

Rij maar an...

de krant voor de mondige mobiele mens

maandelijks - jaargang 3 - september '85 - nr. 22

ZACHTJES AAN... DAN BREEKT HET LIJNTJE NIET!

Velen hebben we geruime tijd op hun honger gelaten, we weten het, maar nu is "Rij maar an" er weer. Terug van weggeweest na een kleine twee jaar. "Een krant retour a.u.b.!"

Als bijproduct en begeleidingselement van de BRT-Aktie Openbaar Vervoer verscheen deze krant van eind 1981 tot eind 1983 en bestreek ze meteen een belangstellingsveld, dat totdantoe bij ons nooit eerder in een aangepaste publikatie was opgevangen. De eerste twee jaargangen van "Rij maar an" verwierven de sympathie van enkele duizenden abonnees, van wie ruim 1/3 in een enquête vrijwel eensgezind liet weten, dat ook na het beëindigen van de televisie-actie rond openbaar vervoer, de voortzetting van het blad tenzerste gewenst was.

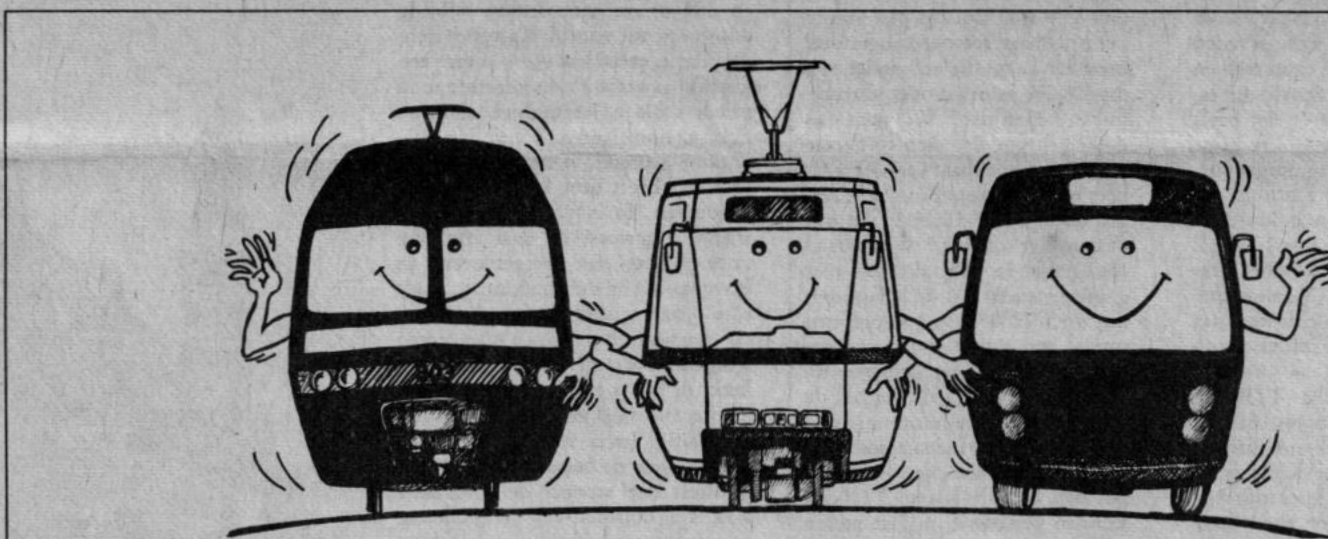
Dat was in eerste instantie niet zo gemakkelijk. Wilde "Rij maar an" blijven voortbestaan, dan diende het van onderdeel van een multimediacampagne uit te groeien tot een professioneel gemaakte uitgave, met een eigen bestaansreden en onderworpen aan een, door zelfs de meest entoesiaste medewerkers niet overbodig geachte, kwaliteitsverbetering. "Rij maar an" zou nu immers niet langer uit de begroting van een tv-campagne en in mindere mate bijna symbolische abonnementsgelden worden onderhouden, maar zou nu uit zichzelf royaal vlottend moeten blijven...

Het blad zou voortaan op commerciële wijze moeten gerund worden en zich gedragen naar de wetmatigheden van de vrije markt, zonder dat daarvoor in ruil ook maar het geringste mocht worden prijsgegeven van wat een ongebonden onafhankelijke redactionele koers heet te zijn.

