen.

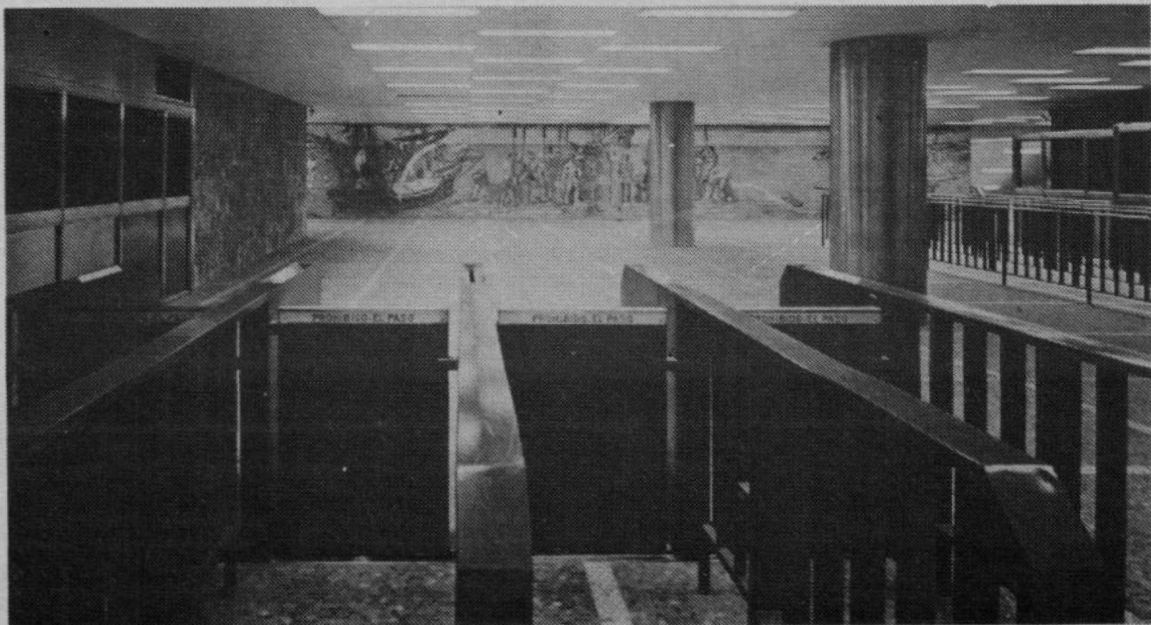
De Metro daarentegen vervoert 30.000 reizigers per uur. Daarbij komt nog de snelheid. Waarmen in de binnenstad bovengronds een snelheid haalt van 10 km/uur, handhaaft de metro een commerciële snelheid van 25 km/uur.

Men blijft echter niet bij de pakken zitten. Voor de toekomst heeft men drie concepten vooropgesteld:

1) Renovatieplan: Een investering van ongeveer 700 miljoen pesetas is voorzien voor nieuw materieel, aanpassing van sporen en elektrische leidingen, plus de vernieuwing van stations en de klantenservice.

2) Exploitatie van de lijnen die in aanleg zijn: 500 miljoen pesetas.

3) Vergroting van het net met zo'n 55 km.



DWARSLIGGER

EEN LEUVENS VERHAAL

Over randparkeren en bewonersparkeren

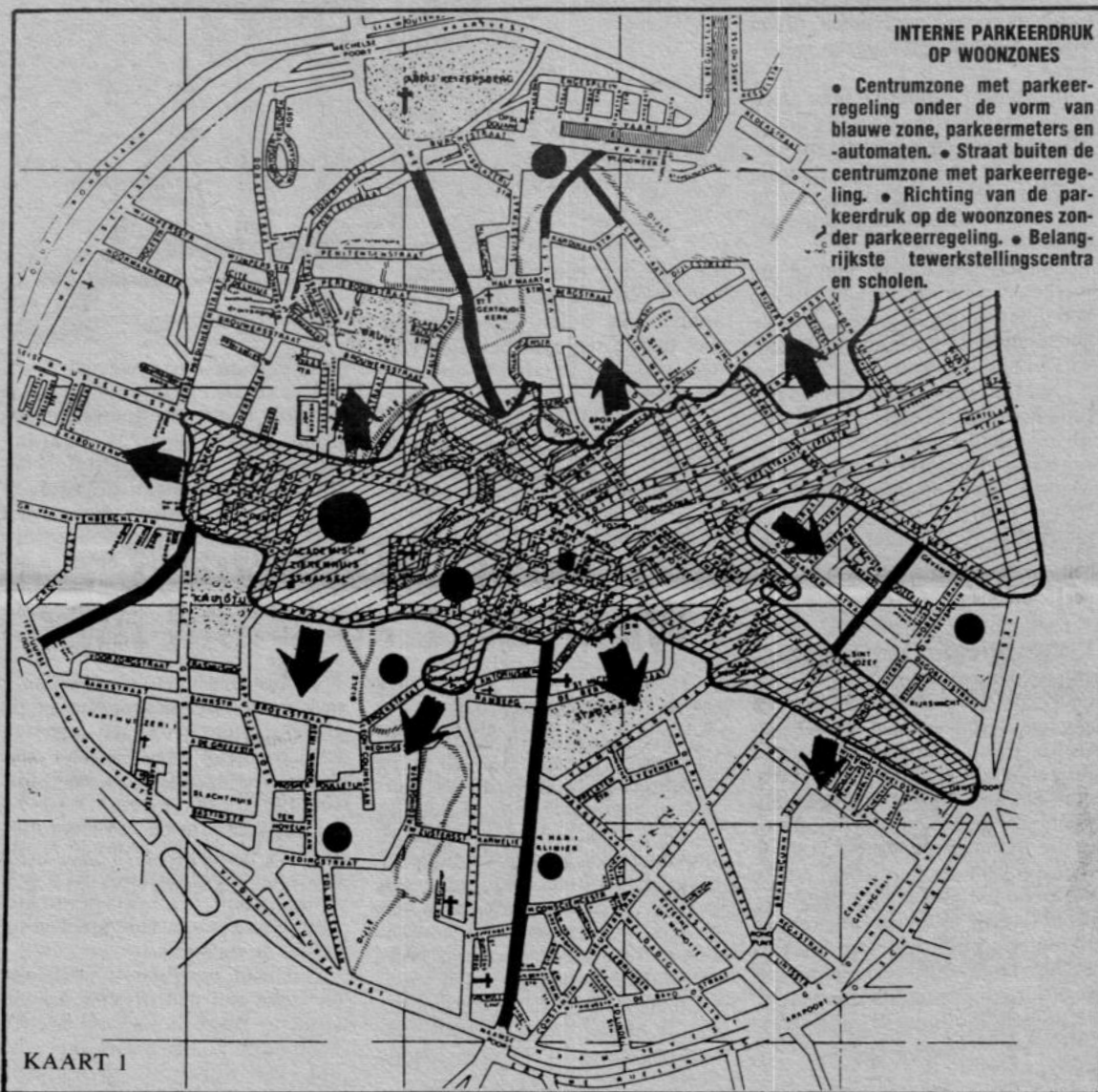
De slogan « langparkeerders aan de rand van de stad » maakt opgang te Leuven. Terwijl het structuurplan deze gedachte behoedzaam introduceerde, liet de Leuvense werkgroep Langzaam Verkeer in de daarop volgende discussie over het verkeersplan niet na forser uit te halen ten gunste van het randparkeren voor langparkeerders. Voor de verkiezingen van vorig jaar werden er, zoals gebruikelijk, visjes ten allen kanten uitgeworpen, maar naast het klassieke parkeren voor de middenstand werd alvast in de partijprogramma's plaats inge-

veersoverlast in het algemeen en het parkeerprobleem in het bijzonder zijn essentieel verbonden met de stadsvernieuwing. Zonder verkeersplan geen stadsvernieuwing, heet het. En daar ziet het bestuur zich gesteld voor de keuze tussen maximale bereikbaarheid van de binnenstad voor het autoverkeer of het terugdringen van dat autoverkeer door middel van een gedifferentieerd parkeerbeleid en het stimuleren van het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Het garanderen van een maximale bereikbaarheid —

parkeerterreinen zal eveneens de verplichting tot het aanleggen van privé parkeerplaatsen bij bedrijven, diensten, scholen e.a. afgebouwd worden. Deze redenering geeft dus een remedie aan die op de eerste plaats steunt op de bedrijven, instellingen én gemeentebestuur om werk te maken van deze randparkeerterreinen.

