

Op stap met de openbare diensten

Het is grijs en winderig wanneer ik naar mijn eerste afspraak spoor. Na overstap in Brussel kom ik in Hasselt toe waar de zon doorbreekt voor een van de eerste mooie dagen van het voorjaar.

Sinds 2006 heeft de hoofdstad van Limburg een snelle spoorverbinding met Brussel. Met slechts twee tussenstops in Aarschot en Diest ben je er vanuit Brussel-Noord in 54 minuten, geen gedoe met de dagelijkse monsterfiles tussen Brussel en Leuven en met het zoeken en betalen van een parking. Tijd genoeg om me voor te bereiden op mijn eerste gesprek. Eerste in de rij is Bea¹ die 112-noodoproepen beantwoordt. Daarna volgen Kato, ergotherapeute in een gesloten psychiatrisch centrum, en wijkagente Julia.

Plaats van afspraak is het stationsbuffet van Hasselt – nog niet verkwanseld aan een merkfranchise – met charmant ouderwetse houten stoelen en tafels. Op de glazen deur een witte lijntekening van een stoomlocomotief. Er zijn verse broodjes verkrijgbaar, geen Panos of andere eenheidsworst. Terwijl ik op Bea wacht, zie ik bussen van De Lijn passeren met de exotische bestemmingen ‘Runkst via Crematorium’, ‘Wolske Rapertinge’, ‘Alverberg’ en ‘Stevoort via Schimpen’. Enkele gepensioneerde mensen keuvelen in zangerig Limburgs. Het is niet druk, de ochtendpiek is voorbij. Aan de toog vier zwijgzame mannen met een pint. Geen jonge mensen in het buffet, op één jong paartje na, te vol van elkaar om zich iets aan te trekken van het oubollige interi-

1 Dit is een alias, zoals alle voornamen in dit boek, meer daarover verder.

eur. De dienstster heet volgens het kasticket 'John'. Kan het kasregister niet meer aangepast worden? Even later komt Bea aan. Ik heb een aantal standaardvragen klaar. 'Wat doe je?', 'Hoe ben je in die baan gerold, spontaan, toevallig, doelbewust?', 'Wat heb je gestudeerd?' et cetera. Het is mijn allereerste gesprek voor het boek en ik ben nerveus. Na enkele minuten laat ik mijn lijstje vragen voor wat het is. Bea heeft ze niet nodig om vol vuur over haar baan te praten. Na haar volgen nog 66 gesprekken waar het er net zo aan toegaat. Boeiende mensen, openhartig en enthousiast die hun werk voor de overheid – of zoals een van hen zegt '*bij de overheid, voor iedereen*' – graag doen.

Na die eerste Limburgse dag hos ik nog maanden met de trein het land af, meestal naar stationscafés. Wie niet ver van het station woont, nodigt me thuis uit of gidst me naar een rustig café in de buurt. Voor een paar afspraken komt er een busrit bij. Zo maak ik al mijn afspraken: met het openbaar vervoer. Mijn vaste e-mailvraag: 'Kunnen we in een treinstation in jouw streek samenzitten?' Het blijkt nooit een probleem.

Ik ben al mijn hele leven fan van het openbaar vervoer, vooral van de trein. Het is een vast onderwerp voor mijn artikels op de nieuwssite DeWereldMorgen.be.² Daarin altijd aandacht voor de goede kanten van het openbaar vervoer, zonder kritiek te verzuimen. Kritiek op de echte boosdoeners: de Vlaamse en federale regering en de door hen politiek benoemde spoorbazen. Het gewone personeel krijgt lof. Zij doen elke dag het onmogelijke in de moeilijke omstandigheden die hen worden opgelegd. Geen betere

2 Alle artikels over De Lijn en de NMBS vind je op <http://www.dewereldmorgen.be/dossiers/de-trein>.

plaats dan een stationscafé om met mensen in de openbare dienstverlening af te spreken.

Zoveel maanden later hebben de stationsbuurten van Leuven, Genk, Gent-Sint-Pieters, Gent-Dampoort, Antwerpen-Centraal, Hasselt, Mechelen, Oostende, Turnhout, Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Zottegem, Brugge, Kortrijk, Lichtervelde, Ieper, Ninove, Waregem, Aarschot, Sint-Niklaas en metrostations Beekkant en Zwarte Vijvers in Brussel geen geheimen meer voor mij.³ Voor het eerst een stationsplein en stationshal betreden is altijd prettig. Ligt het er mooi bij? Is er een stationscafé? Zijn er winkels in het station? Er zijn best nog levendige stationsbuurten in het land. Je merkt het als het lokale bestuur en de NMBS er werk van maken. Het resultaat is niet altijd even smaakvol, maar altijd een verbetering. Verloederde stationspleinen daarentegen zijn pure tristesse en getuigen van tientallen jaren desinvestering in spoor én lokale middenstand.

Cafés in treinstations worden nog altijd stationsbuffet genoemd. Die naam weerspiegelt de geschiedenis van de Belgische trein. Ooit waren het oorden waar eersteklasreizigers van een rijkelijk buffet genoten. De trein spoort door België sinds 5 mei 1835 en is intiem verbonden met de Belgische industrialisering en sociaaleconomische ontwikkeling. Station én stationsbuffet zijn er de nog levende bewijzen van. Een stationsbuurt zegt alles over de sociale status van de stad of gemeente waar je toekomt. Al reizend voor dit boek merk ik extreme verschillen op. De burgerlijke grandeur van het in 2014 heropende restaurant Le

3 Een aantal kleine stations heb ik niet vermeld omwille van de privacy van mijn gesprekspartners.

Royal van Antwerpen-Centraal staat in schril contrast met volkscafés zoals dat van Zottegem. Ik vertoef er graag om redenen die verwaande horeca-experten allicht afkeuren. Stationscafés, ideaal voor een rustige babbel.

Mijn afspraken maak ik volgens het uurrooster. Komt mijn trein in Kortrijk bijvoorbeeld om 9.44 uur aan, kan ik terug om 10.38, ruim tijd voor een goed gesprek. Tip: kijk na op welk spoor je moet zijn, betaal je koffie direct en blijf rustig zitten tot drie minuten voor het vertrek van je trein. In stations als Aarschot sta je op als je de trein richting Brussel op spoor 1 ziet aankomen.

Voor het boek nam ik meer dan vijftigmaal de trein. Sporen buiten de piekuren is relaxed én stipt. De ochtendpiek mijd ik. Twee keer moet ik een afspraak een uur verlaten wegens een gemiste aansluiting, één keer moet ik wachten op een vervangbus. Een kraanwagen heeft de bedrading afgerukt. Ik heb altijd lectuur mee, *just in case*. Nog een voordeel van reizen buiten de spitsuren: plaats en tijd om nota's op de laptop over te zetten. Het resultaat leest u nu, met dank aan de trein.

Graag neem ik u mee op mijn reis doorheen de openbare diensten die duizenden medemensen u dagelijks aanbieden. Zij zijn loketbediende, treinbestuurder en treinbegeleider, klusjesman, bode, 112-telefoniste, wijkagente, brandweerman, verpleegster, technicus en zoveel meer. Zij hebben dit boek geschreven.