



# Rijmaat an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 1, nr. 9 - november '82 Verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

Het was een vergeten zondag in oktober.

In dikke drumme slenterden lange rijen van goedgeaarde burgers, dezelfde richting uit. Langs de straten keken muren van aanplakborden neer op de voorbijgangers. Overal prijken de afbeeldingen van genummerde hoofden, met bovenaan een «veelzeggende» afkorting. STEMMIG kon men dit uitzicht niet noemen.



«Gemeenteraadsverkiezingen», zo stond het weken van te voren al te lezen in kranten en weekbladen. En ja, op 10 oktober kroop ieder van ons het hokje in en speelden wij mee in het grootste Belgische democratische kruiswoordraadsel. Met een potlood gaven wij onze gemeentelijke verlangens kleur voor de komende zes jaar. Nu is het leed geleden. Onze keuze is gemaakt. Alle zetels zullen nu wel bezet zijn en voor de onfortuinlijke kandidaten, die deze stoelendans misten, blijven er nog staanplaatsen over achteraan in de raadszaal.

In de aanlooptijd, die deze bewuste zondag voorafging, werden door heel wat politici beloften gemaakt en dure eden gezworen. Vele zwaaiden met de «milieuvlag» en hanteerden het jargon, eigen aan de dromers van een mensvriendelijke stad of gemeente.

Hopelijk zijn ze hun woorden niet vergeten. Want meer dan tevoren moet geijverd worden voor een gemeente waar het goed is om wonen. Dat veel hiervan te maken heeft met de verkeersproblematiek binnen de stad of gemeente, hoeven wij de lezers van dit blad niet duidelijk te maken. Denken we maar terloops aan de organisatie en het op touw zetten van woonerven, speelstraten, winkel- en wandelwijken, halteplaatsen voor bus en tram en de bijhorende akkommodatie, fiets- en voetpaden, enz...

Wij hebben onze keuze gemaakt; aan de heren politici is het nu om te kiezen: aan wie geeft men de prioriteit, aan de auto of aan de mens?

Eigenlijk heeft deze retorische vraag geen antwoord. Toch is deze keuze niet zo gemakkelijk als men wel denkt. Een stad of gemeente leefbaar maken vergt immers een

grote dosis politieke moed... Om nog niet te spreken van het doorzicht en de vereiste kennis om elk vervoermiddel zijn specifieke rol toe te bedelen.

Alhoewel ons meestal verweten wordt dat wij onze voorbeelden te ver zoeken, vonden we het toch passend en billijk om even over onze grenzen heen te wippen en ons stedelijk heil elders in het buitenland te zoeken.

Zo is het zeer interessant wat er gebeurt in de Franse stad Besançon. De oude stad is een architecturaal pareltje met diepe grachten en zware omwallingen... alles naar een ontwerp van Vauban, de geniale vestingsbouwkundige van Louis XIV. Deze historisch kern is echter niet voorzien voor autoverkeer. Toch zorgden in 1973 nog zo'n 40.000 luchtbandmonsters voor een onbeschrijfelijke en apokalyptische chaos. Op dat ogenblik zat de stadsraad aldaar met de handen in het haar. Doch met even door te bijten en heel wat politieke moed wist het bestuursorgaan van Besançon nochtans orde op zaken te stellen. Tussen 7.30 u. en 19.30 u. werd de binnenstad voor het autoverkeer gesloten. Winkel- en wandelstraten werden aangelegd. Eindelijk kwam er op die ingrijpende manier een einde aan de ongelijke strijd tussen de voetgangers en de motorvoertuigen.

De stad schafte zich minibuses aan om het vervoer in de binnenstad te verzekeren.

Deze nieuwe dienst is zo'n sukses geworden dat het aantal reizigers tussen 1975 en 1981 met 600 procent is toegenomen. Minstens één op de vier passagiers ging vroeger met de auto.

Dit is nog maar één voorbeeld dat het anders kan... en zo zijn er nog meer. Denken we maar even aan Groningen in Nederland en het Zweedse Uppsala. De gemeenteraad kan dus zonder twijfel de gepaste voorwaarden scheppen voor een mensvriendelijke omgeving, waar het openbaar vervoer de rol krijgt toebedeeld hem waardig.

Wie dus dacht dat deze verkiezingen onbelangrijk waren, komt bedrogen uit. Wat dacht U van een openbaar «vervoer-minded» gemeentebestuur?

Het project «DE WAKKERE BURGER», een pluralistisch samenwerkingsverband, is zowat een jaar actief rond deze problematiek. Bewust van de bevoegdheden, die naar de gemeenteraad worden gedelegeerd, werden een groot pakket ideeën verzameld. Studiedagen en colloquia werden ingelegd... allemaal met het doel de mensen te sensibiliseren voor een meer democratisch en emancipatorisch gemeentebestuur.

Wij hoeven U niet meer aan te tonen hoe ontegensprekelijk belangrijk deze verkiezingen waren... ook voor bus, tram en trein...

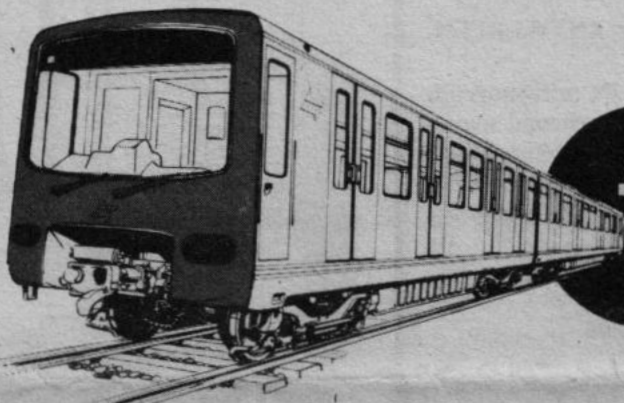
Sleep U of was U een wakkere burger op die vroege morgen in het hartje van oktober?

Stev Van Thielen

## Brussel: net niet in het net verstrikt

De verlenging van de metrolijn n° 1 naar Anderlecht en Laken heeft voor gevolg dat er een en ander aan het bovengrondse net gewijzigd werd.

Even een overzicht. De autobuslijn 47 die vroeger de verbinding tussen VILVOORDE (Breemput) en de BEURS tot stand bracht werd verlengd tot in



ANDERLECHT (Moortebeek). Deze lijn verzorgt dus een rechtstreekse verbinding tussen Vilvoorde en Anderlecht, tussen Moortebeek en het sportcentrum van Anderlecht, tussen het handelscentrum van Anderlecht en het stadscentrum en tussen de verschillende stadswijken van Brussel en het Westland Shopping Center. Deze lijn geeft ook verbinding met het nieuwe metrostation Sint-Guido.

Autobuslijn 49 blijft de verbinding Bockstaeplein-Zuid verzorgen, maar zal nu opnieuw de Prins van Luiklaan in beide richtingen aandoen en de Peterboswijk be-

(vervolg blz. 5)

## Bellebeekgebied (°), sporen naar een nieuwe toekomst?

Een voorstudie van het openbaar vervoer in Westbrabant heeft aangetoond dat het hier om een nog braakliggend studieterrein gaat. Daarenboven is gebleken dat er in het openbaar vervoersaanbod binnen Westbrabant grote verschillen optreden. In vergelijking met de streek rond Vilvoorde en het gebied «Zenne en Zoniën», worden het Pajottenland en het Bellebeekgebied door het openbaar vervoer verwaarloosd.

Aangezien het Komitee Westbrabant de herwaardering van het openbaar vervoersaanbod en -gebruik als essentieel element bij de verbetering van het woon- en leefmilieu beschouwd, ligt het voor de hand dat in de eerste plaats

gestreefd wordt naar verbeteringen in die ondergewaardeerde gebieden. Andere randvoorwaarden, waarover wij binnen het bestek van dit artikel niet kunnen uitweiden, brachten ons ertoe uiteindelijk het Bellebeekgebied aan

een grondiger onderzoek te onderwerpen.

### De huidige toestand

De verkeersverwikkende functie van de grootstad Brussel weerspiegelt zich duidelijk in het openbaar vervoerspatroon. Alle op een aanvaardbaar niveau uitgebouwde verbindingen staan in voor het versassen van de (niet onbelangrijke) pendelstromen van en naar Brussel. Deze situatie is natuurlijk begrijpelijk, maar legt toch een zware hypotheek op de eigen dynamiek van de streek. Aangezien het openbaar vervoer een omvangrijker functie heeft dan alleen maar het verwerken van de zware woon-werk-verkeersstromen, is het duidelijk dat de vervoersmaatschappijen schromelijk te kort schieten bij het uitvoeren van de hen opgedragen dienstverlenende taak.

Interlokaal verkeer binnen het Bellebeekgebied is haast onmogelijk, tenzij men een «ommetje» over Brussel maakt. Indien het Bellebeekgebied zich verder harmonisch wil ontwikkelen, ook op sociaal-economisch vlak, moet aan deze gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden dringend gesleuteld worden.

De wegebouwers hebben dit «gat in de markt» reeds ontdekt en

(°) Bellebeekgebied = het gedeelte van Westbrabant begrensd door de Brusselse agglomeratie, de Ninooise steenweg, de Dender en de Gentse steenweg.

(vervolg blz. 5)



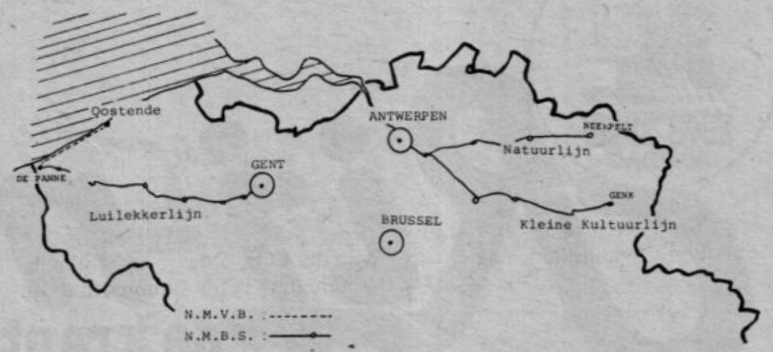
**DE AUTO-ARME ZONDAG:**  
**EEN NIEUW PERSPEKTIEF IN DE**  
**IMPASSE VAN DE MOBILITEIT**

Het uitgewerkte animatieplan kan je vinden op de blz. 2 en 3



14 novembre 1982

# AUTO-ARME ZONDAG



Zondag 14 november is een *vrijwillige* auto-arme dag. Een dag van bezinning, dat wel, maar daarvoor hoeft je je niet terug te trekken met heel je gezin. Integendeel. Trek er eens op uit, alleen, met je gezin of met een hele groep. Om dit mogelijk te maken hebben wij een heus animatieplan uitgewerkt. Een plan waarin iedereen z'n gading zal vinden. Eerst en vooral heb je de drie «animatielijnen»: de «natuurlijn» over het spoortraject Antwerpen-Neerpelt, de «kleine kultuurlijn» op de verbinding Antwerpen - Hasselt - Genk en de «luilekkerlijn» van Gent over Deinze naar De Panne.

Wie het echter overzichtelijker

wil houden kan naar één van de drie «animatiesteden» Antwerpen, Brussel of Gent trekken.



.NATUURLIJN.

