

Rij maar an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 1, nr. 6, september '82

Versijnt maandelijks behalve in juli en augustus

Lichtende voorbeelden uit de jaren '80

Gedurende de eerste vijf maanden van 1982 heeft het Parijse vervoersbedrijf RATP 2,1 % meer reizigers vervoerd dan in de overeenkomstige periode van vorig jaar. De metro behaalde 2,6 % meer reizigers dan vorig jaar en de «Express Régional» schipte het zelfs tot + 9 %. Daar tegenover is het busverkeer lichtjes op de terugweg. Globaal is er een daling met ca. 1 %, en in Parijs centrum bedraagt de terugloop 3,5 %. Redenen: het niet ter beschikking stellen van nieuwe aparte rijstroken voor de bus en het niet respecteren van die rijstroken door het overige verkeer, waardoor de dienstregelmaat niet kan gewaarborgd worden. In de voorsteden is de jaren aanslepende reizigersvermindering van het busnet tot staan gebracht, en omgebogen in een reizigerswinst. De reden daarvoor ligt in de gedeeltelijke reorganisatie van het net. De RATP heeft steeds een agressieve studiepolitiek gevoerd. Bij de optredende ongunstige reizigersevolutie wordt dadelijk naar de oorzaken gezocht en men schrijft er niet voor terug om grote middelen in te zetten om het tij te doen keren.

Niettemin sloot de RATP het boekjaar 1981 voor het eerst in zijn bestaansgeschiedenis af met een positief saldo van 169 miljoen FF, iets dat in de openbaar vervoerswereld als een fenomeen wordt beschouwd.

In andere Franse steden wordt stevig gewerkt aan de verbetering van het openbaar vervoer. Straatsburg en Nantes zijn zeer ver gevorderd met de plannen voor de heraanleg van een tramnet. In Toulouse zijn voorbereidende studies aan de gang. In de meeste kleine, en zelfs zeer kleine steden functioneert een stadsbusdienst. De uitbouw van nieuwe stadsdelen gaat steeds gepaard met de gelijktijdige planning van de bediening per openbaar vervoer.

Bij de Zwitserse spoorwegen werd 1981 een goed jaar: 4,3 % meer reizigers en het verlies werd er 90 miljoen SF. kleiner.

Sinds mei 1982 werd een soort nationaal intercityplan ingevoerd op het gehele spoorweg- en streekvervoersnet. Er werd 22 % meer trein-km geprogrammeerd. Er zijn 250 nieuwe betrekkingen vacant verklaard bij het rijdend personeel. De commerciële voorstudie van het project wees uit dat de SBB met de hele opzet 200 miljoen SF (5,6 miljard BF) minder verlies kan verwachten.

Vanaf 1 januari '83 zullen alle Zwitserse militairen met verlof ongeacht hun rang voor een forfaitair bedrag van 5 SF (140 BF) de trein ontkunnen. Deze maatregel is genomen met het oog op brandstofbesparing en op vermindering van het aantal ongevallen op de weg.

Het meerjarenplan van de Nederlandse streekvervoerbedrijven WN en VAGU rekent met een jaarlijkse toename van het vervoer met 4,5 %, en met 8 % op de spitsuren. Andere boekten reeds spectaculaire reizigers-stijgingen: de TET (Twente): + 6 % in 1979, + 14 % in 1980, en + 19 % in 1981. Bij VAD (Veluwe): + 25 % in 1981. Bij GADO (Groningen) en FRAM (Friesland) werden vergelijkbare resultaten gehaald.

De Nederlandse Spoorwegen vervoerden in 1981 bijna 6 % meer reizigers. Het aantal trein-km gaat er in stijgende lijn. Regelmatig worden volledig nieuwe of vernieuwde lijnen voor het publiek opengesteld. De HTM (Den Haag) vervoerde in 1981 7 % meer reizigers. Bij de HTM wordt snel verdergewerkt aan enkele volledige nieuwe tramlijnen. Voor enkele jaren kwamen reeds nieuwe lijnen in gebruik. De HTM heeft ook aanvragen ingediend voor frequentieverhogingen.

Experimenteerprojecten als buurtbus, belbus, enz. geven zeer positieve resultaten met bv. vervoerstijgingen met 80 % (Heerenveen-Tijntje).

(Bronnen: «La Vie du Rail», «Versnelling», «Koppeling», «Openbaar Vervoer»).

Ondertussen rakelde iemand bij de MIVB in alle ernst een plan op uit de jaren '50 met afschaffing van zowat alle bovengrondse tramlijnen. De bus is veel goedkoper zegt men. Dat ze daar niet aan gedacht hebben in Zwitserland, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Italië, enz. Wij zijn misschien ook niet mee, maar toch voelen wij ons onbehaaglijk bij de gedachte dat lijn 103 juist met zware infrastructuur werd verlengd te Anderlecht. En waarvoor moeten die 81 prestigieuze nieuwe trams dan wel dienen? Al die nieuwbakken busreizigers zullen dan op een boogschuit van hun bestemming moeten overstappen op de ondergrondse. Wij menen toch te kunnen voorspellen dat de getroffen Brusselse burgemeesters morgen al de drempel van Verkeerswezen zullen komen dwelen om zo gauw mogelijk verlengstukken aan de metro te laten breien, in hun richting uiteraard. De Minister van Verkeer gaat dus bijzonder kostelijke avonturen tegemoet indien hij denkt luttel penningen te puren uit het opbreken van alle dazomende sporen in het Brusselse.

Gelukkig zien wij bij het begin van deze maand ook de oogst van soms jaren oude projecten: voor relatief weinig geld hebben Gent en Antwerpen zich een nieuw stuk tramlijn aangeschaft. En in het Waasland werd na zes jaren hardtegen-de-haren-instrijken van soms zeer onwillige administraties, een eerste voorbeeld gerealiseerd van een gezond principe: door middel van integratie van stads- en streekvervoer komen zoveel exploitatiemiddelen vrij dat de dienstverlening er verbeterd met 30 tot 100 %. En die ingreep zal de gemeenschap geen cent hebben gekost! Dat zal een fusie van NMBS en NMVB de Waaslanders niet na-doen! Terecht mag men vrezen dat de oogst de volgende jaren merkbaar schraler zal zijn. De investeringen en bestellingen voor ons Belgisch openbaar vervoer zijn onvoorstelbaar ineengeschrompeld. Terwijl al de Europese landen in hun krisismanagement trein, tram en bus met alle macht vooruitschuiven is het bij ons minister Olivier die 100 miljard vraagt voor een ambitieus programma van 520 km verse snelwegen, gekozen op politieke basis, tegen beter weten in.

Hans Verbruggen.

ORANJEBUSPLAN WAASLAND: Tot 3 x meer voor 't zelfde geld



Foto DELRO

DE TARIEVEN:

« Ze stegen met een zucht »

Ons Belgisch treinverkeer mogen we niet klokvast noemen, onze spoorstarieven daarentegen wel, want met de regelmaat van diezelfde welbewuste klok schieten deze de hoogte in. Voor de meeste passagiers is dit weliswaar een ongezellig en peperduur dieptepunt.

De inkt van de versgedrukte cijfertjes is nog maar net droog, of weer wordt er aan een prijsverhoging gedacht.

In april van dit jaar werden onze spoorkaartjes al duurder, en de afgelopen maand heeft de Raad van Beheer van de NMBS een ontwerp van nieuwe prijsverhoging besproken en goedgekeurd.

Alhoewel dit ontwerp, na advies van de prijzencommissie, door de handen van de Ministerraad nog moet gaan, wat een lange administratieve weg impliceert, mag men deze maatregel toch nog voor het einde van dit jaar verwachten.

Deze nieuwe tariefverhoging past helemaal in de visie van minister van Verkeerswezen De Croo, die het beginsel huldigt dat de kostprijs van het openbaar

vervoer gelijke tred moet houden met de stijging van de levensduurte. Daarenboven zullen deze hogere inkomsten welgekome en nodig zijn, omdat Vadertje Staat het kraantje van de overheidssteun stilaan dichtdraait. De NMBS moet dus noodgedwongen van een ander vaatje tappen.

Voor het einde van 1982 zullen deze tariefverhogingen een feit moeten zijn, wil men ze nog verrekend zien in het budget voor het komende jaar.

Er staat nog niets vast, maar naar verluidt zou de volgende verhoging voor een gewoon biljet gemiddeld 3,6 % bedragen en voor biljetten tegen verminderd tarief 6,7 %. Abonnements zouden 7 % duurder worden. Het goedkoopste treinkaartje zou 30 F gaan kosten (tegen 25 F nu) in tweede klasse en 35 F in eerste klasse (nu 30 F).

Of nu de stijging in prijs ook een stijging van de kwaliteit met zich meebrengt, valt af te wachten.

Stev Van Thielen.



OM U TE DIENEN!

Goed nieuws voor de openbaar vervoergebruikers in het Belgenland. Het secretariaat van Aktie Openbaar Vervoer zorgt reeds geruime tijd voor de verwerking van heel wat klachten, suggesties en informatieaanvragen van de reizigers. Tot nu toe gebeurde deze serviceverlening — uniek in België — tijdens de kantooruren. Om onze permanentie uit te breiden en 24 u. op 24 u. paraat te staan beschikken wij nu over een automatisch antwoordapparaat. Op elk ogenblik van de dag kan men dus terecht bij ons. Wanneer je dus een klacht, suggestie of een informatie wenst i.v.m. het openbaar vervoer, aarzel dan niet en draai het nummer

02/737.55.35

In septembernummer van RIJ MAAR AN... zit er bovendien een affiche ingesloten die dat telefoonnummer voor het grotere publiek zou moeten bekend maken. Wij rekenen dan ook op onze abonnees om deze affiche ergens op een opvallende plaats aan te plakken. Dank bij voorbaat.

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 Uitzendings - A. Reyerslaan 52 - 1040 BRUSSEL
Met vermelding: « Abonnement: Rij Maar An... »

Rij maar an...

Abonneer je nu op de
02/737 55 35
Deze trein mag je niet missen!



* (Op dit nummer kan je ook terecht voor inlichtingen, klachten en suggesties)
i.v.m. Aktie Openbaar Vervoer
BRT (hoofdkantoor): A. Reyerslaan 52 - 1040 Brussel

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 Fredericx, Lispersteenweg 16, bus 3-2530 BOECHOUT.

STOPDIENST

« LA BUSYCLETTE »



n.v. enhabo



Er is een nieuwe bus geboren. Inderdaad, naast de gelede bus, de buurtbus, de belbus en de knielbus zal er nu ook binnenkort een « fietsbus » zijn. In Nederland immers gaat de Enhabo (Eerste Noord-Hollandse Autobus Onderneming) onder lijnnummer « 36F », de « F » van Fiets, met ingang van 4 oktober, een « Fietsbus » rijden tussen de Molenwijk in Amsterdam Noord en het Surinameplein. De bus krijgt een aanhanger mee waar 18 fietsen opgeplaatst kunnen worden. De verbinding zal direkt gebeuren, m.a.w. onderweg wordt er niet gestopt.

Over dit initiatief hadden wij een kort gesprek met Mevr. Boissevain, een medewerkster van Wethouder van Verkeer, Van der Vlist, de toonaangevende man achter deze idee.

Rij maar an: *Waarom een fietsbus?*

Boissevain: Amsterdam heeft namelijk een noordelijk stadsdeel dat van de rest van de stad is afgesneden door een nogal grote wa-

terweg, waar de haven op gelegen is. Tussen de beide oevers ervan loopt de Koentunnel. Het is de bedoeling om de bus die door deze tunnel rijdt van een aanhangwagentje te voorzien, waarop fietsen vervoerd kunnen worden. We willen dus een direkte verbinding met de binnenstad scheppen voor de fietsers... een extra-mogelijkheid om het water met de fiets over te steken.

