

Rij maar an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 1, n° 7

Verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

AUTO-ARME ZONDAG :

EEN STUNT ?

Het kan geen kwaad na een jaar BRT-« Akte Openbaar Vervoer » terug naar de fundamenteën van dat bouwwerk te spitten. De belangrijkste pijlers voor de Akte zijn : enerzijds de vaststelling dat de enorme uitbreiding van het individuele autoverkeer in de laatste 30 jaar voor even enorme problemen heeft gezorgd, en anderzijds de vooropstelling dat het in de 19de eeuw ontworpen openbaar systeem voor gemeenschappelijk vervoer mits enige eigentijdse herdenking best een bruikbaar element kan zijn in het te lijf gaan van die problemen. Van bij de aanvang heeft Akte Openbaar Vervoer initiatieven ontwikkeld die de uitdagingen op het scherm moesten ondersteunen, kracht bijzetten, tastbaar maken en doen beklijven. Een van de voorbeelden van die begeleidende initiatieven hebt u nu onder ogen.

Een andere « dochteronderneming » van de Akte is de organisatie van een vrijwillige *auto-arme* zondag op 14 november e.k. Het is de bedoeling om aan de bevolking van Vlaanderen en Brussel te vragen zich die dag te bezinnen over de problemen die het overmatig individueel gebruik van de auto, « mijn vrijheid », met zich meebrengt. We betalen voor die vrijheid immers een niet geringe prijs, zowel individueel (in gezinsverband zullen we maar zeggen) als collectief (in staatsverband, zeg maar). De rekening voor geïmporteerde grondstoffen en energie, een straks lachwekkend groot wegnen een hoop milieuschade en vele, vele verloren mensenlevens loopt nu stilaan toch wel érg hoog op.

Er gaat nog groen gelachen worden straks, als de volgende facturen toekomen ! Maar daarover meer concreet in dit blad.

Bij de Bond van Grote en van Jonge Gezinnen was men zich blijkbaar ook van die problemen bewust. Ongeveer gelijktijdig met de BRT dachten ze daar aan het opsteken van een vinger. Er was niet meer nodig dan een alerte directeur bij de Dienst Energiebehoud van het Ministerie van Economische Zaken (Fr. Putman) om de twee genoemde instellingen met mekaar in contact te brengen. Ondertussen is over één

en ander eensgezindheid bereikt : de Bond zou bij de organisatie van een *auto-arme* zondag optreden als locomotief voor heel verenigd Vlaanderen, de BRT-Akte Openbaar Vervoer zou informatie-draaischijf worden.

Op een schriftelijke vraag om een intentieverklaring «PRO» reageerden groepen en individuen in Vlaanderen massaal positief ; alle grote politieke partijen, de belangrijkste nationale verenigingen, 210 van de 300 gemeentebesturen, een honderdtal parlementairen en verschillende ministers, waaronder Premier Martens en Verkeersminister De Croo schaalden zich resoluut achter de idee.

Intussen komen overal te lande initiatieven los om van de *auto-arme* dag een dag vol nieuwe ervaringen te maken : wandelen, fietsen, spelen op straat... teveel om op te noemen. De BRT-radio zal melding maken van een en ander !

Over een door de Akte Openbaar Vervoer uitgewerkt animatieplan met het openbaar vervoer, leest u meer elders in dit blad.

Al bij al wordt het afwachten of de bevolking in Vlaanderen bereid zal blijken om op 14 november e.k. de auto « op stal te laten » en aldus te bewijzen dat wij niet eerder de slaaf zijn geworden van een instrument waarvan we zo graag beweren dat het « onze vrijheid » is.

Enkele dagen geleden zaten vertegenwoordigers van de grote koepelorganisaties (partijen, vakbonden, jeugd- en socio-culturele organisaties) samen rond de tafel om gedachten uit te wisselen over de *auto-arme* zondag. En wat bleek ?

Men kwam unaniem tot het besluit DAT WE DIT IN DE TOEKOMST MOETEN KUNNEN HERHALEN : overeenstemming dus over het grote belang van het zoeken naar nieuwe vormen van evenwicht in een maatschappij waarin de verworvenheden van de laatste decennia hun juiste plaats krijgen toegewezen.

KRIS DE VROEDE

« Mijn vrijheid » becijferd

Wij zijn zeer mobiel geworden, en dat is grotendeels te wijten aan de zorgeloze manier waarop wij met de schikking van onze activiteiten zijn bezig geweest. Bouwen, waar dan ook, het kon allemaal geen kwaad. Men bouwde bv. uitgerekend daar waar de grond niet geschikt was voor bebouwing : ver van de centra, ver van de job, desnoods midden in het moeras of de potpolder. Alles werd uit elkaar gelegd, geen openbaar vervoer kan dat nog bedienen, en te voet is het toch een hele trip. Maar geen bezwaar. We hebben één, twee auto's en we gebruiken hem voor alles want de benzine is betaalbaar.

(Vervolg blz. 3)



BOTER BIJ DE VIS ?

De spoorwegtarieven hebben pootjes gekregen. De vorige tariefverhoging is nauwelijks vergeten of opnieuw moeten alle loketcomputers met nieuwe gegevens gevuld worden.

Bij het verschijnen van dit krantje zal iedereen het al wel gewaar geworden zijn, maar voor de minder frekwente treingebruiker zetten we het nog even op een rijtje.

De prijzen van alle losse biljetten bestaan uit een vast en een variabel gedeelte. Het variabel gedeelte per km. verandert niet. Maar bij het vast gedeelte komt er bij elk ticket, van welke prijs ook, 5 fr. bij. Daarbij moet nog 7% BTW gevoegd worden, wat dus 5,35 fr. geeft. De meeste ticketten zullen rond 5 fr. duurder worden. Enkele zullen 10 fr. meer gaan kosten, en dat heeft te maken met het verspringen van een afronding naar beneden, naar een afronding naar boven.

Alle abonnementen worden 7% moeilijker te betalen. Maar de algemene halve prijskaart blijft op 410 fr. per maand als voorheen.

Deze verhoging is eigenlijk een inhaalmaneuver t.a.v. het stads- en streekvervoer. Die verhoogden hun tarieven begin dit jaar al met ca. 20% en de Spoorwegen lieten het toen bij 7 à 12%.

De tariefverhoging van de Spoorwegen in het voorjaar bevoordeligde de spitsuurreizigers en liet de kaartjesreizigers zwaarder opdraaien.

De verhoging van 1 oktober heeft een heel andere grondslag. Door de verhoging met 5 fr. voor elke afstand wordt de ingreep vooral zwaar aangevoeld voor de kortere ritreizigers. Procentgewijs bedraagt de verhoging daar tot 25%. De verplaatsingen op langere afstanden (zgn. intercity of in-

terregio) worden relatief bevoordeligd. De prijsverhoging voor een ticket van 100 km bedraagt nog slechts ca. 2%.

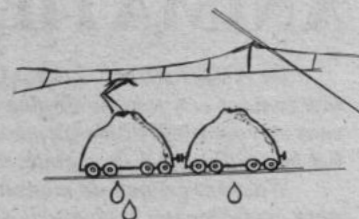
Een NMBS-Optie

Dit verraadt de nieuwe NMBS-marketingfilosofie die zich vooral gaat toeleggen op die markten waar de trein sterk staat, en dat is inderdaad het intercity- en interregioverkeer. De korte verplaatsingen wil men duidelijk ontmoedigen. Maar dat zal dan vooral door de kaartjeskopende daluurreizigers aangevoeld worden, terwijl de spitsuurabonnees er nog goed uitkomen.

Een spreiding der spitsen zit er dus weeral niet in. Nu is toevallig « het spoor » in staat om op bepaalde voorstedelijke trajecte enorme massa's volk te verzetten over de korte afstand. Akkoord, stadsvervoer kost geld. En hier zien we nu de zin van die andere filosofie die in deze tijd wat in de hoek gespeeld wordt: de filosofie van het algemeen belang.

Als de spoorweg zich in dat voorstadsverkeer ontdoet van die trafiek, dan zal de opvang ervan in andere vervoermiddelen méér geld gaan kosten.

Een voorstadstrein met 800 reizigers levert dezelfde vervoersprestatie als ca. 15 bussen of ca. 5 dubbelgelede trams, die men nu niet heeft, of 600 auto's die de mensen nu niet meer wil-



len betalen, waarvoor in onze steden overigens de ruimte niet beschikbaar is en die we om milieuredenen kunnen missen als de pest. De drie alternatieven zullen een veelvoud kosten van die ene trein en de aangeboden dienst zal op verre na kwalitatief niet vergelijkbaar zijn met het treinkomfort. We beweren dat zelfs de auto het tegen de trein moet afleggen: hij kan bv. Hove-Antwerpen nooit in 10 minuten voor mekaar krijgen. Indien het hem één keer wel gelukt, zou hij een scheur van onveiligheid, lawaai, onrust en zware overtredingen achter zich laten.

Alle respect voor de nieuwe bedrijfsgerichtheid van de spoorwegpolitiek, die op sommige gebieden misschien zelf gezond mag genoemd worden, maar de rol die het Spoor speelt, in het vervoersnet van onze grote steden mag zeker niet veronachtzaamd worden. En als dat bedrijfseconomisch niet te klaren valt, dan moet de overheid, in naam van haar sociaaleconomische opties daarvoor de verantwoordelijkheid nemen.

Na 1982 zal ook in 1983 ons openbaar vervoer duurder en slechter worden. Bezuinigingen, afschaffingen en hogere tarieven lossen echter de verkeerscrisis niet op. Daar is een verkeersbeleid voor nodig, en daar horen we te weinig over. VIS BIJ DE BOTER, zouden we zo zeggen...

Hans VERBRUGGEN.

VERDER IN DIT BLAD

ANIMATIEPLAN AUTO ARME ZONDAG Blz. 2

in onze reeks de Haute Future

DE VAL, EEN ANDER GEVAL blz. 4

Nieuws uit de provincies blz. 6-7

Aanbiedingen Blz. 8

Uitgegeven door de B.R.T.-televisie, Dienst Vrije Tijd
Redactie-adres: BRT-Akte Openbaar Vervoer Kamer 10L58.
August Reyerslaan 52, 1040 BRUSSEL. Tel. (02) 737 55 35.
Eindredactie: Pol Verdickt.

Verantw. uitg.: Frans Frederickx, Lispersteenweg 16, bus 3-2530 BOECHOUT.

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 Uitzendingen - A. Reyerslaan 52 - 1040 BRUSSEL
met vermelding: « Abonnement: Rij Maar An... »

STOPDIENST

METRONIEUWS



Met de nodige plechtigheid werden er op 5 oktober jl. 9 nieuwe stations ingehuldigd. Met de realisatie van deze lijn komen we een stukje dichterbij de eindfase van de Brusselse metro. Nog een paar stations dienen afgewerkt en de westelijke uitbreiding van de oost-west verbinding is voltooid. Typisch voor deze verbinding is dat het hier gaat om een bovengronds openbaar vervoer, gedeeltelijk althans.

