

Rij maar an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 2, n° 9 - oktober '83

Verschijnt maandelijks

DE AKTIE OPENBAAR VERVOER EN HET «SESAM-OPEN-U»-PROCEDE...



Met velen waren wij, hulpeloos en verloren, wachtend naast de lege rails. Inderdaad, wij waren de gegijzelde openbaar vervoergebruikers, die ijsberend de perrons in onze stappen hebben afgemeten. Wij zagen de tijd op de stationsklok wegtikken, het voorziene uur in het spoorboekje vervagen tot een onvermijdelijk «te laat». En nog kwam er geen bevrijdend sein, geen geratel op de sporen... het werd ons allemaal onthouden, want geen trein kwam langszij, zelfs niet met vermoedelijke vertraging. Ook de Buurt bleef zonder spoorwegen, hoewel er her en der sporadisch werd gependeld. Het gros van de bussen had men ons echter ontnomen. Geen oranje vlek bracht heil aan de vluchtheuvel in het hopeloos verkeer. De bushalte werd een verzamelaarsplaats van uitgelede wachtenden. Geen bus dus, ... neen... ze waren uitgestald, netjes op een rij gezet, in de rust van een stelplaats. Maar rust roest... ook de tramsporen in onze overvolle, al te drukke steden. En onder het geoxydeerde ijzer op de keien was evenmin rijtuig-leven te bespeuren. Leeg waren Brussels metro-pijpen, koud het roltrap-staal. Geen trein, geen tram, geen bus... en de trouwe reiziger tijdelijk verminkt in doen en laten, met het niet-originele ekskuus van «vakbondsaktie».

Zal hij ooit mondig worden... de openbaar vervoergebruiker? Zal hij ooit zijn rechten opeisen bij de ontrouwe dienstverleners? Of blijft het bij wanhopige graffiti op gammele wachthokjes? «Hier ons reiskaartje, wanneer ons recht?» Jawel, wij begrijpen dat de dienstverleners ook hun rechten hebben, dat ze ijveren voor eigen lotsverbetering, dat ze zich geen kat in een zak laten aansmeren. Wij hebben echter onze twijfels over de manier waarop. Want niet Vadertje Staat, maar wel de dagelijkse gebruiker werd weer eens het slachtoffer van deze ondoordachte stakingsgrillen. Om nog niet te spreken van het imagoverlies voor de maatschappijen en het verminderd aantal reizigers. De vakbonden hebben het nog steeds niet begrepen: staking is geen synoniem van aktie. Hebben wij ooit niet gesproken van betaalstaking en andere klantvriendelijke manifestaties???

Maar ook hier kende het ontij zijn keerpunt. Na twee weken van immobiliteit kwam de openbaar vervoer-machine traag maar zeker op gang. En dan had je nog die merkwaardige dag, die bewuste 2e oktober, «le chiffre magique» van het openbaar vervoer.

Met velen waren wij, allen treinrambusdag-jesmenen. Wij waren het die de onbenutte zondagsstations hebben overrompeld, onder de voet gelopen, ingepalmd met het berucht kaartje in de hand. Wij waren het die de glorie van het openbaar vervoer deden herleven. Geen knooppunt, of plekje op het uitgebreide vervoersnet of het werd ontward door gretige reizigers, geen rijtuig, bus of tramstel bleef ongebruikt achter in de stelplaats, want met het spotgoedkope éénheidstarief schoven alle deuren voor ons open... het «Sesam-open-u»-procédé van de Aktie Openbaar Vervoer scheen dus effectief te werken, maar nog dan de voorverkoop van de TTBDag-kaartjes ons liet vermoeden. De diverse vervoermaatschappijen hadden dit niet durven dromen. Waar zij twijfelden aan de aantrekkelijkheid van hun middelen, bewees de eenvoud en de prijs van het Treinrambusdag-wonder dat het heil niet ver te zoeken is. Een meer commerciële aanpak en creativiteit opent nieuwe perspectieven. De voorbije stakingsperikelen konden zelfs het succes van deze wereldpremière niet doven. Was het misschien de dag van de grote vergiffenis, zoals een franstalige krant de volgende dag kopletterde: «La journée Trainrambus: le grand pardon»?

Vergeven en vergeten, dat deden wij ook met de kleine haperingen en schoonheidsfoutjes: de onvoorziene vertragingen en overvolle treinen, we hebben ze er met de glimlach bijgenomen.

Ook de NMBS en de NMVB wisten met hun geluk geen weet en verloren soms in alle euforie de trappers. Ze vonden trouwens de hele dag de tijd niet om op adem te komen. Ademloos hebben wij die dag meegemaakt. Wij hebben grootse en onvoorstelbare dingen gezien. Wie het niet aan den lijve heeft ondervonden, kan het moeilijk geloven. Zelfs ons eigen mannetje in het Info-centrum van de Aktie Openbaar Vervoer moest in alle telefoondrukke wachten op ons ooggetuigenverslag om de Treinrambusdag als succesvolle waarheid te aanvaarden.

Wat men allemaal niet vermag met een eenvoudig éénheidstarief en wat «goodwill» van de maatschappijen! Dan zouden het betere tijden zijn voor trein, tram, bus en metro, dan zou men terug films, boeken en liederen plegen over dit fenomeen... als het openbaar vervoer zou rijden als een «Chattanooga Choo Choo»...

Het succes van de Treinrambusdag is een feit, nu moet men de lessen eruit trekken!!!

Stev Van Thielen

DE BRT-OPENBAAR VERVOERSENQUÊTE (deel 1)

Grote kansen voor het vrije tijdsverkeer per openbaar vervoer

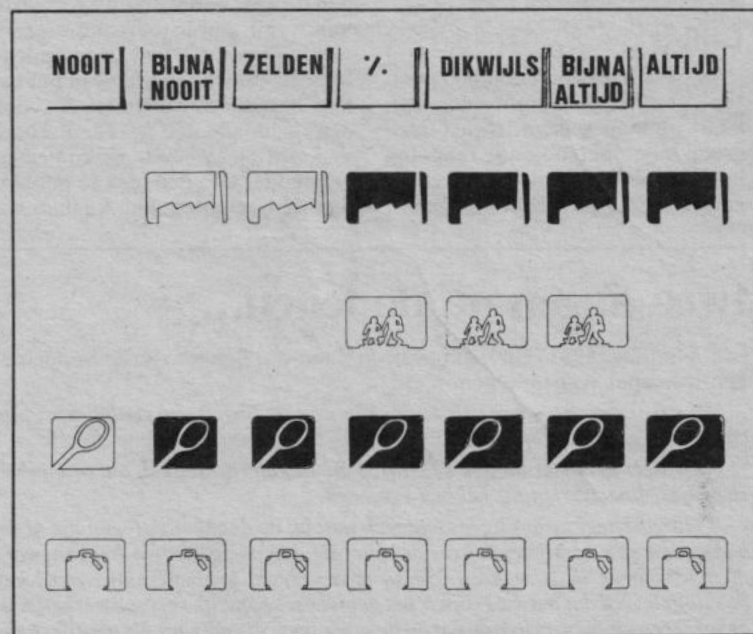
Van ons Vlamingen gebruiken slechts 23 % het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer, en slechts 6 % in het woon-schoolverkeer. Dat geeft samen een dikke 29 % dagelijkse pendelaars. Daarnaast gebruiken meer dan 50 % van ons de trein, tram of bus in de vrije tijd en bijna een kwart trekt ermee op vakantie. Dat is niet tegenstrijdig met wat de maatschappijen van openbaar vervoer beweren nl. dat zij vooral pendelaars vervoeren. Pendelaars vervoert men immers tweemaal per dag vijfmaal per week, terwijl het vrijetijdsverkeer kan schommelen van enkele keren per week tot enkele keren per jaar. Maar dan geeft dat meteen het karakter weer van van die beide soorten verkeer. Het pendelverkeer is een starre markt met trouwe maar dikwijls mistevreden gebruikers. De vrije tijdsmarkt (in de enquête ruwweg gelijk aan niet-pendelaars) is bijzonder groot en biedt nog ruime perspectieven.

Dat komt het meest frappant naar voren in het volgende. Van degenen die beweren het openbaar vervoer altijd te gebruiken zijn er 41 % die het gebruiken in de woon-werkrelatie, nauwelijks 4 % in de woon-schoolverrelatie; 58 % in de vrije tijd, en 37% gaan steeds met trein, tram of bus op vakantie. Naarmate men minder van het openbaar vervoer gebruik maakt zal men het in de eerste plaats laten vallen in het woon-werkverkeer. Maar tegelijk zien we dat in woon-schoolverkeer meer dikwijls-gebruikers te vinden zijn dan altijd-gebruikers. Schoollers behouden zich dus het recht voor om te kiezen voor andere verplaatsingsmiddelen (fiets, auto). Daarom vindt men ze niet terug bij de altijd-gebruikers, maar evenmin in de groep nooit- (1 %), bijna nooit- (2 %) of zelden-gebruikers (4 %).

Het belangwekkendste schuilt in de resultaten voor het vrijetijdsverkeer en het reizen. 22 % van de ondervraagden gebruiken nooit het openbaar vervoer. Maar liefst één vijfde onder hen wil het wel gebruiken in zijn vrije tijd! En bo-

vendien zijn 15 % uit die groep in reizen per openbaar vervoer geïnteresseerd. 46 % van de ondervraagden gebruiken het openbaar vervoer zelden of bijna nooit. Maar liefst TWEE ONDERVRAAGDEN OP DRIE uit die groep is klant of potentiële klant van trein tram of bus in zijn vrije tijd! En meer dan een kwart uit die groep wil er zelfs mee op reis. Dat is de niet mis te verstane boodschap van een vrijetijds-openbaar vervoer: relax als het even kan, veilig gereden worden, zeker wanneer de diensten enig niveau halen.

Deze conclusies worden sterk gemaakt door het fenomeen van onze opgewaardeerde kusttram, een voorbeeld van een vervoermiddel in de vakantiesfeer, die vorige zomer, en meer nog dit seizoen dé vedette van het strand was. Promotie kan op dit terrein dus wonderen verrichten, want zonder dat blijft bij velen het grauwe beeld hangen van de comfortstandaarden van het pendelverkeer. Trouwens, wijst het succes van de Trein-Tram-Busdag niet op eenzelfde goodwill bij de bevolking?



Wie nooit, bijna nooit of zelden de trein tram of bus gebruikt doet dat ook niet in het woon-werk- of schoolverkeer. Wie het dikwijls of altijd gebruikt gebruikt het ook in het woon-werkverkeer, maar studenten vindt men alleen bij de dikwijls- of bijna altijd-gebruikers, niet bij de altijdgebruikers: zij laten zich niet op één kussen binden. Bij de nooit- of bijna nooitgebruikers vindt men een verrassend hoge belangstelling voor het openbaar vervoer in de vrije tijd of op vakantie.

BEJAARDEN AFHANKELIJK VAN OPENBAAR VERVOER

De grootste gebruikers van het openbaar vervoer zijn de studenten. 57 % van hen gebruikt het openbaar vervoer voor het merendeel van zijn verplaatsingen, maar het is bij de gepensioneerden dat we de meeste exclusief-gebruikers vinden. Meer van één op vijf gepensioneerden blijkt afhankelijk te zijn van het openbaar vervoer. Daaruit volgt de vierkante conclusie dat het openbaar vervoer een essentiële rol speelt in het leven van deze grote groep mensen. Aan de maatschappijen is het nu om de toegankelijkheid van hun systeem te waarborgen voor een zo groot mogelijke groep bejaarden en minder validen. Wij denken hierbij aan de wenselijkheid van kleinere opstaphoogten, gemakkelijke handgrepen, ruime deuropeningen, het vermijden van zoveel mogelijk overbodige niveauverschillen. Wij denken ook aan de verraderlijkheid van de luxe van een ondergrondse, zeker wanneer andere oplossingen overwegenswaard zijn. Zoveel is duidelijk: het ondergronds brengen van het openbaar vervoer brengt een steeds groter wordend deel van onze bevolking in grote moeilijkheden bij hun verplaatsingen.

Wie het openbaar vervoer niet of nauwelijks gebruikt: de vrije beroepen en de zelfstandigen. Geen 10 % gebruikt geregeld trein, tram of bus, maar zelfs in deze categorie vindt men nog ruim de helft van de ondervraagden bereid om het openbaar vervoer te gebruiken in de vrije tijd. Wat logisch is. In de vrije tijd onderscheiden deze mensen zich in niets van de anderen, als dat een geruststelling mag wezen.

Er werd gepeild naar de motieven van de niet- of weinig-gebruikers van het openbaar vervoer. Het blijkt dat vooral de onaanpastheid of de ontoereikendheid van de dienstverlening de mensen op de vlucht jaagt. Dat uit zich vooral in het tijdverlies (35 %) en de te lange loopafstanden (15 %). De overige 43 % geven andere diverse of niet gespecificeerde redenen op, w.o. de prijs. Volgens de enquête wijten slechts 7 % van de niet-gebruikers hun wegblijven aan te gering comfort.

Voor dat laatste zou het natuurlijk interessant zijn te weten waar die comfortproblemen zich voordoen. In de enquêteresultaten was het inderdaad mogelijk om bepaalde verbanden te leggen met de herkomst van de ondervraagden (per provincie). Daar komen we in een tweede artikel uitvoerig op terug.