Te eenzijdig

Als we het parkeerbeleid dat tot dusver gevoerd is geweest bekijken, krijgen we grosso modo het volgende beeld: zie kaart 1



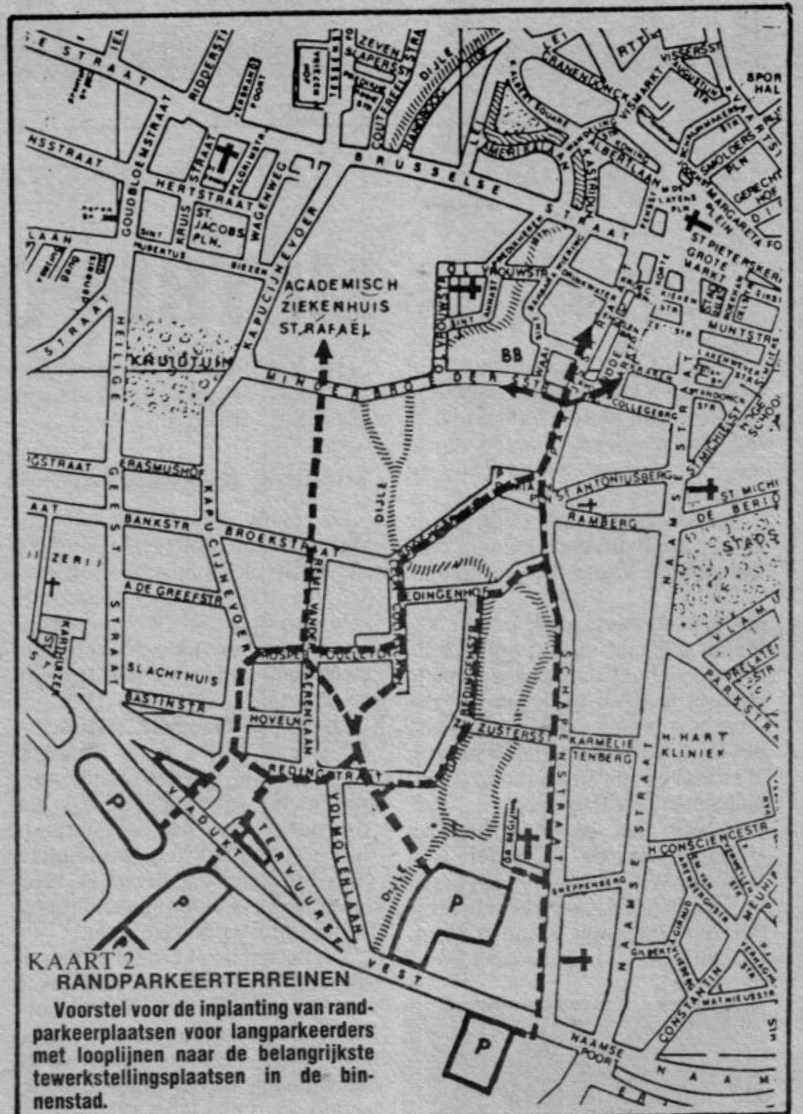
ruimd voor het randparkeren en bewonersparkeren. De wijkwerking Redingenhof komt de verdienste toe deze slogans eind vorig jaar vertaald te hebben in concrete oplossingen voor deze wijk. En meteen was het hek van de dam. De slag om het bewonersparkeren — het parkeerrecht voorbehouden aan vergunninghouder i.c. bewoners en belanghebbenden — én het randparkeren verbreedt zich over de woonbuurten van de stad, aangewakkerd door de beslissingen van de nieuwe jonge schepen van ruimtelijke ordening om nog voor de zomer van dit jaar de basisopties van het Leuvense verkeersplan door de inspraak en de gemeenteraad te loodsen. En meteen is de vraag aan de orde of het CVP-PVV-bestuur bereid zal zijn het parkeerbeleid te herzien om de o zo volprezen leefbaarheid van de stad te garanderen.

Parkeerbeleid herformuleren

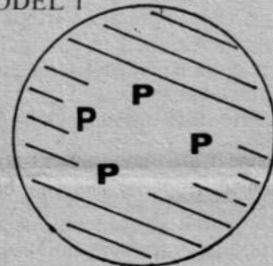
Inmiddels is het duidelijk geworden dat het in de stadsvernieuwing om meer gaat dan verbouwen van het bestaande en het invullen van open plekken. De

de bestaande toestand dus — is voor elk bestuur dat verkeersplanning ernstig neemt uit den boze. Een gedifferentieerd parkeerbeleid daarentegen biedt voor een middelgrote stad als Leuven nieuwe perspectieven en daarbij worden dan de verschillende categorieën parkeerders (bewoners, bezoekers, werknemers, studenten, brengen en ophalen van kinderen, laden en lossen) geïsoleerd. Om de categorieën bewoners en werknemers is het nu allemaal te doen. En de redenering luidt dan als volgt. Als we het wonen in de binnenstad willen stimuleren, moeten we ook de nodige bewonersparkeerplaatsen garanderen. In dat geval moet dan ook een bewonersparkeerregeling uitgewerkt worden. Terzelfdertijd moet er ingegrepen worden om de verkeersoverlast en de parkeerdruk in te dijken. Hiervoor moet ingegrepen worden ofwel op de kort- en middellangparkeerders (de bezoekers) ofwel op de langparkeerders (de werknemers). Deze laatste categorie kan verwezen worden naar parkeerterreinen aan de rand van de stad; terwijl omwille van de handelsactiviteiten niet aan de eerste categorie geraakt wordt. Ter ondersteuning van de politiek van de rand-

Dit kaartje verduidelijkt dat het P-beleid tot dusver bestond uit het invoeren van parkeermeters, automaten of blauwe zone in de handelskern. Daarnaast werden enkele parkeergarages geopend ten behoeve van de handelskern en werd de verplichting op privéparkings gehanteerd. Het verkeersaanzendend effect van deze maatregel is het gekende gevolg. Verkeersplanning is derhalve beperkt gebleven tot het bestendigen van de sterke functies van de stad (handel en tewerkstelling). Hierdoor kregen de aanpalende wijken een sterkere parkeerdruk te verwerken vooral van langparkeerders. Niet alle instellingen waren immers in staat de benodigde parkeerruimte te voorzien enerzijds wegens ruimtegebrek maar vooral omwille van de te hoge kosten per parkeerplaats. Het is deze parkeerdruk op de woongebieden (al of niet met gemengde functies) die door de bewoners niet langer geslikt wordt en derhalve de huidige parkeerprioriteit onder spanning zet. Er zijn dan twee modellen hanteerbaar als antwoord op deze spanning (toegepast op een binnenstad op schaal van Leuven met een straal van ± 1 km).

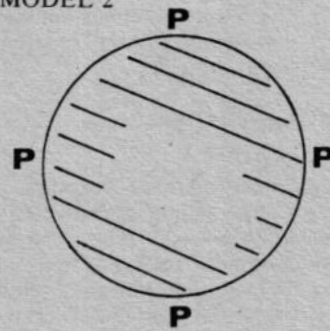


MODEL 1



Verdere uitbouw van parkeergarages (al of niet ondergronds) rond de handelskern zowel voor kort- als middellangparkeerders als voor langparkeerders ter opvang van het tekort aan privéparkings. Daarnaast wordt een belanghebbenden-parkeerregeling ingevoerd in de omliggende stadswijken.

MODEL 2



Het P-beleid wordt prioritair gericht naar de langparkeerders die opgevangen worden op enkele grote of meerdere kleine parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad. Deze terreinen worden zo ingeplant dat er korte (5 à 10 min.) en aantrekkelijke looproutes gevormd worden naar de belangrijkste bestemmingen. Ook de frekwentste luslijnen worden hierop afgestemd. Ter ondersteuning van deze maatregel wordt eveneens een belanghebbenden-parkeerregeling ingevoerd in de stadswijken rond de handelskern.

