



HET JAAR VAN HET OPENBAAR VERVOER

Op vrijdag 4 januari opende Verkeersminister De Croo het jaar van het openbaar vervoer, aansluitend op het jaar van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid.

De keuze van het jaar 1985 heeft te maken met de viering van meerdere verjaardagen :

- het 100-jarig bestaan van de Internationale Vereniging van Spoorwegcongressen en van de Internationale Unie van het Openbaar Vervoer
- het 100-jarig bestaan van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen
- 150 jaar geleden reed de eerste reizigerstrein in België en op het Europese vasteland
- 50 jaar geleden reed de eerste elektrische trein in België, tussen Brussel en Antwerpen

Gespreid over het hele jaar zullen overal in het land tal van gebeurtenissen en manifestaties plaatshebben, georganiseerd door de verschillende maatschappijen van het openbaar vervoer. Meestal zijn het open-deurdagen, openingen van tentoonstellingen, toeristenritten met stoom- en andere treinen.

Zo hebben we in de eerstkomende maanden :

- een actie "Sint-Valentijn" (14 februari) i.s.m. de Nationale Dienst voor de Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten : aan de gebruikers wordt een klein souvenir uitgereikt
- van 28 februari tot 3 maart nemen de Spoorwegen en Buurtspoorwegen deel aan Flanders Technology in Gent

van 23 tot 31 maart zijn de Spoorwegen en de Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer (een koepel-studieorgaan van de Buurtspoorwegen en de Belgische Stadsnetten) aanwezig op het Lente- en Vakantiesalon op de Heizel.

Verder op het jaar worden speciale postzegels uitgegeven en zijn tekenwedstrijden voor kinderen voorzien.

De trein-tram-busdag zal dit jaar plaatsvinden op 6 oktober.

Tussen deze bijna 200 verschillende manifestaties, vonden we nog wat interessante data voor de dagelijkse realiteit van de Brusselse trein-, tram- en busgebruiker :

- 17 tot 22 maart : informatie aan de reizigers i.v.m. de indienststelling op 23 maart van het metrostation "Hermann-Debroux" in Oudergem (lijn 1A)
- 2 mei : opening van het nieuwe informatiecentrum "Zuid" in het Zuidstation in Brussel
- 6 tot 10 mei : informatie aan de reizigers i.v.m. de metrostations "Stuyvenbergh", "Brugmann" en "Heizel" in Laken op lijn 1A, die op 10 mei, net voor het Pausbezoek, zullen in gebruik genomen worden
- 28 en 29 mei : opendeurdag in de metrowerken "Zuidstation" in Brussel
- 1 juni : indienststelling van gelede autobussen op de lijn 71 (De Brouckère - Elsene - Oudergem)
- 24 tot 28 juni : informatie over het metrostation "Veeweyde" (Verdiplein, Anderlecht) op lijn 1B, dat indienstgesteld wordt op 28 juni
- 10 tot 19 augustus : informatie over het station "Louiza" (Kleine Ring) dat geopend wordt op 19 augustus

In oktober zullen nog opendeurdagen plaatshebben in de metrowerken van de Kleine Ring.

Op de perskonferentie van Minister De Croo werden nog meer gegevens verstrekt en verklaringen afgelegd, die we hier even vermelden, maar die in volgende nummers van MILIEUTELEX" verder zullen behandelen.

Wat het MIVB-net betreft, lezen we in de perstekst :

"De MIVB blikkt naar de toekomst met twee perspectieven : enerzijds de uitbouw van het ondergrondse net in die stadsgedeelten, waar de verkeerssituatie dit eist; anderzijds is er de verbetering van de bovengrondse lijnen. Zo zal de metro in 1985 verlengd worden met 3,2 km, terwijl vijf nieuwe stations zullen geopend worden. Ook wordt aan de premetrolijn van de Kleine Ring een station gevoegd. Binnen nu en 1990 zal het ondergrondse net afgewerkt moeten zijn : niet minder dan 10 stations en 6,5 km tunnel zijn in aanbouw. Ten gunste van het bovengrondse verkeer wordt het projekt "centraal beheer van het bovengronds verkeer" op punt gesteld. Via dit systeem zal het geheel van nuttige informatie gegroepeerd worden, om op efficiënte wijze, in werkelijke tijd, het bovengronds openbaar verkeer te exploiteren."