Rij maar an: *Is het de bedoeling hiermee alle reizigers van dienst te zijn, of is het een manier om « fietsende klanten » te ronselen?*

Boissevain: Neen, ik geloof niet dat wij speciaal behoefte hebben aan meer reizigers. Het openbaar vervoer in Amsterdam is nu al druk bezet. We proberen echter hiermee een zo goed mogelijke service te bieden aan onze klanten. Zo is het in onze metro ook al enige tijd toegestaan, bij wijze van proef, je fiets mee te nemen. Zoals U wel weet zijn de Nederlanders zeer verknocht aan hun fiets. Het is dan ook begrijpelijk dat de vraag bestaat om de rijwielen in het openbaar vervoer mee te nemen.

Rij maar an: *Is dit initiatief een eenmalige experiment, of is men*

van plan het uit te breiden in de toekomst?

Boissevain: Het is een experiment. We willen eens zien of het werkt, of het goed funktioneert, of het niet teveel vertraging oplevert, of die fietsen wel goed op dat aanhangwagentje blijven staan... of het m.a.w. niet meer problemen veroorzaakt dan oplost. Als je iets voor het eerst doet, ga je het eerst op één lijn uitproberen en als dan blijkt dat er veel vraag naar is, dan kan het eventueel op andere lijnen ook gedijen.

Rij maar an: *Wat gaat het kosten aan de « fietsende busreiziger » om zijn fiets mee te nemen?*

Boissevain: Ik vermoed dat het bij de metro ook zo is dat ze voor het meenemen van de fiets moeten bijbetalen. Dat is dan « halfgeld ». Ik neem dus aan dat dan voor de fietsbus dezelfde regeling zal gelden.

Hopelijk lukt dit experiment. De stad en de maatschappij hebben er alvast 2,5 miljoen BF in geïnvesteerd (600.000 BF per aanhangwagen). Maar wie niet waagt, niet wint... en dat kan men in België nog niet zeggen.

Stev Van Thielen.

UTRECHT NA 44 JAAR OPNIEUW MET TRAM

Nederland heeft drie steden met een tramnet: Rotterdam, Amsterdam en Den Haag. Binnenkort komt Utrecht bij in het rijtje. De eerste nieuwe tram is uit Zwitser-

Voor de vervoerstroam van 18.000 reizigers per dag was aanvankelijk een korte spoorver-takking voorzien, maar de tram bleek goedkoper te zijn en een be-



VERSNELLING

land in Utrecht gearriveerd (zie foto) en heeft een proefrit gemaakt.

In 1984 hoopt men de satelliet-steden Nieuwegein en Usselstein per tram doorheen de oudere wijk Kanaleneiland met Utrecht-Centraal Station te verbinden. Tegen de doortrekking van deze lijn naar het stadscentrum was fel verzet gerezen.

tere route te kunnen volgen. Om één lijn goedkoop te exploiteren moest een combinatie met een busgarage gevonden worden.

Het getuigt van een klant-gerichte en soepele visie, dat uiteindelijk een stadslijn in opdracht van de Spoorwegen zal gerund worden door een streekvervoer-bedrijf.

R.D.J.

GAAT DE BUS DOOR DE KNEEEN?



OPV 82

De toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandikapt is altijd al onderwerp geweest van vele discussies tussen vervoermaatschappijen, konstrukturs en aktiegroepen. Dikwijls duikt dit thema op bij vergaderingen en kongressen dienaangaande.

Deze specifieke problematiek dringt echter niet door tot de doorsnee nietsvermoedende reiziger. Bij hem blijft het beperkt tot het binnensmonds uiten van verwensingen, wanneer hij met pak en zak de steile klim moet ondernemen om in zijn bus of tram te geraken. Oudere en gehandikapte passagiers daarentegen zijn heel wat gevoeliger voor zulke toestanden. Voor deze te hoge drempels zijn de desbetreffende verantwoordelijken, met name de vervoermaatschappijen en de konstrukturs, ook niet ongevoelig gebleven. In de loop der jaren werden er door de ingenieurs een heel rijtje technische antwoorden geformuleerd, die dit euvel moesten verhelpen. Tot nu toe echter gaven de meeste voorgeschotelde oplossingen, van trapladdertjes tot lif-

ten, niet de gewenste voldoening. Het ging immers steeds om uitzonderingsmaatregelen, speciaal uitgedokterd voor minder-validen en bejaarden, en dat kan men niet bepaald bevorderlijk noemen voor de beoogde integratie.

Bij onze noorderburen lijkt er kentering in deze zaak te komen.

In opdracht van de Stichting Nederlandse Gehandikaptens hebben Smulders Systems B.V. en de Technische Hogeschool in Eindhoven een hoopvol ontwerp van een autobus op papier gezet, die algemeen toegankelijk is: de KNIELBUS. Net als de dromedaris, het schip der woestijn en derhalve de Arabische tram genoemd, zich neervleit om zijn edele berijder plaats te laten nemen op zijn rug, gaat deze bus door de knieën — en door de hielen. Als deze bus stopt trekt hij zijn wielen in zodat de vloer van het voertuig bijna op de weg komt te rusten. Het hoogteverschil, dat dan hoeft genomen te worden, is te verwaarlozen.

Om twee redenen heeft men voor dit systeem geopteerd. Ener-

zijds zou het gebruik van een in de bus aangebrachte automatische lift teveel tijd in beslag nemen en anderzijds brengt een verhoogd perron heel wat infrastrukturele nadelen met zich mee: men kan immers niet aan elke bushalte zulke verhogingen bouwen.

Twee versies van de KNIELBUS werden op de te-kentafel al in de inkt gezet. De stadsversie krijgt een geheel vlakke vloer met een hoogte van 45 cm. Tijdens de stop aan de halte zakt de vloer 25 cm, zodat de afstand tot het wegdek ± 20 cm bedraagt, wat een weinig hoger is dan de meeste stoepranden. Om deze vlakke konstruktie mogelijk te maken, werd de montage van de motor op het dak voorzien.

Bij de streekbus is alleen een middenuitstapdeur nodig en geen achter-uitstapdeur. Daarom kan de streekversie in het achterste deel een verhoogde vloerhoogte krijgen. De ruimte daaronder is dan voldoende voor de konventionele opstelling van de motor.

Buiten de lage opstap en daarvoor de kortere haltetijden heeft de KNIELBUS nog andere voordelen. De lay-out van zowel de streek- als de stadsuitvoering levert meer passagiersruimte op dan in de huidige typen. Deze winst wordt voornamelijk gevonden in de iets grotere buslengte, het verplaatsen van de motor en het vervallen van de instaptreden met de trapgatriimte.

De keerzijde van dit buitengewone projekt is wel dat een kleine serie van deze bussen 40 %, een grote serie 25 % duurder komt dan de gewone bussen. Al bij al hoop men op de bouw van een prototype, maar hiervoor zullen een paar politieke troeven ingespeeld moeten worden.

Stev Van Thielen

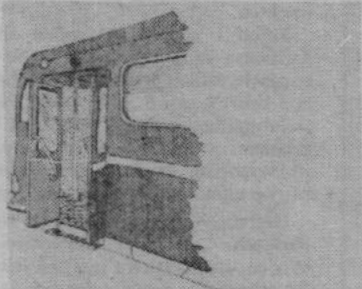


De winnende nummers van de TRAM-BOLA

Het « zwartrijders-probleem » blijkt niet enkel een Westeuropese ziekte te zijn. Ook elders steekt deze kwaal het hoofd op. In Bangkok, de hoofdstad van Thailand proberen ook sommige klanten stiekem de bus in te muizen zonder het daarvoor voorziene geldige vervoerbewijs.

Alle remedies en middelen, om dit te verhelpen, werden uitgeprobeerd zonder sukses... tot men tot het volgende lumineus idee kwam.

De vervoermaatschappij aldaar vond er niet beter op dan met de buskaartjes een loterij op te zet-



ten. De persoon die zich een kaartje koopt, krijgt er automatisch een lotnummer bij. De gevolgen zijn duidelijk te merken. De kandidaat-reizigers kopen in elk geval één kaartje en soms wel meer. De beste klanten zijn echter diegenen die wel een vervoerbewijs kopen en in het geheel niet reizen.

Misschien is dat een interessante tip voor onze maatschappijen; zij kunnen ten allen tijde te rade gaan bij de koning van Siam.

SVT

Met dit hele systeem — dat bij ons wel bekend is bij beenhouwers en bakkers — wil de Zweedse Spoorwegmaatschappij een oplossing bieden aan de lange file's bij de tikettenverkoop, die er schering en inslag zijn sinds er gereden wordt tegen een verminderd tarief. ...Er zijn dus nog 5 wachtenden vóór u...

S.V.T.

ORANJEBUSPLAN WAASLAND

(Vervolg van blz. 1)

Niklaas). In de kalmste periodes moest de halfuurdienst gehalveerd worden tot een uurfrequentie. Daarentegen gaan een groot aantal streekritten, die bij de bezuinigingen van 1980 ondanks hun redelijke bezetting geschrapt werden, opnieuw in het uurrooster. En hoewel er in het Waasland na 1 september niet méér voertuigen ingezet worden dan de huidige 110 stuks (waarvan 26 gelede), komt er op de meeste streeklijnen een iets betere spitsuurdienst.

Hier een overzicht van de belangrijkste maatregelen in het kader van het Oranjesbusplan:

Nul frank

Zoveel bedragen de meerkosten van het ORANJEBUSPLAN: niets. De betere dienstverlening komt tot stand door een vernuftige interne reorganisatie van het huidige systeem.

Eén nieuw tarief

Vanaf 1 september mag men met een rittenkaart op het stadsnet van Sint-Niklaas overstappen. Dit betekent dat je gek moet zijn om nog met een gewoon biljetje te rijden: dat kost u nl. bijna dubbel zoveel. Met de kaart is een rit 11,20 fr. goedkoop, met een biljetje is ze 20 fr. duur. Een rittenkaart kan je kopen bij de busbestuurder; ze is ca. 3 maand geldig (en wie doet er nu geen 8 ritten in 3 maand?).

Twee bezuinigingsmaatregelen

Het Oranjesbusplan was de beste manier om aan de bezuinigingswoede van de laatste jaren te weerstaan. Door trajecten aan elkaar te koppelen en dergelijke truiks kon bezuinigd worden zonder de reizigers te schaden en integendeel nog veel nieuwigheden te bieden. De twee voornaamste uitzonderingen: het traject Lokeren-Sinaai Liutentuit is weggefallen op een schoolverbinding na; dit traject heeft nagenoeg geen reizigers. De zondagnamiddagfrequentie en de zaterdagvoormiddagfrequentie op het stadsnet valt van elk half uur een rit terug op elk uur een rit. En dat is bijzonder jammer, want die diensten werden wel gebruikt. Vooral op dit punt is te zien, dat de gemeenschap onvoldoende middelen voor het openbaar vervoer wil inzetten.

Daarentegen worden vele vroegere bezuinigingsmaatregelen op het streeknet weer ongedaan gemaakt.

Drie nieuwe streeklijnen

— van Stekene naar Hulst over de Hellestraat en Sint-Jansteen. Kompleet nieuwe lijn.

— van Tielrode naar Sint-Niklaas: deze lijn voorziet momenteel maar een paar ritten per dag. Zij wordt een volwaardige lijn.

— van Kieldrecht naar Beveren. Ook deze nauwelijks bestaande dienst wordt een complete lijn met op werkdagen zelfs 17 heen- en terugritten.

Vier nieuwe stadsverbindingen

— van Baanslandwijk, Hovenierstraat en Terteken naar Koopcentrum;

— van Mercatorstraat, Lamstraat, Don Boscwijk naar Koopcentrum en industriepark-Noord;

— van Fabiolawijk naar Stadskliniek;

— van de Watermolenwijk naar Bel-sele.