Tegenover het verkeersaanzendend effect van (overigens dure) model 1, heeft model 2 evidente voordelen:

- randparkeerterreinen zijn goedkoper dan parkeergarages in de binnenstad
- een belangrijke categorie parkeerders wordt aan het binnenstadsverkeer onttrok-

ken — de ring vervult zijn rol als centrale draaischijf

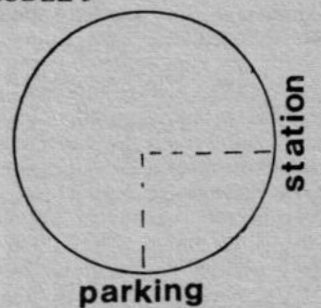
— de individuele vervoerskeuze wordt beïnvloed ten gunste van het openbaar vervoer en de fiets

— de parkeerdruk op de woonwijken neemt af

— er komt meer parkeerruimte vrij voor kort en middellangparkeerders

— de treinpendelaar wordt gelijkgesteld met de langparkeerder in af te leggen loopafstand

MODEL 3



Zoals in de inleiding reeds werd gesteld komt het de wijk Redingenhof toe deze ideeën concreet uitgewerkt te hebben voor één stadsdeel (gelegen aan de oprit van de E5). Binnen dit stadsdeel situeren zich ± 1.600 langparkeerders waarvan ± 1.200 op privéterrein en ± 400 op het openbaar domein. De capaciteit van de voorgestelde randparkings voldoen ruimschoots om deze 1.600 parkeerders op te vangen (zie kaart 2).

Of het zover komt? Voor middenstanders, bewoners en voorstanders van het openbaar vervoer en de fiets biedt model 2 pertinente pluspunten; aan de traditionele voorrechten van de langparkeerders wordt daarentegen geknaagd. Het loont alleszins de moeite om de Leuvense verkeersplanning het komende jaar van nabij te volgen. Een oplossing die model 1 benadert, zou alleszins een aanfluiting zijn van alle doelstellingennotas die de laatste jaren in Leuven zijn verschenen. Met dat geld was alvast één randparking gerealiseerd geweest.

J. ZUALLAERT

TUSSENHALTE

OOST-VLAANDEREN

NIEUWE STATION TE DEINZE

Elektrificeren van een spoorlijn betekent niet alleen bovenleidingspalen plaatsen en de bovenleiding afrollen. Heel wat andere werken dringen zich op om aan de nieuwe infrastructuur alle eigenschappen te geven die men van een

modern vervoersapparaat mag verwachten.

In het kader van het elektrificatieplan en de grondige modernisering van de lijn Gent-Kortrijk, werd eind maart het splinternieuwe station van DEINZE

geopend door verkeersminister De Croo.

Het nieuwe stationsgebouw van Deinze werd als geïntegreerd deel van een centrale viadukt opgevat en het lag voor de hand dat het nieuwe station zou aansluiten bij het stationsplein.

Een dienstgebouw, waarin ook de nieuwe seinpost is ondergebracht moest rechtstreeks aansluiten op de eerste fase van de elektrificatiewerken. Naast de seinpost en het stationsbeheer bevinden zich hierin ook de personeelslokalen.

De veiligheid van het treinverkeer is steeds een van de hoofdkommernissen van de Belgische spoorwegen geweest. Daarom speelt de seininrichting er ook een zo belangrijke rol. Het verkeer wordt er ter plaatse geregeld met



(N.M.B.S.)

24 lichtseinen en het loopt over 30 elektrisch bediende wissels.

In het kader van een modern vervoersbeleid dient een spoorwegstation niet alleen opgevat te worden als halteplaats voor reizigerstreinen.

Het is immers ook het overgangspunt van het ene naar het andere vervoermiddel en moet dus beantwoorden aan weloverwogen eisen van complementariteit met andere vervoermiddelen. Vandaar dat onder het viadukt niet alleen een autoparking werd voorzien, maar ook een uitgebreide fietsenstalling en een autobusstation met zeven perrons.

De totale kostprijs, zowel van de grote infrastructuurwerken als

van werken seininrichting, goederenliften, telefonie, roltrappen... bedraagt 850 miljoen frank. Als «Postscriptum» willen we hierbij nog vermelden dat er in Deinze werd geopteerd voor een ophoging van het hele stationscomplex.

Het spoor kreeg een verhoogde bedding over ongeveer 3.400 meter langs de lijn 75 en over 1.500 meter langs de lijn 73.

In totaal konden daardoor zeven overwegen afgeschaft worden, wat een gevoelige verbetering voor het wegverkeer in en om Deinze met zich bracht.

En zo moet het openbaar vervoer ten koste van zware investeringen weer maar eens wijken voor het gemak van de automobilist.

STOPDIENST

«BUSBANEN VOGELVRIJ VERKLAARD»

«Leven als God in Frankrijk». Maar al te vaak nemen de automobilisten in Frankrijk dit spreekwoord letterlijk op. Dagelijks parkeren er in Parijs zo'n slordige duizend auto's in de stroken, die speciaal voorzien werden voor de autobussen.

Al de inspanningen, om het openbaar vervoer vlot te laten verlopen, zijn hierdoor vergeefs. De vooropgestelde voordelen voor de bussen worden alsoz teniet gedaan. Om dit fenomeen in te dijken heeft de R.A.T.P. een operatie gelanceerd om de voorziene busbanen te vrijwaren van sluikparkeerders. Een eerste experiment werd opgezet op de lijn 54.

De vrije busbanen — rijstroken uitsluitend bestemd voor het openbaar vervoer, gedurende een bepaalde tijdspanne van een dag — dateren in Parijs van 1964. Sindsdien zijn er in de Franse hoofdstad een 200-tal busbanen geïnstalleerd. In het totaal betreft het ongeveer 77 lijnen, waaronder de belangrijkste van het stadsnet resorteren. Tussen 8 u. en 20 u. 30 zijn deze rijstroken voorbehouden voor de stadsbussen. De R.A.T.P. zou weliswaar deze periode graag uitgebreid zien. Op die wijze zou immers de morgen- en avondspits ondervangen kunnen worden.

Met de invoering van de vrije busbanen, is er heel wat veranderd in Parijs. Grosso modo mag men stellen dat door de afzondering van de autobussen op voorbehouden stroken, het verkeer in het algemeen is verbeterd. Bussen moeten immers regelmatig een halte aandoen om reizigers op te pikken. Op die manier hinderen ze het overige verkeer, en zijn ze meer dan eens de oorzaak van onnodige verkeersopstoppen. De vrije busbanen bieden de gepaste uitweg. Zowel de automobilisten, als de gebruikers van het openbaar vervoer varen er wel bij. In de loop der jaren is alles echter nog meer geëvolueerd. Het autoverkeer en de problemen die er uit voortvloeien zijn enorm toegenomen. De R.A.T.P.

bleef niet bij de pakken zitten en nog meer vrije busbanen werden gepland, zelfs in straten, waar men in beide richtingen mocht parkeren. Dit alles ging echter niet onopgemerkt voorbij en schiep groot ongenoegen bij de automobilisten en de bewoners van de desbetreffende buurten. Het protest bleef dus niet uit. De R.A.T.P. hield, ondanks alles, voet bij stuk. Ook de politie week geen vingerbreed. Zij zagen er immers de mogelijkheid in om het sluikparkeren in het algemeen te lijf te gaan.

Vanaf 1979 hield de R.A.T.P. statistieken bij in verband met het illegaal parkeren in de vrije busbanen. Elke week werden tellingen uitgevoerd op bepaalde trajecten en dat volgens zorgvuldige steekproeven. Bij een grondige lezing van de studie, merkt men een stijging op van het fout parkeren, die parallel loopt met de toename van het autoverkeer.

Momenteel telt men iets meer dan 9 auto's in overtreding per kilometer busbaan. Eén op twee auto's staat minder dan 10 minuten in de rijstrook gestationeerd. Eén op acht blijft meer dan een half uur geparkeerd en onbeheerd achter. Op geografisch vlak wist men ook te achterhalen dat de parkeertijd in het Parijse centrum merkbaar korter was dan daarbuiten. Maandelijks gaan er meer dan 7.000 sluikparkeerders op de bon. Niettegenstaande alles betreft het hier echter nog maar 1% van het totaal aantal werkelijke overtredingen.