De nieuwe "Rij maar an", derde jaargang, moest zich dus vrijwel uitsluitend door zijn overtuigende inhoud en een aantrekkelijk-handig uitzicht in de markt en in de belangstelling van zoveel mogelijk mensen proberen te prijzen.

Nog voor de oude "Rij maar an"-publikatie afliep, startte het denkwerk om het leven van het inmiddels goedgekende openbaar vervoerblad te verlengen. Een werkgroep heeft daar weliswaar zijn tijd voor genomen, maar is er toch in geslaagd om de structuren te scheppen om de openbaar vervoergebruiker een stem in het kapittel te geven.

Daarvoor kwamen twee nieuwe verenigingen zonder winst oogmerken tot stand: de Bond van Trein-, Tram en Busgebruikers (B.T.T.B.) v.z.w. en de Stichting Rij maar an v.z.w.. Laatstgenoemde stichting kreeg van de directie van de BRT-TV, mits enkele voorwaarden, de toestemming om de bestaande titel "Rij maar an" over te nemen en zou zich koninkrijk belasting met de uitgave van het blad. De raad van beheer van deze Stichting bestaat uit de mensen van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers v.z.w. en van Langzaam Verkeer v.z.w., dat vorig (verkeersveilig en verkeersleefbaar?) jaar hardnekkig de campagne "Zone 30" voerde. Of: rij maar an, maar doe het zachtjes an. Of: rij maar zachtjes an. De



Trein-Tram-Bus-dag 6-10-85 Promotiedag voor het openbaar vervoer

IN DIT NUMMER UW ANIMATIEPLAN!

zachte verkeersgebruiker zal er misschien wel mee in zijn nopjes zijn.

Van nu af aan staan wij voor een zware, eervolle opdracht, die wij zo doeltreffend mogelijk moeten zien te klaren. In Nederland, ons naaste en best vergelijkbare buurland, bestaan op het eerste gezicht goed opgezette verenigingen die het (elk apart) opnemen voor voetgangers, voor fietsers, voor kinderen in het verkeer, voor openbaar vervoergebruikers, voor technisch geïnteresseerden in dat openbaar vervoer, enz. Vanzelfsprekend hoort daar telkens een afzonderlijk blad bij.

Dat is allicht goed voor een natie van 14 miljoen inwoners. Wij met ons verspreidingsgebied van slechts zo wat 6 miljoen Vlamingen, moeten o.i. anders aanpakken en efficiënt proberen te zijn door een aantal dingen met elkaar te combineren. Wij willen dan ook een gezamenlijk geluid uitbrengen, - met het vooruitzicht op een **krachtige stem** -, dat anders klinkt dan dat van wie alleen maar bekommerd zijn om "een kras op hun koetswerk". De hele verkeersleefbaarheid, met een centrale rol voor goed openbaar vervoer als gangbare deeloplossing, wordt ons terrein.

In dat opzicht is het een goede zaak, dat de B.T.T.B. en Langzaam Verkeer hun doelstellingen hebben samengeschoven voor de uitgave van dit blad. Tenslotte stellen wij ons daardoor niet minder strategisch op dan de Zwitsers, die met de oprichting van A.S.T. (Association Suisse des Transports) iets soortgelijks hebben gedaan.

Praktisch hebben we dat zo aan boord gelegd: de op het gebied van openbaar vervoer en verkeer best beslagen joernalisten en publicisten in den lande hebben zich bereid verklaard om geregeld aan dit blad mee te werken. Hun opinies, deskundige uitleg en verslagen verschijnen op de

In dit nummer vindt U een massa informatie nodig voor een mooie zondag tegen schappelijke prijzen. De formule is grotendeels hetzelfde gebleven als vorig jaar. Het tarief voor die dag is even eenvoudig gebleven. De voorstellen voor een zinnige en tegelijk zuinige toeristische uitstap per trein, tram of bus

werden bijgeschreven in samenwerking met de toeristische federaties van de provincies of met de inspiratie van lokale groepelingen. Voor alles kan gezorgd worden behalve voor de zon, maar als ze er is is die helemaal gratis, en bovendien is die ons begin oktober meestal wel gunstig gezind.

zogenaamde algemene bladzijden van dit maandblad.

"Rij maar an" bevat echter ook een katern, waarin het bonds- of bewegingsleven van de B.T.T.B. en Langzaam Verkeer tot uitdrukking komt.