Hans Verbruggen.
(lees verder p. 5)

Uitgegeven door de B.R.T.-televisie, Dienst Vrije Tijd
Redactie-adres: BRT-Aktie Openbaar Vervoer Kamer 10L58,
August Reyerslaan 52, 1040 BRUSSEL. Tel. (02) 737 55 35
Eindredactie: Stev Van Thielen
Verantw. uitg.: Frans Frederickx, Lispersteenweg 16, bus 3-2530
BOECHOUT.

**NIEUWE
BRT
BROCHURE**

de
antwerpse
premetro
DOORGAAN OF STOPPEN?
(lees hierover op p. 8)

voor 75 F op
PCR 000-0074040-29
van BRT - Ned. uitzendingen
A. Reyerslaan 52
1040 Brussel

T.T.B. is geen ziekte, maar een toverwoord

Het moet lang geleden geweest zijn dat onze Belgische treinen, trams en bussen op een zondag nog zo goed in de markt lagen. Weliswaar was het geen doorweekte zondag. Zoals 6 december een feestje voor de kinderen is, werd 2 oktober het feest van het openbaar vervoer. Meer dan we durfden verhoppen werd deze T.T.B.-dag een enorm succes dat op bepaalde ogenblikken — en dat geven we graag grif toe — boven ons hoofd dreigde te groeien.

Wij hadden evenwel weinig of niets aan het toeval overgelaten en geopteerd voor de eenvoud. Niet alleen de superlage discounttarieven van 200,- en 500,- fr., de (prijs)brekers van de openbaar vervoer-hypermarkt waren zeer aantrekkelijk, maar ook de mogelijkheden die zo een T.T.B.-kaartje bood, brachten duizenden mensen op de been. Naast al deze eenvoud mogen we ook niet de inbreng van de talrijke toeristische diensten miskennen. Het zijn zij die de talrijke dagjesmensen een aantrekkelijk reisdeel hebben gegeven. En dat zij niemand hebben ontgoocheld, dat zij hun beloften in werkelijkheid hebben omgezet mag blijken uit de verscheidene positieve reacties die wij ontvingen.

Kortom, de T.T.B.-dag was voor de toeristische diensten eveneens een succes.

Een feit dat niet alleen hen verheugd heeft, maar ook de Aktie Openbaar Vervoer. Wij willen hier onmiddellijk aan toevoegen dat er achter dit enthousiasme voor beide partijen een andere achtergrond schuilt. Voor de plaatselijke toeristische instanties was de T.T.B.-dag zondermeer een hoogdag, een top van formaat, terwijl de Aktie Openbaar Vervoer eens te meer bewees dat toeris-

van een gewoon vervoerbewijs, een abonnement of een vrijkaart en al de kinderen onder de zes jaar die sowieso gratis reisden.

Het ligt voor de hand dat het voornamelijk de N.M.B.S. was die de grootste stroom T.T.B.-ers te verwerken kreeg. En dat die te verwerken massa groot was be-



wijzen de volgende gegevens: naast de 77 voorziene extra treinen werden er maar liefst nog eens 86 treinen ingezet. Komt daar bovenop dat verschillende treinstellen tijdens de reisroute zelf dienden versterkt te worden. Dit laatste was vooral het geval op de lijn Luik-Oostende waar men in de tussenstations Tienen, Leuven en Brussel in bepaalde gevallen verplicht was een extra voertuig aan de trein te koppelen.

Reeds van vroeg in de ochtend was het duidelijk dat onze Belgische kust één van de voornaamste trekpleisters zou worden. Terwijl de lijnen naar deze toeristische streek overvol zaten bleven de kandidaat kustbezoekers zich in dichte drommen begeven naar de perrons richting Oostende, Blankenberge, Zeebrugge, Knokke en De Panne. Omstreeks 11 uur was ons vermoeden realiteit geworden: terwijl de trots van onze Belgische autoinfrastructuur er kwasi onbereden bijlag, maakte men aan de kust een werkelijke invasie van treinrambustoeeristen mee.

Ter illustratie van deze apocalyps de volgende cijfers: in het totaal hebben 37.000 mensen voor een dagje aan zee gekozen. Hier van zijn er 25.000 toegekomen in Oostende. Om een idee te hebben van de overrompeling kunnen we

tische uitstappen best met het openbaar vervoer kunnen ondernomen worden. Met de realisatie en het succes van deze onvergetelijke dag weerlegden wij in een handomdraai dat de auto het enige middel zou zijn om aan toerisme te doen. De formule «treinrambus en toerisme» is een goede formule, die met een beetje overleg en planning, best kan.

Cijfers

In het totaal zijn er 60.000 mensen met een Treinrambusdagkaart op stap gegaan. Naast deze groep moet men ook nog rekening houden met een groot aantal reizigers die gebruik hebben gemaakt

twee dagen na de feiten...

4 oktober 1983: Op zitting van de Raad van Beheer van de Spoorwegen werd het volgende genoteerd:

...Het succes is ontegenzeggelijk te danken aan de forfaitaire eenheidsprijzen en aan de goede organisatie.

De heer Minister dankte de N.M.B.S. en haar personeel, die een onberispelijke dienstverlening hebben verzorgd.

Onze vertegenwoordiger sloot zich aan bij de dankbetuigingen die al de bedienden van de Maatschappij die aan die dag deelgenomen hebben, verdienen voor de wijze waarop ze hun taak vervuld hebben. Aldus werd het bewijs geleverd dat het mogelijk is het gemeenschappelijk vervoer werkelijk te bevorderen en hij verklaarde dat dit de grote les is die men uit die manifestatie moet halen. Hij meende dat men dezelfde weg verder moet volgen, o.m. op tarifair gebied, mits in het bijzonder de tarieven voor de reizen in gezinsverband te onderzoeken.

Hij suggereerde dat voor de commercialisering van de nieuwe organisatie van het reizigersvervoer in juni 1984, de op zondag 2 oktober opgedane ervaring benut zou worden, die aantoonde dat men beter rechtstreeks het publiek bereikt met individuele maatregelen, eerder dan met grote affiches.

Eveneens in die gedachting drong hij aan om de nieuwe organisatie van de pendeltreinen en de ontwerpen van de N.M.V.B. op het gebied van vervangings- en aanvullingsmiddelen te kennen. Er worden geregeld inlichtingen gegeven over de afschaffing van treinen, zonder dat de vervangingsmiddelen worden opgegeven. Hij vroeg die leemte zo spoedig mogelijk aan te vullen...



hierbij vermelden dat er op de piekdag van de voorbije mooie zomer er maar 18.000 toekwamen!

Blankenberge was goed voor 8.000 T.T.B.-reizigers, Knokke 2.500 en De Panne 1.500.

Voor de N.M.V.B. (de buurtspoorwegen) was de kust uiteraard ook de zwaarste brok. Terwijl in het binnenland de verschillende speciale animatielijnen spreekwoordelijk aan honderd per uur mensen vervoerden was de voorziene halffrequentie van de kusttram vrij snel onvoldoende om de reizigersvloed rimpeloos te verwerken. Hier werden bij benadering een 20.000 T.T.B.-ers vervoerd. Om dit alles mogelijk te maken werd al het beschikbaar materieel en personeel ingezet, werden de stellingen ontdekt, gekoppeld en op bepaalde ogenblikken in file de sporen opgejaagd. En wie dacht dat dit alles voldoende was komt bedrogen uit: er moeten zelfs bussen worden ingezet.

Voor de stedelijke vervoermaatschappijen, de M.I.V.G. (Gent), de M.I.V.A. (Antwerpen) en de M.I.V.B. (Brussel), was de opkomst van het aantal reizigers méér dan een aardige verrassing.

In Gent werden 50% meer reizigers op het net geteld dan op een normale zondag, voor Antwerpen 40% en voor Brussel 25% (waar de metro versterkt moest worden!).

Kortom, de T.T.B.-dag was voor de verschillende maatschappijen een hit.

Cijfers naast de diverse toeristische attracties plaatsen zou ons te ver leiden. Algemeen kunnen we stellen dat naast de Belgische kust, de absolute trekpleister bij uitstek, de vijf provinciehoofdsteden, met name Brussel, Antwerpen, Gent, Brugge en Hasselt zeer druk bezocht werden. De kleinere toeristische polen die in ons animatieplan voorzien waren konden ook rekenen op veel volk, maar een aantal plaatsen genoten heel wat meer belangstelling.

Uitschieters waren: Planckendael, Alden Biezen, Hoegaarden, Maaseik, Bree, Ieper en Hoogstraten om er maar enkele te noemen.

Kortom, de T.T.B.-dag was voor de verschillende maatschappijen en de talrijke toeristische diensten een hit. Vatbaar voor herhaling?

De Agitatoren van het Openbaar Vervoer

NA DE TTB-DAG:

Rijdend op Vlaanderens mooiste spoorlijnen

Zuid-Oost-Vlaanderen herbergt onmiskenbaar de merkwaardigste spoorlijnen uit ons landsdeel. En gelukkig is het spoornet daar niet zo verdund als in Limburg. Een van de verleidelijkste ijzeren trips is de 90 minuten durende rit Edingen—Geraardsbergen—Gent op een spoor dat vrijwel nooit recht door loopt, maar met luie bochten tussen hellingen schaatst. Je weet wel zo'n spoor met nog een hele troep draden ernaast, die op wieljes lopen... Maximum 90 per uur is hier de boodschap, maar de stopplaatsen liggen nauwelijks uit mekaar, blikveld en dat levert een luilekkere slenterrit op: zoals altijd is wat de toerist genoeg doet tegelijk misschien ook de dagelijkse ergernis van de pendelaars. Maar op zondag zijn wij toerist. Beide raamkanten zijn eerlijk bedekt met kijkernij, en als er niet te veel volk is kan je lekker en vrij heen en weer lopen tussen de twee vensters naar je favoriete landschap. Dat kan je alleen in de trein.

De streek heeft een onverwacht levendig reliëf, en dat wordt nog benadrukt door het steeds wisselend decor van open velden en bomengalerijen, bossen en heggen. Tussen Viane en Geraardsbergen ligt één van Vlaanderens weinige spoortunnels: onder de «Groten Buisemont».

Het geelrode treintje snort het korrekke tweetalige station van

Edingen uit en dokkelt over wat wissels naar lijntje 123, net voorbij een ouderwetse drie-armige kandelaarseinpaal: mogelijk een van de allerlaatste, en voor hoe lang nog? Want ook tussen Halle en Doornik zijn de bovenleidingsmasten in opmars.

Zowat alle stopplaatsen en stationnetjes tussen Edingen en Melle bij Gent liggen er bij alsof we op stap zijn in 1933. Alles ademt een intens landelijke sfeer uit. Als over goed 9 maanden ook hier IC's en IR's gaan kruisen zal er weer wat van verloren gaan: Hemelverdegem, Erwetegem, Lierde, St.-Maria-Oudenhove... daar stappen we dan niet meer uit. Misschien vinden ze dan het stationnetje van Galmaarden wel niet meer op peil, en wordt de kandelaar van Edingen samen met Horta naar de schrootoven gereden...

Nu, 1983, staat het er nog allemaal. Ga dat zien. In feite is elk weekend er de gelegenheid voor. Ga dat zien op een zonnige winterzondag na een sneeuwdag of -nacht... Oppassen voor de zondagdienst op lijnen 122 en 123. Tussen Edingen en Geraardsbergen rijden maar een zestal treinen per richting, en de uurregeling laat beroerd weinig fantasietjes toe. Raadpleeg dus het spoorboekje en laat niet te veel aan het toeval over.

H.V.

AKTIE OPENBAAR VERVOER

**EN NU :
DE WINNAARS
EN HUN PRIJZEN**

Speciale prijs grootst aantal raly's, minitrip Straatsburg :
Claes Jean Pierre, Bertem.
Minitrip Edingburgh :
Van Craeynest, Oostende.
Minitrip Florence :
Verhelst Michael, Antwerpen.
Minitrip Wenen :
Bonnez Marguerite, Ieper.
Minitrip Sankt-Gilgen :
Van De Velde Johan, Kortrijk.
Minitrip Rudesheim :
Meukens Peter, Borsbeek.
Overtocht Sealink :
Peeters-Jans, Zonhoven. Verstraete Daniël, Ieper. Schellynck F., Gent. De Vlamynck Alfons, Assebroek. Patout Angela, Berchem. Peeters Martin, Zonhoven. Elst Lieve, Kessel-Lo. Verbeeck August, Strombeek-Bever. Verbeeck Jean, Ottenburg. Fam. Peeters-Corthouts, Lummen.
Gastronomisch weekend Trois Ponts :
Van Elven Eddy, Laakdal.
Weekend in Ronse :
Deleu Nadine, Wervik.
Weekend in Leuven :
Balot Roland, Gent.
Weekend in Oudenaarde :
Wouters Frank, Koningshooikt.

Op stap met

« FRANCE VACANCES 7 JOURS »

7 dagen onbezorgd sporen met de SNCF

Door een toeval zou ik op 1 juli van dit jaar in Torino belanden.

Omdat ik pas op 8 juli weer thuis aan het werk diende te gaan, leek die omstandigheid me heel geschikt om 's heel vlug de kaart FRANCE VACANCES 7 JOURS van de Franse Spoorwegen uit te testen. Loket 9 van Brussel-Noord... zo'n vrijreiskaart in tweede klasse blijkt voor een week 5.330 F te kosten... Met bonzend hart kijk ik na de koop wat er met die kaart kan: ik mag zonder toeslag reizen op alle lijnen van de SNCF, behalve TEE. Voor plaatsreserveringen en slaapplekken moet ik wel betalen. Maar men belooft mij 10 % korting op alle toeristische diensten van de SNCF, ik krijg een retourticket van Parijs naar de luchthavens van Orly of Roissy en een kaartje voor 4 dagen gratis eerste klasse in de metro en de bus van Parijs (en dat is ook een kado van 66 FF!). Bovendien krijg ik een toegangsbiljet voor het Centre Pompidou en een bon om een dag kosteloos te sporen tussen Nice en Digne, met de Chemins de Fer de la Provence. Aantrekkelijk lijkt het hele aanbod me wel; als ik er maar goed gebruik van probeer te maken!