Minister De Croo was op zijn perskonferentie even hardop aan het denken aan "regionale enveloppes" : de mogelijkheid om aan verschillende regio's, agglomeraties... een budget toe te kennen, dat plaatselijk kan beheerd worden en waardoor de prioriteiten van de investeringen zouden kunnen afgestemd worden op specifiek plaatselijke behoeften.

Dit ballonnetje staat nochtans sterk in tegenstelling met de houding, die de minister tot op heden tegenover Brussel heeft ingenomen. Het is nog niet zo lang geleden dat hij dreigde met het geld voor het Brussels openbaar vervoer naar andere streken te laten afvloeien, indien Brussel de verdere uitbouw van de zware metro niet aanvaardde.

Wij denken hierbij ook aan de gesprekken tussen De Croo en verschillende Brusselse beleidsverantwoordelijken (de Executieve, de Agglomeratie, de Conferentie van Burgemeesters) en aan de meeting van de gebruikers en de werknemers van de MIVB, over de toekomst van het Brusselse stadsnet. Ook hierop is de minister nog niet ingegaan.

Nog een ander probleem is de coördinatie tussen de verschillende vervoersmaatschappijen, meer bepaald tussen het stadsnet en de buurtspoorwegen.

De invoering van het zonetarief door de buurtspoorwegen heeft ons op dat vlak nog niet verder gebracht : de MIVB doet niet mee. Wie regelmatig reist tussen de agglomeratie en de randgemeenten en daarbij van het ene net op het andere moet overstappen, loopt nog steeds met twee meerrittenkaarten rond en betaalt telkens tweemaal opstaprecht. Of het aandringen van De Croo, om dat zo vlug mogelijk op te lossen, zal helpen, zal de toekomst uitwijzen.

HET JAAR VAN HET OPENBAAR VERVOER : DE GEBRUIKERS ORGANISEREN ZICH

Naar aanleiding van het jaar van het openbaar vervoer en aansluitend op de verklaringen van Verkeersminister De Croo in dat verband, namen hielden, aan de kant van de gebruikers, een aantal verenigingen onlangs een perskonferentie :

Mikpunt Milieuvriendelijk Verkeer Zenne en Zoniënstreek, Cactus 80 Brugge, Aktiegroep Openbaar Vervoer Gent, Opbouwwerk Pajottenland, Langzaam Verkeer Leuven, Werkgroep Verkeer Antwerpen, en BRAL.

Naast een aantal knelpunten in het beleid en de dienstverlening, waar we het in de volgende afleveringen van MILIEUTELEX zullen over hebben, kwam de oprichting van de Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers ter sprake :

DE BOND VOOR TREIN- TRAM EN BUSGEBRUIKERS (BTTB)

De jongste jaren maken we een versnelde ontmanteling mee van het openbaar vervoer : lagere frequenties, verminkte uurregelingen 's avonds en in de weekends, inkrimping van tram- en buslijnen, afschaffing van treinstopplaatsen ...

Naast deze beperkingen in de dienstverlening mogen we elk jaar nog wat meer betalen.

De ondergetekende organisaties, die het gezamenlijk opnemen voor de gebruikers van het openbaar vervoer, nemen deze tendens in de prijs/kwaliteitverhouding niet.

Deze aftakeling heeft verregaande gevolgen op sociaal, economisch en ekologisch vlak.

Sociaal : de mogelijkheid om zich te verplaatsen op een soepele manier, ongeacht het gekozen tijdstip of reisweg, is essentieel voor de uitbouw van een zelfstandig sociaal, cultureel en economisch leven van elk individu.

De tariefverhoging, samen met de inlevering door de niet-indexering van de lonen, beknotten in de eerste plaats de mobiliteitsmogelijkheden van de meest benadeelde sociale groepen.