De resultaten van deze studie hebben de verantwoordelijke instanties er toe aangezet een actie op het getouw te zetten, die dit illegaal fenomeen kan indijken en tot zijn ware proporties weet terug te brengen. Vanaf het begin van dit jaar werden 560 agenten van de R.A.T.P. bevoegd verklaard om de inbreuken te constateren en te sanktioneren. Per maand weten deze beëdigde ambtenaren zo'n 2.500 foutparkeerders te verbaliseren.

Als pilootlijn, waar men zijn bijzondere aandacht op toespitste, werd de lijn 54 verkozen, die verloopt tussen Asnières-Gennevilliers en la Place de

la République. Op zijn totale lengte van 7,8 km telt deze lijn verscheidenen vrije busbanen. Ongeveer 45% van het ganse 54-traject verloopt in zulke banen. In het verleden werden er daar veel inbreuken genoteerd.



Het eksperiment op de lijn 54 zal toelaten na te gaan wat het effect is van een verscherpte controle op het respecteren van de doorstromingsaders. Zullen de gestelde maatregelen iets vermogen tegen de vervelende gewoonten van de automobilisten?

Eind van dit jaar denkt men klaar te zijn met dit opzet. Nu al kijkt men uit naar het bilan van het onderzoek. Ondertussen wordt de «Operatie 54» alvast op de voet gevolgd door de R.A.T.P., de Parijse stadsraad en de prefectuur van de politie.

STEV VAN THIELEN

'T IS GODGEKLAAGD

IC, IR, stopdienst: WAAR WEL en WAAR NIET

J. Van de Water, Licentiaat Toegepaste Wetenschappen - Vervoerseconomie, heeft de reorganisatieplannen van de NMBS — voorzien voor juni '84 — blijkbaar grondig bestudeerd. Hij stuurde ons volgend schrijven.

Bij het doornemen van de plannen die met ons openbaar vervoer op til zijn, kan ik niet nalaten enkele bedenkingen aan u over te maken... Wat met de stopdiensten gebeurt, is afschuwelijk. Het verwijft dat ik de ontwerpers van dit herstructureringsplan maak, is dat zij zijn uitgegaan van de huidige vraag.

Deze vraag is niet overal even vrij, omdat de vrager (reiziger) zich niet, niet kan of te weinig uit.

De openbaar vervoer-producenten bieden iets aan dat te nemen of te laten is. Op een aantal lijnen is het aanbod goed, en wordt door de reiziger gebruikt.

Op vele lijnen is het aanbod slecht of mager, en de reiziger maakt er geen, weinig of onregelmatig gebruik van.

Verdergaan op het huidige gebruik van onze stopplaatsen, is zich baseren op cijfers die de NMBS zelf heeft beïnvloed, door in de voorbije jaren treinen af te schaffen of niet. We kennen allen de vicieuze cirkel: treinen afschaffen, minder gebruik, dalende ontvangst, stopplaats overbodig. Nee, men moet zich baseren op potentieel cliënteel.

Daarom stel ik voor: eerst het aanbod verbeteren, door o.m.

— overall een «om-het-uur-stopdienst», d.w.z. op elke nu bediende reizigerslijn, eventueel ook op nieuw te openen lijnen;

— gaat dat niet (om het uur) dan kan men ook een goede stopdienst verlenen door in de spitsuren om het uur en in de daluren om de 2 uren te rijden;

— elke huidige stopplaats zou moeten aangedaan worden en nieuwe geopend in de buurt van nieuwe woonwoningzettingen.

Pas later, wanneer elke stopplaats gelijke kans gekregen heeft haar nut of onnut te bewijzen, kan overgegaan worden tot:

— lagere frequentie;

— in het uiterste geval: sluiting.

Nog in verband met het herstructureringsplan kan ik sommige gedachtegangen niet volgen:

Station Eupen: huidig aantal reizigers: 0 (nul).

De 8 stopplaatsen tussen Leuven en Waremme: aantal reizigers: gemiddeld 200.

Nochtans krijgt Eupen een IR-dienst, de 8 stopplaatsen worden afgeschaft.

— Station Nijlen: 559 reizigers.

Vanaf 1984 zal er om het uur 1 stopdienst stoppen, evenwel vraagt men (IOK?) dat de «IR-Antwerpen-Neerpelt» er ook zou stoppen, dus halfuurdienst.

Kan er dan voor de stopplaatsen tussen Leuven en Waremme geen uurdienst af? (sommige stopplaatsen tellen meer dan 300 reizigers).

Tot slot valt er nog wat te zeggen op het huidige tarief-systeem.

— De kortste weg per spoor, is niet altijd rechtvaardig; eerst stuurt men de reiziger via een omweg en laat hem er dan voor betalen ook.

Bv.: Leopoldsburg-Leuven (via Hasselt) Leuven-Turnhout (via Lier) Turnhout-Antwerpen (via Lier), Ieper-Oostende (via Kortrijk-Brugge).

— Zou men niet voor elke gemeente (of ex-gemeente) de afstand (in vogelvlucht) kunnen bepalen naar elke andere (ex-)gemeente. Deze afstand zou dan moeten aan de basis liggen van het tarief (NMBS of NMVB).

Hiertoe is een samenwerking op gebied van het tarief tussen NMBS en NMVB noodzakelijk.

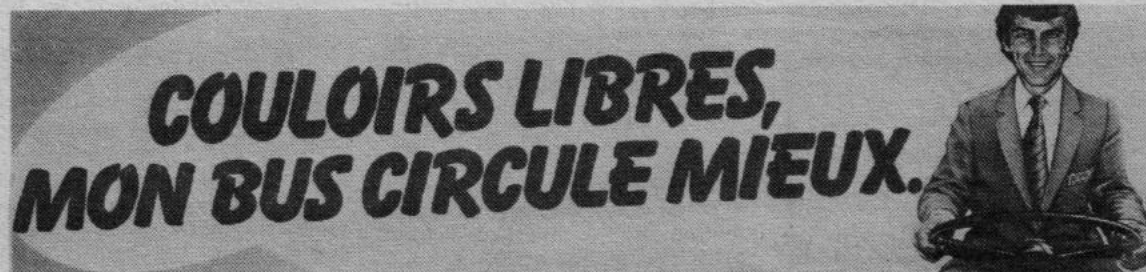
Dat zulks mogelijk is, bewijzen de vele «Verkeers- und Tarifverbände» in de Bondsrepubliek. Biljetten, abonnementen, enz... zijn dan geldig op beide netten. Dit zal de coördinatie in de hand werken (kijk maar naar Zwitserland, Duitsland)...

BEDENKINGEN VAN DE REDAKTIE:

We moeten natuurlijk het advies van de G.E.R.V. en de uiteindelijke, definitieve plannen van de NMBS afwachten. Het is een feit dat heel wat treinreizigers in de kleinere stations aan hun lot overgelaten worden.

Nogal willekeurig wordt de frequentie van bepaalde lijnen gehalveerd of andere lijnen worden zonder meer gesloten voor reizigersvervoer; niettegenstaande er enkele honderden opstapende reizigers zijn. Het is al zo dikwijls gezegd dat men de reizigers eerst een goed openbaar vervoer moet aanbieden, vooraleer men uiteindelijk besluit om de stations te sluiten.

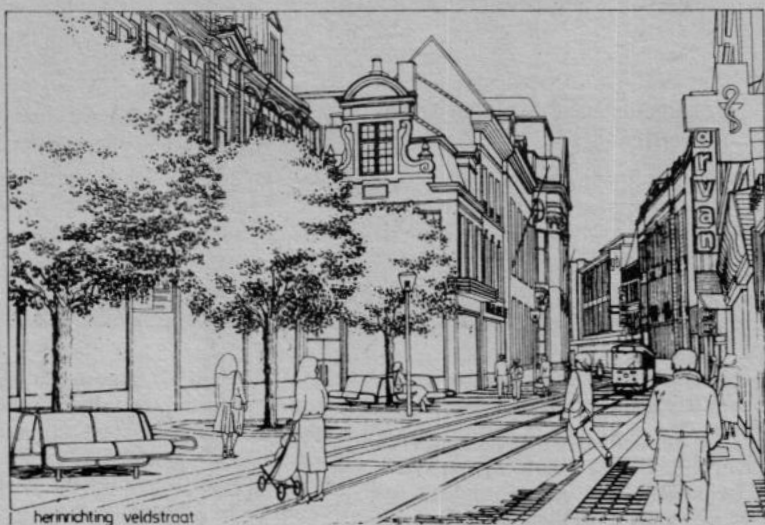
Men praat dikwijls alleen voor de banken en niet voor de reizigers!