Deze opvatting beantwoordt trouwens ook aan de verhouding abonnee/lid. **Wie een jaarabonnement (500,-Bfr) op dit blad onderschrijft, wordt automatisch lid van de B.T.T.B.; en omgekeerd: wie zich opgeeft als lid van de B.T.T.B. en het lidmaatschap (500,-Bfr) betaalt, krijgt een jaar lang (10 nummers) iedere maand "Rij maar an" in de bus.** Het hangt er dus alleen maar van af van welke kant U het wil bekijken.

Toegegeven: dit blad moet nog groeien, maar we hebben het vaste voornemen om dit in een snelle vlucht te doen. U stelt zich technisch, nostalgisch, praktisch, milieuvriendelijk, gebruikersgericht... op? Dat mag geen probleem zijn; ook voor u wordt ruimte in dit blad ingelast. Onze stafmedewerkers staan daar borg voor. Maar er is meer. In samenwerking met de basisverenigingen, de Bond van Trein-, Tram- en busgebruikers en Langzaam Verkeer, zullen wij wanneer het moet (en het laat zich aanzien dat het vaak zal moeten) krachtig van ons afbijten. Er zal spoedig blijken dat de openbaar vervoergebruiker noch de zachte weggebruiker tandeloos is en dat hij ondertussen ook geleerd heeft zijn onmondigheid af te werpen. De **mondige mobiele mens** zal voortaan niet het minst in zijn hoedanigheid van belastingbetaler, rekenschap vragen en zijn plaats opeisen naast de wijdvertakte autolobby.

Deugdelijke en deugdlozende artikelen van deze bladzijden zijn het voorrecht dat u mag verwachten in uw dubbele functie als lid en lezer. Mettertijd zullen wij omzeggens voor hetzelfde geld bijkomende, aan u voorbehouden diensten aanbieden,

waar nodig juridische stappen ondernemen, allerlei tests uitvoeren, klacht indienen en niet rusten alvorens de verantwoordelijk(hed)en zijn gekend en de aangeklaagde situatie werd opgeklaard of verbeterd. Dit kan slechts stap voor stap, maar we beginnen er vandaag nog mee.

Op enigszins langere termijn en afhankelijk van onze sterkte en anderszids het eventueel in gebreke blijven van overheid en openbare diensten, willen we rechtstreeks ingrijpen in beheer en exploitatie van verkeer en openbaar vervoer. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door te penetreren in de concessies (taken binnen het openbaar vervoer die worden uitbesteed) en die we dan zelf de kwaliteit kunnen geven die we ervan verwachten, maar ook en vooral door de rechtmatige plaatsen in het beheer van alle openbare vervoersmaatschappijen op te eisen, die hopelijk in een nabije toekomst aan vertegenwoordigers van de gebruikers/gebruikers zullen toekomen. Vanuit politieke hoek is deze mogelijkheid recent verscheidene keren te berde gebracht.

Tegen die tijd moeten wij als vereniging zo sterk mogelijk staan. Het gerichte ledenbestand van de B.T.T.B. en het aantal abonnees van deze krant moet nu snel groeien om die terechte invloed te kunnen doen gelden. En U als lezer, die dit eerste nummer van de derde jaargang misschien in handen heeft, maar die toch behoort tot die ettelijke honderdduizenden die dagelijks door de NMBS, de NMVB en/of een interkommunale vervoersmaatschappij worden vervoerd (?), kunt nu reageren en aan uw eigen situatie voor morgen meewerken. Wordt dus meteen lid-abonnee en sta met ons op de eerste rij om weerwerk te bieden. Dit blad verschijnt dit jaar (behalve dit nummer) nog tweemaal en per 1986 wordt het definitief maandelijks. De precieze abonnementsvoorwaarden vindt u elders in dit blad; maar voor 500 frank zit u goed bij ons

en krijgt u, naar wij hopen, altijd meer comfort en veiligheid in uw dagelijkse mobiliteit. Neem dus maar gauw het bijgevoegde overschrijvingsformulier ter hand!