Vijf stadswijken krijgen een bediening

Vijf wijken waar totnogtoe geen bus kwam, krijgen een bediening: Baanslandwijk, Elisabethplein, Fabiolaplein (binnenrijde), Klementwijk en Kloosterlandwijk.

Zes jaar werk

is er voor de Verkeerswerkgroep Waasland nodig geweest om het Oranjesbusplan er door te duwen. Men is er zich van bewust, dat er nog veel te regelen valt.

Stadsvervoer: zeven redenen waarom het anders moest

1. **Frequentie:** Een veel gehoorde klacht is dat je te lang op een bus moet wachten. Om het kwartier rijden geeft 4 maal meer mogelijkheden dan om het half uur rijden (dubbele keuze bij vertrek en dubbele keuze om terug te keren). Frequentieverhoging zet méér mensen aan om met de bus te rijden.

2. **Nieuwe wijken:** De stad Sint-Niklaas is gegroeid en het busnet is niet helemaal meegroeid. Het stadsnet moest aangepast worden om die nieuwe en twee oudere wijken waar geen bus is te bedienen. Voor een bediening van het eigenlijk centrum — de Stationsstraat — wordt de strijd voortgezet.

3. **Nieuwe verbindingen:** Vooral het Zuiden van de stad is sterk gegroeid. Aantrekkingspolen zoals het industriepark en het Fabiolapark en het Koopcentrum behoeven voldoende verbindingen. Vooral de wijken die terzijde van de as centrum-zuid liggen, hebben een rechtstreekse bediening naar het zuiden van de stad nodig.

4. **Rationalisering:** In principe kon men al enkele jaren ook met de streekbus stadsritten maken. Maar in de praktijk gebeurde dat weinig, omdat de structuur van het net te ingewikkeld was. Bv. om naar De Ster te rijden had je twee buslijnen, maar met totaal verschillende lijnummers, verschillende reizen. Lijnen die dezelfde kant opgingen, hadden op de Markt verschillende halten. Bovendien vertrokken ze dan vaak ongeveer tegelijk. Het is duidelijk dat deze toestanden in het belang van de gebruiker en van de maatschappij rechtgezet moesten worden.

5. **Avondverkeer:** De stadsbussen gingen voor veel mensen te vroeg slapen. Na film of schouwburg, na een cafébezoek of een avond met vrienden was er geen bus meer. Dit is een discriminerende toestand tussen de burgers; niet alleen de bezitters van eigen vervoer hebben recht op sociale contacten. Overigens: glaasje op, laat je rijden! Daarom moest ook na 20 uur nog stadsverkeer ingeschakeld worden.

6. **Tarief:** Wie bv. van de Lepelhoek naar de Kliniek rijdt, kan dit doen met een stadsrittenkaart, tegenwoordig 11,20 F per rit. Maar wie van Vlijminkshoek of Heimolen kwam en dus moest overstappen, kon tot nog toe de kaart niet gebruiken en betaalde 20 F. Deze onlogische toestand, waarbij een reiziger «gestraft» wordt omdat hij toevallig niet op een rechtstreekse lijn zit moest geregulariseerd worden.

7. **Klantenontwikkeling:** Hoewel de maatschappij hierover geen cijfers publiceert, is te zien dat het gebruik van de stadsdiensten achteruit liep. Een van de oorzaken is dat de dienst ten achter bleef bij de verwachtingen van de gebruikers: te weinig frequentie, niet dicht genoeg bij de plaats van bestemming, enzovoort. Het openbaar vervoer is een onmisbare factor voor het economische en sociale leven van de stad. Deze rol kan het openbaar vervoer maar vervullen wanneer het bij de tijd is. Stilstaan is achteruit gaan.

Acht maatregelen van het stadsbestuur

Op acht plaatsen heeft het stadsbestuur van Sint-Niklaas maatregelen getroffen ten gunste van het busverkeer (parkeermaatregelen, verkeersrichtingen, profileringswerken). De voornaamste taak moet evenwel nog afgewerkt worden, met name volgens 8-puntenprogramma:

1. **Halten:** Toename van het aantal schuilhuisjes; markering van de halten op het wegdek; fietsrekken bij sommige halten (bv. Ster).

2. **Lichtenbeïnvloeding:** In samenwerking met het Rijk of de E3 te verwezenlijken op cruciale kruispunten.

3. **Regelmaatbevordering:** door een parkeerbeleid, door kermiskoersen en tweederangseventementen buiten de busroutes te houden, door georganiseerd overleg met de NMVB over onvermijdelijke omleidingen.

4. **Voetwegen:** aanleggen van bushaltes (bv. Plezantstraat, Klementwijk,...) en in het algemeen een actief voetpadenbeleid, dit maakt alle halten beter bereikbaar.

5. **Busstations:** aanleggen of heraanleggen bij Koopcentrum, Station en Markt. Op de Markt dient de hele verkeersomstandigheden te worden, met veel minder autoverkeer en doorstroming voor het busverkeer.

6. **Parklaan:** scheppen van een vrije busbaan richting centrum, tussen Moerland en Markt. Aanpassing kruispunt Moerland.

7. **Plezantstraat:** voorlopig enkele richtingsverkeer staduitwaarts, uitzonderd voor bus (en fiets). In elk later arrangement moet het busverkeer vlotter doorstromen.

8. **Stationsstraat:** onmiddellijke vestiging van een halte in de Stationsstraat. Sanering van de verkeersomstandigheden in deze straat, met behoud van het busverkeer in beide richtingen.

Antwerpen en Gent breiden hun tramnet uit

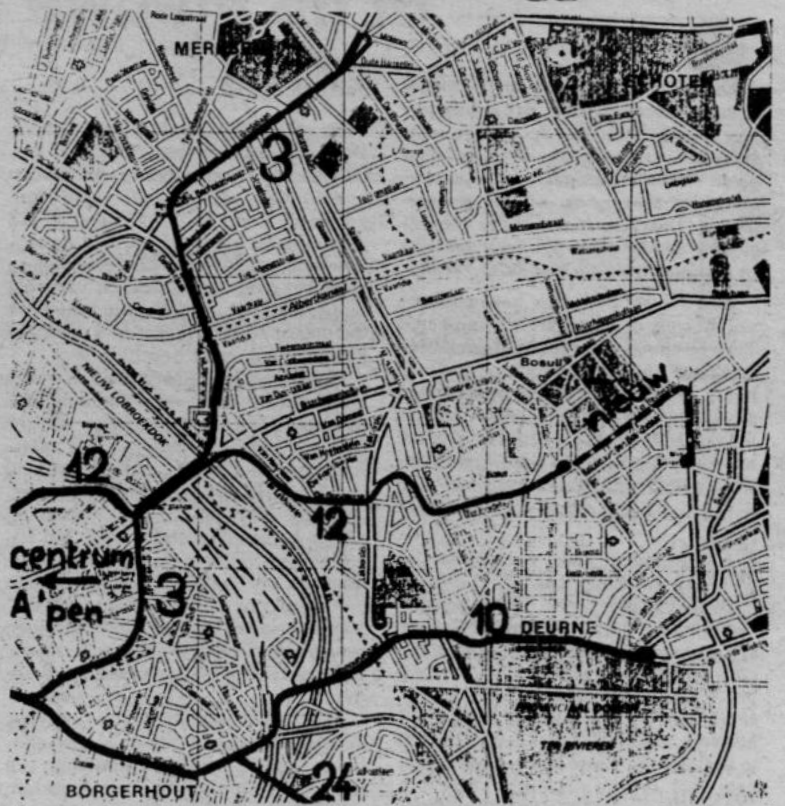
Antwerpen:

Tram 12 voortaan van Kiel naar Ruggeveld

Midden 1977 bereikte de omvang van het Antwerpse tramnet zijn dieptepunt. Op dat ogenblik was immers het traject van tram 3 tussen de Groenplaats en het Zuid opgeheven. Maar niet voor lang echter want na wat harde acties via pers en zelfs ministerie kwam de tram er terug op het einde van dat jaar. In 1978 kregen de bewoners van St. Paulus hun tram 7 terug die zij een tiental jaar eerder hadden moeten afstaan om de bouw van de premetro mogelijk te maken. De tram was in Antwerpen over zijn dieptepunt heen, het weze dan wel gezegd dat het tot dan toe over de heringebruikname van gesloten (maar nog bestaande) sporen ging.

Maar ook rond die tijd begon er sprake te zijn van een mogelijke verlenging van tram 12 te Deurne. Op 13 februari 1980 kreeg MIVA, na een lange en grondige overlegprocedure met de gemeente Deurne, groen licht van de toenmalige minister van Verkeer Chabert voor de verlenging van tram 12 tussen de Bosuil en het Ruggeveld.

Op vrijdag 3 september jl. werd het nieuwe lijngedeelte voor het publiek opengesteld: 1.250 meter dubbel spoor lopende vanaf het vroegere eindpunt aan het Antwerp Stadion, over de Ter Heydelaan en de Ruggeveldlaan tot aan het Wim Saerensplein. Op dit lijngedeelte werden 3 nieuwe halten met schuilhuisjes en informatie aangelegd op verhoogde perrons. Op het Wim Saerensplein werd aan de keerlus een verkoopkiosk opgericht. De hele uitbreiding ligt in een zuiver residentiële wijk met een hoge bevolkingsdichtheid. Het Wim Saerensplein vormt de



enige min of meer commerciële attractiepool met enkele winkels en een supermarkt. De inplanting van de nieuwe eindhalte van lijn 12 betekent een belangrijke funktiewinst voor dit plein. Dit laatste is overigens zeer wel-

kom want verder is de hele buurt voor haar verzorging totaal op het stadscentrum aangewezen.

Tot nu toe werd de wijk Ruggeveld met zijn circa 13.000 inwoners bediend door buslijn 19 die er een omslachtig en weinig geapprecieerd lustrajet beschreef. De tramlijn 12 biedt er in ieder geval een ruim betere dienst aan: een veel hogere frequentie dan die van bus 19 en bovendien gaat de verlengde tram 12 rechter en dus sneller op het stadscentrum af.

Op 19 oktober 1981 konden de werken beginnen. Achtereenvolgens werden de grondwerken, de funderingen uitgevoerd, bovenleidingsmasten opgesteld, een kiezelbedding aangebracht, sporen gelegd en ten slotte werd de rijdraad opgespannen. Tegelijk daarmee werd een traktiestation voor de stroomvoorziening gebouwd aan de Schotensteenweg. Dit station werd zo opgevat dat het later zonder problemen kan instaan voor de stroomlevering op een eventuele tramlijn naar Wijnegem.

Hans Verbruggen.



Gent : Naar Wondelgem met tram 1

Wondelgem blijkt de snelst groeiende randgemeente te zijn van de Gentse agglomeratie. Tussen 1961 en 1977 steeg de bevolking er met ongeveer 4.500 zielen. Het Gentse stadscentrum kon zich dan ook vanuit de noord-westelijke hoek aan een steeds zwaarder wordende verkeersstroom verwachten, en die evolutie is nog steeds niet ten einde. Omdat in de Gentse kuip eerder voor minder dan wel voor meer autoverkeer wordt geopteerd, werd gezocht naar een mogelijke opvang ervan door het openbaar vervoer. Aanvankelijk werd

buslijn 50 daarvoor ingeschakeld, maar de voorkeur ging uit naar een frequentere rechtstreekse snelle verbinding met het stadscentrum door een verlenging van tram 1. De regionale adviescommissie voor het openbaar vervoer van de Gentse agglomeratie heeft daar een unaniem gunstig advies over gegeven. En op 4 september 1979 hechtte de toenmalige minister van Verkeer Chabert zijn goedkeuring aan het plan tot aanleg van een dubbelspoor tussen het Van Beverenplein en de Koning Boudewijnlaan te Wondelgem. Op dit traject worden 7 nieuwe halten ingericht. De nieuwe lijn ligt voor 70 % op een eigen bedding.