Enkel ter hoogte van de stations zullen de zware metrostellen in de grond verdwijnen. Van station BEEKKANT zal men in noordelijke richting kunnen reizen naar Laken na achtereenvolgens station OSSEGEM, station SIMONIS, station BELGICA, station PANENHUIS en station BOCKSTAEL aangedaan te hebben. In zuidelijke richting zal men tot in Anderlecht kunnen doorsteken via de stations WESTSTATION, JACQUES BREL, AUMALE en SINT GUIDO.

Dit alles goed voor een lengte van 6 km metro en 135 miljoen exploitatiekosten per jaar erbij (alleen voor de stations wel te verstaan).

Of er met de indienstname van dit traject iets zal veranderen aan het bestaande bovengrondse net is op dit ogenblik niet erg duidelijk. Uit goede bronnen weten we dat er plannen bestaan om de lijnen 102, 76, 21 en 46 af te schaffen en dat de lijnen 47, 49, 63 en 89 veranderingen zullen ondergaan. Op de MIVB wisten ze ons te vertellen dat daar voorlopig niets van in huis komt. Of het nu de aktiegroepen zijn - die zich met man en macht tegen deze beslissing hebben ingezet - of de nakende gemeenteraadsverkiezingen van 10 oktober, of een combinatie van de twee die deze beslissing hebben laten herroepen laten we voorlopig in het midden. Op 11 oktober zullen we wellicht meer informatie hebben over de metro die nu stilaan werkelijk op een metroFRONT begint te lijken.

Pol VERDICKT

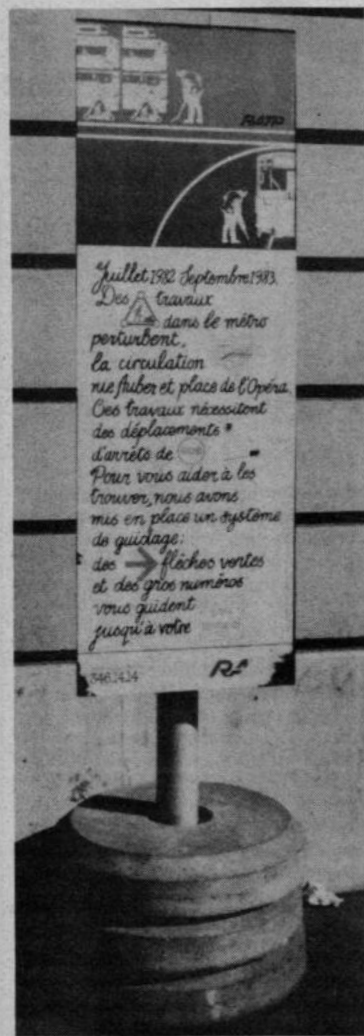
Wat een reiziger lijden kan :

Wie uit gaat eten in een restaurant, kijkt alvast eens op de spij斯卡art, om te zien wat de keuren te bieden heeft. Deze lijst met gerechten is immers de handleiding voor een gezellig gastronomisch esbattement. Hoe duidelijker de spij斯卡art is, hoe overzichtelijker en verzorgder ze is opgemaakt, des te gemakkelijker kan men een assortiment van gangen samenstellen volgens de principes van de culinaire wetenschappen. De restaurant-uitbater weet maar al te goed dat veel afhangt van een goed menu... het visite-kaartje van de zaak. Moeilijker is het als men met het openbaar vervoer bij de eetgelegenheden moet geraken.

Het openbaar vervoer heeft ook heel wat te bieden. Hier echter laten de « spij斯卡arten » vaak veel te wensen over. Onze maatschappijen zijn zich nog altijd niet bewust dat deze eerste vorm van dienstverlening belangrijk is.

Maar al te dikwijls blijft de reiziger in de kou staan of loopt hij verloren in een labyrint en netwerk van onoverzichtelijke informatie. Hij wordt van Pontius naar Pilatus gestuurd, een kruisweg van loket naar loket. Veel gaat al verloren van het imago aan de halteplaats. Buiten het soms abominabele wachtcomfort valt er nog veel op te merken op de reisinformatie. Wie kent er niet de uurroosters, in staat van ontbinding en derhalve onleesbaar voor de kandidaat-reiziger? Dit terwijl de informatieverstrekking de reiziger wegwijst zou moeten maken. We zijn er ons terdege van bewust dat dit een heel moeilijke klus is. Maar toch zou er wat meer werk van gemaakt kunnen worden. Ideaal zou zijn dat de klant gedragen wordt in een zetel van

REIZIGERSBEGELEIDING



Het « menu » van de RATP
De Parijse vervoermaatschappij RATP, licht zijn klanten op een zeer aantrekkelijke manier en over een trajectwijziging wegens werken.

verstaanbare en aantrekkelijke informatie... 100 % « service », om de mensen aan de zaak te lijmen.



Een « Totempaal » in Temse

Deze bushalte van de NMVB is nog één van de weinige waar je informatie aantreft. De manier waarop is andere koek.

Slechts twee van de vijf kastjes met de dienstregeling staan op klantvriendelijke hoogte. Het bovenste is vermoedelijk bestemd voor reuzen, het onderste waarschijnlijk bedoeld voor kabouters.

Wij zochten voor U eens uit wat goede en wat slechte informatieverstrekking was...

Stev Van Thielen.

ANIMATIEPLAN AUTO-ARME ZONDAG 14 NOVEMBER '82

De AUTO ARME ZONDAG VAN 14 NOVEMBER zal en mag niet zomaar een gewone zondag worden. Het moet een dag worden die eens en voor altijd duidelijk maakt dat het ook zonder auto kan, en dat het bovendien veel aangenamer is zonder auto.

Waarom grijpen de mensen altijd naar hun wagen om ontspanning op te zoeken? Moet dat ding er nu altijd werkelijk bij zijn?

« Zondagmorgen snel de wagen uit de garage halen, zo snel mogelijk op één of andere autostrade zien te geraken, het maximum uit de motor persen om zo snel mogelijk als het maar kan het ontspanningsgebied te bereiken, zo snel mogelijk de wagen parkeren, - ontspanning-, zo snel mogelijk weer thuis raken, zo snel, snel, snel... is dat ontspanning?

Neen, laat staan die auto. Neem rustig je tijd en gebruik eens het openbaar vervoer. Dat gaat ook, en om de nieuwkomers die helemaal niet vertrouwd zijn met het openbaar vervoer en de mogelijkheden ervan, heeft ons aktiesecretaariaat in samenwerking met de Bond van Grote en Jonge gezinnen een heus animatieplan voor die dag uitgewerkt. Je hoeft als het ware enkel maar de pijltjes te volgen en je beleeft een plezierige dag die je niet vlug zal vergeten.

Dit animatieplan is echter nog niet volledig, het geeft enkel de grote lijnen weer. In het volgende nummer van RIJ MAAR AN... (NOVEMBER), geven we een zeer gedetailleerd overzicht van de verschillende activiteiten die op 14 november zullen doorgaan in geheel Vlaanderen en Brussel.

3 lijnen, 3 steden

De Bond van Grote en Jonge gezinnen is niet alleen de lokomotief van dit hele project, ook zullen alle plaatselijke afdelingen zorgen voor animatie in hun gemeente. De meest uiteenlopende initiatieven zoals een fiets- en voeteling, een speeldag, een kinderatelier, een info- en ruilbeurs enz... staan op het programma.

Mensen die die dag hun ontspanning iets verder willen zoeken zijn dan wel aangewezen op het openbaar vervoer. Hiervoor hebben de BRT-Aktie Openbaar Vervoer, de openbaar vervoermaatschappijen en de verscheidene toeristische instanties 3

spoorweglijnen en 3 grote steden uitgekozen.

Lijnen en steden waar allerhande attracties, manifestaties enz... op stapel worden gezet. Eerst en vooral heb je de NATUURLIJN die je in de mogelijkheid zal stellen de Kempen eens van naderbij te gaan bekijken.

Vertrekkende uit ANTWERPEN gaan we over HERENTALS, GEEL, MOL, LOMMEL om als eindstation NEERPELT te bereiken. In elk station kan je afstappen en deelnemen aan een geleide natuurwandeling. De verplaatsing van het station naar het natuurgebied zal natuurlijk geschieden met extra-diensten van de NMVB. Laten we eens iedere bestemming afzonderlijk bekijken. In Herentals zal er doorlopend de mogelijkheid bestaan om o.l.v. de natuurgidsen van het Centrum Voor Natuurbescherming (CVN) het provinciaal domein HOGE MOUW te Kasterlee te bezoeken. In Geel en in Mol kan je eveneens o.l.v. de CVN-gidsen een natuurwandeling maken in het provinciaal domein PRINSEN-PARK te Retie (voor Geel) en in de Bossen van POSTEL (voor Mol).

In Lommel organiseren de VVV-gidsen een wandeling in de wijk KOLONIE en in Neerpelt worden de natuurliefhebbers opgevangen door de beambten van het Bestuur van Waters en Bossen om in het Rijksbos PIJN-VEN een gezonde en leerrijke wandeling te maken.

De lijn ANTWERPEN - LIER - AARSCHOT - DIEST - HASSELT - BOKRIJK - GENK werd voor de gele-

genheid omgedoopt tot de KLEINE CULTUURLIJN. De geschikte lijn voor personen die eens rustig een stad willen bezoeken. Bovendien zullen in de verschillende steden die deze lijn aandoet een aantal speciale activiteiten uitgewerkt worden.

Zo zal men in Genk een Volksdansfestival kunnen meemaken en zal er in het station van Aarschot een tentoonstelling van de NMBS te bezichtigen zijn.

De laatste lijn zal vele onder ons misschien het meest aanspreken. En niet ten onrechte, want het gaat hier om de LUILEKKERLIJN.



Vanuit GENT over DEINZE, TIELT, DIKSMUIDE, VEURNE bereik je onze Belgische kust in het station van DE PANNE. Van daaruit kan je dan nog verder met de bus tot in ADINKERKE of met de gloednieuwe kusttramstellen tot in OOSTENDE. Op de LUILEKKERLIJN kan je in alle stopplaatsen de plaatselijke keuken eens uitproberen en ondertussen een paar folkloristische attracties en plaatselijke bezienswaardigheden meepikken.

Een greep uit het aanbod. In TIELT kan je het toeristenmenu gebruiken aan een gunstprijsje. De restaurants in DE PANNE zorgen voor eenvoudige visgerechten tegen speciale prijzen en voor het avondmaal kan je je rond de

feestdis scharen en een lekkere Westhoektafel nuttigen.

Tussenin kan je deelnemen aan een erfgoedwandeling of kan je een filmvoorstelling bijwonen over de Westkust. In KOKSIJDE krijgt iedereen gratis toegang tot het visserijmuseum en kan men optredens bijwonen van volksdansgroepen.

Indien je gratis vis en garnaal wil proeven, een kinderboerderij bezoeken, een beiaardconcert meemaken en het Koning Albertmonument tegen een gunstprijsje bezoeken dan moet je in NIEUWPOORT zijn. Bovendien zorgt het BLOSO in de vismijn voor een hele reeks volksspelen.

Ook in VEURNE kan je de streekspecialiteiten tegen gereduceerde prijzen gebruiken. Speciaal voor deze dag wordt er trouwens in dit stadje een wandeling georganiseerd met een bezoek aan verschillende historische gebouwen die normaal voor het publiek niet toegankelijk zijn.