Ook als uw dagelijkse verplaatsingsbehoeften veeleer minimaal zijn, moet u toch eens denken aan de andere nobele dingen waarvoor wij ons, zoals onze vrienden van de A.S.T. in Zwitserland, tegelijkertijd inzetten: zuinig gebruik van energie, van de open ruimten en van onze natuurlijke hulpbronnen; inperking van kunstmatig opgefokte verkeersbehoeften; maximale bescherming van het welzijn en van de veiligheid van alle verkeersgebruikers, vooral van kinderen, bejaarden en mindervaliden; vermindering van de aanslagen op ons leefmilieu (lawaaihinder, uitlaatgasen...); promotie van de vervoerwijze met het beste rendement (dat kunnen ook wel de eigen fiets of de eigen benen zijn...); (her)inrichting van verkeersarme stedelijke gebieden; bescherming van de natuur en van kostbare landbouwgrond tegen de betonbaronnen....

Voor alles wat voorafgaat willen wij gaarne samenwerken met onze beleids- en wettenmakers en met de overheid in al haar geledingen. Ook met alle openbare vervoersmaatschappijen... en zelfs met de automobilistenclubs - zonder - oogklepen. Het is een eerlijk aanbod zonder geschenkenverpakking in dit schraal geïnspireerde Jaar van het Openbaar Vervoer van Schrandere Herman. Vooralsnog maken we ons geen illusies over de aanvaarding ervan, maar die tijd komt nog wel.

Hoefte tenslotte nog gezegd, dat wij de vakbonden uit de openbare vervoersektor eens en voorgoed het recht ontzeggen om zich nog langer als "verdediger" en "woordvoerder" van de openbaar vervoergebruiker op te werpen? Het woord onverenigbaarheid moet in die kringen toch wel begrepen worden? ■

TTB '85 Animatieprogramma

Zondag 6 oktober a.s. - Trein-Tram-Bus-Dag 1985 of TTB '85.

Bij een promotiedag hoort informatie. De organisatoren van de eerste TTB '83 hebben dat goed beseft. De RIJ MAAR AN (toen nog van de BRT) van september '83 stond bol van informatie over de plaatselijke animatie en van praktische inlichtingen over uw openbaar vervoer. Op vraag van de BRT-actie openbaar vervoer reden er op die dag talloze extra treinen en bussen. Een zeer eenvoudig tarief werd uitgewerkt en dat heeft toen gewerkt als een krachtige magneet: die zondagmorgen beleefden de Vlaamse Stations een spitsuur gelijk ze er nog nooit een beleefd hadden. Dat was TTB '83. Op de slotmanifestatie in het Antwerpse Radio- en TV-salon diezelfde avond beloofde de minister van Verkeer dat het initiatief zou worden herhaald.

September 1984. De TTB '84 wordt aan de pers voorgesteld, met een nieuwe animatiekrant, ditmaal uitgegeven door het verkeersministerie zelf. Vél minder informatie, geen uurregelingen, een scheefgelopen communautaire pariteit, enz. Dit stuk ambtenarenvlijt was nauwelijks in staat om enige toeristische appetijt op te wekken. Op de dag zelf werd het aantal treinen en bussen die extra moesten ingezet worden tot een uiterst minimum beperkt, en de ietwat matte sfeer was dan ook van de perons af te lezen.

En dan nu TTB '85. Eén opvallende wijziging: geen krant? Inderdaad! De kritiek op de officiële TTB '84-krant was niet mals geweest en dat heeft bij de ambtenarij van verkeerswezen maar één reactie kunnen opwekken: dan liever géén krant! Een onbeschaamd bewijs van onmacht! De

provinciale VVV's die klaar stonden met hun voorstellen voor medewerking werden droogjes op de hoogte gebracht dat zij dit jaar maar best zelf voor de verspreiding van hun informatie konden instaan. Een TTB-dag zonder informatie, kan dat? Mensen die 't niet gewoon zijn op pad sturen per openbaar vervoer zonder ook maar één suggestie en zonder ook maar enige houvast over uurregelingen? Kan dat? Wil men ons doen geloven dat men promotie voert rond openbaar vervoer wanneer men zich zo schromelijk vergist in zijn cliënteel? Is dat een deskundige aanpak? Wij zijn er niet gerust in. Wij zien het niet graag gebeuren dat de belangstelling voor TTB '85 zou teruglopen omdat een aantal verantwoordelijken er met bijna zichtbare tegenzin bijlopen, of omdat de meest elementaire informatie niet te krijgen is. De redeneermachine van Verkeerswezen kennende zou het dan ook de laatste TTB-dag kunnen geweest zijn. Dat willen wij niet. Daarom hebben wij besloten om in mate van onze beperkte mogelijkheden de toeristische informatie voor TTB '85 zelf in handen te nemen. RIJ MAAR AN biedt U dus uitgestort over deze blz. inlichtingen over animatie en over treinen en bussen daar rond op 6 oktober a.s. En wij beloven stellig dat bij de volgende TTB '86 de informatie nog veel beter zal zijn. En als U RIJ MAAR AN maandelijks in huis neemt dan moet U er zelfs niet meer naar lopen zoeken! Want dit is duidelijk: ons openbaar vervoer wordt alleen maar beter als de mensen die erachter staan ook geloven in zijn mogelijkheden. ■