Deze verlenging past in het «ontwikkelingsprogramma voor het stedelijk openbaar vervoer te Gent» dat een elektrisch basisnet voorziet voor gelede trams op de lijnen 1, 2 en 4, en met gelede trolleybussen op lijn 3, en later eventueel op de lijnen 5 en 7. De lijn 1 zou in dit basisnet een 11,5 km lange noord-zuid-as vormen van Wondelgem over de Koornmarkt, langs het Sint Pietersstation en het Akademisch Ziekenhuis naar Zwijnaarde. Deze lijn zou 25 % van de Gentse bevolking bedienen, 40 % van de tewerkstellingsplaatsen, 56 % van het aantal school-

lopers en de universiteit, en 92 % van de ziekenhuisbedden bedienen.

Tot aan de Colegemstraat loopt de verlenging wel door een nauwe maar toch verkeersarme straat. Daarna volgt de spooraanleg de strook grond die vroeger onteigend was door Openbare Werken voor de bouw van een brede weg voor doorgaand verkeer. De weg werd volgens de latere planning geschrapt; en de onteigende zone kon zonder meer overgenomen worden als eigen bedding voor de tram 1. Het traject dat op 31 augustus jl. aan de pers werd voorgesteld loopt via de Poperingestraat, de Lindestraat en slingert dan met een bocht naar het gedeelte vrije baan vanaf de Colegemstraat tot de Botestraat, en meet 1,8 km. Van het stuk tussen de Botestraat en de Koning Boudewijnlaan (1,45 km.) is de aanleg al ver gevorderd en het kan mogelijk volgend jaar bereiden worden. Met deze lijnuitbreiding wordt buiten de nieuwe bevolkingsconcentratie ook nog het dienstencentrum, het cultureel centrum en het sportcomplex van Wondelgem bediend. Ondertussen wordt van diverse zijden nagegaan of er voor een latere fase mogelijk een verlenging inzit over de ringvaart richting Evergem.

Hans Verbruggen

Negen stadslijnen, negen kleuren

10/11 Koopcentrum: geel;
20 - 21 - 22 Vrouwenekhoek: groen;
30 - 31 Nieuwkerken: oranje;
40 - 41 - 42 - 43 - 44 Vlijminkshoek: violet;
50 en 51 Don Boscwijk: bordeaux;
60 Heimolen: roos;
70 - 71 - 72 - 73 - 74 Hoge Bokstraat: blauwgrijs;
80 - 81 - 62 Ster: rood;
90 t/m 98 Koopcentrum: blauw.

20 frank

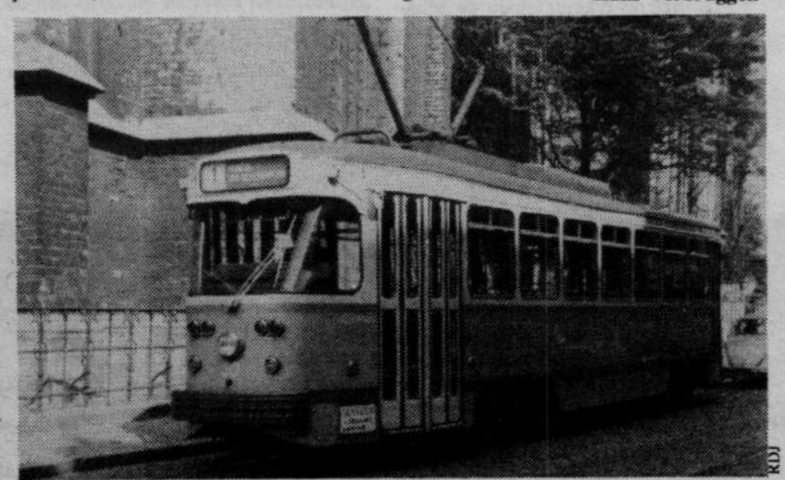
is de prijs van het nieuwe busboekje Waasland; waar alle buswijsheden in staat die je nodig hebt om u in de stad en streek te verplaatsen. Te koop in de spoorwegstations en bij de busbestuurders, in het Waasland.

1001 voordelen

biedt u het Oranjesbusplan voor gemakkelijke verplaatsingen in het Waasland en in de hoofdplaats Sint-Niklaas.

De Verkeerswerkgroep verwacht een toename van het stadsbusgebruik. Maar omdat naast verbeteringen ook bezuinigingen in het nieuwe schema zitten, valt het precieze resultaat af te wachten. Eén zaak staat vast: wie naar de stad wil en het per auto lastig vindt, heeft nu een alternatief. En wie geen auto heeft, hoeft nu niet meer te voet te gaan.

Roel De Jong



DE HAUTE FUTURE

of de nieuwe kollektie voor het jaar 2000

Anno 1982. Nog 18 jaar en we kunnen de eeuwwisseling vieren. Misschien niet onze laatste, want met de huidige technologische vooruitgang weet je maar nooit. Wat die techniek ons in de toekomst zal brengen is moeilijk te voorspellen. Daarvoor is de huidige vooruitgang te spektakulair, te onoverzichtelijk en tenslotte heten wij niet Jules Vernes.

Hoe staat dat nu met het openbaar vervoer en de nieuwste technieken? Terwijl tussen honderden satellieten de Space Shuttle zich feilloos een weg baant, en de eerste mens op de maan eigenlijk al lang «ouwe koek» en vervoer-geschiedenisboeken is, zou de ontwikkeling van een goed functionerend openbaar vervoerssysteem toch een eenvoudige klus moeten zijn?

Niets is minder waar. Hier is de tijd blijkbaar stil blijven staan. Voor dit bedroevend fenomeen ligt de verklaring voor de hand. Terwijl de laatste stoomtreinen nog in dienst waren begon de opmars van een ander vervoermiddel: de auto, individueel rijcomfort op vier luchthanden. Plots werd het voor de enkeling mogelijk gebruik te maken van een vervoermiddel met een veel hogere kwaliteit. Met z'n «Heilige Koe» kon hij zich verplaatsen van om het even welke plaats naar om het even welke andere plaats zonder rekening te moeten houden met urenrekening en spoorboekjes. De auto werd het symbool van vrijheid, individualiteit, prestige en standing. Wie met het openbaar vervoer moest reizen werd dadelijk met de nodige vooroordelen naar waarde geschat.

Ondertussen bleef het openbaar vervoer er onaangeroerd bij liggen, alsof... het afgeschreven was.

Anno 1982

De zaken liggen nu helemaal anders. Door de steeds grotere vraag naar mobiliteitszekerheid werden de steden herleid tot verstikkende kankergezwellen vol met autorolen en werden de landelijke gebieden bezaaid met kilometers snelwegen aan een tempo alsof het ging om het leggen van vast tapijt. Dat de degeneratie van ons leefmilieu zo niet verder kan gaan begint men stilaan te beseffen.

Niet alleen uit bezorgdheid voor het milieu maar ook uit economische overwegingen zou het openbaar vervoer hier wel eens een gedeeltelijke oplossing kunnen zijn. Maar gedurende 30 jaar heeft de auto voorrang gekregen. Alles is erop afgestemd. Vooral de structuur van de steden maakt het bijzonder moeilijk om de bestaande verouderde openbaar vervoersnetten aan de noden van deze tijd aan te passen. Veranderingen vorderen zeer traag en bovendien is er voor dergelijke investeringen weinig of geen geld voorhanden.

Het zoeken naar een oplossing voor deze problematiek houdt al verschillende jaren vervoerdeskundigen en maatschappijen bezig. Een pasklare oplossing bestaat er nog niet, maar een paar bedrijven hebben al een aantal alternatieven uitgewerkt. Systemen die mooi aansluiten bij bestaande structuren. Laten we echter niet te vlug victorie kraaien want al deze projecten zijn — spijtig genoeg — meestal alleen toepasselijk voor één welbepaalde streek of stad. M.a.w. het People Mover-project van Detroit bijvoorbeeld zal in die stad wel voldoende geven, maar zou waarschijnlijk helemaal de mist ingaan in de stad Brussel.

Hoe dan ook, hopelijk zal men uit het aanbod van deze alternatieven voldoende stof kunnen putten om ook in eigen streek nieuwe systemen uit te werken. Systemen die het openbaar vervoer nieuw leven zullen inblazen opdat het binnen enkele jaren werkelijk het vervoer van de toekomst zal zijn.

Het openbaar vervoer van de toekomst

Milieuvriendelijk, veilig, snel, goede service- en informatieverlening, comfortrijk, energiezuinig, lage exploitatiekosten, enz... zijn een aantal kenmerken waarmee de vervoermaatschappijen, die werken aan de uitbouw van zogenaamde nieuwe of onconventionele vervoerssystemen, rekening houden.

Na jarenlange voorbereidingen werd er in verschillende uithoeken van de wereld van start gegaan met de bouw van gespecialiseerde openbaar vervoerssystemen die op z'n minst progressief kunnen genoemd worden.

Niet alleen door hun algemene vormgeving en concept, maar ook door de aangewende hoogstaande technische snufjes. Wij zijn er ons terdege van bewust dat een heleboel openbaar vervoerfanaten zich skeptisch zullen opstellen. En niet ten onrechte, want vele pogingen om het openbaar vervoer in een nieuw kleedje te stoppen liepen meestal verkeerd af. Al te dikwijls werd er veel te weinig rekening gehouden met de reizigers zelf en werd bijgevolg het uiteindelijke doel — een goed openbaar vervoer — gemist. Bovendien werd er heel wat geflaterd

daar het toepassen van nieuwe technieken, in vele gevallen, meer problemen introduceerde dan de beoogde op te lossen.

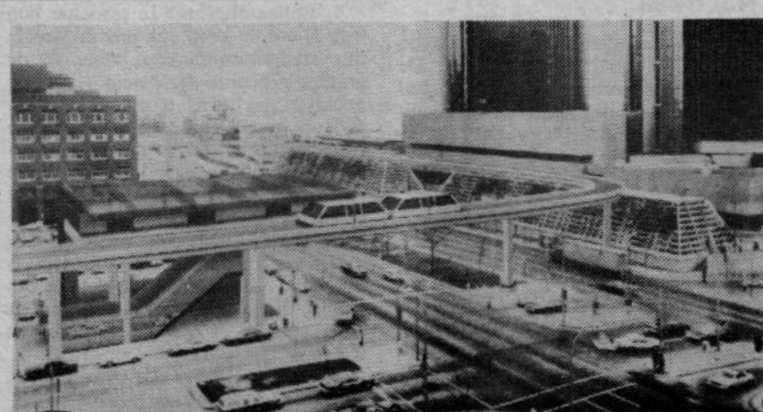
Na al dit vallen en opstaan staan we momenteel echter een stadium verder. De systemen die nu op de markt gebracht worden zijn hun kinderschoenen ontgroeid. Sommige zijn reeds operationeel en anderen zullen binnen afzienbare tijd als volwaardig transportsystemen de geschiedenis inrijden.

In deze artikelenreeks zullen we een aantal van deze projecten bespreken

(vnl. toegespitst op het stadsvervoer) zonder ons te wagen aan marginale vervoermiddelen die je kan terugvinden in vlieghavens, universiteitskampussen en pretparken.

Niettegenstaande deze laatste belofte zullen we het echter niet nalaten hier en daar onze droomregisters volledig open te trekken en verdere horizons af te tasten naar zeer futuristische openbaar vervoermiddelen. Stev, ken jij het telefoonnummer van de NASA?

P.V.



Het stadsbeeld van Detroit na de inplanting van de - D.P.M. -

waarbij de afrekening van de gemaakte verplaatsingen thuis wordt bezorgd.

