

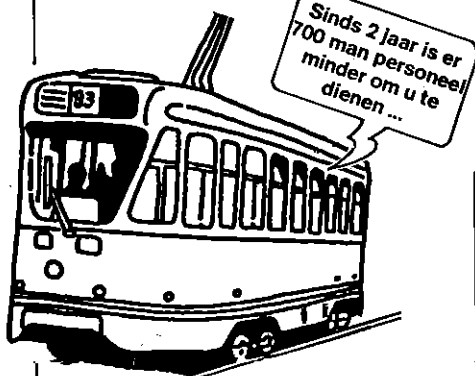
Bond voor trein-, tram- en busgebruikers tegen de aftakeling van het openbaar vervoer.

Dank zij koning winter is het jaar van het openbaar in mineur gestart. Want wat zal de reiziger zich van januari 1985 meer herinneren dan ijverige gele mannetjes tussen zwarte sporen op een witte achtergrond, overvolle voertuigen, bovenal eindeloze vertragingen?

De winterellende heeft de invoering van de z-kaart bij de buurtspoorwegen en - jawel - nieuwe prijsverhogingen enigszins naar het achterplan gedruimd. Niet toevallig zijn het twee maatregelen die tot de essentie behoren van de beleidsfilosofie van de huidige verkeersminister De Croo. Deze bewindsman maakt er zijn zaak van het openbaar vervoer te reorganiseren tot een rationeel funktionerend bedrijf, gebaseerd op modern management en "respekt" voor de wetten van de vrije markt. Gedaan dus met de opvatting van het openbaar vervoer als dienst aan de gemeenschap, gedaan met overheidssubsidies, gedaan met weinig rendabele lijnen. In de plaats daarvan komen in de huidige legislatuur: op volmachtsbesluiten gestoelde saneringsplannen, herstruktureringen (intercity), prijsverhogingen en verhoogde druk op het personeel.

Tegen deze gang van zaken is van verschillende zijde veel en fundamenteel verzet gerezen. Voor alle duidelijkheid: er wordt niet in twijfel getrokken dat een goed werkend net van openbaar vervoer een efficiënt, creatief en niet-bureaucratisch management veronderstelt. Er is verzet tegen een beleidsmentaliteit die om de haverklap suggereert dat openbare dienst en verspilling twee zijden van eenzelfde medaille zijn. Er is bovenal verzet tegen het feit dat het o-

penbaar vervoer geen eerlijke kans krijgt om zijn deugdelijkheid te bewijzen. Het beleid verleent nog altijd voorrang aan het privévervoer van personen. De auto en het wegverkeer blijven de dienst uitmaken. Wat bepaalde lobby's het openbaar vervoer als kwalijk aanrekenen, vergeten ze gemakshalve waar het het wegverkeer betreft: ook het privé-wegverkeer wordt door de overheid zwaargesubsidieerd. De schuldenberg van 400 miljard voor vroegere investeringen liegt er niet om. In deze kontekst komt het openbaar vervoer wel erg gehandikapt in de konkurrentieslag terecht. Bijzoverre dat alle maatregelen die men nu neemt, zich tegen het bestaan van het openbaar vervoer zelf dreigen te keren.



De vakbonden hebben in de afgelopen jaren een harde strijd gevoerd voor het behoud van de tewerkstelling in de sektor. Van die kant uit werd duidelijk gesteld dat iedere stagnatie of inkrimping van het personeelsbestand gevolgen zou hebben voor de kwaliteit van de dienstverlening, wat op zijn beurt weer het aantal reizigers negatief zou beïnvloeden.

Naast de dalende kwaliteit zijn er de prijsstijgingen. Iedere prijsstijging had in het verleden een daling van het aantal reizigers voor gevolg. Dat alleen reeds

maakt nieuwe prijsstijgingen noodzakelijk. Kwaliteitsdaling en prijsverhoging: de gebruiker kan er zijn/haar konklusie uit trekken en overschakelen naar de wagen. Vooropgesteld natuurlijk dat die voorhanden is. Men kan ook blijven kiezen voor het openbaar vervoer, omdat er geen andere keuze is of omdat men vindt dat dit de beste manier is om de mobiliteit in de samenleving te organiseren. Een aantal regionale organisaties die zich reeds lang inzetten voor de promotie van het openbaar vervoer en de belangen van de gebruiker hebben besloten hun krachten te bundelen in een Bond voor Trein-, tram- en Busgebruikers (BTTB). Deze bond is een verbruikersvereniging die er naar streeft de reiziger een (nog ontbrekende) stem te verlenen in de werking van het openbaar vervoer en in de beslissingen die deze werking bepalen. De BTTB wil de aftakeling van het openbaar vervoer een halt toeroepen. Gewezen wordt op de verregaande sociale, economische en ekologische gevolgen van deze aftakeling. Bedoeling is de "rechtmatige belangen van de gebruikers van de middelen van het openbaar vervoer te verdedigen via actie, studie en juridische tussenkomst". In het voorjaar van '85 verschijnt een ledenblad. De regionale organisaties fungeren als steunpunten. Brussel is reeds vertegenwoordigd door de Brusselse raad voor het Leefmilieu. In Vlaanderen is ondermeer Opbouwwerk Pajottenland in de organisatie actief. (AST)

Kontaktadres voor Brussel: Brusselse raad voor het Leefmilieu (BRAL), Oude Graanmarkt 5, 1000 Brussel. Tel.: 02/511 32 69