Ik duikel in het internationale spoorboekje en kijk hoe ik het zal aanpakken: vanuit Torino kan ik eerst vrienden gaan bezoeken in de Franse Alpen, dan kan ik met de TGV naar Parijs (dan heb ik de Train à Grande Vitesse ook 's geprobeerd), daarna naar Strasbourg om in het Europese Parlement te gaan rondneuzen, dan weer naar Parijs voor wat Louvre en Beaubourg, dan naar huis...

Maar wacht 's even... Eigenlijk kan ik net zo goed naar Barcelona, dat ligt niet zo ver over de Franse grens en daar kom ik met één rechtstreekse trein, als ik de nachtelijke Talgo neem! En daar heb ik nog een schoolvriend wonen die ik lang niet heb gezien.



Onder deze boog raasde eens de eerste trein van Frankrijk naar Italië.

Ik draai en plooi het Franse spoorwegnet tot het precies in mijn plannen past. Dan loop ik naar mijn vertrouwde reisbureau en vraag daar het volgende te bestellen: 1 zitplaatsreservatie op de TGV van Chambéry naar Paris-Lyon, 1 ligplaatsreservatie op de trein van Paris-Austerlitz naar Barcelona met het biljet vanaf de Spaanse grens in Port-Bou tot Barcelona en viceversa, 1 zitplaatsreservatie van Parijs naar Brussel met het biljet vanaf de Belgische grens in Quévy tot Brussel... voor de rest zal ik het doen met mijn « France Vacances 7 jours ».

Europa spoorwegs

2 juli. Torino Porta Nuova. De minuten in Italië zijn geteld.

Om 8 u. 40 rijdt de Intercity Mont Cenis het station uit. 110 kilometer scheiden me van Modane, mijn eerste bestemming op Franse

grond. Uit de Po-vlakte gaat het langzaam klimmend, heuvels worden bergen, bergen worden Alpen.... Bardonecchia en dan Modane. Het is kwart over tien. De trein glijdt verder naar Lyon. Ik breng de tijd zoek met een staptocht naar het « Monument de la Première Percée », opgericht om te herdenken hoe in 1857 een aanvang werd gemaakt met de eerste van de grote Alpentunnels, die van Fréjus naar Modane. (Overigens staat dat monument al lang niet meer waar het werk echt begonnen is; in 1977 hebben ze het voor wegenwerken gewoon wat opgeschoven!)

Sight Seeing per bus

Drie uur na mijn aankomst in Modane zit ik op de bus naar Lanslebourg, een zalige tocht die me dieper en dieper in het berglandschap voert. De chauffeur doet een geste, en zet me af voor de jeugherberg. Ik spreid mijn bedje, en ga dan Pierre en Michèle opzoeken. Samen rijden we naar het stuwmeer van de Mont-Cenis, een weg die ook Napoleon en talrijke andere soldatenscharen hebben afgelegd. Daarna voert Pierre me rond door « zijn » Haute-Maurienne. Sprakeloos onderga ik de schitterende natuur. Dat er nogal wat zonnepanelen te zien zijn, zegt genoeg over het klimaat! Hoe mooi dit verscholen stuk natuur wel is, zal ik een dag later nog meer ervaren; dan nemen Pierre en zijn gezin me mee op uitstap naar het Lac Blanc in het « Parc National de la Vanoise », waar we plat op onze buik naar steenbokken, marmotten en gemzen liggen te tuilen.

3 en 4 juli. De dagtocht is afgelopen. Een stevige maaltijd doet me op het terras van het restaurant indutten. Als ik wakker schrik is het 16 uur. Over veertig minuten gaat mijn bus naar Modane. Weer stopt de chauffeur voor de

van een boeiend bezoek aan deze strategische plek aan de voet van de Alpen.

Met de TGV

5 juli. Om half zeven rinkelt de wekker... de TGV roept, Parijs wenkt. Op het perron is ook de onthaaldienst al goed wakker: vriendelijk wordt mij gevraagd of ik wat zoek. Als ik mijn plaats heb gevonden blijkt die — voor een eerste kennismaking met de TGV

Daar staat een lange file, maar het kost er verder weinig moeite om aan dat kaartje te komen. Om het gesleur met koffers metro-in-metro-uit te vermijden neem ik de bus naar de Gare d'Austerlitz. Mijn koffers gaan in de bagagekuis en voor ik het besef eet ik Grieks in het Quartier Latin. Met de RER gaat het dan naar de Jardin du Luxembourg waar ik bij een brasserie in het zonnetje zit. Wat later maak ik op de Champs Elysées mee hoe een verschrikkelijk

de Plaza de Catalunya. Net zit ik op een stoeltje of daar staat een oud mannetje naast me. Of ik veertien pesetas wil neertellen? Blijkt het huurgeld voor het stoeltje te zijn. Dan dwaal ik genietend door de Gotische Wijk rond de katedraal... Spanje ken ik niet zo goed, en deze uren zijn erg aantrekkelijk en gevuld. Musea, kerkjes, historische zalen, de haven, het karveel van Columbus... een schoenpoetser op de Ramblas, en dan mijn schoolvriend Jan. We



TGV

— katastrofaal te zijn: het stuk wand tussen twee brede ramen zit pal voor mijn verbaasde ogen. Ik berust in mijn lot, en zie hoe de mensen toch wat nerveusjes doen.

Vertrekken per TGV is echt wég gaan, op reis... méér dan zich verplaatsen. Stipt om 7 u. 33 verlaat de trein Chambéry. Eerst gaat het nog op een sukkeldrafje, om de haverklap is er weer een stationnetje waar voor een minuut of zo wordt gestopt. Aix-les-Bains, Bourg-en-Bresse, Macon... Dan krijg ik van de kondukteur een betere zitplaats, de trein krijgt vaart. Vooral als ie over een brug

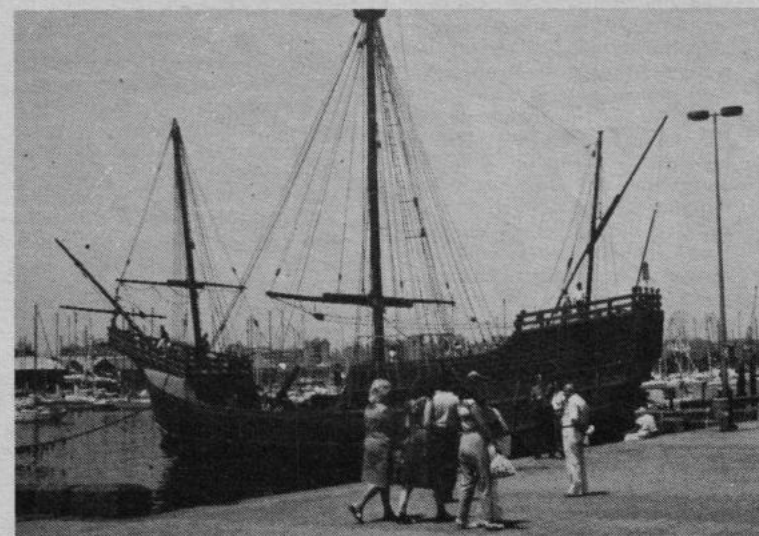
onweer boven de stad uitbreekt. Heel mooi... de plassende regen bij valavond met de duizenden dansende lichtjes van de vluchtende auto's. Als ik om kwart over acht in de Gare d'Austerlitz mijn « France Vacances » aan de kondukteur toon, is er verbazing...?! Hij zal me later berichten. 21 uur en we verlaten Parijs. Met mijn biljet is alles OK. Met de Talgo rechtstreeks naar Barcelona nu, zonder overstappen, omdat de wielbreedte van de rijtuigen zowel aan Franse als aan Spaanse sporen kan worden aangepast. De coupés zijn behaaglijk, er zijn heuse kap-

eten samen een hapje en dan toont hij mij het Barcelona van architect Gaudi. Bij de Sagrada Família kerk nemen we afscheid. Om kwart voor negen sta ik weer in Sants, de trein naar het Noorden vertrekt. Ik deel het coupé met twee bejaarde Spanjaarden die in de Gare d'Austerlitz werken, en met een Amerikaan die per trein Europa rondtrekt. « Nog zo één, » denk ik, en « si tous les fous du monde... »

7 juli. De rit is vlot verlopen. Europa kent geen grenzen (!?). De nachtrust was verkwikkend. Negen uur stipt sta ik weer in de Gare d'Austerlitz waar ik 36 uur geleden ben vertrokken. In de bagagebergplaats maak ik nog mee hoe ze in Frankrijk fietsen per spoor verzenden: men stopt ze in een platte kartonnen doos die er veilig omheen klappt; zo kunnen die rijwielen tegen een stootje. Austerlitz-Nord; één recht stukje metro, de eerste stap naar huis.

Koffers in bewaring, een croissant eten en bus 48 op naar het Louvre. Tussen dwarsfluitspelers en hansworsten sta ik een lange lange rij aan te schuiven. Drie uur toef ik dan in de zalen van Mesopotamië en Egypte; mijn geduld wordt rijklijk beloond. Een stukje quiche lorraine, en ik wandel rond Beaubourg. Het heeft geregend en de animatie is er uitgeblust; lang blijf ik er dan ook niet, want het uur van vertrek nadert.

Voor de Gare du Nord drink ik een groot glas melk. Mijn blik dwaalt over de grondig gerestoreerde gevel. De godin Paris in het midden staat goed geflankeerd: links staan de godinnen Brussel, Warschau, Amsterdam, Frankfurt en rechts Londen, Wenen, Berlijn en Keulen. Mijn volgende reis begint in mijn hoofd te spoken. Terwijl een juffrouw met Hollands accent vanaf een bandje de nederlandstaligen over het vertrek van de trein naar Brussel informeert, loopt mijn reis ten einde. Goed idee, zo'n FRANCE VACANCES 7 JOURS! (Cole)



Het Karveel van Columbus... viel dat onder openbaar vervoer?

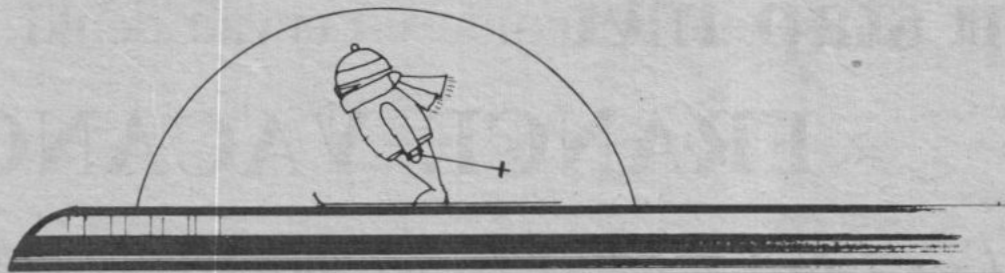
rijdt of tussen geboomte vliegt, heb je de indruk van snelheid. Dan geloof je pas dat hij de 260 kilometer per uur haalt. Half elf. 't Is nuttig iets te nuttigen. Een croissant in het barrijtuig kost 4 FF 20, een lekkere kop koffie 5 FF. Een Sandwich TGV zal ik op een andere keer wel proeven. Half twaalf en we rijden de Gare de Lyon binnen. Dan moet ik uitkijken hoe ik mijn « Paris Sésame » kan krijgen, mijn vrijkaartje voor de metro en de bus. Het metropersoneel stuurt me naar de « Accueil SNCF » op het perron, en die verwijzen me weer naar loket 17.

stokken, een wasbakje met spiegel, brede ramen, de bedden voelen goed aan. Maar de zitbanken... ho maar, gemakkelijk is anders. Dan valt de nacht...

6 juli. Kwart voor negen. Barcelona Sants komt in zicht, een nieuw reusachtig station. Even heb ik pech: mijn toiletspullen wil ik voor die dag in bewaring geven, maar dat kan daar niet. Niet in kluisen, niet in rekken. Terrorisme, weet je wel. Als één koffer een bom bevat, knalt het station uiteen... Geen consigne dus, lege rekken, lege kluisen...

De ruime metro voert me naar

TOEREN MET RAILTOUR



Sneeuwvakantie is niet nieuw. De laatste jaren is deze vorm van recreatie zelfs sterk toegenomen, en meer mensen trekken er met skis en ander wintersport-alaam op uit. Op de markt van deze sneeuwvakanties wordt het aandeel van de trein als vervoermiddel alsnog groter. Wist u bijvoorbeeld dat van de 288.000 Belgen die in '82 op sneeuwvakantie gingen, het overgrote gedeelte voor de trein koos?

In België kan men voor z'n wintersportvakantie per spoor terecht bij **Railtour** (een samenwerkende vennootschap met rechtstreekse betrokkenheid van de N.M.B.S.). Het uitgebreide en met zorg uitgezochte aanbod van Railtour heeft voor iedereen wat in petto. Van eind december staan de speciale treinen van Railtour klaar om de mensen op een nachtje te vervoeren naar hun eindbestemming in Spanje, Oostenrijk, Zwitserland of Italië.