Het noorden van de provincies ANTWERPEN en LIMBURG is gelukkig nog met grote vrije ruimten gezegend. Kom een frisse

## N.M.B.S. (treinen)

- 75% korting op alle heen- en terugbiljetten vanuit om het even welk spoorwegstation naar elke bestemming op de 3 animatielijnen (natuurlijn, kleine kultuurlijn en luilekkerlijn).
- 50% korting op het spoortraject naar ANTWERPEN, BRUSSEL, GENT en OOSTENDE.
- In ieder aktiepunt van de NATUURLIJN (uitzonderlijk ook in DIEST) stelt de N.M.B.S. een verhoogd aantal fietsen ter beschikking. Op vertoon van het retourbiljet, kan men een fiets tegen het gunsttarief van 80,—fr. huren. Liefst reserveren op onderstaande nummers

LIER: (03) 480 02 36

AARSCHOT: (016) 56 50 12

DIEST: (013) 22 10 09

HASSELT: (011) 22 11 01 toestel 149/206

GENK: (011) 36 38 90.

★

N.M.V.B. — 50% korting op de volgende verbindingen:

(bussen en kusttram)

NATUURLIJN: de verbinding van elk NMBS station naar het aangewezen natuurgebied heen en terug.

LUILEKKERLIJN:

- verbinding DE PANNE (ADINKERKE)-station - DE PANNE centrum
- de kusttram tussen DE PANNE en OOSTENDE en omgekeerd
- de verbinding tussen OOSTDUINKERKE/BAD en OOSTDUINKERKE/DORP: visserijmuseum).

★

M.I.V.A., (Antwerpen), M.I.V.B. (Brüssel), M.I.V.B. (Gent), de drie stedelijke vervoernetten, verkopen ééndagskaarten aan zeer lage prijzen nl. 50,—fr.

VERGEET ECHTER NIET DAT JE PER DEELNEMER OVER EEN BADGE VAN DE AUTO-ARME ZONDAG MOET BESCHIKKEN OM VAN DE VERSCHILLENDE REDUKTIES (ZOWEL OP HET VERVOER ALS OP DE TALRIJKE AKTIVITEITEN) TE KUNNEN GENIETEN. GEEN BADGE, GEEN REDUKTIE.

Zo'n badge kan je verkrijgen in het secretariaat van de BOND VAN GROTE EN VAN JONGE GEZINNEN in jouw gemeente. Voor grote hoeveelheden badges moet je echter liefst dadelijk contact opnemen met het hoofdkwartier van De Bond te Brussel. Het centrale nummer:

(02) 513 91 70 - Troonstraat 125 - 1050 Brussel

Voor méér informatie kan je ook DAG EN NACHT bellen naar het secretariaat van onze AKTIE OPENBAAR VERVOER:

(02) 737 55 35 - BRT-Omroepcentrum - 1040 Brussel

WE KUNNEN MAAR EEN RAAD GEVEN: DOE MEE OP ZONDAG 14 NOVEMBER. AUTO-ARM, MAAR ALLICHT HEEL WAT ERVARINGEN RIJKE.



Domein «Hoge Mouw» te Kasterlee, een droom voor natuurminnende wandelaars

neus halen in de «stille» Kempen (vanzelf al auto-arm!). Natuurgidsen en ambtenaren van het Bestuur van Waters en Bossen nodigen je uit op een natuurexploratie van ongeveer anderhalf uur. Vlotte verbindingen dank zij extra busdiensten maken het je mogelijk aan meer dan één tocht deel te nemen! Let wel, de wandeling te LOMMEL is niet geschikt voor kinderwagens en minder-valieden.

Sorry, maar de trouwe viervoeters en de transistorradio's laat je liefst thuis.

★ Komende van Antwerpen is HERENTALS de eerste bestemming op de Natuurlijn. Aan de uitgang van het station zal er een bus klaarstaan die je naar het PROVINCIAAL DOMEIN HOGE MOUW te KASTERLEE zal brengen. Daar kan je dan deelnemen aan de natuurwandeling o.l.v. de gidsen van het CVN.

★ In GEEL zijn het eveneens de VVN-gidsen die je nadat je met de extra-bus het PROVINCIAAL DOMEIN PRINSENPAK te RETIE bereikt hebt, zullen rondleiden en je de nodige uitleg verschaffen over het park.

★ In het station van MOL kan je, bij wijze van introductie, met de infostand van NATUUR 2000 kennismaken. Nadien kan je de bus opspringen die je naar de bossen van POSTEL brengt waar de CVN-gidsen de natuurwandeling begeleiden.

★ In LOMMEL zijn het de VVV-gidsen die de natuurwandeling or-

ganiseren. Met de bus word je naar de wijk KOLONIE gebracht waar vanaf 10.15 u. een reeks wandelingen van start gaan.

Naast de natuurexploratie is er in LOMMEL nog het één en ander te beleven. Zo kan men per toeristisch treintje, per fiets, per koets of te voet de route Lommel «VROEGER EN NU» ondernemen. Aan de verschillende bezienswaardigheden die op deze route gelegen zijn zullen gidsen de nodige uitleg verschaffen.

Aan het sportcentrum GE-

STELSE DIJK kan men ook tussen 9 en 18 u. vrij deelnemen aan een «WANDEL-MEE-DAG».

★ Het eindpunt van de Natuurlijn is NEERPELT. In het Rijksbos PIJNVEN te Eksel zijn het ditmaal de beambten van het Bestuur van Waters en Bossen die het roer in handen nemen. Naast de geleide boswandeling zal men eveneens het bosmuseum kunnen bezoeken.



.KLEINE KULTUURLIJN.

LIER, AARSCHOT, DIEST, HASSELT en GENK zijn de steden op de Kleine Kultuurlijn. Het zijn niet meteen de tenoren van het toeristisch aanbod in ons land, maar stuk voor stuk verdienen ze een oponthoud van op z'n minst een halve dag. Er valt genoeg te beleven en talrijke plaatselijke gidsen zullen voor een prima opvang instaan.

★ In het station van LIER zullen een aantal gidsen klaar staan om met de bezoekers de stad in te trekken of om de nodige richtlijnen te geven. Bovendien zal het toeristisch bureau uitzonderlijk ook op zondag open zijn.

Gratis toegankelijk zijn die dag het TIMMERMANS-OPSO-MERHUIS en het museum WUYTS-VANCAMP. De ZIMMERTOREN zal tegen een gunsttarief de kijklustigen binnenlaten.

In de Hellestraat van het Begijnhof zal er gratis een demonstratie gegeven worden van het klossen van Lierse Kant.

Omstreeks 10.30 u., 11.30 u., 14 u. en 15 u. gaat er telkens een geleide fietstocht van start. Vertrekpunt aan het station, duur ongeveer twee uur.

Voor wie liever met beide voeten op de grond blijft en de stad



Aarschot, een oase op de auto-arme zondag (Kleine Kultuurlijn)

## 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...»

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

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

te voet wil verkennen bestaan er twee formules. Ofwel ga je om 14 u. naar de vismarkt waar een geleide wandeling van start gaat, ofwel kan je je inschrijven voor «EEN SPROOKJE TE LIER». Een dagvullend programma met een toeristisch pakket, stads-wandeling, maaltijden, enz...

Voor die dag is er ook een speciaal zondagsmenu voorzien.

Het laatste te vermelden programmapunt — dat bovendien op een toevalligheid berust — is dat het op dat ogenblik KERMIS is op de Grote Markt in Lier.

★ In het station van AARSCHOT kan je enerzijds d.m.v. een infostand met diaprojekties, folders enz... nader kennismaken met de stad Aarschot. Anderzijds zal er op de perrons een tentoonstelling van N.M.B.S.-materiaal zijn.

In de stad zelf zijn al de musea gratis te bezoeken en kan men een geleid bezoek aan de O.L.V. Kerk meemaken.

★ Een infostand van de VVV zal in het station van DIEST instaan voor de eerste opvang van de auto-arme zondaggenieters. Aan het VVV-kantoor vertrekt er om 14 en om 15 u. een stadsrondleiding. Voor de rondleiding in het Begijnhof eveneens om 14 en 15 u. moet je naar het Begijnhuisje «Engelenconvent».

Ook om 14 en 15 u. kan je een rondleiding in het stedelijk museum meemaken. Mensen die liever de stad in gezinsverband bezoeken kunnen om het half uur aan het VVV-kantoor een koets huren die een rondrit in de stad maakt. De Rubensklub organiseert een drie uur durende zoektocht door de stad.

De BGJG heeft voor die dag voor jong en oud een stadsspel op punt gezet.

★ HASSELT pakt uit met geleide stadswandelingen.

In het stadsmuseum loopt er een tentoonstelling over «800 JAAR HERKENRODE».

Ook bestaat de mogelijkheid het GENEVERMUSEUM te bezoeken.

★ Aan het station van GENK vertrekt er om 14 u. een geleide wandeling naar o.a. het museum E. VAN DOREN via het stadspark en een bezoek aan de tentoonstelling in het gemeentehuis. Eveneens aan het station en om 14 u. vertrekt er een wandeling naar WINTERSLAG.

In het gemeentehuis van Genk is er dat weekeinde een tentoonstelling over migranten en tevens zijn er doorlopend optredens van heel wat folkloristische groepen.



•LUILEKKERLIJN.

Hongeren in dit paradijs van smulpapen? Neen, drie werv neen! Een extra gastronomische inspanning leveren de gemeenten van de Luilekkerlijn om je befaamde, en minder gekende streekspecialiteiten tegen zelfmoordprijzen aan te bieden. Maar er is meer!

Deze lijn schijnt naar hartelust de toeristische troeven op te stapelen. Geen enkel facet dat niet aan bod komt. En kinderen, jullie werden ook niet vergeten!

Kijk en kies, smakelijk en tot ziens.

★ In het N.M.B.S.-station van DEINZE worden de reizigers opgevangen bij een info-stand van de VVV waar zij een bundel met informatie kunnen bekomen. Bovendien zal er in het station een groot oriëntatieplan aangebracht worden opdat de gasten met een veilig gevoel de stad kunnen intrekken. Speciaal ingezette buslijnen zullen een bezoek aan de GENEVERSTOKERIJ mogelijk maken, terwijl er eveneens een vrij of geleid bezoek kan ondernomen

worden aan het rekreatiedomein «DE BRIELMEERSEN».

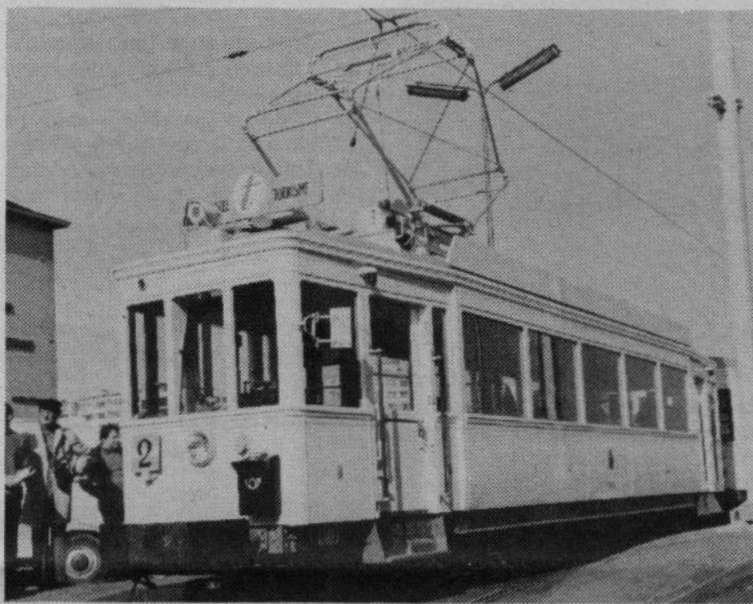
In het stedelijk museum kan men terecht om een tentoonstelling van ALBERT SAVERIJS mee te pikken.