Aan de veiligheid en aan maatregelen om het vandalisme te bestrijden werd ook gedacht. Alle stations zullen van voldoende verlichting voorzien zijn en worden zodanig gekonstrueerd dat alle plaatsen zichtbaar blijven voor de onmiddellijke omgeving. Daar waar het niet kan zullenekstra camera's, die in verbinding staan met de centrale controlepost, een oogje in het zeil houden. Bovendien zal de mogelijkheid bestaan om in geval van nood met dit centrum via een intern telefoonstelsysteem te communiceren.

Bij het uittekenen van de plannen werd ook rekening gehouden met de minder-validen. Alle stations zullen bijgevolg niet alleen uitgerust worden met roltrappen die door iedereen gebruikt mogen worden, maar ook met liften die enkel toegankelijk zijn voor bejaarden en gehandicapten.

Klein maar fijn

Om een optimale beweeglijkheid te bekomen en aangezien dit systeem uitgebouwd moet worden in een reeks bestaande structuren zijn de stellingen klein gehouden (12 m lang, 2,4 m breed en 3 m hoog). Nochtans bieden de voertuigen in zakformaat plaats aan 112 reizigers waarvan er 28 zullen kunnen plaatsnemen in stevige uit fiberglas vervaardigde zetels (om het vandalisme tegen te gaan) en 84 de ritten rechtstaand zullen moeten meemaken. Dit laatste kan moeilijk als een negatief aspect geïnterpreteerd worden aangezien het hier gaat om zeer korte afstanden (± 300 m). Verder werd het interieur zeer fraai afgewerkt en werd er ruim aandacht besteed aan het comfort en het-zich-veilig-voelen van de reizigers. Inderdaad, in toestel plaats nemen dat zich toch met een vrij hoge

snelheid verplaatst zonder bestuurder kan wel even de drempelvrees doen toenemen. Om het contact met de buitenwereld zo groot mogelijk te maken zijn de toestellen uitgerust met een communicatiesysteem, voorzien van goede verlichting en grote ramen.

Wat het comfort betreft valt te vermelden dat alle stellingen uitgerust zijn met air-conditioning en dat de nodige maatregelen getroffen werden om het lawaai van de stalen wielen op de stalen rails te reduceren. En om het in- en uitstappen feilloos te laten verlopen bevinden zich aan iedere zijde 2 grote automatische schuifdeuren die zonder niveaoverschil aansluiten op de perons. Ook hier werd er aan de minder-validen gedacht.

De circulator bus

De CB is een aanvullend vervoerssysteem van de DPM en bestaat uit 2 soorten busdiensten. Enerzijds zijn er een aantal buslijnen die voor een rechtstreekse verbinding tussen de binnenstad en de DPM zorgen, en anderzijds is er een traject dat de verschillende stations van de DPM onderling verbindt d.m.v. een bussensysteem. Deze beide busdiensten zorgen dat er een heel fijnmazig net tot stand komt, waardoor praktisch alle plaatsen van de stadskern met het openbaar vervoer te bereiken zijn.

Of het transportsysteem dat men in Detroit heeft uitgewerkt voldoende zal geven moeten we afwachten. Op papier lijkt het in ieder geval heel aantrekkelijk. Bovendien verdient dit initiatief een kus van de juffrouw en een bank vooruit als je bedenkt dat Detroit de stad is met de grootste autokonstruktoren van de wereld. Je moet maar lef hebben.

Pol Verdickt.

DEEL 1:

FROM DETROIT, WITH LOVE

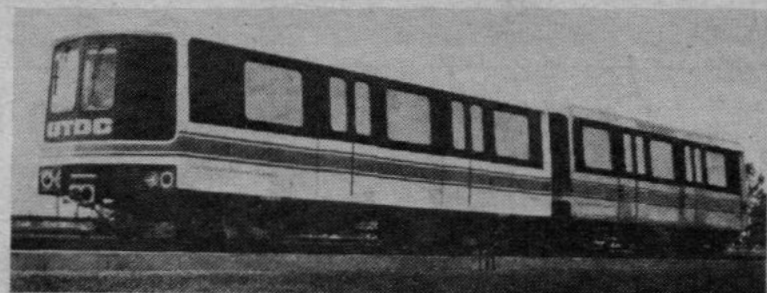
Wat bij de Amerikanen het pioniersinstinkt er nog niet uit is hoeven we niet te staven met één of ander bewijs. Op heel veel gebieden zijn ze «haantje de voorste», vooral als het om de «biggest», de «largest», en de «greatest» gaat, zijn ze er als de kippen bij. Niet voor niets ging er bij Edison voor het eerst een lamp branden terwijl de rest van deze aardbol in de duisternis was gehuld.

Waar ze echter geen hoge toppen mee scheren is het openbaar vervoer.

De Verenigde Staten (of is het de verenigde straten) in nu éénmaal een land waar, meer dan waar ook ter wereld, koning auto de plak zwaait en het vervoermiddel bij uitstek is. Bovendien hebben de Amerikanen in hun mobiliteitsrevolutie eigenlijk het trein, tram en busvervoer gedeeltelijk overgeslagen. Voor de grote afstanden kennen ze over het algemeen maar één middel: het vliegtuig. Time is money. Hoe dan ook, om dit euvel te kompenseren en hun faam hoog te houden pakten ze verschillende malen uit met zeer avant-gardische openbare transportsystemen. Velen werden te licht bevonden en waren gedoemd om te verdwijnen. Als het geen voer was voor Buck Rogers-toestanden bleef het hangen in technische en wetenschappelijke tijdschriften of stierf het een stille dood op proefbanen met enkel en alleen de ingenieurs en uitvinders als passagiers.

Wat wel de tekentafel en de blokkendoos ontgroeide was de «Downtown people mover» en de «Circulator bus» van Detroit in de staat Michigan. Het is de «Southeastern Michigan transportation authority» (SEMTA) die in samenwerking met een Canadese firma dit uitgebreide transportsysteem uitwerkte. Als voornaamste doelstellingen beogen de promotoren met dit project, dat in '83 operationeel wordt, een verhoging van de mobiliteit, een verlaging van het energieverbruik en het stimuleren van de economische activiteiten in de stad

en de omliggende gebieden. Inderdaad, ofschoon de Downtown People mover (DPM) en de Circulator Bus (CB) speciaal ontworpen werden om in de binnenstad van Detroit een optimaal vervoer te verzekeren zal dit



Een stel van de «Downtown People Mover».

systeem functioneren als een «kollektor-verdeler»-eenheid voor de gehele metropool. De reizigers van de DPM zullen opgepikt en afgezet worden in de onmiddellijke omgeving van grote parkings en de halten geven rechtstreeks aansluiting met andere vormen van openbaar vervoer of met de Circulator Bus indien ze verder de binnenstad willen intrekken. Hierdoor zal de stadskern gedeeltelijk van het autoverkeer verlost worden en draagt het systeem dus bij tot het terug leefbaar maken van de stad.

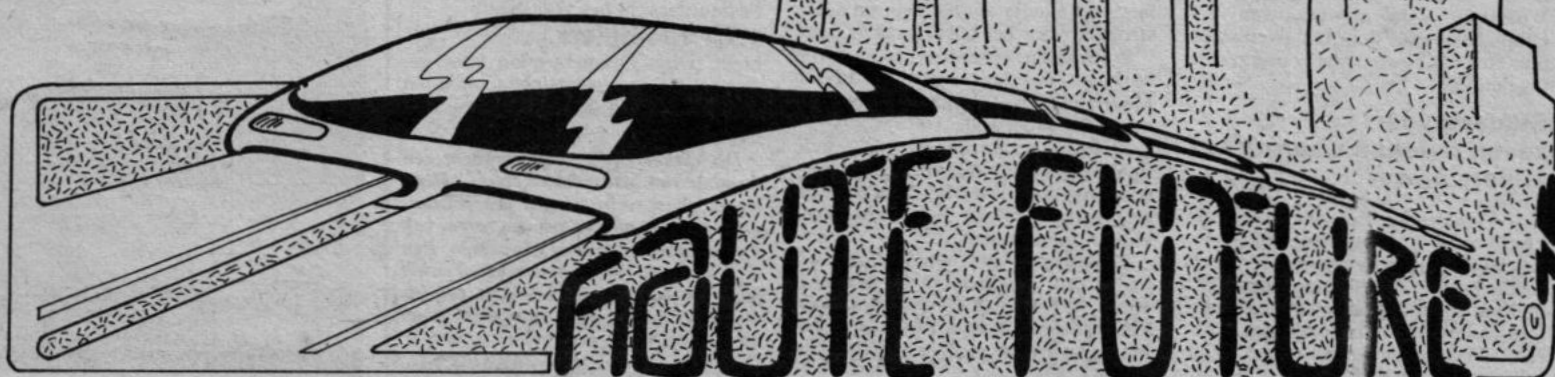
Downtown people mover

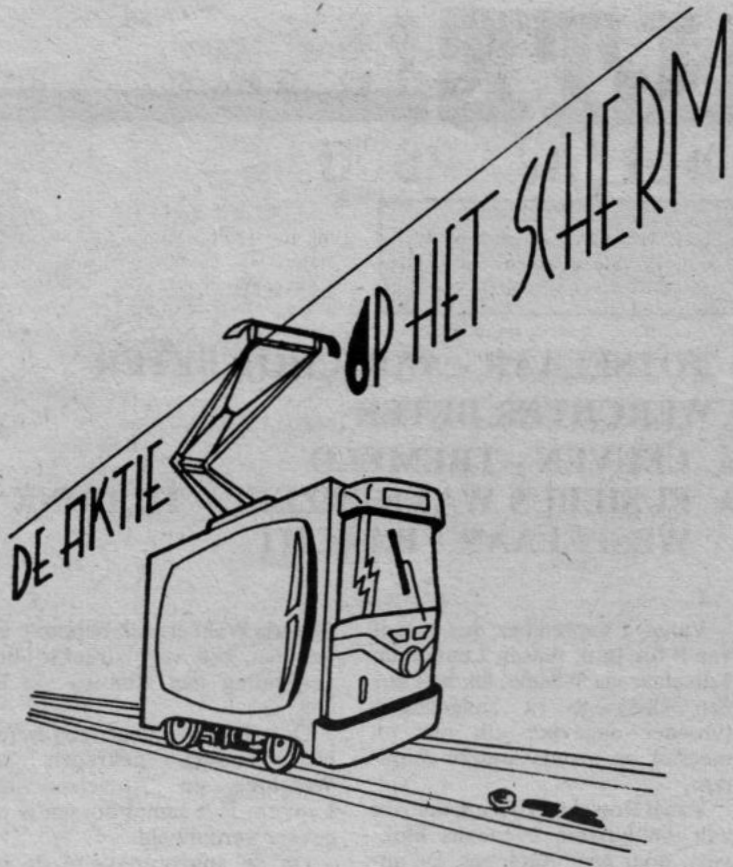
De DPM zal bestaan uit een reeks voertuigen die gekoppeld of enkel, zonder bestuurder zullen rijden over één enkel spoor, steeds in dezelfde richting. Het gesloten traject met een lengte van 4,7 km en ± 5 m boven het grondniveau zal, met inbegrip van de stoptijden, afgelegd worden in 14 minuten. Om tijdens de piekuren de toeloop te kunnen verwerken zullen de

stellen, die elk een capaciteit van 112 passagiers hebben, elkaar opvolgen met een 90 seconden-frekwentie. Dit hoog debiet is voornamelijk te danken aan het feit dat de DPM vanuit een centrale controlekamer volledig automatisch gestuurd wordt en door de relatief hoge topsnelheid (45 km/u.) van de voertuigen (aangedreven door 2 lineaire motoren van elk 130 kW, 600 volt gelijkstroom). Deze hoge frekwentie zal trouwens een noodzaak zijn aangezien het aantal gebruikers vermoedelijk tussen de 60 à 70.000/dag zal liggen. Voor de piekuren voorziet men zelf 11.500 reizigers per uur.