TUSSENHALTE

OOST-VLAANDEREN

GENT DOET WAT AAN ZIJN TRAM



herinrichting veldstraat

In Gent werkte men enkele realistische plannen uit die van levensbelang zijn voor een efficiënt openbaar vervoer in de stad en omstreken.

Tramlijn I wordt als sneltramlijn de centrale noord-zuid as van het openbaar vervoer te Gent. Haar tracé doorheen de Kuip wordt verlegd naar de Hoogstraat (komend van Begijnhoflaan en Brugs-poortstraat), Sint-Michielsstraat en -plein, om doorheen de Veldstraat in de richting van het Sint-Pietersstation te rijden. De Veldstraat wordt autovrij (normaal gezien zou dit project nog dit jaar moeten van start gaan, maar helaas vóór 1984 mogen we het vergeten!), met behoud van de tramlijn die de bereikbaarheid van dit eersterangs-winkelcentrum moet waarborgen.

Op de lijn 3 zullen de stinkende, lawaaiige dieselbussen vervangen worden door milieuvriendelijke trolleybussen. Daartoe dienen op het bewuste traject de kasseien door een effen wegdek te worden vervangen, vermits de trolley's uitgerust zijn met gevoelige elektronische apparatuur.

Deze geplande projecten op lijn 3 zullen niet voor 1985 kunnen uitgevoerd worden!

Een andere wijziging met betrekking tot het rollend materieel is dat 54 tramrijtuigen zullen vervangen worden door 26 gelede trams met 140 plaatsen, 26 niet-gelede trams met 100 plaatsen en 26 gelede trolleybussen met 125 plaatsen.

Laten we dus hopen dat deze toekomstmuziek realiteit wordt!

R. VANHALST

Professor AKKERSTEEGT helpt de MIVG

Begin maart hebben jobstudenten het rijgedrag van de voertuigen op tramlijn 21-22 op computerband geregistreerd. Deze studenten noteerden op een toetsenbord wat er met de tram gebeurde en vooral waardoor hij gehinderd werd.

Dit onderzoek wordt gevoerd in samenwerking met professor Akkersteegt van de universiteit van Delft.

De bedoeling van dit onderzoek is te weten te komen hoe men de regelmaat op deze lijn kan verhogen.

Het gebeurt regelmatig dat een tram vertraging heeft. Dit heeft dan voor gevolg dat aan de haltes meer passagiers staan te wachten en zo geraakt het voertuig overvol. Met de daarop volgende tram gebeurt juist het omgekeerde. Die treft steeds minder klanten aan en loopt zo zijn voorganger in. Een dergelijke reis is zowel voor de chauffeur als voor de passagiers zeer onaangenaam.

Want, om een aantrekkelijke dienstverlening te verkrijgen, moet het openbaar vervoer een voldoende regelmaat kunnen aanbieden.

In Rotterdam deed de RET (Rotterdamse Elektrische Tram) in 1980 een experiment tot regelmaatbevordering. De technische Hogeschool van Delft ontwierp hiervoor speciale datacollectoren (toestellen om de nodige informatie te verzamelen) en computerprogramma's (om deze gegevens te verwerken). De MIVG kreeg de datacollectoren van de technische Hogeschool van Delft ter beschikking. Ook het laboratorium voor Regeltechniek (RUG) verleende zijn medewerking.

Het uiteindelijke resultaat van dit onderzoek moet een aangepast dienstrooster zijn dat de trams toelaat met regelmaat de lijn af te rijden en tijdig de eindhalte te bereiken.

Wat het verdere verloop betreft, houden we u zeker op de hoogte!

R. VANHALST

WEST-VLAANDEREN

MEER NIEUWS OVER DE KUSTTRAM!

Donderdag 31 maart 1983 hield de Heer Herman De Croo een persconferentie over de volledige hernieuwing van de kusttramlijn. Een tijdje geleden werden de

oude kusttrams vervangen; de nieuwe trams waren echter voor Charleroi bestemd. Maar nu kunt u met de echte kusttram reizen!

Alle kusttrams zijn voorzien van

LIMBURG

TOERISTISCHE TREIN TE HEUSDEN-ZOLDER

Na een eerste succesvol proefjaar wordt de toeristische trein van Heusden-Zolder vanaf Pasen dit jaar opnieuw uit zijn winterslaap gehaald.

Enkele vrijwilligers hebben ondertussen niet stil gezeten. Een tweede lokomotief en ook rijtuigen werden duchtig opgefrist. Een paar oudere rijtuigen en een handbediende kraanwagen konden nipt van de slopershamer gered worden.

De lijn zelf werd opgekalefaterd: het vertrekpunt te Zolder-Mijn kreeg een perron en langsheen het traject werd heel wat struikgewas verwijderd om beter van het uitzicht te kunnen genieten. Mogelijk komt er ook nog een nieuwe halte aan het voetbalstadion van Helzold.

Deze toeristische trein rijdt dus vanaf Pasen tot in september en vertrekt vanop het domein van de steenkoolmijn van Heusden-Zolder.

Ritdagen: april: zo. 3 en ma. 4, zo. 17 en 24.

Mei: zo. 1, 15, 22, 29; ma. 23.

Juni: zo. 5, 12, 26.

Juli en augustus: iedere zondag.

13-15 aug.: sportfestival.

Vertrektijden: 13 u. 15 en 15 u. 15.

Op feestdagen en in juli-augustus bijkomende ritten om 13 u. 45 en 17 u. 15.

De tocht voert ons doorheen een kleurrijk natuurlandschap tot in Genebos, aan het Albertkanaal. Ongeveer een half uur duurt dit tochtje met de stoomlokomotief en als men wil kan men na een tiental minuten al weer rechtsomkeer maken, maar men kan ook een heerlijke wandel- en fietstocht

starten langsheen het Albertkanaal (de fiets mag je zelfs gratis meenemen op de trein).

De prijs voor zo'n heen- en terugreis: 100 fr. kinderen 50 fr.

De VVV van Heusden-Zolder heeft rond deze toeristische trein een dagtrip samengesteld: naast de treinrit kan men ook een bezoek brengen aan de omloop van Terlaenen en aan het heemkundig museum van Woutershof. Tot slot krijgt men een typisch Kempens vieruurtje in het domein Bovy. Deze dagtrip kost je slechts 230 fr/persoon.

Het vertrekpunt van de trein bereik je via de E-39, uitrit Zolder-Centrum, dan richting Beringen en na ± 2 km afslaan richting Heusden. Deze weg volgen en zo kom je aan het domein van de mijn Heusden-Zolder.

Voor verdere inlichtingen: VVV-Heusden-Zolder, tel. 011/42.27.03.

TWAALF KLEINE STATIONNETJES

Zoals je ondertussen al wel weet heeft de N.M.B.S. grootse plannen: het spoorverkeer wordt helemaal gereorganiseerd en dit brengt heel wat wijzigingen mee.

Vanaf juni 84 zouden in Limburg 12 stopplaatsen verdwijnen, één lijn wordt zelfs helemaal gesloten. Dat de treinverbinding vanuit het Maasland zou verdwijnen was echter al lang geweten. Al jaren was de lijn aan het leegbloeden en men deed helemaal niets om dat bloeden te stelpen. In mei 82 verminderde men de uurregeling tot twee treinen 's morgens en twee 's avonds.

Maar zoals u al in het maartnummer van « Rij maar an... » kon lezen zal de snelbusdienst er zo snel mogelijk komen.

Vanaf juni 84 worden volgende stations voor personenvervoer gesloten:

Lijn Hasselt-Eisden: As, Boksebergheide, Eisden, Kiewit, Watterschei, Winterslag, Zwartberg.

Lijn Hasselt-Mol: Beringen, Houthalen.

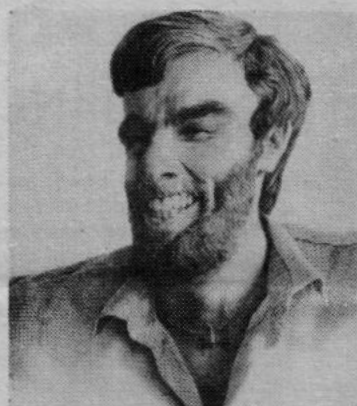
Lijn Hasselt-Luik: Hoeselt, Jeuk, Vreeren-Nerem.