In de namiddag kunnen zowel jong als oud deelnemen aan een fietstocht of een natuurwandeling ondernemen in de Moeren. Doorlopend de hele dag kunnen de kinderen terecht op het marktplein om deel te nemen aan talrijke activiteiten.

Tot hier de drie lijnen, maar nogmaals deze lijst is nog niet volledig.

Brussel, Gent, Antwerpen

Talrijke organisaties in BRUSSEL, GENT en ANTWERPEN zullen voor de 14 november speciaal een aantal activiteiten organiseren om wat leven in de brouwerij te brengen. Als we de lijst van de Brusselse initiatieven overlopen kan je maar een ding zeggen: Brussel zal op de 14de november weer een bruisende stad zijn. De Jong Economische Kamer van Brussel zal de geïnteresseerden in contact brengen met de Art Nouveau (Jugendstil). Dit d.m.v. een wandeling die vertrekt om 10.30 aan de Ambiorix square.

De Nederlandse Cultuurcommissie stelt het NEERHOF in Dilbeek open voor het grote publiek. Naast een bezoek aan de kinderboerderij en « hoe moet je nu ovenkoeken bereiden » kan

je ook de plaatselijke biersoorten nuttigen.

Tervuren, gelegen middenin de longen van onze hoofdstad, pakt uit met een natuurwandeling in het Arboretum en archeologische exploratie in de Warande.

In het centrum van Brussel is het de werkgroep « BRUKSELBINNENSTEBUITEN » die zal zorgen voor de opvang van de bezoekers. Twee formules werden uitgewerkt. Enerzijds kan je je inschrijven om een bezoek te brengen aan drie Brusselse markten: De Zavel, de Rommelmart en het Zuid.

In de namiddag wordt er een bezoek gebracht aan de Zuidertoren (tot op 165 m.). Dit bezoek is niet enkel een sensatie, het geeft je ook de mogelijkheid om vanuit de hoogte enkele algemene dingen over ontwikkeling, tegenstellingen, functies en teloorgang van Brussel in te zien.

Het programma wordt dan in de namiddag voortgezet met een kroegentocht door de Brusselse binnenstad.

Als tweede formule kan je je anderzijds inschrijven voor een begeleide wandeling in de stad. Dit is eerder een formule voor mensen die meer willen weten over Brussel dan alleen maar een overzicht. Deze rondleiding gaat van start na de middag rond 14 uur aan de Zuidertoren.

Wie ANTWERPEN zegt, denkt aan de ZOO. Wel, de Zoo zal op 14 november aan gunsttarief te bezoeken zijn. In de binnenstad zullen er geleide stadswandelingen georganiseerd worden en de natuurliefhebbers kunnen terecht in het RIEVIERENHOF waar de natuurgidsen van het CVN ze alles zullen vertellen wat ze wilden weten (over pure natuur!) maar wat ze nooit hebben durven vragen.

In GENT zullen er eveneens rondleidingen gedaan worden en kan je net zoals in Brussel en Antwerpen alle stedelijke musea gratis bezoeken.

Een hele boterham, die echter alleen nog maar gesmeerd is met goede boter. Het beleg moet er nog op, en daar hoor je in het volgende nummer van RIJ MAAR AN... nog meer over.

Pol VERDICKT

„Mijn vrijheid,, becijferd

Vervolg van blz. 1.

Een autogerichte ruimtelijke ordening heeft dus gezorgd voor een lelijke verkeerskater.

Zeker, de auto heeft zich laten waarderen als een multifunctionele mobiliteitsmachine en daar zijn we beter van geworden. Maar spijtig genoeg is hij voor velen een doel op zich geworden. Ze noemen hem hun vrijheid. Zonder auto

voelen zij zich wat «opgelaten». Eigenlijk zijn zij slaaf geworden van hun instrument.

En bovendien staat de auto op zijn eigen terrein (de mobiliteit) ook bijzonder zwak: hij neemt enorm veel plaats in, en dat maakt hem voor het stedelijk verkeer ongeschikt.

Om 10.000 mensen op een uur tijd te vervoeren heeft men:
12 rijstroken nodig per auto of 36 m.
4 rijstroken nodig per bus of 12 m.
1 rijstrook nodig per tram of 2,5 m.

Op een enkele spoorlijn of metro kunnen 40.000 mensen per uur reizen.

In een stad met 300.000 inwoners en een goed openbaar vervoer volstaan 120 tram- en bushaltes van elk 75 m² of 9.000 m² (0,9 ha) samen.

In een stad met 300.000 inwoners en een slecht openbaar vervoer is er behoefte aan 200.000 parkeerplaatsen van elk ca. 20 m² of 4.000.000 m² of 400 ha.

Hij zorgt voor vrij veel lawaai en stank, en dringt zich daarbij zodanig op, dat vele andere boeiende dingen in de stad, dorp en natuur niet meer mogelijk zijn.

Wegens zijn massa en zijn kracht, de massaliteit waarmee hij gebruikt wordt, en de soms grenzeloze ambitie van degene die ermee rijdt, is de auto veler schrik of

schade. In grote leeftijdscategorieën is hij doodsoorzaak nr. 1. Iedere ouder die een kind onderweg heeft, iedereen die een geliefde op weg weet, voelt enige onrust. Ook dit jaar zullen onder ons 2.000 of meer slachtoffers gevallen zijn, zullen er 80.000 gewonden te tellen zijn. Getallen als oorlogsverliezen.

DODEN EN GEWONDEN

PER 10 MILJARD AFGELEGDE KM PER PERSOON

Per 10 miljard afgelegde km per persoon	Auto	Bromfiets Voetganger Fiets	Trein Tram Bus
DODEN	15	6	0,1
GEWONDEN	301	287	16

De auto is niet krenterig met energie, dus ook niet met dure deviezen. En ook zijn aanschaf zelf is voor 90 % gebaseerd op ingevoerde waarde. Dit getal komt rechtstreeks van FEBIAC die daarmee een prijsverhoging wist af te dwingen in volle prijzenstop, na

de devaluatie van februari jl. De toename van het autogebruik in het globale verkeer brengt mee dat een steeds groter deel van het gezinsbudget aan mobiliteit wordt besteed. Zie hierover de tabel over de consumptieve bestedingen.

CONSUMPTIEVE BESTEDINGEN IN DE VERVOERSSEKTOR IN PRIJZEN VAN 1970, IN MILJOENEN FR. (BRON: N.I.S.)

	1965	1980	
Aankoop eigen vervoermiddelen	18.114	42.979	
Gebruik eigen vervoermiddelen	22.880	58.504	
Totaal bestedingen	40.994	101.483	of 2,5 x meer voor eigen vervoermiddelen op 15 jaar tijd (t.o.v. 1,8 x meer totale consumptie)
Stads- en streekvervoer	5.274	3.261	
Spoorwegen	5.689	4.989	
Tot. bestedingen in openb. vervoer	10.963	8.250	of 12 x minder dan bij het autoverkeer

Maar naast deze consumptieve bestedingen wordt nog enorm veel geld uitgegeven aan de auto via andere sectoren. Zo werd er in 1980 ca. 47,5 miljard uitgegeven aan autoverzekeringen, een bedrag dat echter op verre na niet de schadegevallen dekte die rond 50 miljard gelegen waren (wel de vergoede schade, of de uitkeringen, nl. ca. 36 miljard).

Daarnaast kan men de vraag stellen naar de ontzettende massa sociale kosten; niet alleen abstrakte milieukosten, maar dikwijls goed becijferbare bedragen die betaald worden door iedereen die schade heeft geleden, of die we zullen mogen betalen op facturen die ons in de jaren '90 zullen toekomen. Voorbeelden?

De invaliditeitsverzekering keert jaarlijks miljarden uit aan verkeersslachtoffers of hun nabestaanden.

Massa's mensen moeten hun

huizen isoleren tegen geluidsoverlast. Iedereen lijdt tijdsverlies in opstoppen, die de inefficiënte aantonen van de auto als massa-vervoermiddel. Maatschappijen van openbaar vervoer worden door hun voogdij-overheid aangemaand tot rationeler beheer terwijl zij materieel en personeel moeten betalen in opstoppen van het autoverkeer, waarin hun mooiste dienstregelingen waardeloos papier worden.

Het openbaar vervoer kan opdraaien voor de kosten van centralisatie in tijd en ruimte, waartoe door anderen besloten werd. Zij dragen kosten die zijzelf niet veroorzaakt hebben.

Met andere woorden: deze toestanden samen doen ons besluiten dat de voorwaarden voor een eerlijke toepassing van de beginselen van de vrije markteconomie niet aanwezig zijn bij een eerlijke concurrentie tussen de verschil-

lende vervoermiddelen. In de huidige crisis, die tegelijk ook een mobiliteitscrisis is (en niet alleen wegens de energieprijzen) wordt het de hoogste tijd ons omtrent onze mobiliteit diepgaand te bezinnen. Kan onze mobiliteit niet zinniger, veiliger, minder duur en minder hinderlijk?

Wij ervaren bij bijzonder talrijke groepen, actiegroepen, schooloudercomité's, milieuverenigingen, dorpsgemeenschappen, nieuwe middenstadsbewoners, handelaars, enz... een groeiende bewustwording omtrent verkeersthema's. Het zou ons verwonderen als deze thema's ook niet politiek aan de oppervlakte zouden komen drijven.

Een ruime taak voor de overheid ligt erin wat scheef gegroeid is, weer recht te trekken. (En dit niet alleen t.o.v. het openbaar vervoer maar evenzeer t.o.v. fietser en voetganger). Een duidelijke scheeftrekking is onder andere te vinden in de jarenlange onderverzorging van ons openbaar vervoer. Veel te lage, en dikwijls foutieve investeringen; een zware onderwaardering van de commerciële functie t.o.v. de technische functie in de vervoersbedrijven; een afzijdig blijven uit de politieke arena waarin materies behandeld werden die het openbaar vervoer van zeer nabij aangaan; een onbehoorlijke behandeling van het openbaar vervoer in de globale verkeersorganisaties langs de weg; het geen afscheid kunnen nemen van erfenissen uit het verleden; het niet bestaan van een traditie van verkeerskunde. België heeft als laatste Europees land nog geen meerjarige opleidingsmogelijkheid in een nochtans brandend actuele en belangrijke materie als verkeer!

Hans Verbruggen

'T IS GODGEKLAAGD

«TOVERBERG»

Van de familie DONNY-FEDYNA uit Herent kreeg de klachtenbank onlangs een dossier toegestuurd. De omvang van dit dokument liet onmiddellijk vermoeden dat het hier ging om een zaak die reeds geruime tijd aan de gang was.

En ons administratief instinkt - in topconditie getraind sinds de talrijke onderhandelingen met de betrokken diensten van het openbaar vervoerapparaat - liet ons niet in de steek. M.a.w. een zaakje om met Argusogen gade te slaan.

Even een overzicht van de feiten. Om het relaas te vergemakkelijken en de stelling van de betrokkenen beter uit de verf te laten komen zullen we een paar passages letterlijk uit de brieven overnemen.

Alles begint met een schrijven (op 27.12.80) van de familie DONNY FEDYNA (DF) aan de NMVB, hoofdbestuur Brussel.