Stations

De 13 stations, waarvan er 5 geïntegreerd worden in bestaande gebouwen, zullen ultra modern uitgerust worden en voorzien zijn van de nieuwste elektronische chipstoelstanden. Zo zal de betaling van de ritten bijvoorbeeld door middel van een creditcard-systeem kunnen gebeuren





« ALSDADALLASIS ! »

Na een nietsontziende Mundial en een trieste « Tour de France » met een Hinault-turbo als lijsttrekker, is Uw beeldbuis weer schoongeveegd voor het meer ernstige werk. Geen « Nieuwe Orde », maar de derde reeks uitzendingen van de Aktie Openbaar Vervoer... en hopelijk doen de Belgen het hier beter.

Vanaf 19 oktober tot 7 december, zal U wekelijks kunnen kijken naar de lotgevallen van ons openbaar vervoer en dat op TV 1 om 21 u. 55. Geen J.R. in de hoofdrol, maar wel onze bussen en treinen en trams. Wie zijn televisie-stoel nu al wil reserveren, kan hier terecht voor een uitgebreid programma van de komende afleveringen...

* 19 OKTOBER

Een gesprek met een bekende openbaar vervoerminnende Vlaming — Hoe bouwt men een goed spoornet uit, de moderne jaren '80 waardig ? —

Hen Intercity spoornet in de Focus — Nieuws van de Aktie — De Bond van Grote en Jonge Gezinnen organiseert in samenwerking met onze Aktie een lovenswaardig initiatief : de auto-arme zondag op 14 november 1982 — Hoe zit het met ons openbaar vervoer in de vroege en de late uurtjes ? — « Vanavond en vannacht » — Luchtige en priemende indrukken verzameld rondom trein, tram, bus en metro door Jageneau en Struye.

* 26 OKTOBER

Interview met een prominent figuur — Uit het winteraanbod van de NMBS, geven wij het vervolg van een toeristische trip — 14 november 1982 : meer informatie over de auto-arme zondag — Nieuws van de Aktie — Hoe kan je zonder auto, moeiteloos en comfortabel alle kanten uit ? — Een kijkje op het streekvervoer in Zwitserland — Jageneau en Struye.

* 2 NOVEMBER

Een openbaar vervoerminnend Vlaming aan het woord — 14 november 1982 : de auto-arme zondag — Hoe moet een stedelijk vervoerbedrijf functioneren ? Een voorbeeld :

« Leitstelle Basel » — Nieuws van de Aktie — (Goede) klanten willen verwend worden. Bedenkingen bij de reizigersbegeleiding — Jageneau & Struye.

* NOVEMBER

De getuigenis van een prominent persoon — « Parkeer en Rijd = P. + R. » — Wat is Wachtkomfort ? De aspiraties van de reiziger, die op zijn vervoermiddel wacht — Nieuws van de Aktie — 14 november 1982 : nog 5 keer slapen en het is een auto-arme zondag — Reportage van een toeristische trip van de NMBS — Jageneau & Struye.

* 16 NOVEMBER

Prominent — Hoe worden onze buschauffeurs gerekruteerd en opgeleid ? — Nieuws van de Aktie — Het openbaar vervoer van morgen : grasduinen in een wereld van experimenten — Jageneau & Struye.

* 23 NOVEMBER

Een belangrijk Vlaming motiveert zijn voorkeur voor het gebruik van gemeenschappelijke vervoermiddelen — Buitenlandse voorbeelden bewijzen

dat er coördinatie mogelijk is tussen nationaal spoorvervoer en streekvervoer, zonder te fusioneren — Bedenkingen bij een mogelijke fusie NMBS-NMVB — Nieuws van de Aktie — Grensoverschrijdend Openbaar Vervoer — Jageneau & Struye.

* 30 NOVEMBER

Een gesprek met een prominent openbaar vervoergebruiker — Speuren naar de ontwikkeling in het openbaar vervoer van morgen : « Transurb » — Nieuws van de Aktie — De autoslaaptrein in ieders bereik — Jageneau & Struye.

* 7 DECEMBER

Een bekend openbaar vervoerminnend Vlaming aan het woord — Wat met de Noord-Zuidverbinding te Antwerpen — Nieuws van de Aktie — Op weg met de autocar of toerwagen. Een verslag van een uitstap in de Elzas — Jageneau & Struye.

Stev Van Thielen.



De presentators van de aktie : Jan Van Langendonck en Liliane De Wever.

MODERN!

EEN RENDERENDE SPAARFORMULE.

2

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

Vraag raad aan uw agent van het Gemeentekrediet.



Gemeentekrediet

DEPOSITOBOEKJE.

Wilt u er nog iets meer over weten ?

Loop dan eens langs bij de agent van het Gemeentekrediet in uw buurt : zijn adres vindt u in de « Gouden Gids » ☎ onder de rubriek « Banken ».

Sparen bij het Gemeentekrediet zeker en vast

TUSSENHALTE

ANTWERPEN

HEIST-OP-DEN-BERG WIL OOK WAT

Reeds enkele maanden rijden de treinen volgens de nieuwe dienstregeling. Tot grote verbazing van de reizigers in Heist-op-den-Berg zien zij nog steeds de direkte treinen voorbijrijden. Bijna anderhalf jaar na de elektrificatie wachten zij nog altijd op een betere bediening van hun station. Er zijn redenen genoeg om de direkte

treinen te laten stoppen in Heist-op-den-Berg:

— deze gemeente (35.000 inwoners) is in verschillende opzichten het centrum van de streek (administratie, diensten, gerecht, onderwijs, cultuur, bejaardenzorg...);

— het station ligt tussen Lier en Aarschot en wordt door een drietal buslijnen bediend. Dagelijks stapten er ongeveer 1.000 reizigers op de trein;

— een stilstand te Heist-op-den-Berg vergt slechts een oponthoud van ongeveer 2 minuten (tegenover 10 minuten in Aarschot);

— door bijkomende stilstanden van de direkte treinen zullen er snellere verbindingen tot stand komen. Tevens zullen de treinen gelijkmatiger belast worden. Hierdoor zal de dagelijkse treinreis comfortabeler verlopen voor de honderden pendelaars;

— de huidige klassering van het station is gebaseerd op enigszins achterhaalde gegevens: volkstelling van '70, onderzoek naar de stedelijke uitrusting van '76, reizigersstatistiek van vóór de elektrificatie. Ondertussen is de rayonbevolking van het station sterk toegenomen door de bouw van nieuwe woonwijken. De publieke voorzieningen nemen eveneens een sterke uitbreiding (o.a. rustoord, geriatrie kliniek, bibliotheek...);

— een betere bediening zal op korte termijn meer reizigers aantrekken. Op lange termijn zal deze tendens nog versterkt worden. In de omgeving van het station liggen immers nog honderden mogelijke bouwpercelen in woongebieden en woonuitbreidingsgebieden. In een tijd van energieschaarste wint wonen in de nabijheid van een station met snelle en goede verbindingen meer en meer aan belang. Hierdoor zal het station automatisch aan de criteria van een I.C.-station gaan beantwoorden.

Door direkte treinen te laten stoppen in Heist-op-den-Berg zullen veel nieuwe reizigers de weg vinden naar het station... de NMBS zal er dus ook wel bij varen. Daar de directie van de NMBS deze argumenten blijkbaar niet belangrijk vindt, werden op 12 mei 11. petities ingezameld aan het station. Bijna 600 formulieren werden aan de directeur-generaal van de NMBS overgemaakt. Nu is het wachten op antwoord. Wie hierover meer inlichtingen wil of vragen of suggesties heeft, kan terecht bij Jef Goossens, Fr. Coeckelbergsstraat 25, 3100 Heist-op-den-Berg.

Rita De Vocht
Promotor Antwerpen



Aktie Openbaar Vervoer, Omroep ANTWERPEN t.a.v. RITA DE VOCHT, Jan Van Rijswijk-laan 157, 2000 Antwerpen.
Tel. (031) 38 98 38.

BRABANT

LEUVEN - ROTSELAAR - AARSCHOT BETER LEUVEN - WERCHTER BETER

NIEUW: ★ LEUVEN - TREMELO ★ FUSIEBUS WAKKERZEEL - TILDONK - WESPELAAR - HAACHT

Sinds 1 september 1982 werd buslijn 35a (Leuven-Aarschot en Leuven-Haacht) een heel stuk bruikbaar. De 35a is een van de zwaarste buslijnen uit Oost-Brabant. De dienst was tot op heden een produkt van telkens nieuwe kleine aanpassingen op een oud stramien. Dat heeft een ingewikkelde en niet rationele dienst gecreëerd en bovendien zijn er de laatste jaren op het vlak van de tewerkstelling en schooluren (begin- en einduren, shiftstelsels enz.) grote veranderingen geweest.

Dit jaar vond de leiding van de groep Brabant van de NMVB het stilaan welletjes en besloot tot een grote opkuis. Het resultaat is allezins merkwaardig.

Vanaf 1 september dus wordt van 9 tot 16 u. tussen Leuven en Rotselaar via Wilssele, elk half uur een klok vaste rit aangeboden (vroeger ongeveer elk uur en meestal op steeds andere minuten).

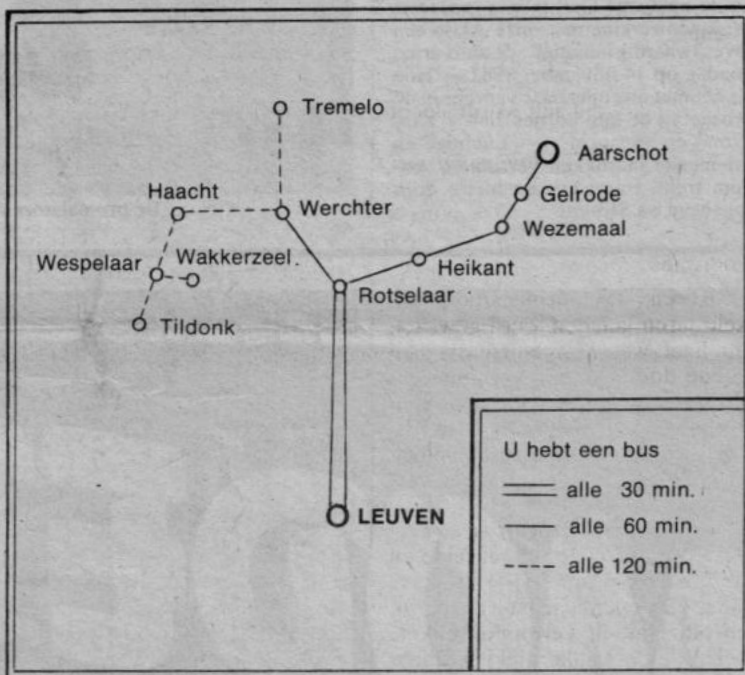
Vanaf Rotselaar rijdt elk uur één van die bussen, eveneens klok vast, door naar Aarschot. De andere bus rijdt dus ook klok vast elk uur vanuit Rotselaar via Werchterbrug naar Werchter-dorp. Dit laatste is een verdubbeling van wat er nu gereden wordt!

Van 9 tot 16 uur is er ook alle 2 uur een verbinding tussen de deelgemeenten Tildonk, Wakkerzeel, Wespelaar, en de kerngemeente Haacht. Die bus rijdt ook naar Leuven via Werchter en Rot-

selaar. Wakkerzeel behoudt bovendien zijn rechtstreekse busverbinding met Leuven via lijn 285.

Ook Tremelo heeft een betere busverbinding gekregen via Werchter en Rotselaar met Leuven. Het aantal bussen is ongeveer verdubbeld.

Op de spitsuren werd de bediening slechts licht gewijzigd, en aangepast aan de nieuwe behoeften. Een aantal leeggelopen shiftbussen viel weg en een reeks bussen werd aangepast aan de veranderde uren in fabrieken en scholen. Een schaduwzijde is het verdwijnen van de laatste vervoermogelijkheid vanuit Aarschot naar Leuven om 0.23 u., maar dat hangt samen met het verdwijnen van de laatste trein die tot einde mei uit Hasselt in Aarschot binnenliep om 0.15 u.