Met de **Ski Express** bereikt u de talrijke Oostenrijkse skicentra van het Salzburgerland, Kärnten en Tirol. Wintersportoord die allen goed uit-

gerust zijn en waar liefhebbers van alle sneeuwpretdisciplines hun gading zullen vinden. Met diezelfde trein kunt u ook de Noord-Italiaanse skioorden van de Dolomieten en van de streek van Zuid-Tirol bereiken.

Wil je naar Zwitserland dan kunt u, naargelang de eindbestemming, gebruik maken van de **Alpina Express** of de **Swiss Express**. Met de Alpina Express komt u terecht in de Walliser Alpen en de Waadtse Alpen, terwijl de Swiss Express u naar het bekende Berner Oberland en Graubünden brengt.

Als hekkesluit van het Railtourpakket hebben we de **Pyre-**

neen Express met de Catalaanse Pyreneeën als eindbestemming. Keuze genoeg dus. Het meest aantrekkelijke echter van dit Railtourpakket is het feit dat het hier gaat om treinvakanties «alles inbegrepen». M.a.w. u koopt niet alleen de treinreis zelf, maar ook uw verblijf ter plaatse. Daarenboven kan u van bij uw vertrek tot uw terugkomst rekenen op de meest uiteenlopende diensten die eveneens in de prijs inbegrepen zijn.

«Alles inbegrepen»

Met uw reisbiljet kan u vanuit elk Belgisch station treinen naar een station dat gelegen is op de reisweg van de speciale Railtourtreinen (de Alpina Express vertrekt in Brussel-Zuid, stopt in Namen, Aarlen en Luxemburg; de Pyreneeën Express vertrekt in Brussel-Zuid en heeft een stopplaats in Bergen; de Ski Express vertrekt in Brussel-Zuid, stopt in Luik en Verviers; de Swiss Express vertrekt in Oostende en stopt in Brugge, Gent, Brussel-Zuid, Namen, Aarlen en Luxemburg).

Eénmaal op de trein is de vakantie begonnen want alle mogelijke akomodatie en comfort om een lange treinreis gezellig te maken zijn hier aanwezig. Zo hoeft u zich niet bezorgd te maken wat het eten betreft. Afhankelijk van het vertrekur krijgt u een stevig maal of een lichte maaltijd, terwijl een ontbijt altijd op het menu staat.

Verveling is een woord dat niet bestaat op een Railtourtrein. Voor de kinderen — en ook voor de grotere — staat er een groot assortiment van gezelschapspelen ter beschikking en kan

men in het «disco» rijtuig (enkel op de Alpina en de Ski Express) tekenfilmprogramma's bijwonen. In datzelfde rijtuig kan men natuurlijk ook terecht om tot in de vroege uurtjes naar hartelust John Travolta te imiteren, een fris pintje te drinken of eens gezellig te praten met de medereizigers. Geef toe, zo iets is op zich al vakantie.

Vermits het hier gaat om nachttreinen heeft u de keuze tussen een reis in ligplaatsen 2de klas, met max. 6 personen per afdeling, zonder toeslag, of de reis in slaapwagons waarvoor een toeslag wordt aangerekend naargelang het aantal personen die de afdeling bezetten.

Bij uw aankomst in het eindstation wacht u, in de meeste gevallen een speciale autobus of een taxi die u rechtstreeks naar uw hotel brengt. Eénmaal in het hotel aangekomen wordt u door Railtour een verwelkomingsdrink aangeboden en wordt u ingelicht over de verschillende toeristische mogelijkheden van de streek.

Ten laatste kunnen we nog vermelden dat voor wie met Railtour reist er helemaal geen sprake meer is van met koffers en valiezen te sleuren bij het overstappen en de verplaatsing naar het hotel.

De Witte Treinen

De treinvakantiemarkt pakt nu ook uit met witte produkten: «de Witte Treinen». Goedkoop maar degelijk. Naast de formule «alles inbegrepen» heeft Railtour (reeds het tweede jaar) een nieuwe formule uitgedokterd met de zeer toepasselijke naam «de Witte Trein». Deze formule is ontstaan uit de

realiteit der moeilijke economische omstandigheden die wij thans doormaken. Meer dan ooit wordt een vakantiebudget ontleend en naar waarde geschat. Daarom werd een eenvoudige versie van de reizen «alles inbegrepen» in het pakket van Railtour ingelast. Let wel, de kwaliteit van de reis en het verblijf blijft hetzelfde, maar een aantal diensten zoals bijvoorbeeld het dragen van koffers, de transfers naar het hotel en de maaltijden in de trein staan niet meer op het programma.

Naast dit goedkoop maar degelijk wit produkt doet Railtour dit winterseizoen nog een bijzondere inspanning wat de prijzen betreft. Voor het merendeel van de bestemmingen en hotels liggen de prijzen op hetzelfde niveau als verleden seizoen. In bepaalde gevallen liggen ze nog lager, met een gemiddelde daling van 2 tot 4 % met een gevoelige daling van 15 tot 25 % in Spanje en Zwitserland.

Wie meer informatie wenst over Railtour kan die bekomen in alle bevestigende Belgische spoorwegstations en in ieder reisbureau.

P.V.



railtour



STOPDIENST

Zoals het er nu uitziet zal in het reorganisatieplan van de NMBS een groot deel van de diensten reeds stilvallen kort na 22 uur 's avonds. Op zaterdag haken de treindiensten zelfs nog vroeger af. De lijnen waar na 21 uur niets meer rijdt zijn dan niet meer te tellen: het afbouwen van het vrijetijdsvverkeer per trein... Glaasje op, wie zal je rijden?

Volgens het kabinet van de minister van openbare werken zijn de budgetten ten behoeve van het in stand houden van ons wegnnet de laatste jaren in wilde vaart gestegen. Het ritme verloopt wel driemaal zo snel als bij de uitkeringen voor ons openbaar vervoer. In 1983 zou het bedrag voor het onderhoud aan onze wegen reeds behoorlijk dicht liggen bij dat voor de NMBS. De financiële lasten van de wegensektor alleen reeds bedroegen in 1981 54,9 miljard, in 1982 was dat 65,7 miljard en dit jaar is dat opgelopen tot 118,3 miljard F, een stijging van 115% op twee jaar. In deze bedragen zijn de budgetten ten behoeve van de provincie- en gemeentewegen niet opgenomen. Dit jaar kreeg het wegnfonds opnieuw toegang tot de kapitaalmarkt, en voor niet eens zo'n klein bedrag. Het is alleen het openbaar vervoer dat voor de crisis bestraft wordt.

Het gaat de Antwerpse pre-metrobouwers blijkbaar voor de wind. Na de toezegging van de langste oplossing voor de leientunnel viel even later de goedkeuring in de bus van een onderhandse overeenkomst met MECOMA voor de bouw van een kort stuk tunnel tussen het Schijnpoort en het Sportpaleis, en de Ten Eeckhovenlei. Weer een grapje van de planners zeker is de bouw van een ondergrondse lus aan het Albertkanaal, naar verluid om extra-diensten te stationneren tijdens manifestaties in het Sportpaleis. Over de kanaalbrug zijn daarvoor bovengrondse oplossingen mogelijk geweest maar dat zal de plannenma-

kers ietsje té gewoon gekeken hebben. Kostprijs: 1,158 miljard. Geld genoeg om jaren latere treinen te laten rijden.

Essen heeft een aktiekomitee opgericht om de belangen te verdedigen van de huidige gebruikers van het station aldaar. In het herstructureringsplan moet Essen zowat de helft van de stoppende treinen inleveren. De Roosendaal-Oostende zal het dan zo druk krijgen dat hij geen tijd meer vindt voor Essen. Enkel nog stoptreinen en een paar halfdoorgaande pendelaarsreinen. Ook aan de Rupelkant zijn ze niet te spreken over wat de NMBS voor heeft met de stopplaatsen op lijn 52. Op deze lijn werden grondige moderniseringswerken doorgevoerd, met o.a. de bouw van nieuwe stations te Hemiksem en te Niel. Boom zelf zal bijna geen reizigers op lijn 52 bezorgen want de NMBS-bus 50 doet dezelfde afstand als de trein voor ca. 30 F minder geld. Klein Brabant, waar die lijn eigenlijk haar reizigers zou moeten halen, is voorlopig niet bereikbaar omdat daarvoor eerst een brug over de Rupel moet herbouwd worden. En dat heeft zo zijn tijd nodig.

Oudenaarde heeft dringend nood aan een beter openbaar vervoer. Zelfs op de spitsuren is de aanvoer van werknemers en schoolzoekers uit de omliggende gemeenten nauwelijks mogelijk. Aan het pendelverkeer in het openbaar vervoer is blijkbaar alleen gedacht in termen van afvoer richting Gent en Brussel. Daarom moesten er een hele reeks schoolbussen worden ingezet buiten de lijndiensten. Een mogelijke oplossing zou zijn deze schoolbussen op de NMVB-lijnen te laten rijden. Tijdens de dag stellen er zich zo mogelijk nog grotere problemen met de bereikbaarheid van de stad die toch een centrum is voor veel omliggende gemeenten. Stof voor een buurtbusproject misschien?

De wegnbouwers zien de klad komen in hun beroep. En daar is enige reden toe: de investeringen in de wegnbouw waren in 1981 nog goed voor 26 miljard, tegen 21 miljard dit jaar. De opbrengst van de belastingen op alles wat met de auto te maken heeft wordt door FEBIAC geraamd op 140 miljard, maar de minister van financiën vindt 96,9 miljard (in 1981) dichter bij de waarheid. Toch wel een heel verschil met die 21 miljard investeringen, vinden de wegnbouwers. Op de duur zal het nog het openbaar vervoer zijn dat de leningen van het wegnfonds zal moeten terugbetalen.

De minister van Openbare werken heeft uitgepakt met nog een ander zeer relevant cijfer: ca. 75% van elk miljard dat in de wegnbouw wordt geïnvesteerd komt op de een of andere manier terug in de staatskas. Waarmee hij natuurlijk niet heeft gezegd dat dat niet zo zou zijn met elk miljard dat elders wordt geïnvesteerd. Wij vrezen overigens dat elk miljard dat in de wegnbouw wordt geïnvesteerd zal moeten geleend worden, en de rekening daarvan zal allicht niet aan de huidige minister van openbare werken gepresenteerd worden. Maar zoals gezegd, de wegnbouw en openbare werken hebben zo hun eigen logika.

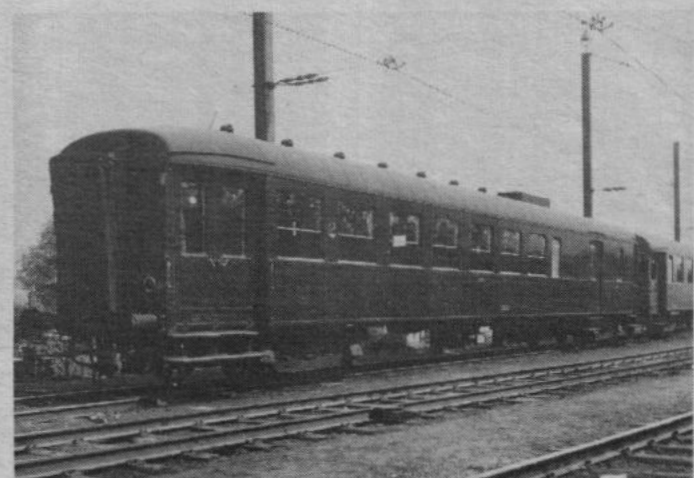
Logika is elders soms ver te zoeken. In Antwerpen werd de Noorderlaanbrug vóór enkele maanden gesloten. Openbare werken aan het werk. Deze brug wordt gebruikt door een kleine 500 lijnbussen per dag. Tegelijk zijn er aan het viadukt aan het Sportpaleis ook werken. Het ogenblik is dus wel goed gekozen. Die lijnbussen moeten wegens die werken een ommetje maken van ca. 2,5 km, dwars door het spitsur bv. Als één bus-km ca. 100 F kost kan u zelf uitrekenen wat dat grapje aan de NMVB gaat kosten. Te betalen uit eigen budget natuurlijk. Bij MIVA neemt men de zaak heel ernstig op:

MIVA verwacht wel enige vertraging op de buslijn 31 maar men wil eerst nog eens goed bekijken hoezeer de dienst er in het honderd loopt, vooraleer in te grijpen. Dat is vooruitziendheid. Ondertussen zullen de reizigers U met plezier vertellen hoe zij over MIVA denken.

In afwachting van de uitbouw van een heuse stadsdienst te Genk wordt zeer binnenkort gestart met een nieuwe lijn naar het nieuwe OCMW-ziekenhuis. Ondertussen blijkt de nieuwe snelbus Eindhoven-Maasmechelen-Genk zijn werk naar behoren te doen. Het aantal reizigers schenkt voldoening.

H.V.

Een «fin-de-carrière» in zonniger oorden



De Belgische spoorwegkonstruktoren genieten een wereldwijde faam. Tot ver over onze grenzen wordt ons spoorwegmaterieel geprezen om zijn degelijkheid. Deze reputatie wordt nog maar eens alle eer aangedaan, nu een heleboel oude rijtuigen aan Marokko worden verkocht. Inderdaad 106 afgedankte rijtuigen beginnen een nieuw leven bij de Marokkaanse Spoorwegen (ONCFM), een «fin-de-carrière» in zonniger oorden.

