

## PROJECT VERKEERSVEILIGHEID IN SINT AGATHA BERCHEM

### Het belang van de verkeersveiligheid

We zijn ervan overtuigd: de verkeersveiligheid moet verbeteren, het aantal verkeersslachtoffers moet drastisch onlaag. Maar wat blijft er over van de goede voornemens als we achter het stuur zitten? Vaak zijn we gehaast, nemen we voorrang en respecteren we de verkeersborden niet. Vele straten en pleinen zijn ook aangelegd ten voordele van het gemotoriseerd verkeer. Ten koste van de andere weggebruikers.

Toch kunnen vele situaties verbeterd worden, zonder een categorie weggebruikers te benadelen.

### In Sint-Agatha-Berchem wordt er aan gewerkt.

Eind vorig jaar stimuleerde de VTB-VAB afdeling SABerchem de oprichting van een Werkgroep Verkeersveiligheid. Zowel verenigingen als individueel geïnteresseerden sloten aan. Enkele verkeerssituaties werden bekeken. De Werkgroep kan nu een duidelijk beeld ophangen van de Berchense verkeerssituatie. Zij wil haar bevindingen voorleggen aan de bewoners van Sint Agatha Berchem en met hen voorstellen uitwerken voor meer verkeersveiligheid.

Dit zal gebeuren op een opendeurdag en tijdens een panelgesprek. Beide gaan door in Trefcentrum De Kroon, Vandendrieschenstraat 19 te Sint Agatha Berchem.

### Opendeurdag met Tentoonstelling en met John Massis.

Zaterdag 19 april 86 is er opendeurdag. 's Voormiddags (10-12 uur) werkt het Kinderatelier aan objecten rond verkeer, die 's namiddags te bekijken zijn op de tentoonstelling. Deze is open van 14 tot 18 uur. Zij toont stands van de Werkgroep, van de St. Lukaswerkgemeenschap (verkeersstellingen), van de VOEKW (verkeersopvoeding).

Mark Polling doet het welkom namens de Werkgroep. Ook het Schepenkollege kan de gemeentepannen toelichten. Na de receptie en de opening van de tentoonstelling vertrekt te 15 u. een korte kijkwandeling, om verschillende knelpunten ter plaatse te bekijken. Fietsen kunnen nagekeken worden of ze wel technisch en wettelijk in orde zijn. Zonder bekeuring. Top of the bill, John Massis, zal bravourestukjes brengen. Deels rond het verkeer. Hij zal zoveel mogelijk fietsers beletten te vertrekken. Er zal veel volk nodig zijn om hem in het zand te doen bijten. Fietsers worden talrijk verwacht.

### Panelgesprek

Dinsdag 22 april 86 te 20.30 uur organiseert de S.K.Raad in Trefcentrum De Kroon een panelgesprek. De Werkgroep Verkeersveiligheid maakt zich bekend en bespreekt haar werking met de aanwezigen. Erik Vander Deelen (VTB) modereert het panel. Zijn tevens uitgenodigd iemand van de Gemeentelijke Verkeerskommissie Dilbeek en iemand van de gemeente Berchem. Verkeersveiligheid is ieders zaak. Er wordt dus veel volk verwacht.

### Inlichtingen

Werkgroep Verkeersveiligheid: Mark Polling E.De Meersmanlaan 49 1080 Brussel 465-69-81. of bij de S.K.Raad 466-58-66 en Trefcentrum De Kroon 466-05-88.

## Werkgroep Verkeersveiligheid Sint Agatha Berchem

Eind vorig jaar stimuleerde de VTB-VAB Berchem de oprichting van een Werkgroep Verkeersveiligheid. Daarmee werd de draad opnieuw opgenomen van een project uit 1984.

Zowel verenigingen (Leefmilieu, Mensen voor Mensen VORKW) als individueel geïnteresseerden sloten aan. De Werkgroep kreeg de administratieve en logistieke steun van de S.K.Raad en van trefcentrum De Kroon.

De Werkgroep beoogt de sensibilisering van de bevolking voor meer verkeersveiligheid. Zij vraagt in het bijzonder aandacht voor de zogenaamde zwakke weggebruikers: kinderen, senioren, voetgangers en fietsers.

### Kijkwandeling

Wie meedoet aan de korte kijkwandeling kan op voetpaden, straten en pleinen vaststellen hoeveel aandacht er doorgaans gaat naar de auto's en hoe weinig naar voetgangers en fietsers.

Voetpaden zijn soms slecht onderhouden, hebben losliggende tegels, putten en builen, of zitten vol obstakels. Zebrapaden zonder verkeerslichten doen automobilisten doorgaans niet méér opletten. Vele kruispunten en pleinen missen structuur: wie het vlugst rijdt en het meest risico's durft nemen haalt het meestal. In de omgeving van scholen en openbare gebouwen wordt 'wanordelijk' geparkeerd.