«Dit schrijven stuur ik U opdat U een onderzoek zou instellen voor een bijkomende stopplaats (indien nodig zonder haltehuisje) op de lijn Brussel-Leuven (langs de oude Brusselse stw.). Een halte op verzoek zou al veel doen. Deze zou kunnen aangebracht worden tussen de halte «SCHOONZICHT» en «STEENWEG», en dit wel aan de Res. Groenendaal en een garage. Er is plaats voor de bus te doen halt houden» (zie foto's).

Tot hier een fragment uit de eerste brief. Om de inplanting te rechtvaardigen werd als voornaamste argument aangehaald dat kinderen en talrijke andere reizigers verplicht zijn een grote afstand af te leggen op de Brusselse stw. Een weg zonder fietspad of voetpad. Een niet risicodeloze dagelijkse onderneming dus. Dat het ongenoegen van de fam. DF ten top steeg blijkt uit de volgende passage uit dezelfde brief: «Dat de bus hier moeilijk kan stoppen volgens sommige chauffeurs kan ik moeilijk geloven, want regelmatig stopt hier in de namiddag een bus om personen te laten afstappen (waar dus de halte gevraagd wordt). Waarom hebben deze personen meer rechten dan de anderen, of zijn het kennissen van de chauffeur?». Drie maanden later heeft de fam. DF nog altijd geen antwoord op haar schrijven. Nogmaals

werd de aanvraag ingediend en een paar dagen later kreeg ze het volgende antwoord: «Als vervolg op uw schrijven van dd. 27.12.1980 en 8.3.1981, hebben wij de eer U te berichten dat wij bereid zijn, op het grondgebied van Winksele, tussen de bestaande haltes Veltem «Steenweg» en Winksele «Schoonzicht» een bijkomende halte in te planten, genaamd «Toverberg». Vooraleer tot deze inplanting over te gaan, dienen wij nochtans de ministeriële toelating te bekomen, die wij op 6.3.1981 hebben aangevraagd».

De fam. DF dacht dat alles voor mekaar zou komen, maar 6 maanden later was er nog altijd geen sprake van een nieuwe halteplaats.

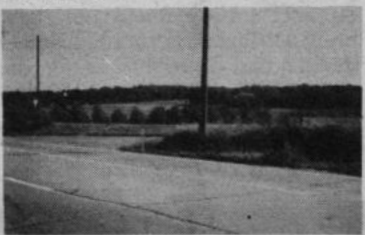


De fam DF trekt hieruit haar conclusies en besluit de betrokken diensten gewoon over het hoofd te zien en dadelijk een schrijven te richten aan de Heer Mark EYSKENS, toenmalig eerste minister. De diensten van de eerste minister blijven niet bij de pakken zitten en de betrokken diensten worden via het kabinet op de hoogte gebracht van deze aanvraag. Weer moest de fam. DF vaststellen dat er geen schot in de zaak kwam. Op

18.1.1982 zet de fam. DF haar aktie verder. Ditmaal neemt ze contact op met het aktiesecrètaariaat van de Aktie Openbaar Vervoer. De aanvraag wordt doorgestuurd naar de NMVB en 2 maanden later krijgt de fam. DF en het aktiesecrètaariaat hetzelfde antwoord als voordien. De NMVB is bereid een halteplaats in te lassen, maar het ministerie van Openbare Werken blijft een negatief standpunt innemen.

Ter verduidelijking een passage uit het schrijven van de NMVB: «...Om veiligheidsredenen was het evenwel noodzakelijk om vooraf uitwijkplaatsen aan te leggen. Het ministerie van Openbare Werken werd hiervan aangezocht maar nam een negatief standpunt in. Om deze reden was het ons totnogtoe onmogelijk een gunstig gevolg voor te behouden aan uw vraag».

Ondertussen zijn we september en alles is nog bij het oude. Dit blijkt uit een laatste schrijven van de fam. DF. Een fragment: «De NMVB is akkoord maar nu is het ministerie van Openbare Werken weer niet akkoord. (Het zou te veel geld kosten om 3 rioleringsbuizen te steken!). Maar dan moet u thans eens komen zien op de Brusselse stw. waar die halte aangevraagd werd. Men is bezig de betonstroken die volgens hen slecht zijn op te breken en te vernieuwen».



Tot hier een overzicht van de metamorfose van een aanvraag tot klacht. Een lange weg. Dat moeten we toegeven. Alleen vrezen we maar dat die weg nog veel langer zal worden zolang de betrokken diensten blijven toveren met «niets in de handen, niets in de mouwen». Neen, de halteplaats «TOVERBERG» is er nog niet.

Pol VERDICKT.

PERRONPERIKELLEN

Mevrouw Moonen uit Genk schrijft ons:

«...maandag 16/8 werd ik beboet in het station van Genk voor een bedrag van 605 frank omdat ik geen perronkaartje bezat.

...Ik kocht mijn dochter haar treinsbiljet en begaf mij samen met haar naar het perron. Nadat de trein vertrokken was om 10.45 uur werd ik aangesproken door een dienstleider. Hij vroeg mij of ik een perronkaartje bezat, hetgeen ik moest ontkennen. Hij zei me dat hij me bijgevolg een boete moest opleggen. Onderweg naar de burelen vertelde hij me dat hij die dag daarvoor extra opdracht gekregen had.

Stel u voor dat dit werkelijk de eerste maal is dat ik kennis maakte met het station van Genk. Ik moet u eerlijk bekennen dat deze eerste kennismaking mij slecht bekomen is.

Op geen enkel ogenblik heb ik gedacht om mij een perronkaartje aan te schaffen, juist omdat het station van Genk zich gemakkelijk leent tot in- en uitlopen, het is open, er is geen enkele afsluiting of geen enkel persoon die u ergens op attent maakt, tenzij het te laat is. Trouwens de laatste tijd zijn er verschillende dingen afgeschaft bij de NMBS, dat wij als leken in het vak niet meer weten dat dit nog verplicht is. Het bord met het reglement betreffende de perronkaartjes heb ik niet opgemerkt, ook omdat ik nooit in het station kom.

Ik verontschuldigd me dan ook voor deze nalatigheid en durf u verzekeren dat het nooit in mijn bedoeling lag de NMBS te bestelen voor vijf frank.

Mijn ontgoocheling is daarom ook erg groot, nu ik door deze onplettendheid zwaar gestraft ben, in verhouding tot de fout. Ik weet dat er reglementen zijn om nageleefd te worden en dat deze bediende zijn werk nauwkeurig meende te doen. Toch had ik een beetje soepelheid verwacht of een vermaning.

...Ik durf rekenen op een beetje menselijk begrip».

Uit de perskonferentie van de NMBS van 10 december 1981 haalden wij het volgende: «...heeft de Raad van Beheer van de NMBS twee maatregelen genomen die erg belangrijk zijn voor de betrekkingen tussen de vervoerder en zijn cliënteel, nl.:

— de afschaffing van de controle der vervoerbewijzen bij de ingang van de stations

— de verbetering van het onthaal van de reizigers in de belangrijkste stations van het land.

Deze nieuwe maatregel beoogt een dubbel doel:

— in alle stations van het land de toegang tot de treinen vergemakkelijken om zo het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken;

— de stations beter inschakelen in het sociaal-economisch leven van de stad en aldus het openbaar domein beter te valoriseren.

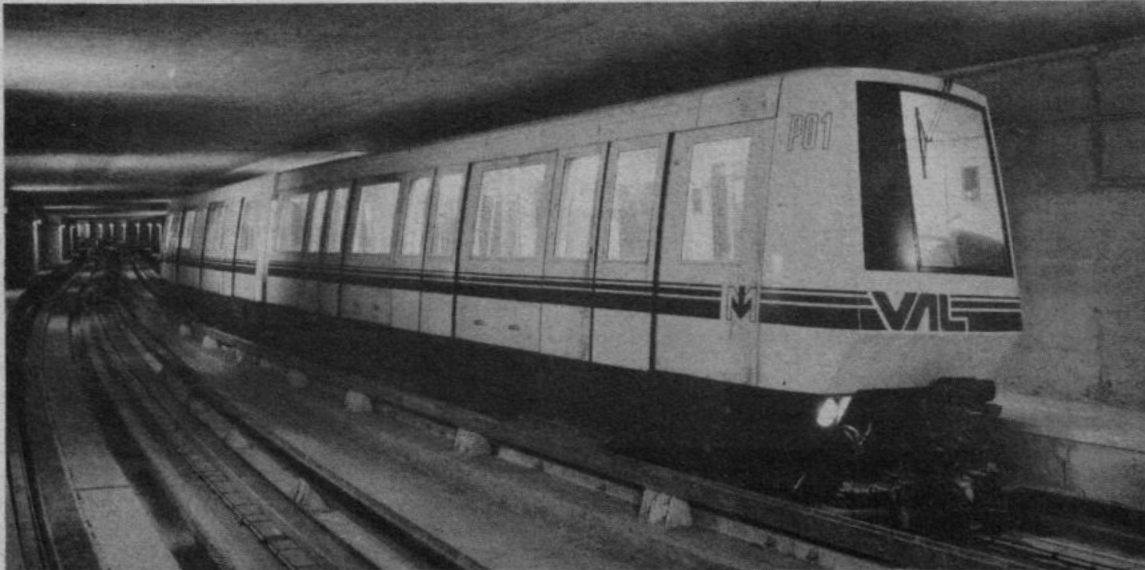
Uit de voorgaande uiteenzetting blijkt duidelijk dat het nieuwe systeem voor de controle van de vervoerbewijzen, dat dus nog alleen in de trein zal worden toegepast, er helemaal niet op gericht is de reizigers lastig te vallen. Het is

(Vervolg blz. 5)

DE HAUTE FUTURE

of de nieuwe kollektie voor het jaar 2000

DE VAL, EEN ANDER GEVAL



De stad Lille. Eén miljoen inwoners. Een typische Europese stad in volle expansie. Rond de oude stadskern schieten de nieuwe woonwijken, industriezones, centra voor sociale diensten, universiteitswijken als paddestoelen uit de grond. De stad groeit en de eerste civilisatieproblemen steken het hoofd boven water met de vervoerproblematiek — het waterhoofd — aan kop. Inderdaad, om de verschillende woon-werk-recreatie- en sociale functies optimaal en gesmeerd met elkaar te verbinden moet er een degelijk vervoersysteem bestaan. Een totaal-systeem waarin alle vervoermiddelen elkaar aanvullen, de mobiliteitszekerheid voor iedereen garandeerd is en bovendien van die aard is dat de leefbaarheid van de stad niet in het gedrang brengt. En ook hier werd de keuze van het openbaar vervoer gemaakt zonder daarom het autoverkeer schaakmat te zetten. De redenering is simpel. Wanneer de vervoermaatschappij erin kan slagen een systeem uit te werken dat superieur is of tenminste een evenwaardig alternatief kan bieden voor het autoverkeer dan zullen de automobilisten wel het gezonde verstand gebruiken en hun benzineslikkers op stal laten.