Het gaat om de onverslijtbare toestellen van het type K 1. In de jaren 1933-1935 liet de NMBS bij diverse binnenlandse konstruktoren in het totaal 342 van deze zware stalen rijtuigen bouwen voor massaal verkeer op lange afstanden. De rijtuigen kregen ruime

balkons en 4 x 2 kopdeuren, die met de hand gesloten moesten worden. De oorspronkelijke serie telde zes versies. Deze levering, die gespreid is over drie jaar (naarmate de rijtuigen bij ons uit dienst komen) betreft twee modellen: 88 rijtuigen B (2^e klasse) en 18 BD's (2^e klasse met pakwagen-afdeling).

De afdankertjes worden per boot verscheept vanuit Antwerpen. Op dit ogenblik zijn er al 62 B's en 9 BD's op de plaats van bestemming. Naast deze tweedehands wagens zullen er ook nog nieuwe rijtuigen in het zand van de Sahara rondrijden. De ONCFM heeft immers nog 8 nieuwe drieledige breaks besteld bij BN. U ziet het, ons spoorwegmaterieel zal het goede weer maken in de woestijn en menig oase aandoen.

S.V.T.

DE ENQUÊTE

Wat pendelend Vlaanderen ervan denkt

Pendelaars zijn trouwe maar dikwijls mistevreden reizigers. Uit de BRT-enquête komt inderdaad naar voren dat de pendelaars het minst tevreden zijn over de prestaties van het openbaar vervoer. Het pendelverkeer is gewoonte-verkeer. Men heeft op een bepaald ogenblik gekozen hoe men zich van huis naar school of werk zal verplaatsen, en die keuze is zeer inelastisch: ze heeft slechts gedeeltelijk iets te maken met de prijs. Immers hoe dan ook, voor de dagelijkse gebruiker van trein of streekbus is de prijs van zijn vervoer nagenoeg onklopbaar laag, zeker wanneer de werkgever ook nog een deel van de kosten voor zijn rekening neemt. Duur wordt het echter wel voor diegenen die een reis moeten ondernemen die een combinatie is van diensten van verschillende vervoersbedrijven. Dan moet de basisprijs meermaals betaald worden en zo wordt het eindresultaat soms onredelijk: Zomergem-Koornmarkt, Zaventem-Montgomery, Ekeren-Nationale Bank...

De keuze van het vervoermiddel wordt eerder bepaald door de plaats waar men woont of werkt, en dat is op de korte termijn niet zo aan verandering onderhevig. Op de langere termijn wel. Ten gevolge van de zorgeloze planning van woon- en werkbzones, en van de verkeerswegen zijn steeds meer mensen de slaaf geworden van hun auto. De overheid kan door zijn eigen wanbeleid bij die planning hen geen openbaar vervoer meer bieden tegen redelijke kosten. Op de korte termijn zitten de openbaar vervoersbedrijven echter vrij vast in het zadel in het pendelverkeer, en die zekerheid is niet altijd goed voor de kwaliteit van de aangeboden diensten.

KOMFORT

Komfortproblemen stellen zich immers doorgaans in het pendelverkeer. Schoolkinderen die 45 minuten vóór tijd aan de schoolpoorten worden afgezet e.d. zijn schering en inslag. Het terugschroeven van de standaarden in het pendelverkeer bij de spoorwegen vanaf volgende zomer is daar ook zo'n illustratie van. Een groei op die markt zit er dus niet in. En als het van de vervoersbedrijven afhangt zeker niet: zij zullen zich er wel voor hoeden om dat verkeer aan te trekken. Daarvoor moet men echter geen stenen werpen naar die bedrijven, want de dienstverlening in het spitsuur is een uiterst kostbare en ondankbare aangelegenheid. En door de omstandigheden zijn de maatschappijen er nu wel toe gedwongen om zo te reageren. Pendel is een maatschappelijk fenomeen waarvan alleen de overheid zelf de omvang en de afloop in handen heeft. Zij moet daarover stand-

punten innemen. Bezuinigen op de spitsuren is zeer efficiënt om de bedrijfsresultaten te verbeteren, maar de massa pendelaars is niet samendrukbaar, en dus moeten die met de bezuinigingen elders een heenkomen zoeken. Drie mogelijkheden zijn daarvoor. Ofwel worden ze op een ander uur vervoerd, ofwel van of naar een andere plaats, ofwel met een ander vervoermiddel dan de openbare. De eerste twee vergen forse maatschappelijke ingrepen langs politieke weg, maar kunnen als beloning een efficiënter verkeer opleveren. De doorvoering van de ideeën van prof. Palasthy is daarvan een voorbeeld, maar gaat de druppelsgewijze toepassing ervan tijdig en voldoende resultaat opleveren op het openbaar vervoer? Snellere ingrepen zijn daarin politiek ongewenst. Het tweede alternatief betekent dat er werk wordt gemaakt van een verhuis van arbeidsplaatsen die niet om praktische redenen in Brussel moeten gevestigd zijn. Een aantal steden zullen door het reorganisatieplan van de NMBS immers over sterk verbeterde verbindingen kunnen beschikken in alle belangrijke richtingen: Lokeren, Dendermonde, Mechelen, Lier... Vlakbij die stations zijn bovendien nog ruime grondreserves. Maar bestuurlijke decentralisatie is een thema uit de jaren '70 waarover reeds lang niets meer werd gehoord. Tot nader order blijven de postcheque, de BRT, de hoofdkwartieren van alles en nog wat hun meest dagelijkse klusjes opknappen in 's lands duurste kantoorcomplexen, en op kosten van 's lands Spoorwegmaatschappij... Omwille van wie? Omwille van wat? Welke verantwoordelijke geeft hier het goede voorbeeld?

Het derde alternatief, het overstappen op een ander vervoermiddel, kan weliswaar ten goede komen aan een paar economische sectoren die met de auto te maken hebben, en die ten andere voor 90% op de invoer steunen, maar daarmee is de batenrekening ook afgesloten. Aan de kostenzijde vindt men voor de gebruiker hogere uitgaven voor verplaatsingen. De overheden krijgen dan te maken met nieuwe uitgaven voor de aanleg van bijkomende wegcapa-

citeit, en nieuwe initiatieven die de versterkte onleefbaarheid van stad en ommeland, en de verhoogde onveiligheid van het verkeer min of meer moeten corrigeren. Voor politici biedt de derde weg ontegensprekelijk het voordeel dat er geen politieke beslissingen voor nodig zijn. Men moet maar laten betijen. En doen alsof hun neus bloedt. Maar ook aan dat bloeden komt ooit een tragisch einde.

Hans Verbruggen

DE BRT-ENQUÊTE
IN MINISCHRIFT

Bij het begin van de actie openbaar vervoer werd een dubbele enquête gehouden met als doel een overzicht te hebben over wat de mensen rond het openbaar vervoer zoal voelen.

Een eerste enquête werd gericht naar de BRT-personeelsleden die op de Reyerslaan werken, en die resultaten zijn dus karakteristiek voor wat zich afspeelt in het woonwerkverkeer van en naar een groot bedrijf dat, zoals wel meer gebeurt, niet in het centrum van de stad gelegen is. Dat brengt dikwijls veel narigheid mee, vooral voor diegenen die via een overstap ter plaatse moeten geraken. 915 antwoorden kwamen binnen op onze vragen.

De tweede enquête werd georganiseerd onder de leden van het « kijk- en luisterpanel », een aselekte steekproef uit de Vlaamse bevolking ouder dan 12 jaar, gedaan door de studiedienst van de BRT, die trouwens ook instond voor de verwerking van de gegevens. Deze antwoorden gingen over alle mogelijke soorten verplaatsingen, niet alleen woon-werk dus, en ook niet van of naar één bepaalde bestemming. Kris-kras verkeer door onze vijf provincies werd dus weergegeven in de ca. 1300 antwoorden die we daarop ontvingen.

	BRT	kijk en luister- panel
TREINGEBRUIKERS	65 %	51,5 %
STREEKBUSGEBRUIKERS	35 %	45,2 %
STADSTRAM- EN BUSGEBRUIKERS	68,5 %	29,9 %
METROGEBRUIKERS	35,2 %	7,5 %
In het woon-werkverkeer	73,6 %	23 %
In het woon-schoolverkeer	1,5 %	5,6 %
In het vrije tijdsverkeer	31,7 %	50,5 %
In de vakantie	16,4 %	23,7 %
Gebruikt het openbaar vervoer geregeld tot altijd	53,7 %	31,0 %
Gebruikt het openbaar vervoer zelden tot nooit	47,3 %	69,0 %

TOT
ZIENS...

Nog een paar maanden, en ik zal niet meer beroemd zijn... Besecheidenheid siert de mens, nietwaar! Neen, alle gekheid op een stokje, de Aktie op het scherm is afgelopen en over die Treintrambrusdag zal ik nog dikwijls dromen. Het doet namelijk altijd deugd als datgene waar je mee aan werkt, een succes wordt.

Ik heb ze niet gezien, K maar 't moeten er tienduizenden geweest zijn. Dagjesmensen, voor één keer gezamenlijk op de trein, tram, bus of metro. In grote — goedkope — solidariteit. Met geleende treingidsen, sportieve rugzakjes (« groene jongens »?), het TTB-reiskaartje ietwat onwennig in de hand (in de auto heb je tenminste nog je hand-schoenkastje om iets weg te bergen!).

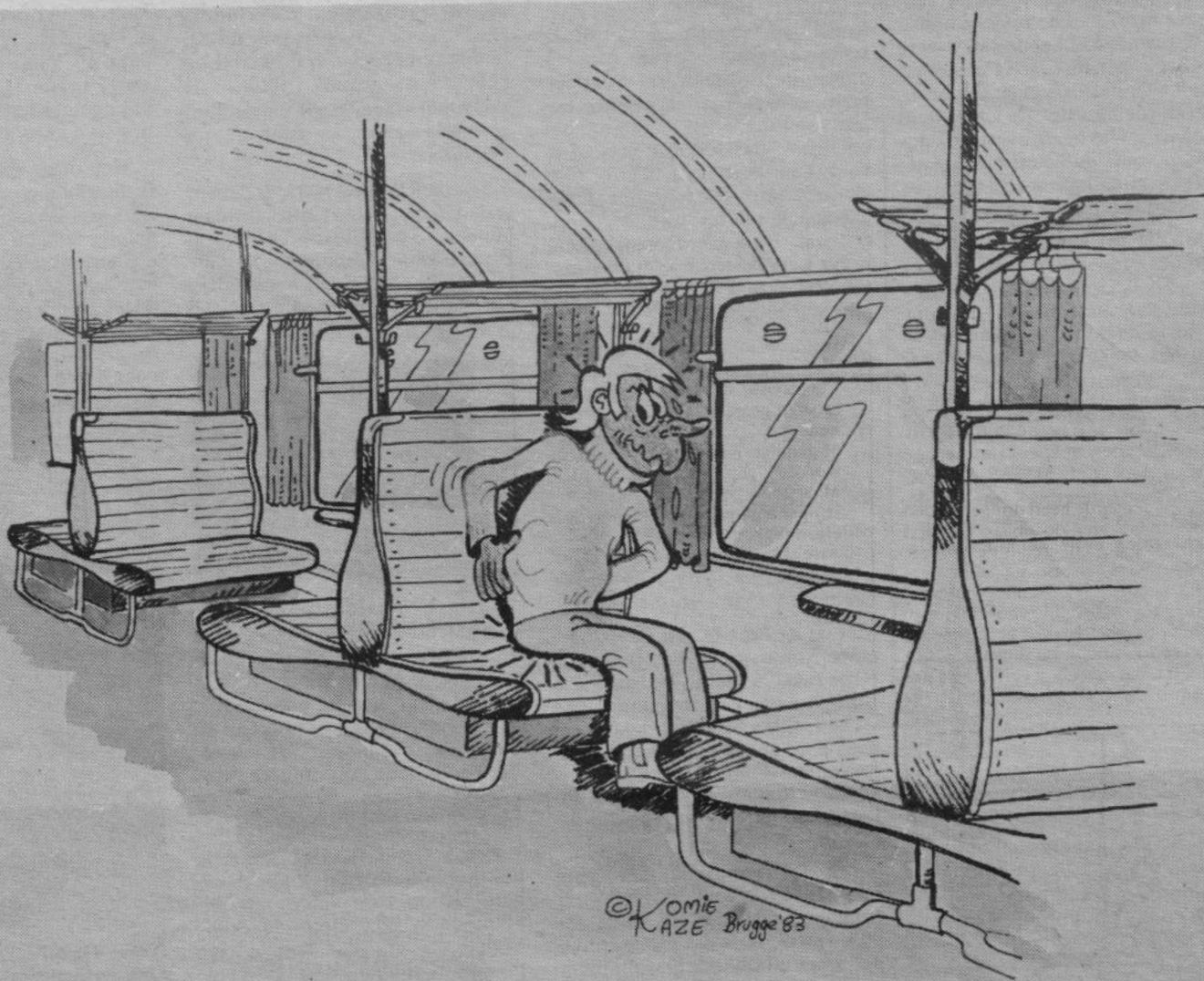
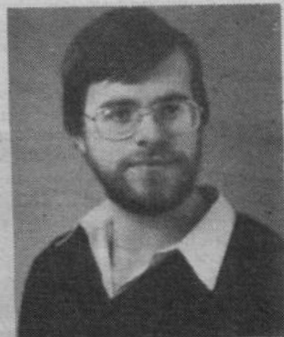
Ik zou er graag bijgeweest zijn. Je nergens druk om maken. Je gewoon openbaar laten vervoeren. Overal en nergens heen. Een jeneverje binnenkappen in Hasselt, een zontje krijgen in Leuven, goeiedag zeggen in Mechelen, een biertje drinken in Hoegaarden, eventjes pootje baden in Blankenberge en dan heerlijk smullen in Gent-Sint-Pieters. Het ware mooi geweest, maar de plicht riep! En was het de plicht niet, dan was het (ik zal maar geen namen noemen, zeker) de producer (de vader), of de studiemeester (eigenlijk een studiemeesteres, maar dat bestaat volgens haar niet), of de regisseur (ijzig kam, met vaste hand regerend), regie-assistenten of één van de politieke studiogasten, of de lichtman, of de kollega... Kortom, ik weet dus van die hele Treintrambrusdag en van de finale-uitzending eigenlijk bitter weinig. Ik weet alles van horen zeggen... En dat klonk veelbelovend. Daar zullen we ons dan maar mee troosten.