Voor de KANTEKLAARMARSEN (voettocht), een organisatie van de ATB, moet je terecht in het atheneum, Peter Benoitstraat 10.

★ Een station verder zullen onthaalhostessen een heleboel informatie verschaffen i.v.m. wandelingen, fietstochten en streekge-rechten in de stad TIELT. Een aantal restaurants pakt uit met menu's tegen zeer voordelige prijzen.

★ In het station van DIKSMUIDE zullen eveneens hostessen aanwezig zijn om de bezoekers wegwijs te maken in de activiteitenkalender van de stad. In de tentoonstellingsruimte «DE BOTERHALLE» is er een bedeling van zuivelprodukten en Belgische kazen. De BGJG organiseert een gezinswandeling en een zoektocht voor kinderen. In het station trekt de vzw Toerische Tram Nieuwpoort-Diksmuide een infostand recht.

Een bezoek aan het museum van de IJZERTOREN en het BE-



Motorwagen NMVB - 9985 (gebouwd in 1930). - Met deze tram kunt u een ritje maken tegen de gewone, gereduceerde prijs. In de voormiddag: De Panne - Nieuwpoort. In de namiddag: Nieuwpoort - Oostende.

GIJNHOF is die dag ook mogelijk.

De hele dag door bestaat ook de mogelijkheid om in het stadhuis aan de Grote Markt een bezoek te brengen aan het oorlogsmuseum.

★ In VEURNE start men met de activiteiten omstreeks 10 u. Dan zal er aan het gemeentehuis een nieuwe toeristische folder voorgesteld worden, nl. VEURNE-AMBACHT VERKENNEN MET OPENBAAR VERVOER. Om 10.30 u. vertrekt er een geleide tocht door de stad.

Het gerechtshof, het Sint-Jans-hospitaal en het Baretmuseum die normaal niet te bezichtigen zijn zullen uitzonderlijk op 14 november wel voor het publiek opengesteld worden.

Voor al deze bezoeken en in de Sint-Niklaaskerk zijn er een aantal gidsen voorzien.

Aan het station kan men vanaf 14 u. deelnemen aan een fietstocht die te combineren is met een wandeltocht.

Aan De Sterre in de stadskern van Veurne worden om 14.30 u. kinderen verwacht om deel te nemen aan de «SPELEN ROND DE STERRE». Ook zal er een sprookjesspel in de vorm van een zoektocht in het spoor van het verleden uitgewerkt zijn. Verder kan men nog een bezoek brengen aan de suikerfabriek en aan de kunstateliers.

★ De volgende stopplaats op de Luilekkerlijn is DE PANNE (ADINKERKE). Hier zullen onthaalhostessen ervoor zorgen dat de bezoekers zonder problemen d.m.v. de N.M.V.B.-bussen in het centrum van DE PANNE geraken.

Omstreeks 9.30 u. zullen de eerste gasten ontvangen worden in de hall van het gemeentehuis, waar het programma van de dag zal voorgesteld worden.

Vanaf 10 u. kan men terecht in

de feestzaal van het gemeentehuis waar doorlopend een diaprojektie zal gehouden worden over «HET STAATSNATUURRESERVAAT «WESTHOEK» IN ALLE JAAR-GETIJDEN».

Om 10 u. vertrekt er een geleide strandwandeling en kunnen de deelnemers, gratis een ritje met een cuistax ondernemen.

In een achttal restaurants zullen streekgebonden (vis)gerechten tegen gereduceerde prijzen aangeboden worden.

Vanaf 13.30 u. kan men o.l.v. een gids een erfgoedwandeling meemaken.

Om 14.30 u. start een wandeling dwars door het Staatsnatuurre-servaat «Westhoek».

Naast het volledig folderpakket van De Panne krijgen alle deelnemers een kaart met snippercheques.

★ Met de kusttram geraak je in KOKSIJDE waar de meeste activiteiten vanaf 10 u. gekoncentreerd zijn rond het visserijmuseum in Oostduinkerke.

Op geregelde tijdstippen kan men een aantal folkloristische groepen aan het werk zien. Als je je versgekookte garnalen en wul-

bestand op de hoogte gebracht worden van de verschillende activiteiten.

In datzelfde N.M.B.S.-station zal er een tentoonstelling zijn van slaaprijtuigen en restauratiewagens.

In het tramstation zal er door de stedelijke dienst voor toerisme een infostand opgetrokken worden.

Tussen 14 en 17 u. kan men het JAMES ENSOR huis bezoeken. Het Museum van SCHONE KUNSTEN zal eveneens tegen een gereduceerde prijs toegankelijk zijn. Voor het NOORDZEEAQUARIUM hoeft je ook maar de helft van de normale ingangsprijs neer te tellen.

Kinderen onder de 15 jaar zullen die dag gratis de MERCATOR kunnen bezoeken. De volwassenen betalen 50,—fr.

## ANTWERPEN, BRUSSEL, GENT

De drie animatiesteden die wij voor die dag uitgepikt hebben zullen met de meest uiteenlopende activiteiten uitpakken om wat leven in de brouwerij te brengen. Talrijke verenigingen, instellingen, stedelijke organisaties en de openbare vervoermaatschappijen staan er borg voor dat zondag 14 november 1982 een niet te vergeten dag zal worden voor de talrijke bezoekers.

### ANTWERPEN,

de Scheldestad geeft de auto-arme zondagreizigers (ook individuele) de mogelijkheid de DIERENTUIN tegen groepstarief te bezoeken.

Het ROCKOXHUIS, aan de Keizerstraat 8, is gratis te bezichtigen gedurende de hele dag.

De natuurliefhebbers kunnen terecht in het STERCKSHOF. Daar kan men o.l.v. de gidsen van het CVN een geleide wandeling meepikken en zodoende z'n natuurkennis wat bijwerken.

Uitzonderlijk zal het TRAM-MUSEUM FORT V te Edegem op 14 november de deuren voor het publiek openstellen.

De «gelegenhedssportbeoefenaars» kunnen ook aan hun trekken komen in Antwerpen. Hiervoor zorgt de WEVA. Deze organisatie pakt uit met een FIETSEN VOETRALLY.

### In BRUSSEL

valt ook heelwat te beleven. In het centrum zorgen twee organisaties voor een reeks wandelingen. BRUKSELBINNENSTE-BUITEN heeft voor de gelegenheid vier programma's uitgedokterd.

Het zenuwcentrum is gelegen in de rotonde van de Ravensteingalerij.

Enkel in de voormiddag kan je het eerste onderdeel van het programma ondernemen: de DRIE MARKTENTOCHT. Een wandeling door de stad waarbij de OUDE MARKT (Rommelmart), de ZAVEL en het ZUID aangedaan worden. Deze tocht is niet begeleid. Wel krijgen de deelnemers een informatieblad met een beschrijving van de verschillende markten en buurten.

Gedurende de hele dag kan men een KROEGENTOCHT door het Brusselse ondernemen.

De twee andere programmapunten zijn een geleide wandeling door Brussel en een bezoek aan de ZUIDERTOREN. Voor dit bezoek worden de deelnemers verwacht om 12 u. en 12.30 u. aan de ingang van de Zuidertoren.

Van een medewerker van Brukselbinnenstebuiten zullen ze op de hoogste verdieping van die toren een bondige uitleg krijgen over de ontwikkeling van Brussel.

Mensen die echter iets meer over Brussel willen weten, zijn aangewezen op de geleide wande-

Tussen 10 en 15.30 u. kan iedereen gratis een PAKKETBOOT bezoeken en bij slecht weer kan men, eveneens gratis, een JET-FOIL o.l.v. een gids gaan bezichtigen.

Aangezien een zwempartij in de Noordzee in de maand november een beetje fris zou uitvallen zal het stedelijk zwembad tegen verminderde prijzen toegankelijk zijn.

Als laatste lokaas heeft de Luilekkerlijn het volgende te bieden.

Tussen DE PANNE en NIEUWPOORT in de voormiddag en tussen NIEUWPOORT en OOSTENDE in de namiddag zijn er een aantal ritten met gerestaureerde historische tramstellen. Om zo'n rit mee te maken hoeft je daarenboven maar 50% van het normale tarief te betalen. Als je het ons vraagt is dit meer dan een weggever.

ling die aanvangt om 14 u. (Vertrek: Zuidertoren).

Na een bezoek aan de toren begeeft de groep zich naar de verschillende buurten in de binnenstad waar de nodige uitleg verschaft zal worden.

De JONG EKONOMISCHE KAMER BRUSSEL is de andere organisatie die voor een aantal geleide wandelingen doorheen Brussel instaat.

Om 10.30, 14 en 15.30 u. vertrekt er aan de Ambiorixsquare een wandeling door een aantal typische wijken van en rond de eeuwwisseling.

De Art nouveau (Jugendstil) vormt dan ook het thema van deze wandelingen.

Vanaf 14 u. kunnen kinderen tussen de 8 en 14 jaar terecht in de BEURSSCHOUWBURG om de opvoering mee te maken van «HET ORKEST» door de Nederlandse toneelgroep «Lijn 9».

Wat je die dag ook in het centrum van Brussel kunt ondernemen is een bezoek aan de METRO.

In de talrijke stations kan je tientallen kunstwerken terugvinden. Met diezelfde metro en het andere stedelijke openbaar vervoer kan je de verschillende kunsthistorische gebouwen bezichtigen. Ook zal de M.I.V.B. uitzonderlijk voor die dag enkele verbindingen tussen Tervuren en BRUSSEL doen met tramstellen van rond de eeuwwisseling.

Even buiten Brussel kan men een bezoek brengen aan het NEERHOF in Dilbeek. Naast een bezoek aan de boerderij kan je ook uitleg krijgen en demonstraties bijwonen over het bakken van ovenkoken, proeven van zelfgemaakte fruitwijn, Geuze en Kriek van de streek. Ook t.b.v. de kinderen zal er gezorgd worden voor de nodige animatie.

In Tervuren kan je onder de leiding van de Wielewaal en de Heemkundige kring twee wandelingen meemaken. Ofwel kan je aansluiten bij de groep die in de WARANDE een tijdlang gaat rondwandelen en een bezoek gaat brengen aan de opgravingen van het kasteel van Tervuren, ofwel trek je mee op met de andere groep die een tocht zal ondernemen in het ZONIEWOUD en het ARBORETUM.

De Dienst voor het Toerisme van de stad

### GENT

heeft de volgende activiteiten op punt gezet. De dragers van een badge kunnen gratis het klank- en lichtspel «Gent en Keizer Karel», dat plaatsheeft in de Lakenhalle palend aan het Belfort, Sint-Baafsplein, bijwonen.

In het Museum voor Schone Kunsten, Citadelpark, kunnen de bezoekers ook terecht om gratis een rondleiding mee te maken van een tentoonstelling «George Minne en de kunst rond 1900».