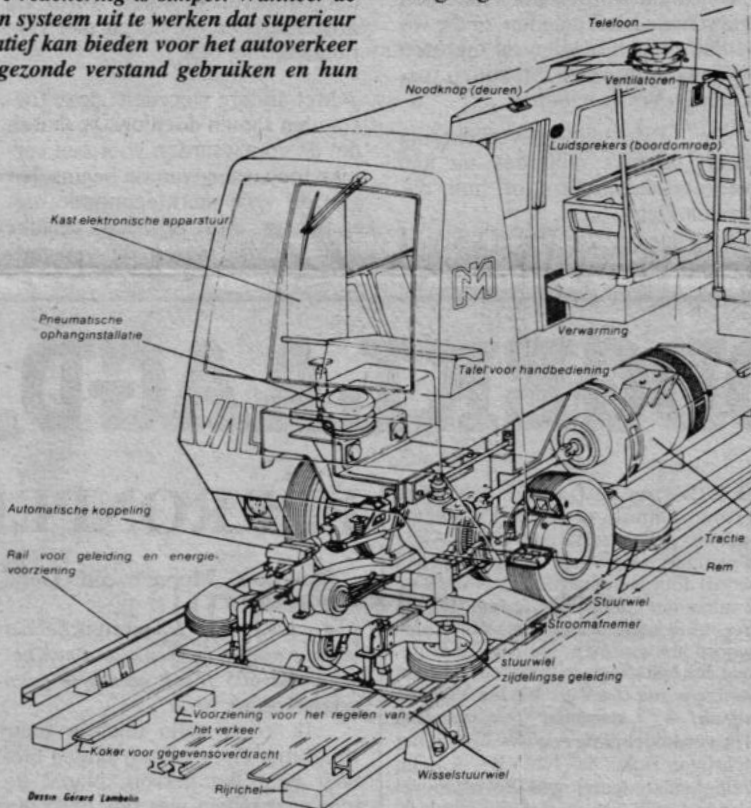
In '69 werden de eerste studies gemaakt en vrij snel werd de beslissing genomen om met een soort metro uit te pakken speciaal aangepast aan de stad Lille. De normen waaraan het systeem moest voldoen werden op papier gezet en er werd prompt een wedstrijd uitgeschreven voor het beste ontwerp. Het systeem moest milieuvriendelijk zijn, van een vrij kleine afmeting, volledig automatisch en in staat zijn min. 6.000 reizigers per uur en per richting te versassen. Begin '72 was het winnende ontwerp bekend en het bedrijf Matra begon, in samenwerking met een aantal andere firma's, aan de bouw van twee prototypes. Op een proefbaan van 1,7 km lang werden deze voertuigen tussen '74 en '76 over een afstand van 30.000 km uitgetest. De proeven waren positief en er werd door de stad Lille een programma uitgewerkt waarin in het totaal 4 lijnen waren voorzien met een spitsuuraanbod tussen de 4.000 en 7.000 reizigers per uur en per rijrichting tot 1990 en daarna oplopend tot 12.000 à 15.000.

De bouw van de eerste lijn, waarmee onmiddellijk van start werd gegaan, moet gezien worden als een begin. De verbinding tussen de nieuwe stad Villeneuve en het centrum van Lille is nog maar de stevige ruggegraat van het nieuwe openbaar vervoersysteem. Men zou die lijn kunnen vergelijken met een stroom die in zijn loop zorgt voor de afvloeiing van verschillende zijriviertjes. M.a.w. deze lijn zal in de toekomst aansluiting geven op 3 andere metrolijnen, bestaande en nieuwe buslijnen en het spoorwegstation.

De VAL, zonder spat of gal?

Oktober 1982. Het is bijna zover. De flessen schuimwijn worden al in de ijskast gezet want binnen een paar weken zal het eerste deel van de metrolijn 1 van de stad Lille voor het publiek opengesteld worden. En indien alles nu naar wens verloopt dan wordt het net een wereldprimeur, want niet veel later lopen er in andere landen (USA, CANADA) eveneens vol-

afmetingen hebben voor gevolg dat de gehele infrastructuur ook van een kleiner formaat is en dus veel goedkoper uitvalt bij constructie dan de traditionele metroaccommodatie zoals bv. te Brussel. Bovendien bevordert het de beweegbaarheid van de stellingen in de ondergrondse gangen die soms, gezien de structuur van een oude stad, noodgedwongen bochtig aangelegd moeten worden.



ledig automatische vervoerssystemen van de band.

Het project dat de naam VAL kreeg — VOITURES AUTOMATIQUES LÉGERES — zou men met een beetje verbeelding een tweeslachtig — maar edel — specimen kunnen noemen. Het is zowat een kruising tussen een traditionele tram en bus waarbij alle « dominante » factoren aanwezig zijn. Het lichte, mooi gestroomlijnde koetswerk en de rubberbanden van een bus, de rails en de elektrische praktisch geruisloze motoren van een tram. De kleine gestalte, die de « Genetic Engineers » van het Rijks openbaar vervoer hierbij aan de VAL-voertuigen toebedeelden, is geen toevallige mutatie. De kleine

Hoe gaat dat zoal met de VAL?

Het traject dat gedeeltelijk bovengronds op een viadukt en gedeeltelijk ondergronds is aangelegd is 12,7 km lang. De VAL-voertuigen zullen met een topsnelheid van 80 km/u. (kommerciële snelheid 34,2 km/u.) en met een frekwentie van 1 minuut elkaar opvolgen. Dit is snel, zeer snel maar realiseerbaar aangezien de stellingen die bestaan uit 2 gekoppelde wagens allen automatisch gestuurd worden. Bovendien ligt de acceleratiesnelheid ook zeer hoog. Dit laatste is voornamelijk te danken aan de rubberbanden die veel meer greep hebben op de be-

tonnen baanvakken dan stalen wielen op stalen rails zoals bv. bij traditionele treinen en tramstellen. (n.d.v.r.: wat bij regenweer?).

Gezien de hoge snelheden is het een noodzaak dat de stellingen bij wijze van spreken stevig op hun poten staan. Om schokken te voorkomen en om de treinen veilig door de bochten te loodsen werden de wagens uitgerust met 2 stuurrassen die elk voorzien zijn van 4 horizontaal geplaatste rubberwielen. De wielen lopen langs 2 stalen stuurrails die eveneens voor de nodige stroomvoorziening zorgen (per wagen zijn er 2 motoren met een vermogen van 120 kW 750 volt). In het midden van de stuurrassen is er nog een wisselstuurwiel geplaatst. Dat wiel wordt, wanneer de trein van zijn baan wordt afgeleid, opgevangen door een wissel van een speciale constructie die in het midden van de baan is aangebracht. Hoge snelheden en automatisch gestuurde stellingen veronderstellen ook dat de nodige aandacht besteed wordt aan de veiligheid. Bij de VAL mogen de beste stuurlieders wel aan wal staan, toch moet men rekening houden met alle mogelijke situaties die eventueel ongelukken zouden kunnen veroorzaken. Deze voorzorgsmaatregelen werden genomen. De centrale computer is gepro-

grammeerd om voor zowat ieder voorval de gepaste oplossing te bieden. Hoogstwaarschijnlijk zal dit programma nog aangevuld worden naargelang de jaren vorderen en de VAL z'n kinderziekten achter de rug heeft.

Eenzijds is het zo dat alle stellingen d.m.v. speciale detectoren kunnen gevolgd worden in de centrale controlekamer en er dus een « visueel » contact blijft. Anderzijds is het gehele parkours onderverdeeld in verschillende eenheden die aan de voertuigen de nodige opdrachten i.v.m. toegestane snelheid en acceleratiesnelheid doorgeven al naargelang de bezetting van de voorliggende baanvakken. Als supplementaire veiligheidsmaatregel wordt de snelheid van de stellingen zeer nauwgezet gevolgd. Bij de minste onregelmatigheid komt de noodrem in werking waardoor de spanning over het ganse net uitvalt en bijgevolg alle stellingen stilvallen.

Natuurlijk werden ook de nodige voorzieningen getroffen om eventuele defecte stellingen in een minimum van tijd weg te rangeren. Ook hier zal de computer de hele operatie leiden. Het defecte stel zal door een ander stel — volledig automatisch — voortgeduwd worden tot aan een zijspoor, waarna het duwende stel het normale traject verder zet.

DE VAL EN DE REIZIGERS BEGELEIDING



Neen dit is geen lift. Dit is het perron van een VAL station.

Aangezien een vervoermaatschappij eigenlijk een bedrijf is dat een bepaald produkt aan de man moet brengen — nl. een degelijk openbaar vervoer — is het van het grootste belang dat de kwaliteit van dat produkt goed is. Het lijkt logisch zal je zeggen, maar niet alle door ons gekende maatschappijen hanteren deze vuistregel. De kleren maken de man, en dat is ook zo

bij het openbaar vervoer. Stop het in een mooi kleedje, verzorg de diensten en de informatieverstrekking, geef de reizigers maximaal comfort en veiligheid en binnen de kortst mogelijke tijd beginnen de vervoermaatschappijen nog reclame te maken voor de auto. Dit laatste is misschien wel een beetje overdreven, maar niet onrealistisch.



In ieder geval, bij de uitwerking van de VAL werd er duidelijk rekening gehouden met het optimaal op punt stellen van de kwalitatieve aspecten. Twee onderdelen daarvan, de **VEILIGHEID** en het **KOMFORT**, kregen blijkbaar ruimschoots de aandacht.

Om de veiligheid van de reizigers optimaal te garanderen werden in alle treinstellen 3 interfooninstallaties aangebracht. Dezelfde apparaten kan je terugvinden in de gangen en de perrons van de stations en stellen de gebruiker van de VAL in de mogelijkheid steeds in directe verbinding te komen met de centrale controlepost. Diezelfde centrale heeft via een reeks kamera's — die zowat overal opgesteld staan — een totaal overzicht van het systeem. In geval van defekt kunnen de gebruikers zelf de toestellen tot stilstand brengen (noodrem), de spanning uitschakelen en langs de talrijke vluchtwegen die voorzien zijn de begane grond bereiken. Niet alleen zal deze reeks veiligheidsmaatregelen de reizigers overtuigen van de perfecte technische uitbouw van de metro, ook zal het de psychologische drempelvrees — die er in den beginne zeker zal zijn — verlagen. In verband met dit laatste werd er ook gedacht aan een reeks maatregelen om het vandalisme en de agressiviteit zoveel mogelijk in te dijken. Tenslotte stelt een gebruiker van het openbaar vervoer het eveneens op prijs niet lastig gevallen te worden door personen van bedenkelijk allooi of om z'n traject af te leggen in stellen, gangen en perrons waar om de haverklap onderdelen bijgewerkt werden door vandalen. Om dit alles zoveel mogelijk te vermijden werden de gangen van en naar de perrons zo kort mogelijk gehouden. De verlichting is maximaal en tussen de verschillende niveau's zijn talrijke kijkkasten aangebracht zodat het



Een gedeelte van het traject van de VAL: een viadukt.

niet erg makkelijk is om iets onopgemerkt te doen.

Bovendien zal er konstant een mobiele security-ploeg ingeschakeld worden die samen met regelmatige politiepatrouilles de goede orde zullen handhaven.

Wat het comfort betreft kunnen we zeggen dat de inwoners van Lille ook hier in de watten gelegd worden. Alle stations zijn uitgerust met liften en roltrappen zodat alle niveau's probleemloos bereikt kunnen worden. Mede door dit laatste en door het feit dat er tussen het perronniveau en de vloer van de stellen geen hoogteverschil is kunnen de minder-validen eveneens probleemloos de VAL-toestellen gebruiken.