En zo kan ik me eindelijk opnieuw verheugen op de toekomst. Eindelijk heropgenomen worden in de grijze mensen-massa. Alhoewel... Maar toch, niet meer bij de minste openbaar vervoersstoring onder handen genomen worden of bijna beschuldigend bevraagd worden. Nee, vanaf nu kan ik er echt helemaal niets meer aan doen. Tenzij ik stichtend lid word van de reizigersvereniging (de « Treintrambrusbond »). Ik wil wel, maar niet alleen.

Openbaar vervoer — (en Lilliane —) minnend Vlaanderen, het is aan jullie om iets te doen! Want wij kunnen wel twee jaar minzaam glimlachend met das of mooie blouse op het scherm verschijnen en altijd maar weer treintjes en busjes laten voorbijrijden, maar gedenk de wijze woorden van ik-weet-niet-meer-wie: « Het is maar een begin, wij (zij!) gaan door met de strijd! »

Tot ziens aan de bushalte of zo !!

Jan Vanlangendonck



TUSSENHALTE

ANTWERPEN

WEVA keurt lange leientunnel af

WEVA heeft tal van redenen waarom zij geen vrede kan nemen met de beslissing die het ministerieel kernkabinet voor economische en sociale coördinatie op voorstel van minister De Croo heeft genomen: zelfs Antwerpen breedste straat krijgt daarmee een ondergrondse tram. Alsof we nog geld teveel hebben, en dan hebben ze nog voor de langste versie gekozen.

WEVA vindt de beslissing van het MKESK onverantwoord omdat de stad Antwerpen net begonnen is met de uitwerking van een verkeersplan. Een metro onder de leien is enkel dienstig als de leien moeten dienen als verkeersgoot. In elke andere visie is er bovengronds plaats genoeg voor een goedkope mensvriendelijke en eenvoudige oplossing die bovendien even snel vervoer kan opleveren dan een dure metro. Dat is overigens wat WEVA eist: zij rijbanen voor het openbaar vervoer, het bestemmings- en dienstverlenend verkeer reserveren.

MIVA spreekt van een spektakulaire snelheidswinst door de keuze van de lange oplossing. Er zouden snelheden gehaald worden van gemiddeld 30 km per uur, t.o.v. 13 km per uur nu. Dat snelheidsverschil zou nog geen volle minuut rijtijdwinst opleveren. Overigens, in dat MIVA-argument is met nogal dik krijt gerekend. Men gaat uit van een zo slecht mogelijke bovengrondse situatie. Op de leien is met weinig geld veel mogelijk, en bovengrondse snelheden van 20 km per uur zijn lang geen uitzonderingen, ook niet op het Antwerpse net.

Verder bluft MIVA niet weinig wanneer zij denkt in de ondergrondse 30 km per uur te kunnen halen. In de koker Groenplaats-Plantijn die reeds in gebruik is wordt 7 minuten rijtijd gerekend tussen beide stations. Niet eens 20 km per uur.

De futiele rijtijdwinst, die dus ook nog aanvechtbaar is vertaalt MIVA in een inkomstenwinst van 82 miljoen F, wat 6 miljoen reizigers meer betekent, of op dat baanvak een stijging van liefst 150 %. Dat is op zijn minst grof als men weet dat de huidige ondergrondse bij haar verlenging naar de Belgiëlei zoveel reizigers verloor dat MIVA zich verplicht zag vanaf dat jaar geen reizigersstatistieken meer te publiceren. Die reizigersteruggang verwondert niemand: de ondergrondse stations zijn minder bereikbaar dan de bovengrondse halten hoewel hun aanleg niet te betalen is. Op de koop toe krijgt je er dan nog langere loopafstanden en roltrappen bij. Voor grote categorieën reizigers zijn de ondergrondse stations niet toegankelijk omwille van een fysieke handicap, maar dikwijls

ook uit vrees. Metro's zijn overal ter wereld vervreemdende omgevingen en daardoor een geschikt operatieterrein voor criminelen.

Het argument van de besparingen is het onwaarschijnlijkste uit het hele dossier. De besparing op de exploitatiekosten is vrijwel nihil, zeker wanneer getwijfeld wordt aan die halve minuut rijtijdwinst, en bovendien kost het onderhoud van de infrastructuur om en bij de 15 miljoen per station, zonder dat er trams in rijden. Het vele geld had beter kunnen besteed worden. Verlengingen van tramlijnen naar de periferie bv. De keuze voor de lange leienpijp kost 900 miljoen meer dan wanneer men voor de kortere oplossing gekozen had. Dat geld had kunnen volstaan om een tram aan te leggen naar Beveren. Ook dat bezorgt werk en bestellingen bij de industrie.

Men neemt het bovendien niet dat er wel geld kan gevonden worden voor projecten waar de reizigers in lengte van jaren geen baat bij zullen vinden, maar dat intussen de kraan steeds verder wordt dichtgedraaid voor de dagdagelijkse exploitatie. Zo werd door MIVA reeds bespaard op het onderhoud van de stations, herstellingen, verlichting, werden er roltrappen stilgelegd en dichtgetimmerd, en voorziet men een terugschroefing van de frekwenties op het net.

Het is merkwaardig dat het door iedereen prioritair onderschreven project van de tramtunnel naar Linkeroever (nu de uitvoering ervan toch veiliggesteld is) niet meer bovenaan het verlanglijstje van MIVA staat. Bij WEVA vermoedt men dat de lange oplossing voor de ondertunneling van de leien een manoeuvre is om in zuidelijke richting nog meer projecten in de wacht te kunnen slepen. Dat is des te meer verwonderlijk daar de MIVA-directie zelf indertijd verklaard heeft met de ondergrondse te stoppen, en enkel nog af te werken waar men mee bezig was. Nog niet langer dan drie maanden terug verklaarde minister De Croo in de Senaat: «Wie heeft overigens gevraagd om de metro in Antwerpen? Blijkbaar wordt die door niemand meer gewenst».

Als dat het kaliber was van de argumenten waarmee het MKESK door MIVA kon worden om de tuin geleid dan geeft dat zwaar te denken over het gehalte van het Belgisch crisismanagement. Vermits de meeste argumenten werkelijk te dom zijn is het moeilijk aan te nemen dat zij een rol hebben gespeeld in de beslissing van het MKESK. Wat voor argumenten daar dan wel de budgetten in beweging hebben gebracht blijft een onbeantwoorde vraag.

H.V.

Modernisering van de Kempense spoorlijnen

In het kader van de moderniseringswerken aan de lijn Lier-Aarschot werd in de zomer de rijrichting Aarschot de maximum toegelaten snelheid verhoogd van 90 naar 140 km per uur. Voorlopig zal er in de uurregeling weinig te merken zijn van deze ingreep. Wanneer volgend jaar ook de andere rijrichting zal aangepast zijn zal ter gelegenheid van het reorganisatieplan op 3 juni '84 de dienstregeling gevoelig versneld worden. Voornaamste belanghebbende zal de verbinding Antwerpen-Hasselt worden. Deze nieuwe intercity die alle 2 uur zal rijden zal de afstand tussen de twee steden overbruggen in 48 minuten, tegen 73 minuten nu. Ondertussen is de spoorvernieuwingstrein van de NMBS ook actief op de lijn Herentals-Mol. Na de werken daar zal het rijcomfort er sterk op verbeteren. Tussen Herentals en Turnhout worden ondertussen de laatste loodjes gelegd voor de elektrificering. Hier moet na 3 juni '84 de interregiotrein Turnhout-Poperinge elk uur gaan rijden. Hij zal de kaartenstad verbinden met Lier (alwaar een vlugge aansluiting naar Antwerpen is voorzien), Mechelen, Dendermonde, Gent, Kortrijk, Leper, en ten slotte het toeristisch aantrekkelijke Poperinge, gelegen aan de rand van het Westvlaamse heuvelland. Deze trein met zijn beslist merkwaardige en lange omloop zal voorlopig de door de Kempenaars met aandrang gevraagde verbinding met Leuven en Brussel vervangen. Deze laatste kan enkel op de sporen komen wanneer de NMBS

werk maakt van de modernisering van de spoorlijn Herentals-Aarschot, een project dat de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen aan de NMBS dringend heeft aanbevolen.

De NMBS heeft echter nog altijd grootse plannen om ten noorden van Aarschot een snelspoorbocht te bouwen, waarbij een nieuwe woonwijk doormidden

moet worden gesneden, en waarbij van een goedkope aansluiting van de spoorlijn naar Herentals te Aarschot geen sprake meer kan zijn. Voor dit project blijkt de NMBS te kunnen rekenen op de steun van de Limburgse Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij. In de Kempen is men met een en ander echter verre van gelukkig.

H.V.

Een slecht plan voor tram 24

In een brief van MIVA aan het stadsbestuur werd de toelating gevraagd om tram 24 die voorlopig met bussen wordt uitgebaat wegens werken op de Herentalse Baan, bij zijn wederinvoering einde dit jaar nog slechts te laten rijden tussen Silsburg (nieuwe eindhalte) en de Nationale Bank. In het pre-metroplan zou volgens dat schrijven de 24 zelfs niet verder meer gaan dan het Astridplein. Hiermee zou Antwerpen een van zijn zeldzame doorgaande verbindingen verliezen, en daardoor zou weeral heelwat samenhang in het systeem verloren gaan. De buurt van de Carnotstraat en de Turnhoutsebaan die een actief randgebied van het centrum is, zou dan alleen nog te bereiken zijn vanuit één deel van de periferie. Hetzelfde zou kunnen gezegd worden van het Zuid, waar toch ook nog heelwat centrumfuncties samen zitten. De door MIVA gevraagde keermogelijkheid op het Leopoldplein is bovendien voor dat doel

niet geschikt. De spoorlus ligt dermate ongunstig dat moeilijkheden met de plaatselijke middenstand niet zullen uitblijven. Ten slotte is men in Hoboken al lang niet te spreken over het feit dat het baanvak naar Schoonselhof reeds een vol jaar zijn laatavondsverbindingen kwijt is: Rond kwart na elf is aan het station het laatste vertrek daarheen. Wie later huistoe moet, kan dan afstappen aan de Zwaantjes. Hoewel het werkelijk niet veel gevraagd is om enkele latere trams een ommetje via Schoonselhof te laten maken heeft MIVA dat beetje vriendelijkheid jegens de bewoners van die buurt niet kunnen opbrengen. Met mooie netplannen alleen zal MIVA het nochtans niet redden.

Al bij al blijkt dat zelfs tijdelijke maatregelen van MIVA verdacht zijn. Achteraf worden zij ingeroepen om aan te tonen dat het slechter óók kan. Een verwittigd Antwerpenaar is er zes waard!

H.V.

BRABANT

Brukselbinnenstebuiten

Dat men Brussel binnenstebuiten kan keren met het openbaar vervoer hebben we uitvoerig bewezen op de Treintrambusdag van 2 oktober. Het is trouwens naar aanleiding van deze dag dat Brukselbinnenstebuiten vier handleidingen heeft uitgewerkt waarmee men een aantal typische bezienswaardigheden met het openbaar vervoer, per fiets of te voet kan bezoeken. Deze brochure, waarover u hieronder meer te weten komt, kan u altijd aanvragen bij Brukselbinnenstebuiten, Leon Lepagestraat 9, 1000 Brussel. Tel.: (02) 511 78 83. (Kostprijs per brochure: 30,- fr.).

Met de **ARCHITEKTUURTOCHT** bezoekt u vier voorbeelden uit de recentere Brusselse architectuurgeschiedenis: Het Hortamuseum (toegangsprijs: 50,- fr.) in St-Gillis (1898), de Tuinwijken Logis-Floreal in Bosvoorde (1920), de studentenwijken van Louvain-en-Woluwe in St-Lambrechts-Woluwe (1977) en het winkelcentrum City-Two in de Nieuwstraat te Brussel (1980).

Met de **AFBRAAK- en OPBOUWTOCHT** komt u in de Brusselse Noordwijk terecht. Dé plaats in Europa waar de afbraak van «The Golden Sixties», gekoppeld aan politieke manipulaties, opbouw van kantoorzones en verkeerssnelwegen op de meest intense manier kan geproefd worden.

Dit kantorenland (het plan voorzag 58 torengebouwen!) heeft echter ook een andere kant: het stuk van de wijk dat niet werd afgebroken en waar de inspanningen van het buurtcomité «De Kassei» vruchten dragen.