# DE HAUTE FUTURE

of de nieuwe kollektie voor het jaar 2000

## DEEL III

### VANCOUVER CITY, HERE I AM: DE A.L.R.T.

Vancouver is de derde grootste metropool en zeehaven van CANADA. Deze stad is gelegen in British Columbia, de aan de USA en westkust grenzende provincie, en telt 1.200.000 inwoners. Van in de pionierstijd is het een stad die door haar ligging een niet te ontkennen transportfunctie toebedeeld kreeg. De haven verwerkt jaarlijks tonnen materiaal. Goederen bestemd voor het buitenland en produkten om in de binnenlandse behoeften te voorzien. Niet te verwonderen dat Groot Vancouver een rekord aan nieuwigheden en prestaties leverde op het vlak van openbaar en goederenvervoer. Sinds 1890 bv. vervoert een elektrisch openbaar vervoernet miljoenen mensen zowel in de binnenstad als ver buiten haar grenzen. Ondertussen is Vancouver eveneens de terminus geworden van 2 transcontinentale lijnen en van de «British Columbia Railways».

Met de opkomst van de auto in de jaren '50 verloor het openbaar vervoer echter aan belangstelling en werden velen lijnen afgeschaft of vervangen door bussen. Maar in de jaren '70 werd ook hier vastgesteld dat er meer nadelen dan voordelen aan dit systeem verbonden waren. De bussen raakte gewoon verstrikt in het autoverkeer. Van de nood werd dan maar een deugd gemaakt en plannen om het openbaar vervoer nieuw leven in te blazen werden op tafel gelegd. In samenwerking met de provincie werkte de G.V.R.D. (GREATER VANCOUVER REGIONAL DISTRICT) een aantal zeer gedetailleerde plannen uit. In 1980 zorgden twee evenementen ervoor dat de keuze viel op de ALRT (ADVANCED LIGHT RAPID TRANSIT). Enerzijds hadden de provincie en de stad Vancouver een succesvol bod gedaan om als gastheer te mogen optreden voor de komende EXPO 86, de internationale openbaar vervoertoonstelling en anderzijds ont-hulde de provincie een plan om een gebied in de buurt van Vancouver uit te bouwen tot een nieuwe stad. Bovendien zal de inplanting van een goed openbaar



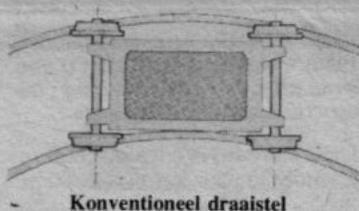
Vanaf die dag werd de ALRT de oogappel van Vancouver.

De ALRT zal het hart vormen van een uitgebreid net. Samen met de SEA-BUS (een soort van overzetboot die sinds '77 al 15 miljoen mensen vervoerde), gewone buslijnen en de spoorweg zal het nieuwe systeem in een steeds groeiende regio - waar elk jaar meer privévervoer de boel in het honderd doet lopen - trachten te zorgen voor een vlotte doorstroming.

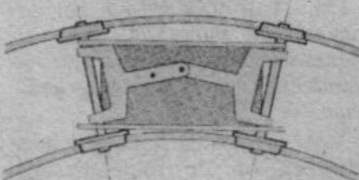
#### INTEGRATIE

Bij het uittekenen van de plannen werd er zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande infrastructuur. Hierdoor zal er een soort van versmelting ontstaan tussen moderne nieuwe technologie en verouderde installaties.

op een eigen bedding zal veel goedkoper uitvallen dan een metro. Zelf al moet men daarvoor nog een paar viadukten recht trekken.



Konventioneel draaistel



A.L.R.T.-draaistel

Bovendien beschikt men in Vancouver - als erfenis van het verleden - over oude spoorwegbeddingen en tunnels die mits een kleine aanpassing in het nieuwe systeem geïntegreerd kunnen worden (zie kaart). Het grootste gedeelte zal bijgevolg de bestaande beddingen volgen terwijl de belangrijkste stations gebouwd zullen worden in bestaande infrastructuur. Ook dit laatste is doelgericht. Het openbaar vervoer dicht bij de gebruiker brengen zonder daarvoor hele buurten onder de sloophamer te brengen en daardoor de eigenheid van een wijk te verkrachten.

In maart van dit jaar ging men van start met de aanleg van het eerste traject. In het totaal zal het 21,4 km lang zijn, 15 stations bedienen (2 ondergronds, 5 gelijkgronds, 8 bovengronds) en de verbinding tussen Vancouver stad, Burnaby en New Westminster tot stand brengen.

De lijn zal afwisselend op een viadukt (13 km), gelijkgronds (6 km) en ondergronds (slechts 2 km) aangelegd worden. In een tweede fase is het de bedoeling de lijn te laten vertakken en door te trekken tot Coquitlam in noordelijke richting en tot Surrey in zuidelijke richting. In de verre toekomst hoopt men, als laatste onderdeel van dit project, Richmond - ten

zuiden van Vancouver - te bereiken (zie kaart).

#### L.I.M.

Het ALRT-systeem bestaat uit automatisch gestuurde gekoppelde (maximaal 8 stellingen) of enkele treinstellen die d.m.v. elektromagnetische kracht aangedreven worden. Inderdaad, over de gehele lengte van het parcours zal er tussen de sporen een brede metalen rand aangebracht worden (een legering van aluminium en staal) en zullen de voertuigen uitgerust zijn met twee Lineaire Inductie Motoren (LIM) van elk 600 volt gelijkstroom. Wanneer er op het geheel een spanning gezet wordt ontstaat er als het ware een konstante «reactie» tussen de metalen band en de lineaire inductie motoren. Deze opgewekte elektromagnetische kracht duwt de stellingen verder, terwijl wanneer de trein tot stilstand moet gebracht worden de lineaire inductie motorstroom omgekeerd wordt. Na-

een en dezelfde firma uit Ontario.

Het verschil is dat men de D.P.M. een ALRT-systeem in zakformaat zou kunnen noemen. Daar waar de D.P.M. enkel de binnenstad voor zijn rekening neemt, zal de ALRT een veel groter gebied bedienen. Het model en de binneninrichting zijn bijgevolg bijna identiek. Ze zijn eveneens 12 m. lang en 2,4 m breed terwijl de maximum capaciteit ook rond de 100 ligt. Aangezien de stations iets verder uit elkaar liggen (gem. 1,2 km) en het traject min of meer rechtlijnig is zullen de stellingen van de ALRT echter het maximum uit de 2 motoren halen en een hogere topsnelheid (70 à 80 km/u.) bereiken.

Tijdens de piekuren zullen de computers vanuit het controlecentrum zeer precies en veilig de stellingen met een frekwentie van 75 sec. elkaar laten opvolgen en 25.000 reizigers/u. verwerken.

De ALRT, is een nieuw openbaar vervoermiddel waarvan we echter pas over een jaar de re-



Het uit aluminium en fiberglas vervaardigde interieur van een A.L.R.T.-stel.

tuurlijk beschikken de stellingen nog over andere remsystemen.

Dergelijke aandrijfkraft heeft een aantal bijzondere voordelen. Eerst en vooral zijn de LIM's opmerkelijk lichter dan de conventionele elektrische motoren, hebben ze geen bewegbare delen en bestaat er ook geen overbrengingsmechanisme om de wielen aan het draaien te brengen (dus geen slijtage en minder onderhoud). Bovendien zorgen de LIM's voor een zacht vloeiende acceleratie- en remsnelheid en om het rijgenot nog wat aangename te maken zijn de stalen sporen in één stuk gegoten (en verdwijnt bijgevolg het monotone klak-klak geluid) en beschikken de stellingen over draaibare onderstellen zodat de wielen in de bochten de sporen volgen in plaats van ertegen te knarsen (zie tekening).

De lezers die de vorige afleveringen van de Haute Future doorgenomen hebben, zullen wel opgemerkt hebben dat het ALRT-project veel gelijkenis vertoont met de Downtown People Mover van Detroit. En ze hebben het bij het rechte eind, want de beide systemen werden ontwikkeld door

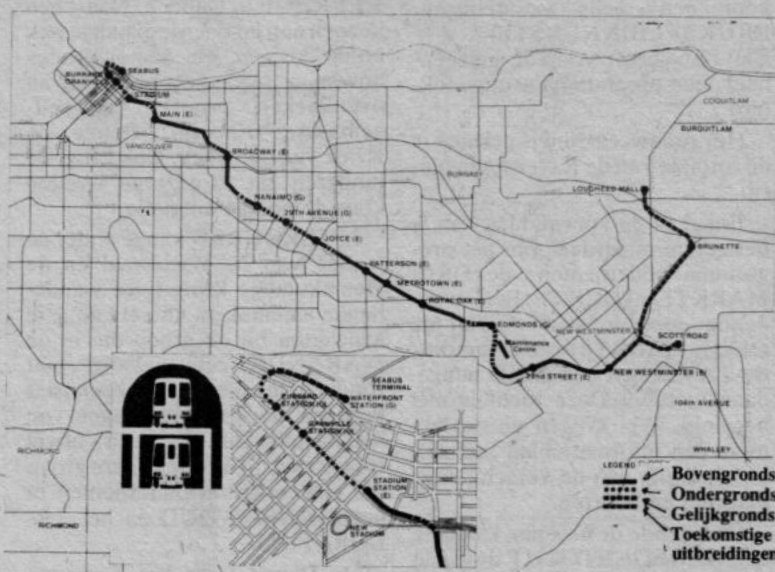


De SEABUS, een veerboot in een modern pakje gestoken.

sultaten op het vlak van efficiëntie en betrouwbaarheid zullen kennen. Het pionierskarakter van de Canadezen kennende mogen we weliswaar het beste verwachten. Op hoop van zegen.

#### Pol VERDICKT

(In ons volgend nummer Deel IV: «In deze kristijid, de duitse oplossing: de O-Bahn»).



De Dunsmuir tunnel (gebouwd in 1931) zal de A.L.R.T. door de binnenstad van Vancouver loodsen. KAART: R.T.P.

vervoersysteem bijdragen tot de heropleving van het gebied. In 1981 was het zover. Het «Rapid Transit Project Report» werd uitgegeven. In deze voorstudie werden de mogelijke routes, kostenberekeningen en de technische aspecten van een nieuw openbaar vervoersysteem, dat voor de verbinding van Vancouver met Richmond, Surrey en Coquitlam zou zorgen voorgesteld. (zie kaart).

Om een vlot openbaar vervoer te verzekeren moet dat vervoer op zijn minst over vrije banen beschikken Volgens Canadese normen zou een metro het meest voor de hand liggende alternatief zijn. Niets is minder waar.

In Vancouver heeft men uit financieel oogpunt bewust gekozen voor een bovengronds openbaar vervoer. Kleine lichte stellingen die zich bovengronds een weg banen



# 'T IS GODGEKLAAGD GOED WACHTKOMFORT? GEEN GELD!

De heer Driesen uit Hasselt schrijft ons:

«... Een tijdje geleden had ik een schriftelijke en op niets uitgelopen discussie met de NMVB-Hasselt. Ik vond namelijk dat het een minimum was dat de NMVB aan elke halte een uurrooster zou hangen. De NMVB vond dat blijkbaar niet.»