Lijn Hasselt-Landen: Alken (enkel nog bediend door pendeltreinen).

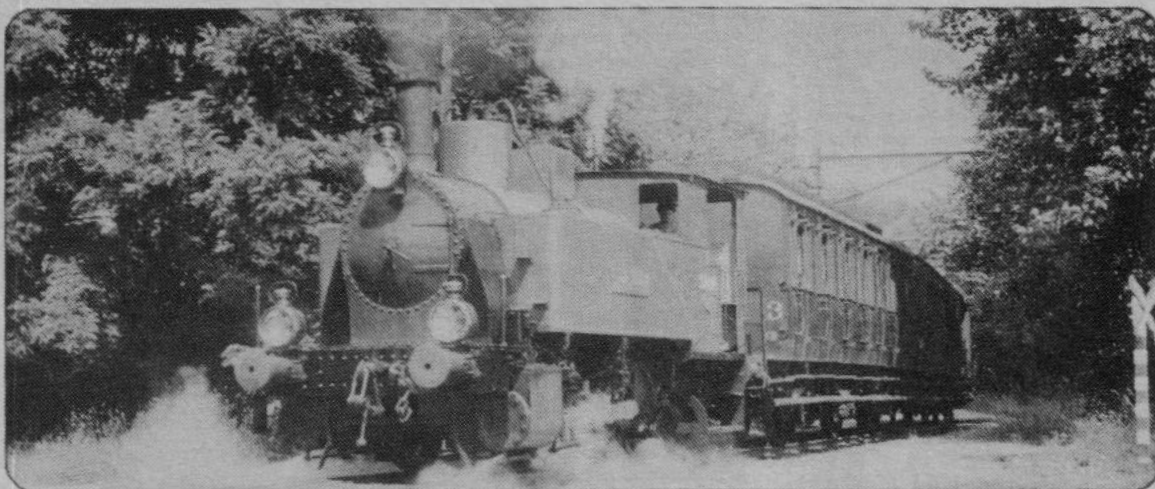
Te Kiewit voerde men zelfs nog voor enkele miljoenen verbeteringswerken uit. Niettegenstaande er te Kiewit slechts enkele pendeltreinen van en naar Brussel stoppen, telde men er op een werkdag in okt. 81 gemiddeld 188 opstappende reizigers (in okt. 78 waren er dat slechts 78). Net als vele andere stationnetjes lijkt het dan ook verantwoord om Kiewit als halte te behouden (zeker voor pendeltreinen).

Hopelijk duiken er in juni 84 niet al te veel slecht ingelichte reizigers op in deze trein-loze stationnetjes. Indien toch dan is er hopelijk een bus voorhanden! Afwachten!

Tony GOVARTS.



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



radioverbinding met de centrale; later komt er een dispatchingcenter. Het resultaat van de proefperiode was bijzonder positief. Er is een verhoging van de inkomsten vastgesteld, nl. 40% in juli, 35% in augustus, 30% in september en zelfs 20% in de wintermaanden, en dit ondanks de tariefverhoging van 10%!

De resultaten zullen in de toekomst wellicht nog gunstiger zijn. De zomerfrequentie — om het half uur een tram — wordt nu gans de winter in stand gehouden.

Maar vanaf juli '83 wordt die frequentie nog verdubbeld, d.w.z. om het kwartier kan men de kusttram nemen.

Om alles vlot te laten verlopen, zal het aantal loketten waar de reizigers vooraf hun tickets kunnen aankopen, met 10 vermeerderd worden: dus 28 i.p.v. 18 loketten. De commerciële snelheid van de nieuwe rijtuigen werd verhoogd van 29 tot 34 km per uur.

De NMVB heeft nog andere vernieuwingen doorgevoerd zoals o.a. de luchtleidingen en de spoorvernieuwingen tussen De Panne en Knokke.

Maar, voor de toekomst zijn nog enkele belangrijke vernieuwingen gepland zoals o.a. nieuwe tramhuisjes, verkeerslichten beïnvloeding, doortrekking van

de tram van De Panne naar Adinkerke, het bouwen van een tram- en busstation te Oostende en een nieuwe herstelplaats aan « De Bolle » te Oostende.



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

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

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

B.R.T. Nederlandse Uitzendingen - A. Reyerslaan 52 - 1040 BRUSSEL met vermelding: « Abonnement: Rij Maar An... »

TUSSENHALTE

ANTWERPEN

LINKEROEVER: EINDELIJK OPEN GEBIED VERKLAARD

Op 21 februari jl. kwam verkeersminister De Croo de aanzet geven tot de bouw van een nieuwe Schelde-Oever verbinding, de bekroning van een jarenlange actie, gevoerd door zowel actiegroepen en stadsbestuur als MIVA. De werken hebben betrekking op het gedeelte op de Linker-Oever van de pre-metrokoker, dus het station Frederik van Eeden, en de open helling op de Blancefloerlaan. De eigenlijke onderwaterkoker zal later met het schild worden geboord. Logisch, als men bedenkt dat om het schild in werking te stellen men eerst een vertrekpunt moet hebben. Dus moet eerst het station op Linker-Oever gebouwd worden.

Heeft zulke tunnel nu wel zin? De Antwerpenaar die van nature nogal sceptisch is wanneer hij zijn overheid in zijn eigenste stad aan

het werk ziet, heeft daar zo zijn commentaar op. Eén ding is nochtans duidelijk. De twee bestaande autotunnels zijn compleet volgelopen, en er moet niet veel meer gebeuren of er ontstaan weer van die toestanden als vroeger, met uren aanschuiven. Vooral op de spitsuren komt het verkeer massaal opzetten. En dat bewijst dat het oeverkruisend verkeer voor een groot deel oorsprong of bestemming in de stad of nabije Linker-Oever heeft.

Wat doe je wanneer bestaande tunnels volzitten. Je maakt plannen voor een nieuwe.

Maar moet dat dan weer een autotunnel worden? In dat geval zal de maximale uurcapaciteit in één richting weer maar 3 à 4.000 voertuigen bedragen, en we weten dat de Kennedytunnel op nauwelijks 10 jaar tijd al te klein gewor-

den is. We weten ook dat een autotunnel niet kan gebouwd worden tussen de Waaslandtunnel en de Kennedytunnel. Wel ten noorden of ten zuiden van de stad, dus in Hoboken of ergens in de haven. Maar dan weten we tegelijkertijd dat, om via die nieuwe tunnel naar de stad te komen de omweg nog véél groter zal zijn dan via de huidige tunnels. Tenslotte weten we ook dat een autotunnel alleen maar toegankelijk is wanneer er uitgebreide toegangskomplexen worden gebouwd. Heel dat grapje zal zoiets van een 12 miljard kosten. En potentieel zal dat weeral 50.000 auto's méér de gelegenheid geven om naar onze stad op te rukken. En daar is hoegenaamd geen plaats voor al dat nieuw gerij. Allemaal niet zo best, zo'n autotunnel. Maar wat dan wel? Een tramtunnel?

Alle voordelen. Geen toegangsspaghetti's. Enkel een open helling van 90 meter lang op de Linker-Oever. Op de Rechter-Oever sluit de tramtunnel zonder problemen aan op de pijp die er reeds ligt onder de Meir. Bovendien geeft die Linker-Oeververbinding die pijp tenminste een zeker bestaansrecht, wat hij nu niet heeft. Een tramtunnel is veel goedkoper dan een autotunnel want die moet

al dadelijk 40 meter breed zijn. Een tramtunnel komt er al met een breedte van ca. 9 meter! En zeer belangrijk: alleen een tramtunnel is in staat om een nieuwe oeververbinding te creëren die werkelijk IN het centrum van Antwerpen uitkomt. Alleen de tram kan het klaarspelen om u op 4 minuten van de katedraal naar de Linker-Oever te brengen.