Dergelijke maatregelen hebben bv. reeds als gevolg gehad dat meer mensen afzonderlijke rittenkaartjes kopen, in vergelijking met het aantal meerrittenkaarten. Dit betekent dat heel wat mensen besloten hebben het openbaar vervoer nog enkel okkasioneel te gebruiken.

Economisch : de tariefverhoging van het gemeenschappelijk vervoer enerzijds en de stagnatie van de individuele kosten van het autorijden anderzijds, maken dat de mensen - die het kunnen - teruggrijpen naar de auto.

Nochtans leent het gemeenschappelijk vervoer zich beter tot een rationeler gebruik van infrastructuur en energie, en dus tot de beperking van de vervoerskosten voor de gemeenschap.

Ekologisch : het verhoogd gebruik van het individueel vervoer zal weer aanleiding geven tot een verhoogd energieverbruik en de verdere uitbreiding van de infrastructuur en de verkeersonleefbaarheid in de al zo verzadigde steden en gemeenten.

Om deze doelstellingen te dienen, wordt de Bond van Trein- Tram en Busgebruikers (BTTB) opgericht.

De BTTB heeft tot doel :

- de verdediging van de rechtmatige belangen van de gebruikers van de middelen van openbaar en gemeenschappelijk vervoer.
- alle mogelijke vormen van actie, studie en juridische tussenkomsten die dat doel ten goede komen.
- tevens het denken over een beter gebruik van de middelen van openbaar of gemeenschappelijk vervoer te bevorderen.

De BTTB is een gebruikersvereniging. Een dergelijke vereniging is zinvol omdat in de huidige statuten, reglementen, wetgeving én werking rond openbaar vervoer bij herhaling is gebleken dat alle partijen (overheid, personeel, politici, enz.) aan bod komen, en inkijsrecht hebben in het beheer van de maatschappijen, maar de reiziger niet. In een tijd dat politici ook van het openbaar vervoer gebruik maken, kunnen zij inderdaad de gebruiker vertegenwoordigen, maar in de huidige kontekst is dat bijna nooit het geval. Vandaar dat de vraag naar een rechtstreekser betrokkenheid sterker doorklinkt. Immers zonder reizigers ook geen openbaar vervoer !

Timing

In het voorjaar van 1985 wordt de BTTB operationeel gemaakt : tegen mei-juni wordt het ledenblad verwacht, de opvolger van "Rij Maar An" van de BRT-actie Openbaar Vervoer. Een aantal mensen, die aan deze actie meewerkten, wilden ermee verder gaan en zorgden voor de oprichting van de BTTB, die reeds officieel als v.z.w. bestaat.

De -ogergenoemde regionale verenigingen hebben zich bereid verklaard te fungeren als steunpunten en vormen de voorlopige contactadressen van de BTTB.

Zij zorgen voor informatieuitwisseling, publiciteit en ledenwerving.

De BTTB en het Front voor een Ander Vervoersbeleid

Het Front voor een Ander Vervoersbeleid - Rassemblement pour une Autre Politique de Déplacements (FAVB-RAPD) is een nationale structuur (vzw) die belangengroepen verenigt, wanneer een gemeenschappelijk standpunt ingenomen wordt of gezamenlijk studiewerk geleverd of actie gevoerd wordt inzake verkeer en vervoer.

De organisaties, die van deze structuur gebruik maken zijn gebruikersverenigingen, werknemersorganisaties, politieke partijen, milieugroepen, zwakke weggebruikers, gezinsorganisaties, ...

Het FAVB-RAPD biedt bovendien de mogelijkheid informatie uit te wisselen en standpunten te verduidelijken.

Alhoewel aanvankelijk beide taalgemeenschappen goed vertegenwoordigd waren, is het FAVB-RAPD momenteel nog bijna uitsluitend operationeel aan franstalige kant. Aan nederlandstalige kant is enkel BRAL actief, naast het Gents Aktiekomite Openbaar Vervoer, dat waarnemend lid is. Vanuit verschillende hoeken wordt erop aangedrongen het FAVB aan nederlandstalige kant nieuw leven in te blazen. Hieraan zal in de eerste komende maanden gewerkt worden.