Allemaal onveilig situaties die zich dagelijks voor doen. Toch kan het anders, er zijn reeds enkele voorbeelden.

Rob Mordyck begeleidt de wandeling.

In Sint Agatha Berchem wordt eraan gewerkt.

Een tentoonstelling, panelgesprek en voorstellen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Hun aanpak en ideeën kunnen ook voor uw buurt inspirerend werken

In deze Milieutelex staat DE L I J N VAN BRAL - RUIM BAAN VOOR DE VOETGANGER onze eisen voor een andere verkeersaanpak voor straten en lanen.

Het is de bedoeling die concreet toe te passen op alle verkeersknelpunten. In volgende Milieutelexen willen we graag berichten over uw ervaringen en aanvullingen op DE L I J N.

Stuur ons uw informatie door!

BRUSSEL NOG NIET OP EEN DOOD SPOOR, MAAR VOORLOPIG OP EEN DWAALSPoor.

Beste tramverdediger,

De koördinatie 'Avondtramnet' dankt u voor de actieve steun die u via de antwoordkaart of petitie aan onze protestactie tegen de vermindering van het aantal tram- en buslijnen hebt verleend.

Op de laatste vergadering van de koördinatie op 9 april 11. konden we ons reeds verheugen op een verzameling van zo'n 11.000 handtekeningen. En hierbij zal het zeker niet blijven, rekening houdend met het feit dat verschillende verenigingen zich nu nog bij onze actie aansluiten.

U hebt al begrepen dat onze actie onverminderd doorgaat, daar waar we oorspronkelijk gepland hadden ze eind maart af te sluiten. De bedoeling van deze campagne was immers druk uit te oefenen op de Raad van Bestuur van de MIVB die op 7 april -zo was eerst voorzien- de beslissing om Brussel met een uitgedund avondnet te tooien, al dan niet zou goedkeuren.

Het is echter zo niet gelopen.

De heer De Croo, Minister van Verkeer en coach van ons Brusselse Tramwaaitschappij, achtte het nodig om zijn MIVB-ploeg danig te verversen: op 12 mei wordt een nieuwe Raad van Bestuur officieel geïnstalleerd.

Wil men dan met deze lentekuis de "stadsvriendelijke" aanpak inluiden die ons op affiches in de metro wordt aangeprezen?

Of is het een machtsgreep om de Brusselse tramgebruikers voorgoed monddood te maken? Wat wij ervan denken leest u verder in dit nummer.

Wat De Croo ook in petto moge houden, de beslissing heeft als gevolg gehad dat de huidige Raad van Bestuur het op 7 maart opportuun heeft geacht om zich uiteindelijk NIET over de besnoeiing in het avondnet uit te spreken en deze netelige taak aan de nieuwe Raad van Bestuur over te laten.

Dat betekent dat deze plannen vooralsnog NIET ZIJN INGETROKKEN. Daarom is het van het grootste belang dat er nog meer handtekeningen bij ons terechtkomen. De groep 'Avondtramnet' heeft besloten de protestactie onder de vorm van petitie en antwoordkaarten officieel op 6 MEI af te sluiten. We zullen de handtekeningen dan "en masse" ter attentie van de nieuwe Raad van Bestuur aan de direktie van de MIVB overhandigen.

Daarna wordt het afwachten of de nieuwbakken Raad met ons protest zal rekening houden. We zullen uiteraard niet nalaten u daarvan, en zonodig van verdere acties, op de hoogte te houden.

In deze speciale MIVB-editie van de Milieutelex geven we u een overzicht van de respons die de groep 'Avondtramnet' op zijn protestactie heeft gekregen. Daarnaast vindt u het standpunt van BRAL i.v.m. de herstructurering van de Raad van Bestuur van de MIVB, alsook een voorstelling van wat gemeenschappelijk vervoer volgens BRAL hoort te zijn.

Tenslotte vragen wij u ons te verontschuldigen mochten we uw naam slecht gespeld of ronduit verminkt hebben, of mochten we u plots een ander geslacht hebben toebedacht. Grafologie is niet onze sterkste kant.

Op 12 februari, de dag nadat de besparingsplannen van de MIVB door de pers werden bekendgemaakt, namen de Ligue des Familles, Inter Environnement Bruxelles en de Halles de Schaarbeek het initiatief om een campagne te voeren tegen de besnoeiing in het avondtramnet. Ze richtten daarbij een oproep tot de meest uiteenlopende verenigingen in Brussel, die door deze maatregelen zouden getroffen worden, om de vorm van de protestactie in gemeenschappelijk verband te bepalen. BRAL nam het op zich om ze langs Nederlandstalige zijde te coördineren onder de naam 'Avondtramnet'. Er werd geopteerd voor de u bekende affiches en antwoordkaarten.