Aktie Openbaar Vervoer, BRT-Omroepcentrum, t.a.v. POL VERDICKT, A. Reyerslaan 52, 1040 BRUSSEL. Tel. (02) 737 55 35.

WEST-VLAANDEREN

WEST-VLAANDEREN VECHT VOOR EEN GOED EN DEGELIJK VERVOER !

De GOM-West-Vlaanderen waagde zich de doeltreffendheid van het openbaar vervoer na te gaan en dus in de eerste instantie te bestuderen hoe men vanuit de plattelandskernen in het nabije centrum geraakt.

Enkele voornaamste bedenkingen die uit deze studie af te leiden zijn, dat bijna 4 % d.w.z. tussen de 35.000 en 39.000 inwoners, verspreid over een veertigtal kernen, in een negatieve situatie verkeren. De mensen, meestal uit plattelandsgemeenten moeten langer dan dertig minuten reizen om via een rechtstreekse verbinding met het openbaar vervoer het station van het nabije centrum te bereiken. Ook het aantal verbindingen beantwoordt niet altijd aan de behoeften.

De helft van de bewoners van benadeelde woonkernen (tussen een 11.000 en 16.000 mensen) wonen in kleine dorpen, zoals vb. Veurne, Diksmuide, Poperinge...

In een tiental gevallen is er van openbaar vervoer zelfs geen sprake. Het gaat hier hoofdzakelijk om verbindingen met streekbussen. En wat de treinen betreft, zou in de arrondissementen Veurne, Diksmuide en Ieper enkel de lijn Kortrijk-Ieper voor elektrificatie in aanmerking komen en in een intercitynet worden opgenomen. De lijn Gent-Lichtervelde-Diksmuide-Veurne-Adinkerke komt echter niet voor in het moderniseringsplan van de NMBS.

De bevolking in kleine kernen wordt gekenmerkt door een groot aantal oudere, alleenwonende mensen en pendelarbeid. Daar betekent het openbaar vervoer voor velen praktisch de enige verplaatsingsmogelijkheid.

Daarom hopen we dat er voor deze groep mensen, ondanks de huidige besparingen en de beperkte financiële mogelijkheden, toch een degelijk openbaar vervoer tot stand komt. Misschien

kunnen andere middelen worden aangeworven zoals vb. het werken met kleine voertuigen, soepele trajecten, coördinatie met andere diensten...

Rika Vanhalst



Aktie Openbaar Vervoer, BRT WEST-VLAANDEREN, t.a.v. RIKA VANHALST, Conservatoriumplein 1, 8500 Kortrijk. Tel. (056) 22 19 23.

KURSI E F J E

Brussel - Vilvoorde - Mechelen - Berchem - Antwerpen Alhoewel?

Brussel is triest vandaag. Blij dat ik ontsnappen kan naar Antwerpen. Als ik de trein neem van 16.13 u. in Brussel-Noord kan ik om kwart over vijf al op mijn meest geliefde terrasje zitten. De zon, een drankje en een leuke babbel. Ik word er al warm van. Maar dat kan ook geweten worden aan de tropische temperatuur in de treincoupé. Het is overvol. Naast mij een korpuslente dame met schuchtere snor. Over mij twee arbeiders, luid pratend over een verstopte buis van de CV, de sport en de Staf. Wie dat ook mag zijn. De meeste mensen slapen echter of doen alsof. Monden wij open. Geen prettig gezicht. Bij elke halte komt er enige beweging in de coupé. Mensen graaien tas en pessimistische paraplu uit het rek en vormen een rij voor de uitgang. Zij eruit, anderen erin... Er wordt niks gezegd. 't Is als een ritueel dat zwijgend moet voltrokken worden. Dag in, dag uit. Jaar in, jaar uit. We naderen Berchem. Zelfde scenario van opstaan, tas, paraplu en file. Maar niemand houdt rekening met een verstrooide bestuurder die het station gewoon niet ziet en heel zijn vrachtpersé wil afzetten in Antwerpen Centraal. En dan voltrekt zich de metamorfose. De mensen worden wakker, spreken elkaar aan of ze mekaar al jaren kennen. Het wordt zelfs plezierig. De grapjes zijn niet uit de lucht. «Met het openbaar vervoer geen parkeerproblemen! Ha-ha!» «Tuurlijk niet, ze stoppen nooit! Ha-ha!» «'t Is elke dag weer wat anders met die treinen.» «Ja, de NMBS zorgt voor verrassingsreisjes! Ha-ha-ha!»

Ik lach hartelijk mee tot mijn oog valt op de sticker van Aktie Openbaar Vervoer die uitdagend op mijn boekentas plakt. Verward en blozend druk ik de stickerkant tegen mijn borst en maak me klein. 't Is niet de moment om reclame te maken. Wanneer wel? 't Is altijd wat anders met die treinen.!

Rita De Vocht

LIMBURG

BINNENKORT EEN

STADSBUSDIENT TE GENK

In 1977-78 liet het gemeentebestuur van Genk een structuurplanstudie uitvoeren. Ook het openbaar vervoer kwam aan bod: de lijnvoering, de ligging van bushaltes en hun invloedsgebieden, e.d. werden onderzocht.

Situering en knelpunten

Genk heeft vooral een zeer verspreide bevolking met enkele belangrijke concentraties rond de mijnen en ook in de vele nieuwe woonwijken. De industrievestigingen in het zuiden van de gemeente, de ruimtelijke situering van de scholenfuncties en de geleidelijke versterking van de regionale functie van Genk riepen om een openbaar vervoer. Door het bestaande busvervoer worden slechts enkele wijken bediend. Dus werd er naar een oplossing gezocht.

De bestaande bevolkingsdichtheid, de vestiging van een nieuw ziekenhuis, de mobiliteit van de bevolking, nieuw ontworpen woonwijken, e.a. waren de aanleiding tot een onderzoek in samenwerking met de NMVB, naar een mogelijke frekwentieverhoging van de bestaande busroutes en vooral naar een stadsbusdienst.

Studiemateriaal

De gemeente verrichtte enquêtes huis aan huis, in scholen en in bedrijven. De Economische Hogeschool Limburg stelde het rapport «Trajekt en Lijnanalyse in Oost-Limburg» samen. De organisatie van een stadsbusdienst te Genk was op middellange termijn een noodzaak. Dit wordt gemotiveerd door de omvang van het verkeer binnen Genk, met name het feit dat ongeveer 1/4 van het aantal verplaatsingen in dit noord-oostelijk kwart van de provincie zich in Genk situeert. Bij reizen vertrekkend vanuit Genk werd slechts weinig gebruik gemaakt van het busvervoer wellicht ten dele te wijten aan het ontbreken van geschikte aanvoerlijnen.

Een ontwerp van stadsdienst

De studiedienst van de NMVB-Limburg werkte intussen een voorstel qua tracering en frekwentie uit. Vijf plaatselijke lijnen met frekwentie van dertig minuten verbinden de wijken onderling met het centrum. Ook de frekwentie van de Noord en de Zuid-as zou op een klokvaste uurregeling gebracht worden. Vooral door verschuiving en aanpassing van bestaande lijnen wordt getracht dit alles te verwezenlijken zonder te spektakulaire kosten.

Waarschijnlijk mei 83 (?)

Een gesprek met de heer Vandeborgh, NMVB-Limburg leerde dat er wel degelijk hard gewerkt wordt aan deze stadsdienst te Genk. Maar zo vlug gaat dat natuurlijk niet! Heel wat bestaande buslijnen dienen aangepast, de chauffeursdiensten moeten grondig herwerkt en ook de vakbonden dienen hun zegen te geven.

Een grondige studie van de situatie in en vooral om Genk door het gemeentebestuur en door de NMVB leidde tot een op papier goed uitgewerkte stadsdienst van vijf buslijnen met een frekwentie van dertig minuten. Heel wat van openbaar vervoer verstoken inwoners van Genk krijgen waarschijnlijk volgend jaar de kans om gemakkelijker in het centrum te geraken.

Na de indiensttreding van de stadsbus gaat men dan nog werk maken van de vele regionale lijnen die Genk aandoen.

Hopelijk komt het zover... als verdere besparingen vanuit Brussel achterwege blijven !!!

Stadsbusdienst in Hasselt

Hasselt heeft al enkele jaren een stadsdienst. Vier lijnen door kruisen twee aan twee de stad. De afzonderlijke delen van het traject worden om het uur bediend, het gemeenschappelijke deel heeft een halfuur frekwentie.

Enkele opvallende feiten:

— de frekwenties van de stadsbusdiensten zijn vrij laag: voor vele wijken geldt slechts een uur frekwentie;

— niet alle stadsbussen rijden tot aan het NMBS-station;

— de kernstad zelf wordt slecht ontsloten;

— de nieuwe regeling vanaf mei 82 snijdt nogal diep in de zondagdiensten, één lijn valt helemaal weg, de andere verliezen hun voormiddagdienst.

In een stukturplanstudie enkele jaren geleden werd gewezen op heel wat problemen die een goede doorstroming verhinderen. Zo'n tiental haltes en kruispunten zorgen voor minuten tijdverlies.

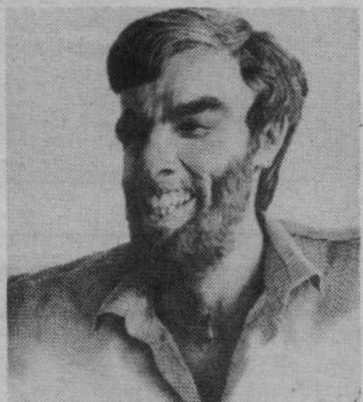
Enkele eenvoudige plaatselijke schikkingen zouden al veel verhelpen.

Maar zelfs dat gebeurt er niet!

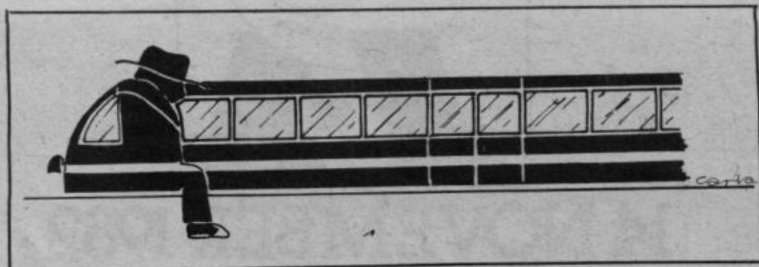
Een zeer lijvige, uitgebreide en gedetailleerde studie ligt nu in de lade. Het openbaar busvervoer in en om Hasselt vertoont enkele hele kleine kankerplekjes, maar mits tijdig ingrijpen kon er zeker wat aan verholpen worden. Nog enkele jaren en dan is het kankergezweel niet meer te genezen.

Hopelijk maakt men in Genk niet dezelfde fouten...

Tony Govarts



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



E pericoloso Sporgersi!

LACHT TERWIJL U WACHT!

Ik wacht graag. Bij de bakker, bij de tandarts, voor het stoplicht. 's Morgens wacht ik op de postbode: 's middags wacht ik op de honger en 's avonds wacht ik op het vallen van de nacht. Nu wacht ik op de volgende zin uit mijn hoofd.

Daarom vind ik het zo heerlijk dat het openbaar vervoer openbare wachtplaatsen ter beschikking stelt. Wat zeg ik? Wachtzalen - salles d'attente! Voor velen het vagevuur, voor mij de turnzaal van de mooiste deugd.