Op 13.11.81 schrijft de heer Driesen een eerste brief en krijgt op 24.11.81 een antwoord:

«... Voor wat betreft het aanbrengen van uurroosterborden is voorzien dat minstens één uurroosterbord moet worden geplaatst per gemeente, deelgemeente of gehucht. Te Kuringen is aan volgende haltes een uurroosterbord geplaatst: Stevoortse Kiezel, Groenstraat, Kerk en Kuringerstraat. Dienstregelsboekjes kunnen worden verkregen bij de chauffeurs van de autobussen en op aanvraag, bij de direktie, kan steeds een uurrooster van de lijn worden toegestuurd. ...»

Frans Driesen stuurt hierop een nieuw antwoord:

«... U zegt dat voorzien is dat er minstens één uurroosterbord moet zijn per gemeente, deelgemeente, gehucht. ... Maar géén enkel reglement verbiedt een goede informatiebedeling van de NMVB. Ik vind vier bordjes voor de hele gemeente met twee lijnen bepaald onvoldoende. Een goede service betekent ook dat in de bus gratis het uurrooster van de betreffende lijn te verkrijgen is op een voor het publiek goed zichtbare plaats (bv. tussen de ingang van de bus en de bestuurder). In Denemarken was op die plaats een vakje gemonteerd waarin de uurroosters in de vorm van een vouwblaadje voor het publiek ter beschikking lagen. Voor toevallige of niet-permanente busgebruikers was dat een zeer welkome informatiebron.

De NMVB antwoordt hierop als volgt: «... kunnen wij u verzekeren dat uw ideeën over informatie aan de reizigers ook de onzen zijn. Wij zouden niet beter

vragen dan de mogelijkheid te hebben om o.m. aan iedere halte een uurroostering uit te hangen. Het zal u echter niet onbekend zijn dat de financiële mogelijkheden van de Staat, en dus onrechtstreeks van de NMVB meer en meer beperkt worden, wat men ook schrijft over bevordering van het openbaar vervoer. Wij menen dat het voor de reizigers belangrijker is de beperkte middelen met voorrang te gebruiken voor het inleggen van ritten ten nadele van de informatie dan omgekeerd.

Nogmaals kript de heer Driesen in de pen:

«... Wat me minder pleziert is dat er gewoon niets zal veranderen aan de armzalige informatiebedeling. Frekwente busgebruikers vinden heus wel de wegen om aan de uurroosteringen van de bussen te geraken. Toevallige of niet-frekwente gebruikers zullen in alle geval in het duister blijven tasten. Zij zullen de bussen dus zoveel mogelijk mijden. Logisch: wie wil riskeren te wachten op een bus waarvan hij/zij niet weet of die wel komen zal?

Het is nogal logisch dat een goede informatie het aantal reizigers (en dus de inkomsten) eerder zal doen stijgen dan doen dalen. Door het te doen voorkomen dat de keus die is tussen informatie of het inleggen van ritten, doet u de cliënt kiezen tussen pest en cholera. ... het gebruiken en verdelen van financiële middelen altijd een kwestie van prioriteiten is en dat de keuze die u voorstelt een valse keuze is...»

Bedenkingen van de redactie:

We hebben zelf even die bewuste lijn 52 en 52 doorstreept gekontrolleerd.

Aan twee haltes (hoek Stadsomvaart en Windmolenstraat - hoek Grote Baan en Diepstraat) is er geen uurroostering te vinden. Aan vele andere haltes is er meestal een uurroostering (al of niet duidelijk leesbaar) te vinden. De NMVB hangt echter slechts aan één

kant van de weg een uurroostering, zodat de occasionele reiziger, wil hij een juist uur van vertrek weten, soms een brede en gevaarlijke weg over moet. En op vele momenten van de dag is het in Hasselt een heksenketel op de hoofdwegen en op de kleine ring. Bejaarden en huismoeders beladen met de boodschappentas moeten zeker al lopende oversteken? Dus toch maar liefst in beide richtingen een uurroostering!

De heer Thonnon, NMVB-Limburg beloofde in een telefonisch onderhoud om in de mate van het mogelijk de hierboven aangehaalde haltes van een uurroostering te voorzien.

In ieder geval kan er op het vlak van klantenservice nog heel wat verbeteren. En daarvoor is niet altijd veel geld nodig. Een duidelijke en vooral leesbare uurroostering is gewoon een «must».

Aan sommige halteborden hangen zo vervuilde en besmeurde borden dat je onmogelijk nog een uurtabel kan zien. Zelfs een halteaanwijzing durft al eens ontbreken. Nog zo'n zeldzaamheid is een schuilhuisje: op die stadslin 52 - 52 doorstreept te Hasselt is er aan zo maar eventjes 11 haltes geen schuilhuisje. Dus maar in regen en wind staan wachten...

Of... helemaal niet met de bus gaan en toch maar de auto nemen. Dan zitten we tenminste droog!

Tony Govarts

I.v.m. uw artikel «Toerisme» van 14.4.82 (p. 229) graag het volgende.

Via een reisagentschap besloot ik begin februari aan auto-slaaptrainreservatie te doen voor het traject Schaarbeek-Narbonne voor juli e.k. Er werd getelefoneerd naar NMBS-Brussel, waardoor via een gesprek in de Belgische taal (Frans) bleek dat reservatie vooralsnog mogelijk was voor de gevraagde data van heen- en terugreis; ook mocht ik onmiddellijk een voorschot betalen (6.500 fr.) voor alle zekerheid...

Korte tijd daarop: bericht dat de reservatie dan toch niet mogelijk was, met bijkomende lakonieke melding dat:

1° eigenlijk reeds in januari zou moeten gereserveerd worden (wel vreemd: de brochures van NMBS waren slechts eind februari klaar waarin prijzen, data en inlichtingen te vinden zijn);

2° het telkens 3 weken (!) moet duren vooraleer men kan bevestigen of reservatie al dan niet mogelijk is voor een bepaalde datum (nog vreemder dus: je mag aanvragen, je moet drie weken wachten, je mag horen dat het niet kan en een nieuwe datum voorstellen, je moet weer drie weken wachten, enz.; zo kun je doorgaan tot de dag vóór je vertrek en dan vernemen dat er tot spijt enz. geen plaats meer is).

Als troost werd voorgesteld te «proberen» vanuit Bressoux te vertrekken; er kon nagevraagd worden of daar soms nog plaats was, maar... toch slechts binnen de drie weken kon daarover uitsluitel worden gegeven. De cirkel is mooi rond.

Tot op heden 22 mei heb ik nog niets teruggekregen.

Ik herinner me een lezersbrief die u in februari publiceerde, waarin even blijmoedig het opportunisme van de NMBS aan de kaak werd gesteld. Misschien kan zijn schrijven over de optimistische NMBS-aanpak een nuttige aanvulling betekenen voor uw artikel (dat door uw medewerker overigens objectief werd geschreven).

Geert Van Maele, Brugge

## Brussel: net niet in het net verstrikt.

(vervolg van blz. 1)

dienen. Ook zal deze lijn ter hoogte van het station Sint-Guido aansluiting geven op de metro.

Autobuslijn 63 ondergaat een kleine wijziging. Bedient nu eveneens de wijk van de Machtenslaan (waar vroeger geen openbaar vervoer was) en geeft een verbinding met het station Weststation van de metro.

Autobuslijn 67 is sinds de herstructurering een nieuwkomer. Deze lijn verzorgt een rechtstreekse verbinding tussen de metro (Schuman) en met Evere (kerkhof van Brussel) langs het Paduwaplein. De lijn zal ook de overstapparkerplaats (park and ride) aan de Reyerslaan bedienen (autoweg E5 Brussel-Luik). Bovendien geeft deze nieuwe lijn een aansluiting met de autobus 80 waardoor er een onbestaande verbinding tussen de gemeenten Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe tot stand werd gebracht.

De autobuslijn 89 brengt de Peterbos- en Scheutwijk van Anderlecht rechtstreeks in verbinding met Hertoginplein en het Brabantplein, het handelscentrum van Molenbeek, het gebouwenkompleks Thurn en Taxis, het Heizelstadion en het Tentoonstellingspark. Ook bestaat de mo-

gelijkheid over te stappen op de stations Jacques Brel, Graaf van Vlaanderen en Pannenhuis.

Als laatste autobuslijn hebben we de 57. Het begin en eindpunt bleven ongewijzigd, maar de reisweg werd lichtjes aangepast.

De volgende lijnen werden afgeschaft: bussen 21, 46, 76 en tram 102.

Deze cijfers zijn niet meer te bespeuren in het Brusselse.

Volgens de M.I.V.B. wil dit echter niet zeggen dat de sekties die bediend werden door deze lijnen verstoken blijven van één of ander openbaar vervoer. Door overlappings en verlengingen van bestaande of nieuwe lijnen blijft het aanbod hetzelfde.

In het volgende nummer van Rij Maar An... komen we uitvoerig terug op de herstructurering van het bovengrondse net van Brussel.

Mensen die echter voorlopig zonder kleerscheuren en andere onhebbelijkheden door het Brusselse wille geraken doen er best aan zich een nieuw netplan aan te schaffen. Voor het luttele bedrag van 10 F kan je in elk metrostation zo'n plan kopen. Niet allen tegelijk, alsjeblief.

Pol VERDICKT

# 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

## Bellebeekgebied, sporen naar een nieuwe toekomst

(vervolg van blz. 1)

plannen allerlei expreswegen dwars doorheen nog gaaf gebleven landbouwgebieden. Indien de openbaar vervoersmaatschappijen niet snel deze vervoersmarkt gaan aanboren moet gevreesd worden voor een totale verstikking van deze streek en haar bewoners. Een ander probleem vormt het spoorvervoer. Ondanks een modern uitgebouwde infrastructuur (lijnen 50, 50bis, 60 en 90), blijft het aandeel van het spoorvervoer in het totale verplaatsingspatroon ver beneden de mogelijkheden. Een oorzaak hiervan is ongetwijfeld de ontoegankelijkheid van de meeste stations. Van de 8 stations en stopplaatsen worden er slechts 3 bediend door aanvullende busdiensten die het voor- en natransport kunnen verzorgen. Bovendien worden enkele belangrijke interstedelijke verbindingsmogelijkheden door het spoor verwaarloosd zodat de NMVB haast alle beschikbare materieel moet inzetten om vervoersstromen te verwerken die door de spoorwegen veel vlotter en comfortabeler kunnen afgehandeld worden. Materieel en personeel voor het verzorgen van interlokale busverbindingen en het bedienen van de stations blijkt in de huidige organisatie van het openbaar vervoersaanbod dan ook niet voorradig. Aan een verbetering van deze interlokale diensten kan bijgevolg pas gedacht worden nadat men erin geslaagd is het marktaandeel van het spoor in het interstedelijk vervoer aanzienlijk uit te breiden.

### Herwaardering van het spoorvervoer

De elektrifikatie van de lijn 90 (Denderleeuw-Geraardsbergen-Ath), voorzien in het lopende vijfjarenplan van de NMBS, opent nieuwe perspectieven voor de bediening van Ninove en omgeving. Het verkeer tussen Brussel en Ninove is thans medeverantwoordelijk voor de overbelasting van de Ninooftse steenweg, zowel wat betreft het privé-vervoer als de buslijn «N», die hoofdzakelijk een interstedelijke functie vervult. Een belangrijk gedeelte van dit verkeer kan door het spoor overgenomen worden door het inleggen van een inter-citydienst tussen Geraardsbergen en Brussel, met stopplaatsen in Ninove, Liedekerke en Ternat. Deze klokvrastuurdienst zal de huidige ritduur tussen Brussel en Ninove terugbrengen van 50 minuten (bus) tot iets minder dan 30 minuten.