Gaandeweg kreeg de groep 'Avondtramnet' de steun van tal van Brusselse Nederlandstalige kulturele en socio-kulturele verenigingen. Zo konden we, voor de verspreiding van de affiches en antwoordkaarten, rekenen op de medewerking van alle Sociaal-Kulturele Raden, Riso Brussel, de Brusselse Senioren alsook van de Koninklijke Vlaamse Schouwburg, de Ancienne Belgique, de Beursschouwburg, het Brussels Kamertoneel, het Filmmuseum, het Paleis voor Schone Kunsten, de Hoofdstedelijke Bibliotheek en andere plaatselijke verenigingen.

Ook in het onderwijs zag men de nadelige gevolgen in van een eventuele inkrimping van het avondnet, vooral dan de instellingen die avondleergangen op hun programma hebben. De Taal- en Handelsleergangen van het Willemsfonds en het Rijkscentrum voor Hoger Kunstonderwijs Brussel lieten daarenboven niet na bij de NCC aan te dringen opdat deze onze protestactie zou ondersteunen.

Op verzoek van BRAL en van andere kulturele en onderwijsverenigingen bracht de NCC dan haar advies uit over het avondnet in en naar de Brusselse Agglomeratie, waarin ze de Minister van Verkeerswezen en de respectievelijke Voorzitters van de NMVB, de NMBS en de MIVB attent maakte op het belang van een goed gecoördineerd vervoersnet, wil men de deelneming aan het kulturele leven en aan het onderwijs voor sociale promotie in Brussel bevorderen. Hierna vindt u de volledige tekst van het advies.

#### ADVIES OVER HET AVONDNET VAN HET OPENBAAR VERVOER IN EN NAAR DE BRUSSELSE AGGLOMERATIE EN OVER ZIJN BELANG VOOR HET KULTURELE LEVEN EN HET ONDERWIJS TE BRUSSEL.

1. - Het recente herstrukturingsplan (IC/IR-plan) van de nationale vervoersmaatschappijen NMVB en NMBS heeft onder andere een grondige verandering in de regeling van het avondnet gebracht. Zo werden talrijke lijnen afgeschaft of werd hun frequentie sterk verminderd. Op die wijze is de bereikbaarheid van de stadscentra gevoelig gedaald, wat een negatieve invloed heeft op een gemakkelijke deelneming aan het kulturele leven en aan het onderwijs voor sociale promotie.
  - De M.I.V.B. heeft onlangs bezuinigingsmaatregelen voorgesteld, die op een sterke vermindering van de dienstverlening na 20.00 uur zouden neerkomen. Alhoewel de geplande herschikking voor het avondnet naar verluidt uitgesteld werd, is zij niet ingetrokken.
2. - De Brusselse agglomeratie vormt een plurikultureel knooppunt. Als grootstad biedt zij op dit vlak specifieke voordelen die in een landelijk of kleinstedelijk gebied niet, artificieel of slechts in geringe mate aanwezig zijn.

Ook de Nederlandstalige cultuur en het onderwijs hebben er ruim de plaats (gekregen) om zich uit te stralen vanop een grootstedelijk platform. Omgekeerd kunnen Vlamingen er deel hebben aan de rijke schakering van het kulturele aanbod en van het onderwijs.

Kultuur en onderwijs te Brussel staan open voor iedereen, zowel voor de inwoners van de Brusselse agglomeratie als voor personen die buiten de stad leven.

3. De structuur van het avondnet van het openbaar vervoer in en naar de Brusselse agglomeratie is een belangrijke faktor voor het kulturele leven en voor het onderwijs voor sociale promotie te Brussel.

- Een vlotte bereikbaarheid van het kulturele aanbod bepaalt het kulturele gedragspatroon in positieve zin. Ook personen die gebruik maken van het openbaar vervoer, moeten het kulturele aanbod vlot kunnen bereiken vanuit hun woonplaats en zij moeten uiteraard kunnen rekenen op dezelfde vlotheid om nadien terug naar huis te keren.

De kultuurinrichters anderzijds hangen bijgevolg tevens in belangrijke mate af van een efficiënte regeling van het openbaar vervoer.

- De leerlingen en studenten in de onderwijsinstellingen voor sociale promotie (de avondleergangen) zijn bij hun ontplooiings- en ontwikkelingskansen sterk afhankelijk van een goed funktionerend openbaar vervoer tijdens de avonduren in en naar de Brusselse agglomeratie.

Ook de scholen met volledig leerplan zijn voor de organisatie van hun sociaal-kulturele activiteiten sterk afhankelijk van een vlotte en aangepaste regeling van het openbaar vervoer.