Indien u van plan bent Brussel op zondag te bezoeken dan moet u zeker de **MARKTENTOCHT** ondernemen. Drie markten staan er op het programma: de Antiekmarkt op de Zavel (is ook op zaterdag te bezoeken), de markt op het Vossenplein (ook de «ouwmets» genoemd) en de Zuidmarkt van «asfalt» tot «souks».

Dat de **KROEGENTOCHT** meer is dan alleen maar pintjes drinken kunnen we best illustreren met wat Brukselbinnenstebuiten op de buitenkaf van de handleiding neerschreef: «In Brussel zijn heel

toeristenbezoekers. Zo verliest de stad haar kontaktpaatsen. Zo verliest de bevolking haar karakter. Toch durven we het aan u een lijst van 30 Brusselse kroegen voor te schotelen. We vertrouwen erop dat u elk kafee laat zijn wat het is. Proef ervan. En ga met die ervaring naar huis. Brussel bedankt u.»

Met deze vier tochten tracht Brukselbinnenstebuiten de bezoekers Brussel op een andere manier te laten bekijken. Voor de geïnteresseerden vermelden we nog dat deze vereniging eveneens begeleidende stadsbezoeken verzorgt in onze hoofdstad. Deze rondleidingen per bus, fiets of te voet confronteren de deelnemers met de opbouw en de afbraak van de stad.

Paul Verdickt



wat kafees. Grote en kleine, oude en nieuwe. Volkse en luxueuse, toeristische en bruine. Kafees krijgen kleur door ze op een rijtje te zetten. De sfeer te proeven en aan het bier te nippen. De inkom, de serveuse, de inkleding, de prijs, de bezoekers, de bediening bouwen aan de sfeer.

Een kafee in de Hoogstraat is het contactcentrum van Maroliens. Koop zo'n kafee; zet die Maroliens eruit; drijf de consumptieprijsen de hoogte in; plaats wat publiciteit bij reisagentschappen en het wordt een gewaardeerd konsumptieoord voor



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



OOST-VLAANDEREN

Pilootproject in het meetjesland op komst ?

Tram 1 naar Evergem en mogelijk verder

Onlangs werd officieel beslist dat de Gentse tram 1 zal worden doorgetrokken tot Evergem. Het gemeentebestuur van Evergem heeft deze verlenging toegejuicht.

Ondertussen is uit een andere hoek nog meer nieuws te verwachten in verband met tram 1.

De NMBS heeft reeds duidelijk te kennen gegeven dat zij de tussensstations op de lijn Gent-Eeklo niet meer wenst te bedienen. Daarop is vanuit de getroffen gemeenten een heftig protest gezonden, vermits de bestaande streekbusverbindingen hun vervoersbehoefte niet met hetzelfde comfort

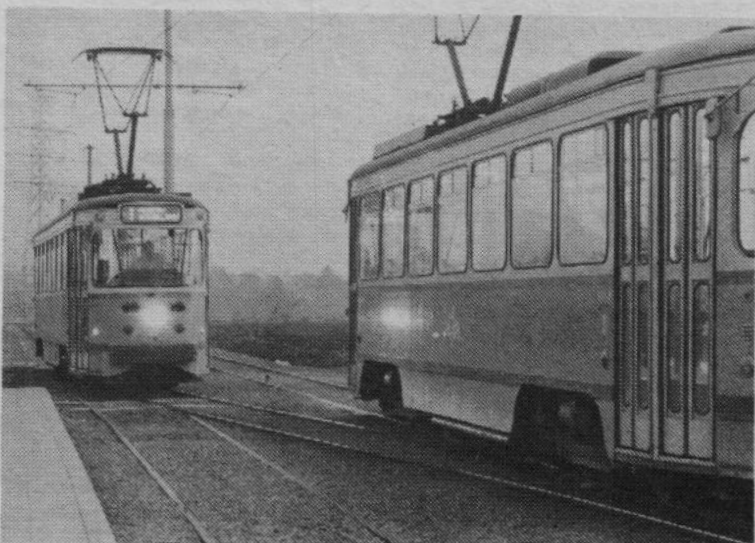
kunnen opvangen. Plots is dan het voorstel op de tafel gekomen om de treinverbindingen naar Eeklo in zijn geheel te laten exploiteren door de Gentse MIVG. Die zou daarvoor de sporen van tram 1 te Evergem naar de spoordijk laten lopen om dan vanaf daar de spoorlijn tot in Eeklo te volgen. Hier en daar zouden kleine afwijkingen van het tracé evenwel mogelijk blijven om afgelegen woonkernen dichterbij de tram te brengen.

Mogelijk wordt de verderlopende spoorlijn tot Maldegem in dat plan mee opgenomen. Op die manier zou een eerste maal in Bel-

gië een lichte spoorweg de zware treininfrastructuur vervangen. Voor dergelijke zuinige en zinnige oplossingen zijn nog ruime toepassingsgebieden, vooral op reeds lang geleden verdwenen spoorlijnen waarmee parallel zeer drukke streekbuslijnen fungeren.

In het Gentse voorbeeld zou de MIVG voor het traject Maldegem-Evergem pachter van de NMVB worden, die daarmee heel haar streekvervoer ten Noordwesten van Gent gevoelig kan rationaliseren en opwaarderen. Bij de NMBS heeft men zich reeds gunstig uitgelaten over oplossingen in die zin; men is er meteen bevrijd van de nochtans gerechtvaardigde vraag naar een degelijke voorstadsbediening in dat gebied. Voor de MIVG begint nu weer het denkwerk naar het hoe van een dergelijke lange tramlijn. Het staat immers vrijwel vast dat op zulke lijn sneltrams moeten ingezet worden naast stopdiensten, en dat de bewuste lange lijn niet zomaar dwarsdoor Gent heen kan gaan. Naast de tram 1 (Evergem - Gent Zuid) zou er dan wel eens een tram 11 Maldegem - Evergem - Rabot - Westring - Gent St. Pieters kunnen komen op een storingsvrij traject. In deze zaak zijn 3 vervoersbedrijven betrokken. Moge dit een pilootproject zijn van geslaagde samenwerking.

H.V.



Tram 1 Na Wondelgem nu ook tot Evergem. En het einde is nog niet in het zicht.

LIMBURG

REIZIGERS LOKKEN

Het reorganisatieplan van de N.M.B.S. Er is al veel over geschreven en gepraat, gediscussieerd en overlegd, bijgeschaafd en aangepast.

Beter voor die streek, slechter voor dat dorp. Uiteindelijk is het afwachten wat het zal worden. Begin '84 (hopelijk begint dan reeds een degelijke en langdurige reclamecampagne, anders zullen er niet vele nieuwe reizigers op af komen) weten we meer.

Maar er moet ook aandacht besteed worden aan voor- en natransport. De bus, maar ook (en vooral) de auto zal een belangrijke plaats innemen. De spoorwegen mogen deze klanten dan ook niet afschrikken.

Dit betekent dus dat er een goede samenwerking tussen NMVB (bussen) en NMBS (treinen) moet zijn, anders gezegd: van de bus stappen, het station binnenwandelen, de trap af en op naar perron 4, een afdeling niet-rokers op de trein zoeken, instappen, de krant uit de boekentas nemen en zitten gaan. Net op dat moment sluiten de deuren en enkele seconden later suizen wij over de sporen. Een droom, zul je zeggen. Misschien wel waar, maar zo zou het moeten zijn. *Trein en bus moeten elkaar niet beconcurreren; samenwerking en dus op elkaar afgestemde uurregelingen zijn een «must».* Tegelijk moeten er dan ook aan de belangrijkste spoorwegstations goed uitgeruste autobusstations voorhanden zijn.

De meeste Limburgse stations kunnen daarover niet klagen. In Hasselt, Genk, Tongeren, en St-Truiden staan de bussen vlak aan de uitgang van de spoorwegstations. Duidelijke reizigersinformatie ontbreekt hier en daar evenwel.

Autoparkeerruimte

Velen komen met de bus naar het station, anderen prefereren (al of niet noodgedwongen) het eigen autootje. En dus moet er parkeergelegenheid zijn. In St.-Truiden is daar reeds een mouw aangepast. Enkele honderden parkeerplaatsen zijn zopas (of worden eerstdaags) opengesteld voor de treinreizigers.

Hasselt moet nog enkele jaartjes wachten. Tegen 1986 zal in het stationsgebouw een nieuwe tunnel aangelegd worden tussen het stationsplein en de Spoorwegstraat in Runkst. De Heer De Croo deelde dit mee in antwoord op een parlementaire vraag.

Het project wordt door de NMBS met prioriteit behandeld, aldus de minister. In Runkst voorziet men een parking die plaats biedt aan 200 wagens en 91 fietsen. Indien nodig kan de capaciteit met 185 bijkomende parkeerplaatsen voor wagens vergroot worden. «Eindelijk», zullen velen anderswanhopig-parkeerplaats-zoekende-autobestuurders nu zuchten, want al zovele jaren is het na zeven uur 's morgens onmogelijk een parkeerplaats te vinden in de nabijheid van het station van Hasselt. Sommigen reden zelfs naar het station van Alken om de auto toch maar te kunnen parkeren. En daar Alken als station in 1984 dreigt weg te vallen...

Doorstroming openbaar vervoer

In het K.B. 140, betreffende de saneringsmaatregelen van toepassing op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen, verschenen in het Staatsblad op

20.1.83, wordt bepaald dat de gemeenten kunnen gedwongen worden maatregelen te treffen ter bevordering van het openbaar vervoer.



Van de auto in de trein... Parkeerruimte is er nodig, zoals in Genk.

In de vierde reeks BRT-programma's van Aktie Openbaar Vervoer verklaart de Heer Minister De Croo inderdaad dat *men gemeenten kan (en hopelijk gaat) verplichten om pro-openbaar vervoermaatregelen te nemen*, al was het maar bijvoorbeeld verkeerslichtenbeïnvloeding.

In Hasselt bestaan er enkele problemen die om een oplossing schreeuwen. Aan het station bijvoorbeeld. Bussen verliezen bij het verlaten van het busstation vooral tijdens de spits, minuten aan het eerstvolgende kruispunt met de kleine ring. Aanschuiven en wachten maar! Verkeerslichtenbeïnvloeding aan enkele

kruispunten zou ook heel wat oplossen aan de Kuringerpoort, de Kempische Poort, aan de brug over het Albertkanaal, aan de Elfde Liniestraat, enz...

Enkele honderdduizenden franken investeren zal al snel leiden tot meer-inkomsten want als bussen stipt rijden en goede aansluitingen verzorgen met de treinen dan lok je wel reizigers!

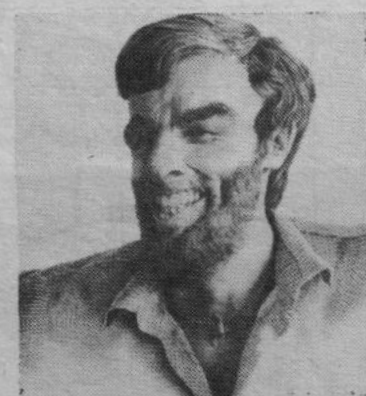
Maar, nadeel bij dit K.B. 140, is evenwel dat, indien de gemeente geen maatregelen treft, de staat deze toch kan doorvoeren en zelf zal financieren.

En daar wringt het schoentje...

Juist. Wachten dus maar op die

eerste maatregel in... Welke Limburgse gemeente?

Tony Govarts



GENT

AKTIE OPENBAAR VERVOER STELT TENTOON

22 Sept. - 30 Nov. '83

TENTOONSTELLING

GENT VAN STOOMTREIN TOT TROLLEYBUS



aktie
BRT Openbaar Vervoer

INFORMATIECENTRUM
STADSVERNIEUWING
Veldstraat 55 · Gent

Het informatiecentrum stadsvernieuwing Gent in de Veldstraat 55 heeft in samenwerking met de MIVG, de aktiegroep Openbaar vervoer Gent en de BRT-aktie openbaar vervoer een tentoonstelling opgezet - Gent van stoomtrein tot trolleybus -, dit naar aanleiding van de Trein - Tram - Busdag. Deze tentoonstelling loopt nog steeds en is dagelijks te bezoeken tussen 9 en 18 uur tot 30 november a.s. De tentoonstelling geeft een overzicht van de evolutie van de stedenbouw sinds het ontstaan van het openbaar vervoer en van de verkeersproblemen die zich daarbij hebben gesteld, vooral sinds het massaal gebruik van de auto. Een must!

MAAK KENNIS MET DE NIEUWE BRT-BROCHURE

de antwerpse premetro

DOORGAAN OF STOPPEN?

Weinig openbare werken kennen een zo omstreden verloop als de Antwerpse metro. Voor velen is het een nutteloze investering. Men kon immers even zoveel bereiken door bovengronds het openbaar vervoer zijn gerechtvaardigde voorrang te geven. Spijtig genoeg gebeurde dat laatste tot nu toe niet. De verantwoordelijke instanties konden niet besluiten tot een diepgaande aanpak van het verkeer, die wel grondig maar bijzonder kostenbesparend had kunnen zijn.