Om deze verbinding te realiseren zijn er slechts infrastructuurwerken vereist aan het wisselcomplex te Denderleeuw. Het mogelijk maken van een rechtstreekse afbuiging vanuit Ninove naar Liedekerke toe kan immers een tijdrovende en overbodige bediening van Denderleeuw uitschakelen.

Naast het verzorgen van rechtstreekse diensten tussen Brussel en Ninove, staat deze nieuwe verbinding ook in voor het verbeteren van het treinaanbod in Liedekerke en Ternat. Voor deze laatste gemeente betekent dit een verdubbeling van het aanbod in de relatie Ternat-Brussel.

De huidige omnibusdiensten

tussen Denderleeuw en Geraardsbergen blijven, in ons voorstel althans, ongewijzigd.

Een andere, doch minder ingrijpende, wijziging wordt voorgesteld voor de bediening van Asse. Sinds de elektrifikatie van de lijn 60 (Brussel-Dendermonde) in 1981 houden de semi-direkte treinen geen halt meer in Asse. Een ingreep die, geleid op de belangrijkheid van dit streekcentrum, onaanvaardbaar is. Het herstel van de oude situatie, waardoor Asse de status van inter-citystation krijgt, betekent hier een verdubbeling van het treinaanbod zonder noemenswaardige meerkosten.

### Heroriëntering van het streekvervoer

In het geheel van het openbaar vervoersaanbod dienen trein en bus een complementaire rol te vervullen. Het spoor is het meest aangewezen middel voor een snel en comfortabel vervoer over lange en middellange afstanden, het busvervoer daarentegen is meer aangewezen voor kortere trajecten en voor het verzorgen van het vortransport naar de spoorwegstations. Deze complementariteit wordt in het huidige vervoersnet binnen het Bellebeekgebied evenwel niet teruggevonden. Trein en bus leiden er een geïsoleerd bestaan, zodat ze elkaar eerder concurreren dan aanvullen.

Aan deze — historisch — schief gegroeide toestand wordt nu een einde gemaakt. Meer dan thans het geval is, wordt het streekvervoer gericht naar het spoorwegnet, zodat voortaan 7 van de 8 stations over aanvullende busdiensten zullen beschikken. Enkel het station van Zellik valt bij deze reorganisatie uit de boot.

Samen met dit «afleiden» van de busdiensten naar de spoorwegstations toe, moet ook gesleuteld worden aan de dienstregelingen op het busnet. Een minimumvereiste hierbij is dat vlotte aansluitingen tussen bus en trein gewaarborgd zijn. In stations waar meerdere buslijnen toekomen wordt daarenboven gestreefd naar een «poolvorming», waarbij alle bussen gezamenlijk toekomen en vertrekken. In combinatie met het spoorvervoer beschikt men dan, vanuit deze stations, over een ruime waaier van verbindingsmogelijkheden.

Deze heroriëntering van het streekvervoer heeft als gevolg dat binnen het Bellebeekgebied een fijnmazig vervoersnet ontstaat waarbij zelfs nieuwe, reeds lang gevraagde, verbindingen gerealiseerd worden zonder de exploitatiekosten de hoogte in te jagen. Een klokvraste bediening, met overal minstens een uurfrekwentie, maakt van het geheel een bruikbaar en betrouwbaar alternatief voor het privé-verkeer.

Binnen het bestek van dit artikel is het ons onmogelijk meer details uit de openbaar vervoersstudie van het Komitee Westbrabant aan te halen. Wel hopen we dat de lezer een beeld gekregen heeft van de mogelijkheden en verbeteringen die erin vervat zitten. De publicatie van het volledige rapport wordt verwacht rond 15 januari '83.

Walter Werquin



Station van ASSE: een voorbeeld van een overstapstation.

# TUSSENHALTE.

## ANTWERPEN

### MIVA-LIJN 32 RIJDT NU 'S AVONDS OOK NAAR BUIZEGEM

Naar aanleiding van de BRT Aktie Openbaar Vervoer werd door de Gemeentelijke Jeugdraad Edegem het openbaar vervoer te Edegem eens door onder de loupe genomen. Men stelde vast dat de wijk Buizegem (ca. 4.000 inwoners) na 19.30 u niet meer met het openbaar vervoer te bereiken was. In de algemene vergadering van 28 april werd een advies overgemaakt aan het gemeentebestuur en de betrokken maatschappijen.

Tot 1972 reed lijn 32 «De Polderbus» tot aan het kruispunt Prins Boudewijnlaan - Drie Eikenstraat (Elsdonk - Molenveld).

Vanaf 1 februari 1972 werd bij wijze van proef de lijn verlengd tot de Sint-Antoniuskerk (Edegem - Centrum). Bij gebrek aan reizigers werd deze verlenging gestaakt vanaf 1 oktober van hetzelfde jaar. Ondertussen bleef het gemeentebestuur aandringen op een noodzakelijke verbinding voor Buizegem. Op 22 januari 1976 werd opnieuw gestart met ritten tot Edegem-centrum. Vanaf 14 februari 1977 rijden er al enkele bussen door tot Buizegem.

Op 16 oktober 1978 werd het traject definitief gawijzigd en de eindhalte werd verplaatst naar het gemeenteplein te Edegem.

Gelijktijdig werd ook het aantal ritten tot Buizegem opgevoerd tot 45. Inmiddels was de wijk Buizegem nog steeds onbereikbaar gebleven na 19.30 u.

Blijkbaar heeft het trammuseum op het Fort V de nodige deuren opengesteld want vanaf maandag 27 september is Buizegem ook na 19.30 u nog bereikbaar geworden, weliswaar met sporadische ritten. Omstreeks 20.30 u op die maandag verzamelden burgemeester J. Van den Kerkhof, schepenen L. Aerts-Lietaer en enkele leden van de Jeugdgraad zich aan de eindhalte Sint-Goriksplein (Buizegem) om er de eerste bus na 19.30 u op te wachten. Omstreeks kwart voor negen draaide de «Polderbus» het Sint-Goriksplein op. Aan de halte hadden zich inmiddels ook enkele reizigers bij het gezelschap gevoegd. Door het gemeentebestuur was vooraf de nodige informatie aangebracht aan de verschillende halten langs het traject en aan de straatnaamboorden.

Bovenaan de bus prijkte de nieuwe lijnfilm, geel met zwarte opdruk '32 Centraal Station - Edegem». Aan de chauffeur werd als dank voor de verlenging een bloemenruiker aangeboden, welke de ganse avond de voorruit van de bus sierde.

Na vele jaren is het dan eindelijk voor feestvierders en bioskoopbe-



MIVA-lijn 32 rijdt nu 's avonds ook naar Buizegem.

zoekers mogelijk geworden om na een avondje vertoeven in Antwerpen op een gemakkelijke wijze terug huiswaarts te keren.

Onze dank voor dit initiatief van MIVA, Autocars De Polder en het Gemeentebestuur.

Geert Van Lierde.

## AUTO-ARME RALLY'S

WEVA V.Z.W. (Werkgroep Verkeer Antwerpen) ijvert al jaren voor meer zacht verkeer (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer) en voor een betere verkeersordering in de Antwerpse agglomeratie.

WEVA ging dan ook in op het initiatief dat de BRT en de Bond van - grote en Jonge gezinnen lanceerde: een vrijwillige auto-arme zondag op 14 november e.k. Die dag organiseert WEVA een fietsrally, een voetrally en een grootse beurs in het Stedelijk Jeugdcentrum Den Wolsack, Oude Beurs 27, 2000 Antwerpen. Op die beurs vind je een boekenstand met het beste wat je op het gebied van verkeer en aanverwanten de laatste jaren in België te zien kreeg. Je vind er een stand van de Bond van Grote en Jonge Gezinnen met een overzicht van hun werking op gebied van woon- erven, verkeersveiligheid, groene ruimten, enz. Wie wat meer achtergrond wil over zacht verkeer krijgt een snelkursus aangeboden, boeiend voor verdere werking in wijk, buurt of groep. De eerste «les» begint om 15 u, de tweede om 16.30 u. Dia's en video staan ter beschikking om rustig een en ander over verkeer te bekijken. En natuurlijk is er ook een café voor een verfrissing of een opwarmertje. De fietsrally en voetrally starten tussen 14 u en 15.30 u in den Wolsack. De bedoeling van deze rally's is knelpunten voor fietsverkeer, voetgangers en openbaar vervoer

aan te doen langs een vastgelegde route. Praktische vragen en opdrachten zijn aan de orde. Rond 18 u wordt deze dag afgesloten met de prijsuitreiking voor de rallydeelnemers en een tombola met prachtige prijzen. Iedere deelnemer krijgt trouwens so wie so een aandenken mee. Deelname aan al deze activiteiten kost 30 F, een familiekaart: 100 F. Wie op voorhand telefoneert om in te schrijven is safe maar het hoeft niet. O ja, kinderopas is voorzien. Dus er is geen reden om thuis te blijven!

Kontaktadressen: WEVA: Kris Ebinger, Van Daelstraat 37, 2200 Borgerhout - tel.: (03) 236 49 97 - Bond van Grote en Jonge Gezinnen: Gewest Antwerpen, Schermerstraat 32, 2000 Antwerpen, tel.: (03) 233 64 18.

Rita De Vocht.



Aktie Openbaar Vervoer, Omroep Antwerpen t.a.v. Rita De Vocht, Jan Van Rijswijcklaan 157, 2000 Antwerpen. Tel. (03) 238 98 38.

## BRABANT

### De 358a: om u te dienen

Is het nu tien of twaalf jaar geleden? Precies weet ik het niet meer, maar het is — en moet — lang geleden zijn. Zo gek zal ik nu niet meer doen. Te voet naar Leuven. Een hele onderneming, maar een heel prettige, dat wel. Een hele nacht lang moppen tappen, de grappige uithangen, de meest onzinnige liederen kwelen, kortom het imago van de frisse stoere Vlaamse knaap hoog houden. De kater was echter van een ander soort dan de welke die ik ken na één of andere nachtelijke fuifpartij. Stemloos en met gezwollen voeten vol blaren bereikte ik met moeite m'n bedstee en de volgende dag was het stoere en het frisse van die knaap er helemaal niet meer bij, en dat heeft dagen geduurd. Neen, te voet naar Leuven is nu niet bepaald de aangewezen manier. Daarvoor bestaan er tegenwoordig andere middelen.

Via de E5 bv. kan je met de wagen op een half uur de studentestad bereiken, of indien je meer van afwisseling houdt en een paar

keer wil stoppen voor verkeerslichten dan ben je aangewezen op de oude baan. Personen die echter over geen eigen wagen beschikken

(en die zijn er!) of die verstandig genoeg zijn om voor hun dagelijkse pendel hun wagen op stal te laten staan bestaat er het openbaar vervoer. Overbodig om alle voordelen van dit vervoermiddel nog eens uit de doeken te doen. Daarvoor verwijzen we naar de andere nummers van Rij Maar AN... en onze algemene brochure.