Ik behoer immers niet tot die groep van mensen die van deze deugd een nood heeft gemaakt. Zij zitten op de rand van een bank, zij beren ijs, zij bijten nagels, zij knippen met de ogen, zij draaien duimen, zij schuifelen met de voeten, zij plukken pluïjes van hun rok, zij tasten naar hun tramkaart, zij zuigen op hun zenuwen. Dit is het soort mensen dat op veel te jonge leeftijd te horen kreeg dat Sint-Niklaas niet bestond. Sindsdien kijken zij niet meer uit naar het wonder, enkel nog naar hun horloge waar het wonder is opgedeeld in 24 uren noodlot. Zij zijn het ook die spreken over «de tijd doden». Dagelijks worden uren en uren tijd ge-

dood: geen krant die erover schrijft! Zeehonden moeten gered, maar de tijd moet uitgerooid. IJdele hoop! De tijd plant zich voort met elke blik op de klok. De tijd is onsterfelijk. Zoals De Wind. Haal de bomen weg en toch waait het nog... We moeten leren leven en sterven met De Tijd. En met Het Wachten. Trouwens, wachten kan je leren.

Veronderstellen we dat uw trein vertrekt om 12.45. Wanneer koopt u dan een ticket? Om 12.43? Nee toch, wij kopen ons ticket om 12.45. Dus dik te laat. Maar dat is de enige methode: meteen doorblijven. U moet nu 45 minuten wachten: een druppeltje tijd in De Tijd.

Laat ons niet meer over minuten spreken: u moet nog 45 mensen wachten. Bekijk 45 mensen in het station. Hoe ze wachten: rand, ijs, nagels, ogen, duimen, voeten, pluïjes, tramkaart, zuigen. Enfin, u merkt nog wel meer. (Noot: tel niet nauwkeurig tot 45 of u verliest De Mens uit het oog en richt zich weer op de tijd). Bekijk nu 45 bananen in het station. Die zijn er niet, maar ondertussen ontdekte u toch 4 gele schillen tussen de sporen en er gingen minstens acht mensen voorbij.

U is niet tevreden, het zenuwzweet breekt u terug uit. Geen nood, stap even in een telefooncel en draai het nummer negen-negen-zeven. Een lieve stem deelt u mee: «Er zijn nog vier wachtenden voor u, enz.». Is dat geen troost? Leg de hoorn rustig terug op de haak — wacht niet op het vijf-frankstuk — een begeef u terug naar de wachtzaal.

U hebt nu even de tijd om naar de klok te kijken: uw trein vertrekt binnen zeven mensen.

Nu komt de moeilijkste periode. U ziet mensen rechtstaan, hun rok gladstrijken, hun krant opvouwen, op hun horloge kijken, enzomeer. Zij lopen zelfs naar het juiste perron. Dwing uzelf zachtjes tot kalmte. Zet u neer, sluit uw ogen en herhaal deze woorden stil voor u uit: «Wacht zacht». Tussendoor ademt u diep in en uit. Ontspan u volledig, tracht ook uw oren te sluiten voor geluiden rondom, concentreer u op de woorden en uw ademhaling.

Ondertussen wacht uw baas, man, vrouw of lief op u. Zij trachten misschien de tijd te doden met dit artikel.

Jan Hertoghs

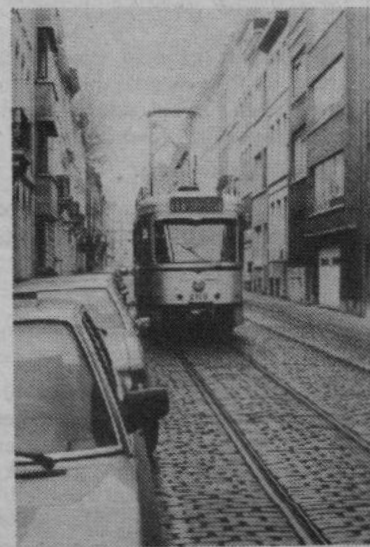


• DE REIZIGER • (ROVER)

'T IS GODGEKLAAGD

Tram 11 terug naar de oppervlakte

In het meinumner van «de mondige» werd uitvoerig verslag uitgebracht over het incident tussen het Antwerpse stadsbestuur, MIVA, en de bevolking van de Bleekhofbuurt en de Provinciestraat. Na een al jaren aanslepend meningsverschil tussen MIVA en de Antwerpse verkeerspolitie over een gunstiger verkeersregeling voor de tram besliste MIVA om lijn 11 om te leiden via de premetro. De buurtbewoners die hun vervoersmogelijkheden ongeveer zagen wegvallen hadden het daar niet zo op begrepen. Zij voerden actie voor het behoud van hun tram. Er werd een comité opgericht met wijkbewoners, het buurtwerk, verschillende wijkverenigingen en handelaars, en er werd druk overleg gepleegd o.a. ook bij MIVA en bij het stadsbestuur... Eind juni ten slotte werd er een forum georganiseerd met alle betrokken partijen. Maar op de valreep werd bekend dat het stadsbestuur had toegegeven op het vlak van de verkeersregeling in de Omme-ganckstraat. De straat zou éénrichtingsverkeer krijgen zoals MIVA het gevraagd had. MIVA was dadelijk bereid lijn 11 terug te roepen naar de vroegere reisweg doorheen de Bleekhofbuurt, alhoewel aan de doorstroming nog heelwat kon bijgesteld wor-



hoger geweest maar werd gedeeltelijk gecompenseerd door nieuwe reizigers op het pijp-trajekt, die vroeger met een andere lijn naar de stad kwamen. Voorts is het niet zo duidelijk wat de invloed van de tariefverhoging geweest is in die 4%.

Ons bereikten enkele mondelinge en schriftelijke reacties, zowel negatieve als positieve. Wij onthouden hieruit vooral dat de metro die mensen gelukkig maakt die ver buiten de stad wonen, maar dat hij voor de bewoners van de wijken dicht bij het centrum eerder vervoer wegneemt dan er schept. Er waren voorstellen bij om lijn 11 te splitsen in een bovengrondse en een pre-metrolijn, een ontwerp dat MIVA trouwens vroeger ook al gelanceerd had maar waar, vooral bij gebrek aan het nodige trammaterieel van afgestapt is. Misschien is zo iets toch nog mogelijk in de ochtendspits...

Uit de Provinciestraat bereikte ons na de hele actie een sympathiek dankwoord vanwege Mevrouw J. Dierckx. Zij schrijft: «Hartelijk dank voor alle moeite die U zo bereidwillig gedaan hebt voor het behoud van tramlijn 11. Veel mensen zijn er gelukkig om!»

Hans Verbruggen

den (Carnotstraat, Rooseveltplein...). Achteraf bleek, zo werd ons door MIVA meegedeeld, dat er tijdens de omlegging een reizigersverlies was geweest van circa 4%. Die 4% is natuurlijk een netto-verlies. Het echte verlies is waarschijnlijk een heel stuk

HET BRENGT U MEER OP!

EEN GOEDE GELDBELEGGING:
100% ZEKER, 100% VEILIG.

4

Haal meer uit uw geld. Neem Kasbons van het Gemeentekrediet. Op 1, 3, 5 of 10 jaar. 5.000F volstaat reeds. De Kasbons zijn effecten aan toonder, dus naamloos. U doet ermee wat U wil. En ze geven een hoge interest. Raadpleeg uw agent van het Gemeentekrediet.



Gemeentekrediet

KASBONS.

Wilt u er nog iets meer over weten?

Loop dan eens langs bij de agent van het Gemeentekrediet in uw buurt: zijn adres vindt u in de «Gouden Gids» ☎ onder de rubriek «Banken».

Grey Belgium

Sparen bij het Gemeentekrediet zeker en vast

KIOSK

Milieu in de school

VERKEER EN MILIEU een discussie waard...



Willem Boon, Lusus van Kuyk, Gert Zuallaert

De voortreffelijke ploeg van «Leuven Veilig» heeft een les-pakket opgesteld rond verkeer en milieu. Het is een tweedelige publikatie: een werkschrift en een bijhorende docentenhandleiding. De inhoud is bestemd voor verschillende leeftijdscategorieën en heeft de bedoeling bij de leerlingen belangstelling te wekken voor het verkeersgebeuren in de kontekst van hun leefomgeving. Het is uitermate geschikt voor het project-onderwijs. Het werkschrift kost 45 F, de didactische handleiding 65 F.

BOON W., e.a.: «Verkeer en Milieu, een discussie waard», Antwerpen, De Nederlandsche Boekhandel, 36 pp. & 16 pp.

GENT

Aktiegroep Openbaar Vervoer organiseert:
LANGZAAM VERKEER
IN DE BRANDING

Fototentoonstelling rond de problemen van tram, bus, fietser en voetganger in het Gentse. Organisatie: Aktiegroep Openbaar Vervoer.

— van zaterdag 4 september t/m 10 september in het Info-Toerisme E 3-E 5 (Zuid), van 9 tot 19 u doorlopend;

— van dinsdag 14 t/m vrijdag 17 september in de ASLK, Korte Meer (bij Kouter), van 12 tot 19 u. De toegang is gratis.

PROJEKT DE WAKKERE BURGER

Liedtsstraat 27-29
1030 Brussel
02/241 88 33

organiseert
op zondag 31 oktober 1982:

TUSSENGAS,

een werk- en animatiedag met als thema:

«Zes jaar gemeentebestuur voor de boeg,
hoe daarin participeren?»

Deelnemers aan «Tussengas» kunnen à la carte hun eigen werken animatiedag samenstellen. Daartoe krijgen ze een gamme verschillende activiteiten aangeboden.

Er wordt gezocht naar concrete, actieve en praktijkgerichte activiteiten, zowel voor «beginners» als voor «gevoerden».

Invalshoeken zijn:

Omgeving: milieu, ruimtelijke ordening, energie, verkeer, plattelandsbeleid...

Doelgroepen/emancipatie: vrouwen, jongeren, ouderen, mindervaliden, migranten...

Daarnaast ook nog eerder algemene activiteiten (vb. debat met de partijvoorzitters van de vier grote nationale partijen, gesprekken met beleidsverantwoordelijken).

Permanent kunnen mensen ook videoprogramma's bekijken, het cafeteria bezoeken, tentoonstellingen (fotografie over de verkiezingen, politieke cartoons), ontmoetings-, herkenning- en uitwisselingsruimte, kinderranimatie, enz.

Informatie- en Inspraakbeleid: stadskranten, lokale radio's, informatiebeleid...

Sociaal-kultureel beleid: welzijn (O.C.M.W.), ontwikkelingssamenwerking, onderwijs, gezin, tewerkstelling, recreatie...



Om het geheel extra attractief te maken wordt er gezorgd voor kwaliteitsvolle animatie.

«TUSSENGAS» gaat door in de UFSAL-lokalen te Brussel.

AKTIE OPENBAAR VERVOER ZAL AANWEZIG ZIJN met een stand over één jaar actie voorbij, één jaar actie in het verschiep.



NIEUW MIVA-NETPLAN

Sinds kort verschijnen er in de wachthuisjes van het Antwerps openbaar vervoer nieuwe vierkleurige 'netschema's. Deze nieuwe plattegronden van het MIVA-net rekenen af met de gegronde kritieken op het vorige type. Er zijn meer herkenningpunten, openbare gebouwen, straten en groenzones op aangeduid. Bij enkele-richtingstrajekten staan de richtingen vermeld en de lijnummers worden ditmaal frekwent herhaald op de loop van het traject. Enkele uitvalsrichtingen van de streekbuslijnen staan aangegeven maar die aanduidingen zijn op z'n minst summier en geven geen informatie.

Het geheel is alleszins een merkbare vooruitgang t.o.v. vroeger. Het type-informatiepaneel dat aan de wachthuisjes zal ter beschikking staan zal voortaan bestaan uit dit nieuwe netschema, en een plattegrond van de (deel)gemeente, de uurregelingen van de langslappende lijnen en de lijst van de verkooppunten van rittenkaarten in de nabije omgeving.

AUTO-ARME ZONDAG



14 NOVEMBER 1982