Dit laatste is te danken aan de

speciale vering van de trein die ervoor zorgt dat de vloer altijd op dezelfde hoogte blijft. Ook werd er voor gezorgd dat de opening tussen de perronvloer en wagnvloer nooit breder is dan 35 mm. Ook hier dus geen gevaar dat gehaaste reizigers met voet of been tussen het treinstel en het perron geklemd raken. Om ongevallen met ergere gevolgen te voorkomen werd er tussen het spoor en de perrons een glaswand aangebracht met automatische deuren. Wanneer een treinstel het station binnenkomt stopt het telkens precies op dezelfde plaats, nl. recht tegenover de schuifdeuren in de glaswand. De deuren van de trein en de deuren in de glaswand gaan gelijktijdig open om daarna, wanneer er zich geen enkel persoon of voorwerp

tussen bevindt, weer gelijktijdig te sluiten.

Het is dus net alsof je in een lift stapt. Weliswaar een lift van iets grotere afmetingen en die zich horizontaal verplaatst. Elk wagentje heeft een lengte van 12,6 m en een breedte van 2,06 m en is voorzien van drie dubbele schuifdeuren. De korte haltetijden vereisen trouwens een korte in- en uitstaptijd. Het interieur van de stellen is daar ook aan aangepast. Op de balkons zijn klapstoeltjes en de 22 andere zitplaatsen zijn dwars op de rijrichting geplaatst. Dit om de doorstroming te vergemakkelijken.

Als laatste comfortpunt kunnen we het ventilatiesysteem vermelden. Per uur wordt de lucht maar liefst 120 maal ververs in de stellen waardoor ramen die geopend kunnen worden een overbodige lukse zouden vormen en bijgevolg dus ook afwezig zijn.

Pol VERDICKT.



AUTO-ARME ZONDAG



14 NOVEMBER 1982

PERRONPERIKELEN

(Vervolg blz. 3)

zeker niet de bedoeling dat de reiziger die de reglementen navolgt verontrust wordt of zich ongemakkelijk gaat voelen.

De NMBS antwoordde als volgt:

« Op 16 augustus bevond u zich op het perron zonder in het bezit te zijn van een perronkaartje. De vaststelling en de regeling achteraf waren volledig in overeenstemming met de vigerende reglementen terzake.

...Wij zijn echter volkomen overtuigd van uw goede trouw en hebben besloten u het geheven forfaitair bedrag van 600 fr. terug te betalen ».

Noot van de redactie:

Mevrouw Moonen-Houben bevestigde ons in een gesprek dat zij zeer zelden in een station komt en ook dat zij niet wist dat men een perronkaartje moest kopen. Het station van Genk ligt er nogal vrij toegankelijk bij en men kan gemakkelijk in en uit zonder te beseffen dat het niet toegelaten is. Een onthaalbediende zou hier zeker op zijn plaats zijn !

De NMBS zegt in haar persconferentie dat zij het openbaar vervoer aantrekkelijker wil maken, meer openstellen voor de reiziger; allemaal goed hoor maar dan moet men ook zo handelen.

Sinds enkele maanden worden er overal in de stations zelfklevers aangebracht met de tekst: « Vrije toegang met fairplay ». Dat men het personeel dan ook vraagt om, zeker in het geval van het niet bezitten van een perronkaartje, met de nodige soepelheid op te treden en niet iemand zo te behandelen dat deze mevrouw 's avonds nog duchtig over haar toeren was.

Het mag echter wel op prijs gesteld worden dat men besluit om de boete die werd opgelegd terug te betalen.

Het had echter wel vermeden kunnen worden !!

Een beetje fair-play A.U.B.

Tony Govarts

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.



DEPOSITOBOEKJE.

Gemeentekrediet

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

MET DE NMBS OP DE TOBOGAN

Een tijdje geleden las ik in de RIJ-MAAR-AN een grappig artikel waarin de mensen werden aangespoord om energie te besparen door b.v. hun verplaatsingen bovenop een helling aan te vatten. Het klonk allemaal gek, maar toch zat ik erover na te mijmeren. Dat is waar ook: wie denkt eraan dat één der grootste natuurlijke energiebronnen precies de aantrekkingskracht van de aarde, m.a.w. de zwaartekracht is? Maakt de mens daar wel gebruik van?

En werkelijk, onbewust gebeurt dat reeds lang: de hydraulische energie, de zg. witte steenkool, is dat geen elektrische energie die geput wordt uit neerstromend water, water dat - precies door die zwaartekracht - bergafwaarts stroomt? Even langer piekeren... Waar gebruiken we nog de zwaartekracht?

Nu dwalen mijn gedachten naar de bergen. Het is veel jaren geleden, - en misschien is het ondertussen al allemaal veranderd - maar ik herinner me ooit eens de Reichenbachfall bij Meiringen opgezocht te hebben met een tandradtreintje. Naast de rotswand klauterde het wagentje omhoog, schijnbaar zonder enige inspanning van motoren. Ik keek wel even bezorgd naar de bestuurder toen ik boven mij op hetzelfde enkelspoor een gelijkaardig wagonnetje de berg zag afdalen, recht op ons af. Toen de treintjes in een flinke vaart op mekaar zouden gaan inrijden, splitste ons spoor zich op een wissel, en schoot het dalende ding langs ons heen, met een roekeloze snelheid. Toen ging mijn licht op: tussen de sporen schoof een kabel omhoog en trok mijn treintje snel naar boven, en daarna schoof een tweede kabel even snel naar beneden en hield het dalende treintje in bedwang. En in het bergstationnetje liep die ene kabel - want dat was het - rond een groot rad. Het dalende treintje trok dus a.h.w. het stij-

gende treintje naar boven, en slechts een kleine motor in het station volstond om de kabel in beweging te brengen. Net zoals dat het geval is met de tegengewichten van onze liften. Het zware werk gebeurt ook hier gratis door de zwaartekracht.

En nu maar verder piekeren over het benutten van de zwaartekracht. En waar-empel, dat idee van die start bovenop een helling is zo gek nog niet. Stel je voor, dat op een spoorlijn met een frequent personenvervoer de sporen in de stations een paar meter zouden verhoogd worden, dan zouden de treinen bergop het station binnenrijden, dus minder moeten remmen en bijgevolg minder energie in de remmen verspillen, en bovendien hun remmen aan minder slijtage blootstellen.

Bij het vertrek uit het station zouden de treinen een helling afdalen, dus met een beperkte motorkracht flink versnellen, bijgevolg minder energie verbruiken en bovendien de motor minder overlasten. «Allemaal goed», hoor ik mijn oude prof. in Verkeerseconomie al tegenstribbelen, «maar die besparingen kunnen moeilijk opwegen tegen de hoge kosten van de daartoe vereiste infrastructuurwerken». Dat zal wel kunnen, maar er is dan nog een factor die economen en ingenieurs al eens vergeten: het comfort van de reizigers.

Immers, als een trein van een helling gebruik maakt om te stoppen of te vertrekken, zal de vertraging of versnelling geleidelijker, met veel minder horten en stoten verlopen, en door de extra snelle start kunnen ook rijtijden ingekrompen worden.

Vindt de N.M.B.S. dit idee niet zinvol? Waarom past ze het dan zelf al toe bij het rangeren van goederenwagens?

Emiel De Meyer

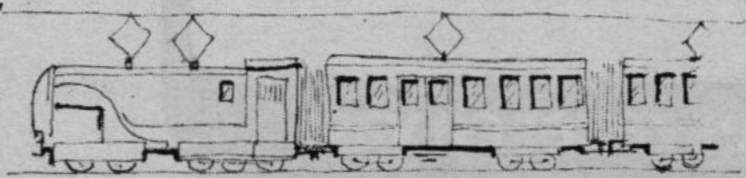
SKIËN ONDER DE SPAANSE ZON

Vanaf volgende winter valt er een nieuw wintersport-oord binnen het bereik van elke skiliefhebber. De «PYRENEËN-EXPRESS» zal dan nl. de skiërs naar het Franse en het Spaanse Pyreneeënmassief brengen waar zij hun sport kunnen beoefenen in een nieuwe omgeving en in een gans verschillend klimaat. Zowel van de Spaanse als van de Franse kant werden grote inspanningen gedaan om de winterstations kwalitatief goed uit te rusten met hotels, skipisten en liften. In de bestemmingsstations worden aansluitingen per autocar verzekerd naar Franse centra als Barrèges, Cauterets, Font-Romeu, Lamouguies, Port-Puymorens, Saint-Lary, naar Andorra (Soldeu), en naar La Molina en Masella in Spanje.

De «Pyreneeën-express» zal samengesteld zijn uit lig- en slaaprijtuigen en zal eveneens autodraagwagens met bestemming Toulouse en Narbonne omvatten. Daardoor kunnen de automobilisten die zich naar de Roussillon of verder naar de Spaanse badplaatsen begeven omwille van het zachte klimaat en van de zeer lage winterprijzen, voor de eerste maal deze winter, hun wagen meenemen. De trein zal rijden op de vrijdagen vanaf 17 december tot 20 maart. Hij vertrekt te Schaarbeek en er zijn haltes voorzien te Brussel-Noord, Brussel-Zuid en te Bergen.

Wie meer wil weten over deze en andere «witte treinen» kan centimeters dikke informatie bekomen in de stations.

Pol Verdickt



TUSSENHALTE.

ANTWERPEN

Beter één bus bij de hand dan tien in de lucht

In krant nr. 2 kon je het verhaal lezen van het vergeten dorp ofte Klein-Willebroek. Ondertussen is er 't een en 't ander gebeurd en hoera!... een verbinding kwam tot stand. Deze wordt verzekerd door buslijn 286 Boom - Mechelen (NMVB).

De vertrekuren vanuit Boom zijn de volgende: 7.55 u., 9.55 u., 12.55 u. en 14.55 u. Ongeveer vijf

minuten later is deze bus in Klein-Willebroek. Richting Boom vertrekken slechts twee bussen per dag vanuit Klein-Willebroek: 12.11 u. en 16.11 u.

In ieder geval moeten de inwoners van dit dorp niet langer verstoken blijven van alle wereldse genoegens. Een pintje pakken in Boom of een etentje in Willebroek, 't is allemaal mogelijk.



Een PCC 2072 Bouwjaar '79.

Openbaar Vervoerpromotie

Een afspraak maken met Ronny Sörensen is niet zo eenvoudig. Ofwel rijdt hij als trambestuurder rond met tram 4, ofwel zit hij aan de tekentafel. Ronny offert namelijk al zijn vrije tijd op aan het tekenen van trams en trolley's. Zo heeft hij een reeks van 6 prachtige prentkaarten getekend en een kalender voor 1983. Ondanks het feit Ronny geen speciale opleiding gevolgd heeft, zijn zijn tekeningen erg goed. Zelfs de kleinste details krijgen zijn aandacht. Ronny

zoekt zijn inspiratie niet alleen in het binnenland, ook het buitenland krijgt ruimschoots de aandacht. De kalender valt zeker in de smaak bij de liefhebbers van het openbaar vervoer. Hij wil nu deze nieuwe vorm van promotie van het openbaar vervoer zo ruim mogelijk verspreiden. Belangstellenden kunnen Ronny Sörensen bereiken in de Harvenstraat 34, 2710 Hoboken.