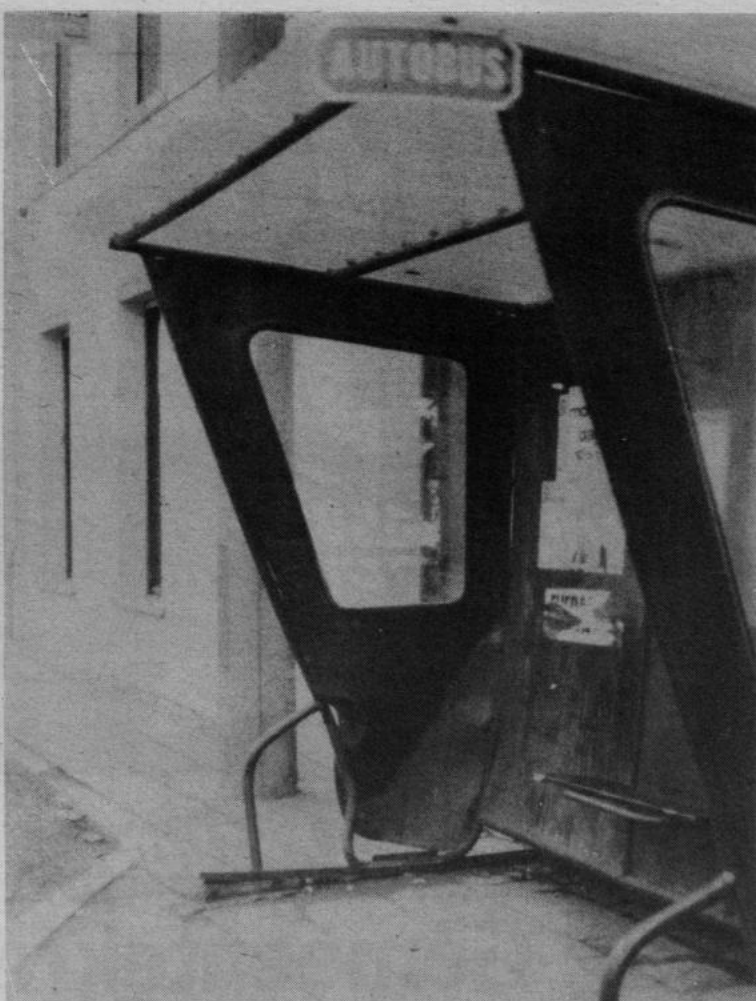
Met het openbaar vervoer kan je op twee manieren van Brussel naar Leuven en omgekeerd. Eerst en vooral heb je de treinen van de NMBS. Per uur en per richting heb je tijdens de daluren 3 treinen terwijl de frekwentie tijdens de spits oploopt tot 10 verbindingen. Keuze genoeg dus (de juiste vertrek- en aankomsturen kan je terugvinden in de reisgids van de NMBS). Bovendien betaal je voor een eerste klasticket (enkel) 120 fr. en voor een tweede klasticket

moet je 85 fr. neertellen. Niet overdreven eigenlijk en als je dan nog over een abonnement beschikt (2.020 fr./maand voor een gewoon en 1.440 fr. voor een sociaal abonnement) betwijfelen we het ten zeerste dat het goedkoper uitvalt om met de wagen te reizen. Een tweede vrij economische manier om de afstand Brussel-Leuven te overbruggen is met de busdiensten van de NMVB. 358a en 307 zijn hier de kodes die je in je hersenen moet printen. De 358a is de frekwente lijn, terwijl de 307 maar een paar maal per dag op en af rijdt. Die laatste is wel een rechtstreekse lijn, m.a.w. deze bussen vertrekken aan het station van Leuven en rijden via de E5 naar Brussel-Noord. Dit traject, dat eveneens omgekeerd wordt afgelegd, neemt ongeveer een halfuur in beslag (jawel mijne heren, even snel als met het privé-voertuig) en kost 80 fr. enkel. Ook hier betekent de aanschaf van een abonnement een aanzienlijke besparing (gewoon 1.590 fr. en sociaal 1.230 fr.).

Voor de geïnteresseerden vermelden we de vertrekuren vanuit Leuven (stationsplein perron 10): 7.42 (enkel de zondag), 7.55, 10.55, 14.55 (alle werkdagen), 21.55 (enkel de zondag) en vanuit Brussel-Noord (Busstation): 8.30 (enkel de zondag), 9.00, 10.10, 16.30, 19.20 (alle werkdagen), 22.50 (enkel de zondag).

Brussel, Schaarbeek, Evere, Sint-Lambrechts-Woluwe, Zaventem (Sint-Stevens-Woluwe, Nossegem), Kortenberg (Erps-Kwerps), Herent (Veltem-Beisem, Winksele) en Leuven zijn de gemeenten die bediend worden door de lijn 358a. Een lijn die in koncessie gegeven werd aan de STACA, een pachtermaatschappij met hoofdzetel en depot in Kortenberg. Deze maatschappij heeft naast de lijn 358a en zijn varianten (358b Brussel-Woluwe-Zaventem, 358c Kortenberg-Everberg-Veltem, 358d Kortenberg-Erps-Kwerps-Veltem en 358e bediening Heverlee Klooster en de scholen van Zaventem) ook nog de lijn Leuven-Aarschot en de verbinding Brussel-Charleroi onder haar hoede.

Van maandag tot vrijdag vertrekken er vanuit Brussel-Noord om de 20 minuten van 6.15 tot 23.05 in het totaal 52 bussen. Tijdens het jaarlijks verlof en de maanden juli en augustus vallen er daar, om begrijpelijke redenen, een paar tussenuit. Vanuit Leuven rijden er om de 20 à 25 minuten van



Het wachtkomfort Brussel-Leuven, dikwijls in een bedenkelijke staat.

5.55 tot 22.05 46 bussen in de richting van Brussel.

Tijdens de spits wordt deze lijn versterkt door het inzetten van een aantal extra bussen vanuit Kortenberg. Zo vertrekken er 's morgens vanuit Kortenberg een aantal bussen richting Leuven en Brussel waardoor de frekwentie op dat ogenblik verhoogd wordt tot 10 à 15 minuten.

Tijdens het week-end ligt de frekwentie heel wat lager. In Brussel heeft men de zaterdag om 6.20 de eerste bus naar Leuven. Op de zondag is dat pas een uur later, 7.20. Vanaf dan vertrekt er, zowel op de zaterdag als de zondag, om het uur tot 23.20 een 358a naar Leuven. Voor de richting Brussel is het scenario identiek. De zaterdag vertrekt er vanuit Leuven om 6.04 de eerste bus naar Brussel-Noord, terwijl de zondag de eerste verbinding pas tot stand komt om 7.04.

Om het uur kan men dan van Leuven naar Brussel.

Deze lijn heeft een 50-tal halteplaatsen. De 2 eindpunten,

Brussel en Leuven, vallen daarenboven samen met een spoorwegstation van de NMBS. Het busstation van Leuven is groot, maar overzichtelijk. Met een duidelijk informatiebord (opgesteld aan de uitgang van het spoorwegstation) en uurregelingen (aangebracht op de haltepalen van ieder perron) worden de reizigers ingelicht welke bus op welk perron ze

hoeven te nemen om een bepaalde bestemming te bereiken. Misschien zou hier een plan van de streek en een systeem met kleuren de informatieverstrekking nog beter maken. Hoe dan ook, wie kan lezen zal zonder veel problemen op de juiste bus stappen. Het busstation van Brussel-Noord (dat eveneens samenvalt met een N.M.B.S.-station) is ook groot, maar niet overzichtelijk. In deze kille betonnen bunker is het heel wat moeilijker om z'n weg terug te vinden. Er hangen wel een heleboel borden uit met onmenselijk veel lettertjes, cijfers en windrichtingen, maar om daar wegwijs uit te raken moet je over bovengemiddelde gaven beschikken en bovendien een zeer grondig inzicht in de geografische structuur van Brussel en omstreken hebben. Het nemen van een bus in het Noordstation is niet alleen een moeilijke klus, ook «kan het uw gezondheid schaden». De lucht die er hangt is namelijk constant verpest door de uitlaatgassen van de bussen. De overige halteplaatsen van de lijn beschikken meestal over een wachthuisje (waarvan er spijtig genoeg verschillende in een bedenkelijke staat verkeren) en een uurregeling. Een klein aandeel moet het stellen met een haltepaal, maar telkens voorzien van een uurregeling. Een heel negatief aspect in verband met de halteplaatsen is dat er verschillende nogal vrij gevaarlijk ingeplant zijn op de zeer druk bereden steenweg.

Algemeen kunnen we stellen dat de lijn 358a een hoge score haalt wat de uurregeling, frekwentie en informatieverstrekking (Brussel-Noord buiten beschouwing gelaten) betreft. Bovendien beschikt de lijn over een klokvaste dienst. Wat die informatieverstrekking aangaat kunnen we er hierbij nog vermelden dat de pach-

termaatschappij op eigen initiatief regelmatig de bevolking inlicht over uurregelingen.

Het wachtkomfort echter laat hier en daar meer dan te wensen over, maar als we ons niet vergissen valt dit onderdeel onder de bevoegdheid van de gemeentelijke overheid. Als je het ons vraagt is er nog veel werk aan de winkel voor de pas verkozen gemeenteraadsleden.

Pol Verdickt



Aktie Openbaar Vervoer, BRT-Omroepcentrum, t.a.v. Pol Verdickt, A. Reyerslaan 52, 1040 Brussel. tel. (02) 737 55 35.

ristische sight seeing) en de planning van woonwijken en nutsvoorzieningen dient dan ook maar met deze openbaar vervoer-assen rekening te houden.

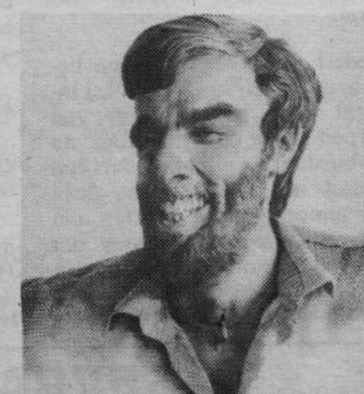
## Decentralisatie

Alhoewel in onze Belgische ogen de decentralisatie met deze provinciale zetels van de Rijksverkeersinspectie, en de autonome streekvervoerbedrijven al vergaand is doorgevoerd, is de discussie in Nederland volop aan gang welk bestuursniveau nu het best gestalte kan geven aan een geïntegreerd openbaar vervoer. De meeste voorstanders van een verdere decentralisatie schijnen hun voorkeur uit te spreken om aan het provinciale bestuur grotere bevoegdheden toe te kennen. Met bezuinigingen heeft men in Nederland ook te maken. De bijdragen van de Rijksoverheid aan het openbaar vervoer moeten evenzeer in de hand gehouden als dat bij ons het geval is. Een tendens in Nederland om de noodzakelijke besparingen door te voeren ligt erin om de bijdrage van de reiziger te verhogen. Drastisch inkrimpen van het aanbod zit er niet in.

Ondertussen poogt men wel het aantal reizigers op te voeren. Be-doeling is niet het reizigersaantal in zijn geheel te verhogen, wel tracht men die segmenten te bewerken waar men de reiziger nodig heeft, ondermeer in de daluren. Zo heeft de Nederlandse spoorwegen de daluurkaart. De busbedrijven zijn ook op zoek naar middelen om het aantal klanten in de daluren te verhogen, bijvoorbeeld door in samenwerking met de winkelcentra aan de reiziger een kop koffie te serveren op vertoon van zijn buskaartje.

Van een opkikkertje voor het openbaar vervoer gesproken!