Is die Linker-Oever dan zó belangrijk? Nee, nu nog niet. Kon ook niet, er was bijna niet te raken. Maar het is logisch dat een dergelijk gebied, zo dicht bij het centrum gelegen, met een prima verbinding via de tram, geroepen is om een nieuwe rol te gaan spelen in de agglomeratie. Bovendien moet je maar eens op een zomeraavond op de St. Annawandelpad gaan kuieren. Het mooiste gezicht op Antwerpen heb je op Linker-Oever. Het grootste groengebied zó dicht bij de stad vind je daar. Het is niet onwaarschijnlijk dat de Linker-Oever in de volgende jaren zal uitgroeien tot een recreatieoord van eerste orde. Bovendien liggen er voorbij de Linker-Oever een reeks voorsteden die samen ca. 70.000 inwoners tellen, en die sterk op Antwerpen gericht zijn. De bijkomende investering om een tramlijn aan te leggen

vanop de Blancefloerlaan tot in Beveren, 7 km verder, zijn vrij gering in verhouding tot de tijdswinst die dat zou opleveren voor de reizigers. Eén km. tramlijn kost 30 miljoen. Neem nu met alle mogelijke tegenvallers erbij gerekend (onteigeningen, overwegbeveiligingen, enz.) 70 miljoen, dan zou voor nog geen half miljard een moderne streektram in bedrijf komen, die een groot marktaandeel zou veroveren in de verplaatsingen tussen het Waasland en Antwerpen. Op die manier zou het snel duidelijk worden dat de tramtunnel onder de Schelde beslist een voordelige zaak is.

Hans VERBRUGGEN



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

BRABANT

BRALNIEUWS

In het vorige nummer van «Rij Maar An...» hadden we het reeds over «HALTE OP VERZOEK», een initiatief van de Brusselse Raad voor het leefmilieu. Een campagne om het openbaar vervoer in het Brusselse eens onder de loupe te nemen. De redenen om een dergelijke actie te voeren zetten we even op een rijtje:

— Mobiliteit is een fundamenteel recht voor iedereen: ieder persoon moet de mogelijkheid hebben om zich te verplaatsen.

— Het gemeenschappelijk vervoer is een vervoersvorm die relatief weinig ruimte inneemt, waarmee veel mensen zich kunnen verplaatsen en die bovendien goed aangepast kan zijn aan het stedelijk milieu. De verontreinigingsgraad van onze steden is momenteel verontrustend en brengt de kwaliteit van het leven in het stads-milieu in gevaar.

— In deze crisistijd ligt het dit vervoer erg goed in de markt. De energiekrisis is nog verre van opgelost. Het gemeenschappelijk vervoer vertegenwoordigt hier een interessant alternatief, zowel voor het gezins- als voor het staatsbudget.

— Openbaar vervoer is een fenomeen dat zich over heel de agglomeratie uitstrekt. Elke Brusselaar heeft ermee te maken. Het is geen enkele grote agglomeratie weg te denken, of het transport nu gebeurt met rijkja's of met hypermoderne zweeftreinen.

— Het gemeenschappelijk vervoer staat momenteel erg in aktualiteit (bezuinigingsplannen, tariefverhogingen, stakingen, metrouitbreidingen,...).

— Het gesmeerd lopen van het gemeenschappelijk vervoer is afhankelijk van het beleid van de regering en van de specifieke maatschappijen — MIVB, NMBS, NMVB — maar ook de gemeentelijke overheden kunnen binnen hun bevoegdheden bijdragen tot de verbetering ervan.

— En tenslotte, 1985 zal het internationaal jaar van het openbaar vervoer zijn.

Bedoeling

Met HALTE OP VERZOEK wil Bral de Brusselaars informeren en sensibiliseren in verband met het gemeenschappelijk vervoer. Zij kunnen via BRAL hun stem laten horen.

De individuele klachten, aanmerkingen en suggesties zullen verzamelen en doorgeven aan verantwoordelijken: de verschillende maatschappijen en het beleid, opdat er verbeteringen komen in de aangehaalde situaties.

Op basis van die individuele inbreng zullen ze gezamenlijke krachtlijnen bepalen en zo een minimumprogramma voor goed



gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie opstellen en dit op maat van de gebruikers.

Met deze campagne willen zij het zelfonderzoek van de gebruikers van het gemeenschappelijk vervoer bevorderen.

Regelmatige gebruikers zijn deskundigen. Elk voor zijn eigen buurt weet wat efficiënt gemeenschappelijk vervoer is naar zijn maat. Als ze deze wetenschap samen leggen krijgt men vat op de problemen van de hele agglomeratie.

Het minimumprogramma dat op deze wijze tot stand komt, wordt zowel naar de verantwoordelijken als naar groepen en organisaties doorgegeven zodat die ook kunnen nagaan wat er met hun opmerkingen gebeurt.

Ook U kan aan dit project meewerken. Het op deze bladzijde afgedrukte invulformulier kan U gebruiken om uw op- en aanmerkingen i.v.m. het Brusselse openbaar vervoer kenbaar te maken. Vul het in, knip het uit en stuur het naar «BRAL», Oude Graanmarkt 5, 1000 BRUSSEL. U kan ook op het n° 02/

511.32.69 telefonisch uw grieven doorgeven.

Pol Verdickt



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

Campagne « Halte op verzoek » Een onderzoek naar uw ervaringen met tram, bus, metro, trein

De antwoorden hebben betrekking op:

• lijn nr te (straat, kruispunt)

richting

(= 1° lijn)

• overstaplijn nr te (straat, kruispunt)

richting

(= 2° lijn)

Het is voor ons duidelijker wanneer u verschillende formulieren invult voor elke verplaatsing. Wanneer u opmerkingen hebt die niet in dit schema passen kan u ze ons uitgebreid in een brief beschrijven of ons opbellen 511 32 69.

Wat kan er verbeterd worden aan de situatie die ik hier beschrijf? (overeenkomstig bolletje zwartmaken)

1 De halte

loopafstand (halte is te ver)
duur van de wachttijd
stiptheid
moeilijk te bereiken
beschermd tegen auto's
wachthokje slecht
ontbreekt
uurrooster
informatie over reisweg
zicht op aankomende tram of bus

1° lijn	2° lijn
o	o
o	o
o	o
o	o
o	o
o	o
o	o
o	o
o	o
o	o

2. De rit

gemak om in te stappen
zitcomfort (ruimte, gemak)
staandcomfort (steun, ruimte)
duur
snelheid
hinder door ander verkeer
opstoppen werken
verkeerslichten
gemak om uit te stappen

1° lijn	2° lijn
o	o
o	o
o	o
o	o
o	o
o	o
o	o
o	o
o	o
o	o

3. Overstap

gemakkelijke overstap
van lijn nr. naar lijn nr.
in richting
loopafstand tussen de twee haltes
veiligheid bij het overstappen
coördinatie tussen de lijnen

o
o
o
o
o

4 De tijd om van

Ik gebruik het gemeenschappelijk vervoer dagelijks / 2 tot 3 keer per week / wekelijks / zelden
Ik gebruik het gemeenschappelijk vervoer om te gaan werken / winkelen / sport / school /

Tijdstip overdag / op spitsuren / 's avonds / weekend / altijd

Ik verkies in de Brusselse Agglomeratie mijn vervoer: de tram / de bus / de metro / de trein / de fiets / bromfiets /

Mijn tram of bus komt tijdens de spitsuren om de 3 - 6 - 10 - 12 - 15 - 20 - 25 minuten

Mijn tram of bus komt buiten de spitsuren om de 3 - 6 - 10 - 12 - 15 - 20 - 25 minuten

Het zou beter zijn dat er een tram was om de minuten in de spits en om de minuten buiten de spits

Eventueel naam en adres

Ik wens verder op de hoogte te blijven van de actie / Ik wil er in mijn buurt aan meewerken

naar

te geraken is

minuten

Hartelijk dank voor uw medewerking.