Rita De Vocht

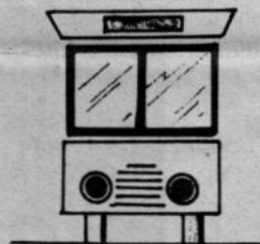
Aartselaar en Wilrijk

In oktober vorig jaar ontvingen wij een brief van Mevr. de Schietere uit Aartselaar. Zij klaagde het feit aan dat er geen enkele verbinding was tussen de gemeenten Aartselaar en Wilrijk. Nochtans worden de scholen in Wilrijk druk bezocht door kinderen uit Aartselaar.

We namen contact op met MIVA met de vraag lijn 25 of 17 door te trekken tot Aartselaar centrum. Dit was helaas niet mogelijk omdat Aartselaar buiten het vervoersgebied van de maatschappij ligt. Gelukkig zorgde de NMVB voor de oplossing. Tijdens de schooldagen zullen bepaalde bussen van de lijn 50 B het volgende traject volgen: Langlaarstraat, Laar, Baron van Ertbornstraat, Folklorelaan, Wilrijk RMS, Sint Ursula, Wilrijk RLS. De uren zijn als volgt: vertrek Aartselaar: 8.02 u. vertrek Wilrijk: 15.53 u., 16.18 u. en 12.08 u. (enkel op woensdag).



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



LIMBURG

Snoeien in het aanbod ! ?

De kans bestaat dat heel wat Limburgers binnenkort hun verplaatsingen te voet kunnen doen.

Er zou namelijk een ontwerp van Koninklijk Besluit klaarliggen dat een streep trekt door niet minder dan 600 km stoptreinverkeer door heel België. De lijnbussen van de NMVB zouden dan voor de bediening van de gemeenten moeten instaan. Maar de kans dat de NMVB deze lijndiensten kan uitbaten is uiterst klein. Geld is er immers niet !

Naast Henegouwen en Luxemburg wordt vooral weer Limburg door het snoeimes getroffen.

De heer Van Ballaer, GOM-Limburg bevestigt in een vraaggesprek met het Belang van Limburg op 25 september dat de NMBS omwille van besparingen en meer efficiency een nieuw intercityplan aan het uitwerken is.

De lijnen Hasselt-Eisden, Hasselt-Genk en Hasselt-Mol worden vooral geïsoleerd. Deze stoptreindiensten worden vernoemd als mogelijke besparingen.

Dat de lijn Hasselt-Eisden — vanaf mei 82 nog slechts twee ritten 's morgens en twee 's avonds — zo goed als zeker zou wegvallen was al langer een zekerheid. De ligging van de stations maakt nu eenmaal een degelijke bezetting onmogelijk. Talrijke studies, zelfs van de NMBS, toonden aan dat een doortrekking tot Maasmechelen echt wel volk zou lokken. Een beslissing hieromtrent blijft steeds maar achterwege. Om toch niet al het volk naar de auto te jagen werkte de NMVB een snel-

busdienst Maaseik-Genk via de autosnelweg uit, die als vervanger van de trein Eisden-Hasselt zou dienst doen tot de nieuwe verbinding Genk-Maasmechelen per spoor er is. We wachten nog altijd op de toelating voor de uitbating van die snelbusdienst; van een spoorlijn naar Maasmechelen is er zelfs nog niets in zicht !

Tussen Hasselt en Genk zouden de stopplaatsen Kiewit, Bokrijk en Boxbergheide wegvallen. Dat Bokrijk in het voor- en najaar weinig volk trekt wil ik best aannemen, maar Kiewit als halte afschaffen, dat is geen logika.

Voor pendelaars naar Brussel, wonende ten noorden van Hasselt, zou dit een goede opstapplaats zijn. Je auto kan je daar immers heel wat gemakkelijker kwijt dan in Hasselt, waar parkeren in de nabijheid van het station een ramp is.

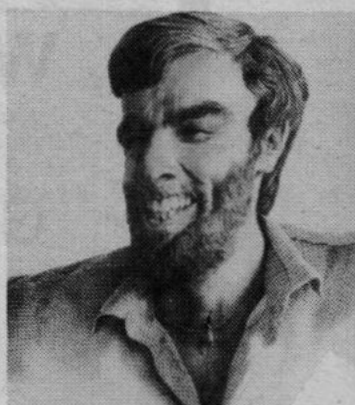
Enkele jaren terug werden er nog miljoenen besteed aan de nieuwe stopplaatsen te Bokrijk en Kiewit. Waar is de lijn in het beheer van de Spoorwegen ?

Zoals een woordvoerder van de NMBS verklaart in hetzelfde ar-

tikel, werken de Spoorwegen aan een algemeen plan waarbij men een betere taakverdeling nastreeft tussen de NMBS en de NMVB. Vooral de omnibuslijnen worden geïsoleerd en het zou de bedoeling zijn deze te vervangen door bussen; vooral als blijkt dat de Buurtspoorwegen met lagere exploitatiekosten deze lijnen kunnen uitbaten.

Met een afgeslankt budget kan je echter moeilijk van de NMVB verwachten dat zij nieuwe bussen kan opbrengen om de stoptreinlijnen te vervangen.

Een echt hopeloze situatie.



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

BRABANT

F.A.V.B.

Het *Front voor een Ander Verplaatsingsbeleid* is een organisatie die, zoals haar naam laat vermoeden, zich inzet voor het wel en wee van de zwakke weggebruiker. Deze werkgroep gaat eerstendaags van start met een campagne om het bestaan en de fundamentele eisen van de FAVB kenbaar te maken. Het middel dat daarvoor uitgekozen werd is een *affiche*. Hierop zullen in de vorm van een aantal slogans hun grieven in de verf gezet worden. Als voornaamste doelstellingen propagandiseren zij: betaalbare verplaatsingsmogelijkheden en aangepast aan onze noodwendigheden, de uitbouw van een aantrekkelijker openbaar vervoer, stop aan de langzame dood van het openbaar vervoer door de afschaffing van een aantal bus-, tram- en spoorlijnen, halt aan de steeds maar langere wachttijden, en stop aan de onaanvaardbare tariefverhogingen.

Mensen die voor dit initiatief belangstelling hebben en ook een paar affiches zouden willen verspreiden kunnen contact opnemen met het FAVB, Troonstraat 127, 1050 Brussel.

B.R.A.L.

In april en mei van dit jaar werd er zowat overal in Vlaanderen van wal gestoken met de klachtofoon. Voor een uitvoerige beschrijving van de doelstellingen van dit initiatief verwijzen we naar de vorige nummers van RIJ MAAR AN, maar kort samengevat was het opzet om zoveel mogelijk klachten te bundelen van de zwakke weggebruikers.

Deze dossiers zouden dan als stormram gebruikt worden om de bevoegde overheden in het vooruitzicht van de gemeenteraadsverkiezingen van 10 oktober - daarmee op hun verantwoordelijkheid te wijzen.

De resultaten van deze actie beginnen stilaan een vaste vorm te krijgen. De Brusselse Raad voor het Leefmilieu - kort BRAL - organiseerde op 16 september II. een perskonferentie om hun bevindingen i.v.m. de klachtofoon aan het breder publiek kenbaar te maken.

De klachtofoon van de BRAL heeft 2 soorten reacties gekregen. Enerzijds *individuele* klachten, via de telefoon en de antwoordkaarten, en anderzijds al verwerkte dossiertjes van *groepen* die een eigen initiatief genomen hadden.

Het overgrote deel van de 470 individuele klachten (300 oproepen) betreft de toestand van de trottoirs. Ofwel zijn ze te smal, ofwel zijn ze in slechte staat of gaat het over NIEUWE trottoirs die niet met kinderwagen of gehandicaptenwagen te berijden zijn. Als tweede grote brok klachten volgt de onveiligheid bij het

oversteken en gebrek aan sfeer (tekort aan groen, zitbanken). In mindere mate werden de slechte voetgangersvoorzieningen bij werven en de gebrekkige accommodatie bij tram- en bushaltes in de klachtenbank gedeponneerd. Aangezien het Brussel centrum en de volksbuurten voor de BRAL prioritair zijn - en er dus meer propaganda gevoerd werd - kwamen de reacties voornamelijk van die kant. Bovendien dienen we hierbij te vermelden dat de toestand in de randbuurten opmerkelijk beter is.

De initiatieven van de groepen en de individuele klachten - samen goed voor 500 stuks - werden samengebracht en verwerkt per gemeente. Van 7 gemeenten was het klachtenpakket indrukwekkend genoeg om er een apart dossier van te maken, van 10 andere werden de resultaten overgemaakt aan de plaatselijke sociaal kulturele raden voor opvolging.

Of dit alles nu zijn vruchten zal afwerpen moeten we afwachten. In ieder geval hoopt de BRAL dat de gemeentebesturen eindelijk eens hun verkeerspolitiek gaan wijzigen. De stad moet niet langer ingericht worden in functie van een vlotte afwikkeling van het autoverkeer. Alle weggebruikers: voetgangers, fietsers, openbaar vervoergebruikers en automobilisten moeten gelijke rechten hebben. D.w.z. dat in woonstraten, in straten met een bepaalde erf-functie, de voetganger de toon aangeeft en de anderen in zijn maat volgen.



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

BRAL: METROSTANDPUNT

In een persmededeling formuleert de Brusselse Raad voor het Leefmilieu zijn ongenoegen i.v.m. de inhuldiging van 9 nieuwe metrostations in het Brusselse.

Uit deze mededeling citeren we het volgende: «Tot veertien dagen voor de «feestelijke» opening gaf de M.I.V.B. informatie over de wijzigingen van het net, die op 6 oktober bovengronds zouden doorgevoerd worden: 1 nieuwe buslijn, 5 gewijzigde lijnen, 3 bus- en 1 tramlijn afgeschaft. Plots kwam een einde aan deze informatieverstrekking. De wijziging van het net wordt uitgesteld tot latere datum - de voorstellen worden opnieuw besproken in de «tweede helft» van oktober (na de verkiezingen!).»

Bij deze feiten heeft de BRAL een aantal bedenkingen. Volgens de BRAL is de M.I.V.B. blijkbaar zelf niet zo overtuigd van de verbeteringen die haar voorstellen inhouden en zwicht voor de druk van politici, die onpopulaire maatregelen willen uitstellen tot na de konfrontatie met de kiezers. Verder vindt deze organisatie dat de M.I.V.B. ondanks de bezuinigingen blijft doorgaan met het metropakket terwijl er ondertussen, om het hoofd nog even boven water te kunnen houden, een plan uitgewerkt wordt om te snoeien in frekwenties en dienstverlening. De persmededeling wordt afgesloten met een bondig overzicht van het eisenpakket van de BRAL. Volgens hen moet een openbaar vervoersbeleid er een zijn dat uitgaat van de verplaatsingsbehoeften van de Brusselaars, dat openbaar bepaald wordt (waarbij de gebruikers mee de krachtlijnen kunnen bepalen) en waarbij de keuzen tussen de verschillende technieken en middelen gebeurt op basis van de plaatselijke behoeften, het maatschappelijk nut en de kostprijs.

Een betere frekwentie op onze kustlijn !