Guido Vrolix



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

## LIMBURG

### Werkgroep openbaar vervoer Limburg brengt bezoek aan de rijksverkeersinspectie te Maastricht

De werkgroep openbaar vervoer Limburg die werd opgericht binnen het kader van de BRT-actie openbaar vervoer heeft één jaar werking achter de rug. Gedurende dit eerste jaar werden de problemen in het Limburgse Openbaar Vervoer samengebracht in het «Dossier Limburg». De belangrijke inbreng van de VZW's voor Streekontwikkeling in dit rapport stond ervoor garant dat de moeilijkheden vanuit elke regio werden aangebracht. Deze probleeminventarisatie mondde tenslotte uit in een bespreking op het kabinet van Verkeersminister De Croo.

Het tweede werkjaar wil de actiegroep de nodige opvolging geven aan de gestelde problemen. Inspiratie werd alvast gezocht in een bezoek aan de Rijksverkeersinspectie te Maastricht waar de werkgroep rijklijk geïnformeerd werd over de gang van zaken in het Nederlandse Openbaar Vervoer.

#### Rijksverkeersinspectie

De Rijksverkeersinspectie is een per provincie uitgebouwde administratieve dienst die ressorteert onder de Minister van Verkeer en Waterstaat, en die in haar ambtsgebied toezicht dient uit te oefenen op het verkeer in zijn totaliteit.

Inzake openbaar autobusvervoer dient de Rijksverkeersinspectie de vergunningen toe te kennen aan de vervoersondernemingen, en moet zij haar goedkeuring hechten aan de dienstregeling. Deze dienstregeling wordt vastgelegd op basis van het Normeringssysteem Voorzieningenniveau Streekvervoer, dat zich richt naar de

bezettingscijfers van de bussen. Deze cijfers worden verkregen via een jaarlijkse telling, gedurende 14 dagen in het najaar. Met behulp van dit NVS wordt een evenredig aanbod van openbaar vervoer over gans Nederland verkregen.

Op het vastleggen of wijzigen van de dienstregeling kan de reiziger steeds zijn bemerkingen maken, ofwel via zijn gemeentebestuur, ofwel rechtstreeks bij de Rijkshoofdinspecteur van zijn provincie. De inspraakprocedure voor de reiziger werd trouwens recent nog vergemakkelijkt, en er wordt dan ook veelvuldig gebruik van gemaakt.

De Rijksverkeersinspectie treedt daarenboven niet enkel controlerend op maar werkt ook de verdere uitbouw van het openbaar vervoer in de hand. Zo brengt zij voorstellen en aanvragen van gemeenten om beter openbaar vervoer aan bij de vervoersondernemingen met de mogelijkheid het nieuwe traject verplichtend te stellen, indien het tenminste verantwoord is.

Daarnaast heeft de Rijksverkeersinspectie ook een belangrijke adviesbevoegdheid in de ruimtelijke ordening via de Provinciale Planologische Dienst: bij de inplanting van nieuwe woonwijken of nutsvoorzieningen dient zij de mogelijkheden van bediening door het openbaar vervoer af te wegen in haar advies. Dit advies is niet bindend, maar de RVI heeft steeds de stok achter de deur dat er ook geen openbaar vervoer komt, als van haar kant bij de planning gezegd werd dat het niet kan. Volgens de R.V.I. dient openbaar vervoer steeds de kortst mogelijke weg te volgen (geen toe-

## WEST-VLAANDEREN

### EEN «ENERGIEBESPRENDE» BROCHURE:

### «Veurne-Ambacht verkennen met het openbaar vervoer»

Op 14 november, auto-arme zondag, stelt de Dienst voor Toerisme van Veurne zijn jongste aanwinst voor: de brochure «Veurne-Ambacht verkennen met het openbaar vervoer». De streek van Veurne is door het openbaar vervoer wel niet rijk bedeeld, maar dit betekent nu ook niet dat je de streek niet kunt verkennen als je niet de gelukkige(?) bezitter van een wagen bent, en als je ook de fiets eens aan de haak wilt laten.

Uurroosters betekenen voor velen de drempel, waar ze niet overheen raken naar het openbaar vervoer toe. Deze folder wil u over die drempel heen helpen. Hij biedt een aantal uitgewerkte trips door «Bachten de Kupe» en geeft de uren en de plaatsen waar u bus, trein of tram moet nemen om tijdig op de te bezoeken plaats en weer thuis te raken; de interessantste folders en brochures die u bij uw bezoek dienstig zullen zijn en een beknopte kommentaar omtrent de bezienswaardigheden op uw weg met het openbaar vervoer.

Probeer het eens! Leer Veurne

en omstreken beter kennen... op een energiebesparende wijze.

Meer inlichtingen in verband met deze brochure zult u kunnen krijgen op 14 november. Maar ook de anderen kunnen een dergelijke brochure aanschaffen. Meer inlichtingen hieromtrent verneemt u zeker in de volgende kraant.

R. Vanhalst



Aktie Openbaar Vervoer, BRT West-Vlaanderen, t.a.v. Rika Vanhalst, Conservatoriumplein 1, 8500 Kortrijk. Tel. (056) 22 19 23.

# HET BRENGT U MEER OP!

EEN GOEDE GELDBELEGGING:  
100% ZEKER, 100% VEILIG.

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».

**Sparen bij het Gemeentekrediet zeker en vast**

## STOPDIENST



## HET PROJEKT AUTO-LIFTSTOP

In de Neerpeltse wijk Grote Heide ging begin september het project auto liftstop van start.

De wijk Grote Heide met om en bij de 2.600 inwoners ligt enigszins geïsoleerd ten opzichte van het centrum van de gemeente Neerpelt, waarvan zij is afgesneden door het Kempisch kanaal. De afstand tussen wijk en centrum bedraagt ca. 2,5 km.

Sedert mei 1981 is er een beperkte openbaar vervoerdienst ingesteld naar het centrum van Neerpelt. Voor de uitbreiding van deze busdienst werd inmiddels een voorstel ingediend, opdat deze beter aangepast zou worden aan het leerlingenvervoer. Doch om vooral op de moeilijke momenten, o.a. 's avonds en in het weekend, de verplaatsingsproblemen te be-

perken, heeft de buurtvereniging Hageheide het initiatief « auto lift-stop » uitgewerkt.

Op een zevental plaatsen in de wijk, in Neerpelt centrum en in de aangrenzende gemeente Achel werden opvallende borden geplaatst. De reiziger van of naar de wijk gaat bij zo een stopbord staan en wacht af tot een vriendelijke automobilist die dezelfde richting uit moet hem oppikt.

Eenvoudig, spaarzaam, milieu- en mensvriendelijk.

Meewerkende automobilisten zijn te herkennen aan een « auto lift »-zelfklever op de voorruit.

Dit is één van de vele initiatieven van de buurtvereniging Hageheide die zich inspant om in de wijk een gezonde woonsfeer op te bouwen.

## ¿ GEVRAAGD ?

« Gewetensbezwaarde gevraagd voor werking rond langzaam verkeer in Gent. Vormingswerk, contacten, administratie, zelfstandig kunnen organiseren. Start liefst januari '83.

Kandidaturen per brief aan: Elckerik-Gent, Hoogstraat 9, 9000 Gent, tegen 15 nov. ten laatste ».

## E pericoloso Sporgersi!

**TRANS  
MUSIC  
EXPRESS**



## Kusttram krijgt eenmansbediening vanaf 1 oktober

Ook na 1 oktober blijft de tram aan de kust rijden om het halfuur. Er wordt echter overgeschakeld op éénmansbediening.

Dit betekent dat de trambestuurder instaat voor het afstempelen van de kaarten en voor de biljettenverkoop op de tram.

De reiziger die niet in het bezit is van een geldig vervoerbewijs, dient bijgevolg langs de voorste deur op te stappen, ten einde zich bij de bestuurder-ontvanger in regel te stellen.

Tenslotte wijst de N.M.V.B. de reizigers erop dat, als zij prijsbewust willen reizen, ze vooraf « Strippenkaarten » kunnen kopen. Deze kaarten zijn te verkrijgen aan de N.M.V.B.-, N.M.B.S.- en postloketten, en bij de brievenbestellers.

Treinen. Je kan kiezen tussen rijden in eerste of tweede klasse. Je kan kiezen tussen zitten en rechtstaan. En je kan kiezen tussen roken en niet roken.

Meer keuze is er niet. Je kan aan de kaartjesknipper niet vragen waar het compartiment van de rock 'n roll fans is. En toch zou ik daarvoor willen pleiten. Voor muziek op de trein.

Stilte! liefhebbers, trek nog niet aan de noodrem, lees eerst het voorstel.

We gaan ervan uit dat in elk rijtuig één bepaald muziekgenre gespeeld wordt en dat het interieur daaraan aangepast is.

Bij voorbeeld: een rock-'n-roll-rijtuig zet de rit in met een stuk van The Doors zogauw de deuren dicht zijn. Het interieur: koel metaal, warm leder. Voor de reizigers moeten er klep-asbakjes voorzien worden zodat ze de drumsolo's en gitaarriffs kunnen begeleiden. Op het platform kan er gedanst worden, ook bij stilstand van de trein. Punk, reggae, new wave, smartlap, chanson: elk krijgt zijn rijtuig. Uiteraard, ik zeg het met nadruk, uiteraard zullen er proportioneel evenveel rijtuigen klassieke muziek zijn. Allegro's, vivace's, ma non troppo's, fuga's, contrapunten, jachthoorns, Bach, Mozart, Von Karajan. Zij reizen met u mee. Er is géén dansplatform; u blijft stil zitten. Er komt wel meer pluche op de banken. En een palmtree in de hoek.

The sound of silence. Stilte. Hier stelt zich een probleem. Wil de reiziger een stilte met de gewone rail- en krantomdraageluiden? Of wil hij een absoluut geluidsvacuüm? Beide voorstellen zullen aan de spoorwegen voorgelegd worden. U moet zelf wel zwijgen in dit rijtuig. Of ik aan Heavy Metal heb gedacht? Inderdaad, enkele roestijzeren goederenwagens kunnen hier volstaan. Breng uw graffiti-spuutbus mee en klim niet over de rand van de bak.

En de repetitieve muziek? Wordt die muzikale minderheid aan haar lot overgelaten? Vloer geboord. Op vaste plaatsen in de trein zullen er gaten in de vloer geboord worden. De repetitieve luisteraar hoeft slechts zijn oor op de bodem te leggen en het koppig refrein van ijzer op ijzer zal hi-fi op hem toerazen.

Maar wie bepaalt wat er gedraaid wordt in elke wagon? Ook daar is aan gedacht: bij het opstappen geeft u de verzoekjes aan de rail-jockey naast de machinist en hij houdt rekening met uw wensen.

Ondertussen werk ik verder aan een nog meer doorgedreven project.

De « muzieklandschapstrein ». Naargelang het landschap, het seizoen en het weer zou de muziek in alle rijtuigen aangepast worden B.v. in Berlijn « the Wall » van Pink Floyd, in Brussel « Brussel » van Liesbeth List, bij lenteweer Vivaldi en bij regen nu eens niet « Singing in the rain » enz.

De Belgische weersomstandigheden garanderen een gevarieerd programma. Ik houd u op de hoogte en leg ondertussen de plaat « Who'll stop the train » van Creedence Clearwater Revival op.

Jan HERTOOGHS