Koning Boudewijnstichting publiceert een monografie over verkeer

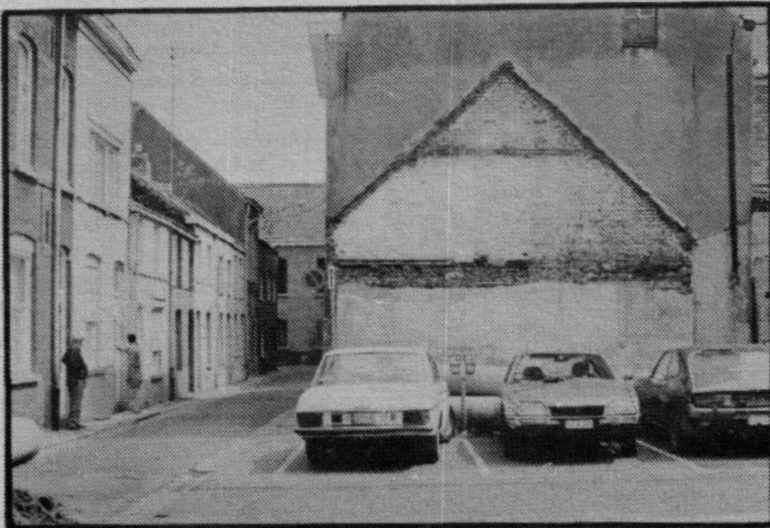
Verkeer is meer dan alleen maar autoverkeer, verkeer is ook treinen, trams, bussen, fietsers en voetgangers, mensen die mekaar ontmoeten. In een winkelwandelstraat kan er een heel druk verkeer zijn, een gezellige drukte van voetgangers. Zonder ongevallen. Zulke vorm van verkeer is van een hogere orde dan autoverkeer, bv. de zenuwslopende drukte van auto's op een brede invalsweg in de ochtendspits.

Iedereen, zelfs iedere automobilist is ook voetganger, als hij uit de wagen stapt. En hij kan ook altijd trein, tram of bus gebruiken die ter zijner beschikking staan. Omgekeerd is niet waar. Niet elke voetganger is automobilist, en niet elke openbaar vervoergebruiker is in de mogelijkheid in de auto te stappen.

Het verkeersbeleid van de laatste 30 jaar heeft echter de auto centraal gesteld, en de autobereikbaarheid belangrijker gemaakt dan de leefbaarheid van de omgeving. Het openbaar domein is geëvolueerd tot één troosteloze rij «blik» en de verkeersonveiligheid wordt bijna kritiekloos geaccepteerd. Niet alleen de gestelde verkeersslachtoffers zijn een maat voor de onveiligheid van het wegverkeer maar er wordt ook enorm veel onveiligheid en angst gevoeld, dag na dag, in bepaalde verkeerssituaties, en die moeten daarom nog geen doden en gewetsten voor gevolg hebben, maar bv. wel ontvolking, of failliet van een stadscentrum.

Maar door bepaalde kringen wordt angstvallig de mythe van de auto in stand gehouden: de mythe van de mobiele samenleving, de mythe van de uitgeperste citroen. De auto: de ideale held-slachtoffer-figuur.

De grote meerderheid van onze medeburgers ervaart de huidige verkeerssituatie als een noodzakelijk kwaad, noodzakelijk wegens de jarenlange afwezigheid



van enig beleid vanwege onze nationale en lokale overheden op het vlak van het openbaar vervoer, het verkeerswegenbeleid, de verkeersveiligheid en de ruimtelijke ordening.

Precies op dat vlak dat de monografie Verkeer van de Koning Boudewijnstichting markante voorstellen aan de beleidsvoerders, zowel op het fundamentele vlak (herdefiniëring van het begrip «straat», zin en onzin bij ons openbaar vervoer, verkeerscirculatie- of verkeersplanning) als op het vlak van de concrete details (verkeersdrempel, verspringende as in de rijbaan, paaltjes of witte strepen, hobbels en klinkers, waar de tramhalte, kleine of grote bus, fietsparkings...).

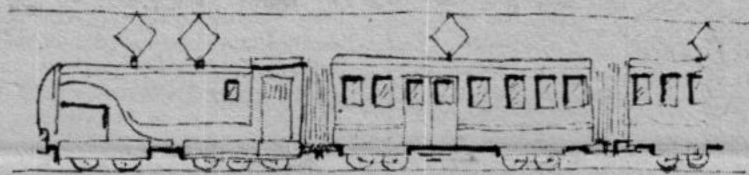
Ook over het verkeerson-

derricht op school doet de monografie uitspraken. In plaats van belevend en moraliserend zou het moeten gaan naar evaluerend en het zelf formuleren van verbeteringen aan de verkeersomgeving. Dat blijkt uit de geringe resultaten van de huidige aanpak die erop gericht is het kind regels aan te leren die niet op zijn maat zijn gesneden.

De monografie is geïllustreerd met meer dan honderd verhelderende foto's en met duidelijke illustraties als plannen, schema's, tabellen enz. In een extra-bijlage van 30 pp. wordt een evaluatie meegegeven van een inspraakprocedure bij de verkeerscirculatieplanning te Turnhout.

VERKEER, K. Boudewijnstichting, reeks Stad en Dorp 80, Brussel, 1983, 165 pp.

H.V.



Epericoloso Sporgersi

Het station van de koning

In Laken staat een station. Niet zomaar een station, maar het station van het Hof, van de koning en de koningin. Wanneer zij het tuinpad tussen de rozen en de tulpen aflopen tot voorbij de Japanse kerselaar, dan zien ze hun station liggen. Een klein stenen gebouwtje met grote vensters en een houten bank, leunend tegen de zachte spoorwegberm met boterbloemen.

Er hangen geen uurregelingen, noch haasten stationchefs zich van het ene perron naar het andere. Er is maar één persoon en in het kleine wachtzaaltje ligt de rode loper opgerold. Want in het station van Laken stoppen geen omnibussen, noch semi-directen, noch Intercity's. Enkel de Royal Europe Express houdt er eerbiedig halt en laat een prins, een prinses, een premier of première uitstappen.

De vogels houden even hun bek, de machinist tikt aan zijn gulden pet, onze vorst bloost minzaam en de hoge gast zet zijn blinkende schoenen op het netjes geharkte grint. De kruier staat in de schaduw te wachten en reikt de witte handschoenen naar de leren koffers. Onze vorstin duikt in een ruiker, en wijst de tuin van het Hof waar ook gladiolen bloeien en fresia's. En dan wandelen ze gezellig koutend het hofpad op, naar het paleis op de heuvel.

In het spoorvallei klinkt geen dringende fluittoon. De Royal Europe Express blijft gewoon staan; oud geworden zucht hij wel een beetje in de assen. De zon gaat onder en legt haar laatste stralen op de koperen asbakjes en het fluweel van de zetels legt zich lekker te strelen in de eerste warme lenteavond. In het paleis bekommert de hoge gast zich niet om zijn voertuig. Zo hoort het. Want op het perron staan twee soldaten met een beremuts op wacht. Ze lopen drie stappen van mekaar weg en dan

weer drie stappen naar mekaar toe. Als ze zich draaien, klakken hun hakken fjintjes als 't slot van een doos bonbons. En 's morgens wanneer de dauw op de vensters sluimert, komt de hovenier langs en schrijft met een natte vinger «vive le roi» op het glas. De ingedommelde soldaten horen zijn hark vallen, schrikken recht, trekken hun beremuts terug onder de kin en lachen vergoelijkend.

De machinist met de gulden pet is ook vroeg op en zet zijn lokomotief onder stoom. Hij krijgt er zwarte handen en een rood hoofd van.

Om elf uur gezegende tijd komen vorst en vorstin, hoge gast en de kuier achternagebukt terug het tuinpad afgewandeld. De hoge hakken nemen de hoge trede, de stalen deur sluit met een forse klik en de enige passagier schuift het raampje zacht naar beneden. De hoge gast tast in zijn borstzakje, vindt de witkanten zakdoek en wuift. De koningin buigt genegen het hoofd, de koning saluëert plechtig en daar gaat de Royal Europe Express. De twee beremutsen schouderen het geweer en lossen een eresalvo. De knal daverd tegen de dunne ruitjes van het kleine station. De hoge gast buigt zich uit de venster en wuift en wuift. «E pericoloso sporgersi!» roept onze koningin nog bezorgd. Maar de diepblauwe trein is al om de bocht verdwenen, met wattige stoomwolken in de ijle ochtendlucht. De beremutsen draaien hun hielen en stappen het perron af. De vorstin kijkt naar een vlekje op haar schoen, de koning ziet nog eens minzaam op. Komt op z'n stappen terug, stapt van het perron op de bruine dwarsliggers, raapt een papertje op en roept: «Chérie, van wie is dit perronkaartje?» Van mij, sire, van mij.

Jan Hertoghs