Op stedenbouwkundig vlak was de premetro een instrument om de planologische doelstellingen te bereiken die dateren van vóór de oorlog, de beruchte CIAM-code, de zoneringsplanning die ons leven indeelde in zones: hier werken, daar wonen, ginds ontspannen, elders kopen. Niet alleen leverde die doelstelling de allersaaieste steden op, bovendien was men het opgewekte heen-en-weergerij op de duur niet meer meester. Een metro komt dan de oplossing brengen, naast een heel stel snelwegen enz. Een metro is goed wanneer er veel volk over grote afstanden moet vervoerd worden. Sinds de jaren zestig, en nog sneller sinds de oliecrisis is men heel andere paden gaan bewandelen: interessante steden laten een bonte mengeling wezen van sfeer, werken, bewonersactiviteiten, winkels, leven en uitblazen. De steden terug bewoonbaar maken betekent echter in vele gevallen dat de verkeersoppervlakte terug voor andere doelstellingen moet vrijgemaakt worden. Autovrije straten en buurten kwamen er dus. De slaapsteden moesten ontmanteld worden door ze een eigen hart te geven, een eigen centrum, een eigen leven. In een dergelijke visie is er uiteraard geen sprake meer van strikte zonerings- en dus blijven die lange intense éénrichtings-vervoersstromen ook achterwege. In de

plaats daarvan komen kleinere wijdvertakte vervoersstromen, en die zijn uiteraard met een metro maar moeilijk te bedienen. In Antwerpen verkoos men echter, naast een kleinschalig woonstadsontwikkeling tegelijk ook de metrobouw, dingen die samen gaan als een olifant en een piano.

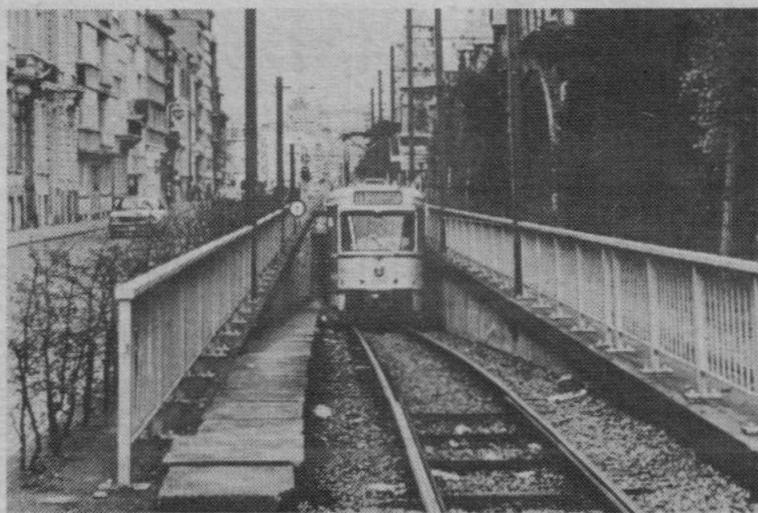
De inefficiëntie bij de planning van die metro te Antwerpen tart alle beschrijvingen. Nooit werd een doelplan of eindplan opgesteld, en de planingsfasen waarin tot nu toe gewerkt is bleken maar aan één criterium te beantwoorden: ze moesten duidelijk de noodzaak aantonen van een volgende stap. Van een gedeeltelijke in dienststelling zoals in Brussel gebeurd is, is niets in huis gekomen. De oorspronkelijk bezongen coördinatie met andere vervoersstromen en -middelen is verder dan ooit verwijderd. Het moet dan ook niemand verwonderen dat de metrowerken niet in het minst hebben bijgedragen tot een aangroei van de hoeveelheid reizigers bij MIVA, noch tot de eertijds beloofde daling van de exploitatiekosten, wel integendeel. Ook de Brusselse metro heeft de bewijzen geleverd dat van een ondergrondse exploitatie zeker geen kostenverlaging moet verwacht worden.

De besluitvorming is een ander zwak punt: noch bij MIVA noch bij het stadsbestuur is ooit een doelstellingsnota opgemaakt. Het is nooit duidelijk geworden wat men eigenlijk wilde bereiken. De beslissingen over de stelselmatige uitbouw van de premetro zijn dan ook in de dikke mist genomen. Vast staat dat noch de gemeenteraad, noch de bevolking ooit werden geraadpleegd. Voor sommige groepen uit onze samenleving heeft de verondergronding van het openbaar vervoer onaangename bijwerkingen.

De meeste buurten waar de premetro zal doorheen lopen worden bewoond door een relatief sterk verouderde bevolking. Die huidige tramgebruikers zullen over enkele jaren met één klap tientallen tram-opstapplaatsen zien verdwijnen in ruil voor een zestal metrostations waar het moeilijk inkomen is en waar het op de koop toe ongezellig en onveilig toeven is. Hoeveel reizigers zal de Antwerpse tram dan nog vervoeren? En wie zal de verstoten vervoeren?

Dat zijn in kort bestek de elementen die de Antwerpse regionale werkgroep van de Aktie Openbaar Vervoer bijeen heeft gebracht in de BRT-brochure die zojuist vers van de pers is gerold. Die brochure is te krijgen door eenvoudige overschrijving van 75 F op postrekening 000-0074040-29 van de BRT, Nederlandse uitzendingen. August Reyerslaan 52 te 1040 Brussel, met vermelding: brochure metro Antwerpen.

Hans Verbruggen



Tram 11 of de hele metro-besluitvorming op zijn smalst. Nog onlangs werd op zeer aanvechtbare gronden de lijn 11 weer voor een week in de -pijp- gestoken, en een hele buurt zonder vervoer gezet. Een interventie van het MIVA-direktiekomitee was nodig om de MIVA-leiding tot betere gevoelens te bewegen.

Afstappen en afschaffen

De NMBS heeft voor 1984 een reorganisatieplan voorgesteld. Op internationaal, interregionaal en interstedelijk niveau. Inter, interessant. Maar er ontbreekt een intercommunale dimensie. De kortste verbinding tussen twee gemeentepunten is op vele plaatsen nog één spoorlijn, maar 250 stopplaatsen langs die lijn worden met de vlakke gom wegemaakt. 250 dorpen, gemeenten, wijken, gehuchten zullen het in de toekomst zonder piepende remmen, gesis en geknars op grind moeten stellen. Enkel rust en roest stappen nog af.

Die afschaffing wordt weer een blok aan mijnheer en mevrouw Tweebeen, aan de voetganger. Hij/zij gebruikt de trein als een kilometerlang groen-geelgestreept zebraap dat haaks en snel door het landschap leidt. Een veilige oversteekplaats van land tot land, van stad tot stad, van dorp tot dorp. Nu wordt die zebra-lopers in sommige hoeken van het land voor de neus opgerold. Tweebeen

E pericoloso sporgersi

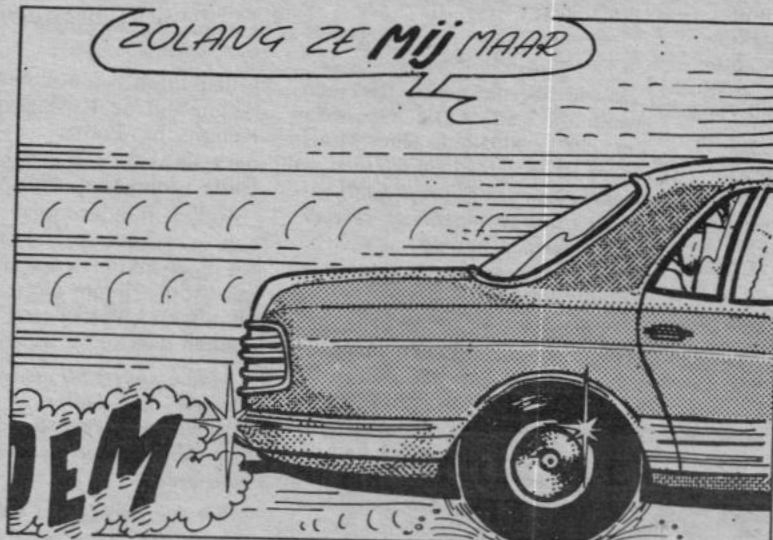
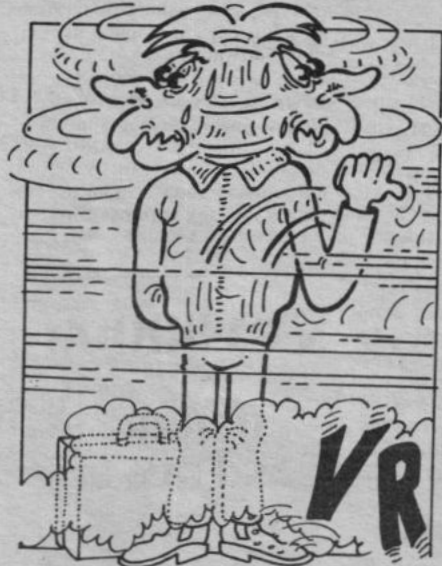
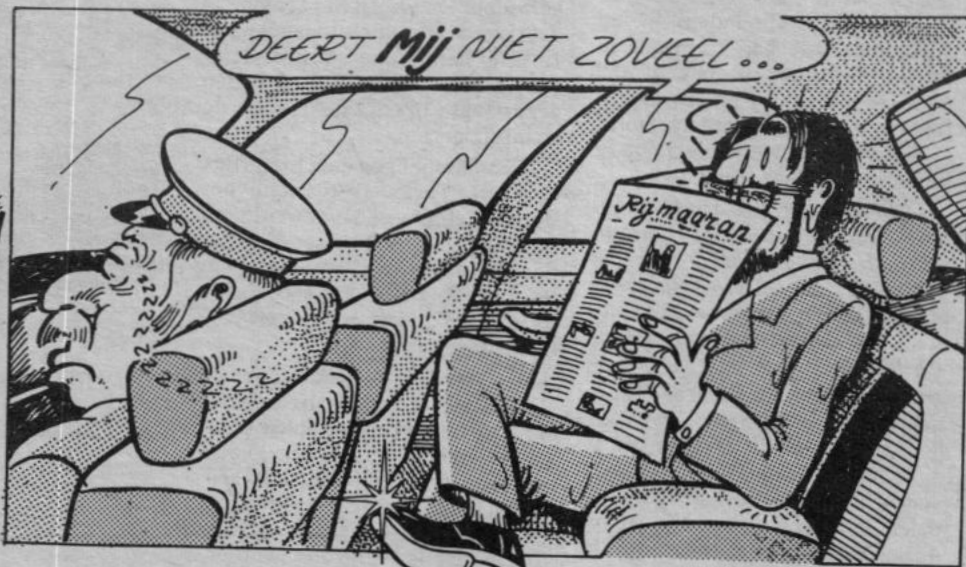
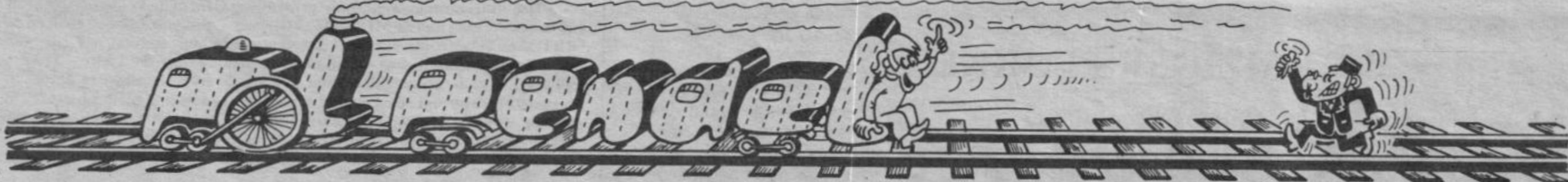
mag het -schildpad-pad- kiezen. Het pad van de trage autobus die zich vastroet in het autogewoel, want welke vlotte vierwieler geeft er nu voorrang aan zo'n log beest? Tweebeen kan beter ook het hazepad kiezen, zoals zovele anderen. Het pad van de haasthazen die zich met driftige pedaalpoten en knipperende stopogen door de straten reppen.

Eén ding begrijp ik echter niet. Waarom schaft men geen 250 secundaire wegen af. Wegen zonder wegwijzer, wegen zonder ongelukken, wegen met meer egels dan auto's? Waarom schaft men geen 250 opritten van de snelweg af? Opritten zonder naam, opritten zonder geschiedenis, opritten waar lifters meer dan twee uur wachten moeten? Dat moet kunnen, volgens De Croo. Want... stopplaatsen worden afgeschaft, maar de spoorlijn blijft! Opritten mogen dus afgeschaft, want de snelweg blijft!

Het telraambeleid van een kruidenier. Morgen slechts zes flessen melk, boer, want ik heb er vandaag maar zes verkocht. Volgend jaar 250 stopplaatsen minder, mensen, want ik heb deze maand niet genoeg reizigers zien opstappen. De kruidenier denkt niet aan de magere klanten die elke dag brood en melk komen kopen. Hij denkt aan de beste produkten met de grootste winstmarges. Na een jaar verkoopt hij alleen nog parfum en alcohol. En doekt wat later zijn winkel op. Failliet.

Hé, Meneer De Croo, als je nu eens met je telraam langs de autoweg ging staan. En je telde hoeveel auto's slechts voor een vierde gevuld zijn. Die leeglopers maken toch maar smerig gebruik van dat lapje keurig asfalt dat ons sinds 1830 toegemeten werd. Gooi ze van het telraam, Herman, verbied ze nog op straat te komen! Hoho, hoor ik in Brakel een hand heffen, dat is privé-bezit, daar mag nooit ofte jamais aan geraakt worden. Aan treinen, trams en bussen mag iedereen raken, dat is openbaar gunstbezit. Hoho, heft De Croo, ze mogen niet in de zetels snijden, ze mogen geen betonnen blokken over de rails leggen. Dat mag niet. Maar dwarsliggen voor duizenden pendelaars, daar staat geen straf op. Openbare Werken, schaf de oprit van Brakel af!

Jan Hertoghs



© JONIE 28/4/83 RAZ