In de loop van de maand september kon u de eerste eigenlijke tramstellen die voor de kust bestemd zijn bewonderen.

Want, tot nu toe werd er aan de kust gebruik gemaakt van de rij-



tuigen die voorbehouden waren voor Charleroi.

Dankzij de indienstneming van de nieuwe kusttram, rijdt de tram nu ook buiten het zomerseizoen om het half uur in plaats van om het uur. Deze dienstregeling, die op 1 september werd ingevoerd, kon verbeterd worden doordat de

WEST-VLAANDEREN

nieuwe trams met enkele stellen zullen rijden (dus niet gekoppeld). In september waren er nog ontvangers op de tramstellen aanwezig, maar vanaf 1 oktober werd er overgeschakeld op éénmansbediening. Dit is volgens de NMVB de enige manier om met zeer weinig kosten ook buiten het seizoen een halfuurdienst op de kustlijn te handhaven. Want, de personeelskosten zijn de zwaarste last voor de maatschappij.

Het resultaat van een studie uitgevoerd door de NMVB maakte duidelijk dat deze formule zelfs goedkoper uitvalt dan met gekoppelde stellen om het uur te rijden.

De reizigers kunnen zich nu, dus vanaf 1 oktober, een ticket bij de geleider aanschaffen. Maar om tijdverlies te vermijden is het wenselijk dat de NMVB het gebruik van strippenkaarten stimuleert. Daarenboven is een snelle plaatsing van stempelautomaten in de

trams een noodzaak !

De halfuurdienst loopt van 9 tot 20 uur. 's Ochtends en 's avonds blijft de uurdienst gehandhaafd.

De NMVB voorzag bij het opstellen van de nieuwe dienstregeling een goede aansluiting op de lijnen van de NMBS. Dank hiervoor !

De groep West-Vlaanderen heeft een folder met de nieuwe dienstregeling verspreid. Wie meer inlichtingen hieromtrent wenst, kan zich wenden tot de NMVB West-Vlaanderen, Nieuwpoortsesteenweg te 8400 Oostende.

Tot hier het goede nieuws uit West-Vlaanderen !

RIKA VANHALST

Aktie openbaar vervoer, Omroep West-Vlaanderen Conservatoriumplein 1 te 8500 Kortrijk Tel. (056) 22 19 23.

OOST-VLAANDEREN

De documenten over verkeer en openbaar vervoer waarmee de actiegroepen uitpakken, worden alsmaar degelijker.

Nu neemt de Actiegroep Openbaar Vervoer Gent het op voor de tram en de fietser in een prachtig uitgegeven brochure «LANGZAAM VERKEER IN DE BRANDING», pleidooi voor een verkeersleefbaar Gent». De brochure is niet gericht tegen het stadsbestuur, de tram-maatschappij of wie dan ook. Ze schetst nuchter en duidelijk de struikelstenen die het openbaar vervoer en de fietsers in Gent in de weg gelegd worden. De gevolgen van de vermeende bezuinigingen die het Rijk aan de stadsvervoermaatschappij oplegt worden er in beschreven. De stellers tonen ook aan, dat de informatie over het openbaar vervoer in Gent onvoldoende is uitgebouwd. En



Aktie Openbaar Vervoer, B.R.T. Omroep OOST-VLAANDEREN, t.a.v. ROEL DE JONG, Martelaarslaan, 238, 9000 Gent. Tel. (091) 25 47 20.

dat is een zaak, die de MIVG toch zelf op poten zou moeten zetten. «De stad aanpassen aan het verkeer is haar verwoesten», zegt de brochure. En inderdaad. Wie hart heeft voor de stad Gent, moet dit knappe werkje maar bestellen

door 130 fr. over te schrijven op rek. 001-1270797-76 van Aktiegroep Openbaar Vervoer Gent met de vermelding «Langzaam Verkeer in de branding». Ook al door de goed verzorgde lay-out en illustratie krijg je inspiratie om tegen het teveel aan auto's in Gent wat te gaan doen. Roel De Jong



E pericoloso Sporgersi!

SCHUILEN IN DE METRO

Met opgetrokken knieën zit ik op de plastic bank van het metro-perron. Ik ben hier niet alleen. Ik was bij de drieduizend die erin slaagden om tijdig voorbij de stalen klemdeuren te geraken. De paniek die me overviel toen ik de trap afliep, kan ik niet meer beschrijven. Ik moet steeds maar aan mijn vrouw en mijn broer en de vrouw van mijn broer en hun kinderen en, ik moet steeds maar aan de mensen boven denken. Zij hebben de sirene ook gehoord, maar zij zitten nu in een andere kelder te schuilen, hoop ik, hoop ik maar, totdat die atoomaanval voorbij is. Ze zeggen dat er onder het stadhuis ook nog duizend mensen zitten. Duizend mensen op een stad van een kwart miljoen. En wat hebben de mensen op de buiten dan gedaan? Ik proef plastic als ik water drink. Eten hebben we genoeg. Zeggen ze, de hele metrokoker steekt vol voorraadplaatsen. Maar er wordt ook geplunderd, zeggen ze. Ik slaap met mijn kleren aan en met mijn hand op mijn portefeuille. Ik vertrouw die mensen naast mij niet. Mijn geld is niks meer waard, dat weet ik. Maar ik vrees de bedwongen schrik in hun ogen. Ik vrees dat zij meer uitvegen weten dan ik, dat zij eerst boven zullen zijn als het hier be-

nauwd wordt. Dat zij eerst bij de deur zullen zijn, als ik dreig te stikken. Ik moet iets lezen. Van hieruit kan ik de krantenkiosk zien en de titels van de weekbladen van de vorige week. De tv-sterren op de voorpagina's kunnen er nog altijd om lachen. Naast mij vult een man een kruiswoordraadsel in. Hij zoekt een stad in Rusland, vier letters. Omsk, zeg ik. Hij vult tevreden in. Als ze nog bestaat, zeg ik. Hij lacht, het kruiswoordraadsel is bijna helemaal ingevuld. Het gekke vind ik dat niemand in die tram durft slapen. Alsof de mensen bang zijn dat hij 's nachts terug naar boven vertrekt en nooit meer terugkeert. Ik ga er tijdens de dag wel eens in zitten. En ik kijk dan naar de winkels, met mijn ogen toe. Eén keer ben ik ook op de plaats van de chauffeur gaan zitten. Maar dat was blijkbaar mijn plaats niet, want iedereen op het perron keek naar mij. De wattman heb ik nog niet gezien. Twee wc's is weinig, dat is weinig. Ik ga meestal in de koker, met een noodlamp, om daar mijn behoefte te doen. Maar 's nachts. Want als je in de dag uit de koker komt, zijn er mensen die kwaad worden. Het stinkt en de rotte lucht komt tot hier. Maar hier stinkt het ook, al

die mensenlijven dicht opeen, maar dat schijnen ze niet te ruiken. Ik had echt gedacht dat de mensen in zo'n noodgeval dichter bij mekaar zouden leven. Maar 't is omgekeerd. Ze denken allemaal dat het morgen gedaan zal zijn en dat zij dan als eerste... Maar dat heb ik al uitgelegd. Als ik nu nog aan die rat denk, ben ik er nog vies van. Maar ik leef nog en ik mag blij zijn. Soms denk ik toch dat ik beter boven was gebleven. Dan had ik de kapotte stad gezien, de verwrongen rails, de gebogen stoplichten, de ontbladerde bomen en de verbrande tijdschriften in de kiosk en het vuur in mijn maag gevoeld en rotziek geweest. Nu ben ik beneden en ik mag niet klagen. Als ik lang naar die rubbernoppen op de grond kijk, moet ik aan de supermarkt denken, één stap erop en de glazen deur ging open. En als de deur opengaat... maar ik mag er niet aan denken, want voorlopig is er nog genoeg lucht en eten en drinken. En genoeg mensen. Vóór de oorlog was ik tegen de oorlog. Nu is het oorlog, maar op wie moet ik nu kwaad zijn? Een ander woord voor tunnel vraagt hij drie letters. Pijp, zeg ik. Dat was 't laatste woord, lacht hij.

jan hertoghs

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.



KASBONS.

Gemeentekrediet

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

AANBIEDINGEN

NIEUWS UIT NEDERLAND



Onder de redactie van Prof. Drs J.B. POLAK en Dr G. HUPKES, en naar aanleiding van een symposium — gehouden in 1981 — en een cursus in het kader van het Postakademisch onderwijs werd een lijvig boek samengesteld over de gehandicapten en hun mobiliteit in Nederland.

«VERVOER VOOR GEHANDIKAPTEN: Illusie of Realiteit?» geeft geen pasklare oplossing voor deze problematiek. Wel hopen de makers van dit boek dat

de *kreativiteit* en *inventiviteit* zal worden gestimuleerd.

Een faktor die absoluut nodig is opdat het vervoer voor gehandicapten niet slechts een *illusie* blijft, maar door eraan te werken een harde *realiteit* wordt. Een boek dus dat voor eenieder, die direkt of indirekt met de mobiliteitsproblematiek te maken heeft, een noodzakelijk bezit is. Specialisten op dit terrein benaderen op een zeer overzichtelijke en systematische manier het onderwerp. Het

boek begint met de *achtergrond* van de problematiek. Eerst in de vorm van een overkoepelende beschouwing en dan gezien vanuit het Nederlands en het internationale perspectief.

Verplaatsingsbehoeften van gehandicapten worden behandeld in de aan *MOBILITEIT* gewijde hoofdstukken. Vervolgens worden de alternatieve oplossingen aan de orde gesteld onder de noemer *SYSTEMEN*. Het betreft zowel de aanpassing van het openbaar vervoer als het oprichten van speciale, aparte vervoersorganisaties. In een volgend hoofdstuk, wordt onder de titel *BELEID*, het standpunt van de overheid in Nederland en in internationaal verband over het te voeren beleid en de visie daarop van de gehandicaptenraad beschreven. Het boek wordt afgerond met een verslag van de levendige discussie die op het symposium van oktober '81 werd gevoerd. Een aanrader.

Het boek «VERVOER VOOR GEHANDIKAPTEN: Illusie of Realiteit?» is te bestellen bij Foris Publications Holland, Postbus 509, 3300 AM Dordrecht. Tel.: 01858-2611.

Pol Verdickt.



Maak kennis met de NMVB



De Commerciële en Voorlichtingsdienst van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen heeft zijn documentatiearsenaal uitgebreid. Dit om geïnteresseerde reizigers nader kennis te laten maken met het nieuwe materieel dat onlangs in gebruik werd genomen door de NMVB.

Eerst en vooral bestaat er nu een reeks van 6 dia's, aangevuld met technische inlichtingen, over de nieuwe gelede tram aan de kust en in de streek van Charleroi. Als tweede belangrijke nieuwe informatiebron werd er een handige brochure samengesteld over de geschiedenis van de NMVB. Een brokje geschiedenis rijkelijk geïllustreerd met talrijke foto's van het materieel dat gebruikt werd sedert de oprichting van de Buurtspoorwegen tot heden. Personen die hierover meer inlichtingen wensen kunnen steeds contact opnemen met de NMVB, Wetenschapsstraat 14 te 1040 Brussel, tel. (02) 230 03 30.

Pol Verdickt