Een goede koördinatie van treinen, trams, metro en bussen en vooral van een gunstige regeling van het avondnet in en naar de Brusselse agglomeratie kan het Brusselse kulturele en onderwijsaanbod en de respons van het publiek zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin bevorderen.

4. Talrijke instellingen en verenigingen uit de brede kulturele sector (theaters, bioskopen, concertverenigingen, kunstakademies, bibliotheken, sociaal-kulturele raden en verenigingen, kulturele- en trefcentra, sportorganisaties, leefmilieuverenigingen enz.) hebben reeds hun verontrusting geuit over de beperkingen die het openbaar vervoer te Brussel in de late avonduren heeft en nog zou ondergaan.

Op basis van de bovenstaande vaststellingen adviseert de Nederlandse Commissie voor de Cultuur van de Brusselse Agglomeratie om bij elke regeling van het avondnet van het openbaar vervoer in en naar de Brusselse agglomeratie rekening te houden met zijn belang voor het kulturele leven en voor het onderwijs voor sociale promotie en het kunstonderwijs te Brussel.

## GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER VOOR BRUSSEL ?

Zoals gezegd voelde de Minister van Verkeerswezen plots de behoefte om de beleidsorganen van de MIVB te "saneren". Met welke redenen zou deze beslissing dan wel kunnen omkleed zijn?

Het verslag aan de Koning verklaart:

1. de wijzigingen brengen rechtstreekse besparingen mee: het aantal leden van de Raad van Bestuur wordt van 24 tot 12 herleid; het Directiecomitee telt nog maar 5 leden (het huidige Beheerscomitee telt er 9).

Dus, zoveel minder beheersvergoedingen en zitpenningen. Soit. Hoeveel daarmee bespaard wordt zouden we graag weten.

2. "om de procedures te vereenvoudigen" zal voortaan de Staat (Minster De Croo) de statuten van de MIVB bepalen en wijzigen (de statuten bepalen o.a. de werking van het Directiecomitee en van de Raad van Bestuur, dus de besluitvorming in de maatschappij evenals de duur van de mandaten van de bestuurders).

Vroeger besliste de Algemeen Vergadering daarover: daarin zetelden vertegenwoordigers van de prive-ondernemingen die aandelen in de MIVB hadden. In 1978 verwierf de Staat deze prive-aandelen en beschikte zodoende over 88 % van de aandelen (de 12% overige zijn in handen van andere openbare besturen). De statutaire bepalingen werden echter niet aan deze nieuwe situatie aangepast.

Daaraan is nu verholpen: de statuten en ook de tarieven worden gewoon rechtstreeks, dus niet meer door bemiddeling van de Algemeen Vergadering, bij koninklijk besluit (Minister De Croo) goedgekeurd.

De Algemeen Vergadering zal nog maar enkel de jaarrekening goedkeuren.

Het ziet er dus naar uit dat De Croo een stille machtsgreep aan het doorvoeren is. Want hoe zit het met de samenstelling van de beleidsorganen ?

1. De Algemeen Vergadering: de eigenaars van de maatschappelijke aandelen.

2. De Raad van Bestuur: telt 12 leden :

- de voorzitter en 5 bestuurders (waaronder de vice-voorzitter) benoemd op voordracht van de minister van Verkeerswezen, De Croo.
  - 1 bestuurder afgevaardigd door de Provincie.
  - 2 bestuurders afgevaardigd door de Agglomeratie en de schepencolleges van de deelhebbende gemeenten.
  - 2 vakbondvertegenwoordigers.
  - de bestuurder-directeur-generaal aangewezen door De Croo.
- (7 van de 12 door De Croo aangewezen).

3. Het Directiecomitee: telt 5 leden:

- de voorzitter en vice-voorzitter van de Raad van Bestuur;
  - de bestuurder-directeur-generaal;
  - 2 bestuurders aangewezen door de minister van Verkeerswezen
- (5 van de 5 De Croo).

Daarnaast hebben twee vakbondsafgevaardigden een raadgevende stem.

4. De vergaderingen worden bijgewoond door een regeringskommissaris met raadgevende stem. Deze kan een beslissing opschorten wanneer hij ze in strijd acht met de wet, de statuten of het algemeen belang.

5. Diezelfde bevoegdheid wordt gegeven aan een afgevaardigde van de minister van Begroting, die de vergaderingen van de bestuursorganen eveneens met raadgevende stem bijwoont.

Op korte termijn is het duidelijk dat De Croo de nodige pionsoep op het schaakbord zet om de plannen uit te voeren die hem nauw aan het hart liggen, met name metro en nog eens metro. Hebben we niet gehoord dat hij zelfs op dit ogenblik rijlessen volgt om, op de avond van het Eurovisiesongfestival, aan het stuur van één van zijn metrostellen onze nationale Sandra Kim naar de Eeuwfeestpaleizen te kunnen voeren ?