HERENTALS: OOI HOOFDSTAD VAN DE BRABANTSE MARK

Met Herentals zit je midden in de Kempen. Het ligt midden op de duinenrij die ergens in Nijlen begint en dan in noordoostelijke richting doorloopt tot voorbij Kasterlee richting Retie, een relict van wat eens een kustlijn geweest is tienduizende jaren geleden. Als je Herentals verlaat in de richting noord, oost of west dan loop je door geurende dennenbossen. De stad zelf heeft heel wat interessante gebouwen. Er is vroeger een heuse stadswal geweest en daar zijn nog twee poorten van overgebleven: de Bovenpoort en de Zandpoort. Zoals elke Vlaamse stad heeft ook Herentals een begijnhof dat niet mag gemist worden en een merkwaardige hoofdkerk. Er is het gezellige kleinstedse marktplein waar een pint op een terrasje altijd beter smaakt, vooral als dan ook nog de beiaard speelt op het stadhuis dat vroeger de lakenhalle was. Ten noorden van de spoorweg naar Lichtaart ligt het wandelgebied de "Bosbergen" met daarin de uitkijktoren (ca. 60 meter hoog).

Ter gelegenheid van TTB '85 is er een gratis geleid bezoek via Herentals' monumenten om 11 en om 15 uur. Afspraak aan het VVV-kantoor. Het stedelijk arboretum zal gratis toegankelijk zijn van 13.30 tot 17 uur. Het "Netepark" een stedelijk recreatiecentrum (toegang 40 F) is die dag open, met mogelijkheid tot mini-golf, fietscircuit, visvijver, petanquebaan, trampoline, speeltuin, tafeltennis enz. De ijsbaan in het rijkssportcentrum is die dag open (60 F inkom).

Op TTB '85 zal de Herentalse VVV zijn informatiestand in het stadhuis opstellen. Dat is vanuit het station op ca. 5 minuten te bereiken.



LIER

Fietsenverhuur. De omgeving van Herentals biedt ruime mogelijkheden tot mooie fietstochten. Zonder meer mogelijk door een fiets te huren in het station voor 105 F per dag. Inlevering in een ander station mag. Vooraf reserveren is een wijs besluit: op 014/21.23.70

Herentals heeft goede treinverbindingen in huis met de IR Antwerpen-Neerpelt, de IR Kortrijk-Gent-Mechelen-Herentals-Turnhout en met bovendien de stoptrein van Antwerpen: 3 klokvastе uurdiensten. De laatste trein waarmee U Herentals kan verlaten is om 22.01 u. naar Antwerpen; naar Mechelen en Gent om 21.45 u. Vanuit Limburg bereikt U Herentals met de twee-uurdienst Hasselt-Mol. In Mol hebt U dadelijk aansluiting naar Herentals. Laatste vertrek naar Hasselt via Mol om 20.42 u., naar Neerpelt om 21.42 u. en naar Mol om 23.42 u. Vanuit het zuiden is Herentals te bereiken met bus 29 a, vanuit Heist met bus 51 b en vanuit Westerlo en omgeving met bus 51/54. Deze laatste bus biedt trouwens de mogelijkheid om aan uw bezoek van Herentals een bezoekje aan Tongerlo (abdi) of Westerlo (mooie Netevalliewandelingen) te koppelen. Deze bus rijdt alle twee uur en brengt u daarna eventueel tot in Heist op de Berg waar na aankomst onmiddellijke aansluiting is op de IR's naar Antwerpen en naar Leuven-Tienen-Landen. ■

LIER, MET DE GLIMLACH

Aan Lier gaat u niet zonder glimlach voorbij. Het leven is er wat lichter om dragen dan elders al was het maar omdat Felix Timmermans ons daar de handleiding voor geschreven heeft. Lier is een bijzonder stemmig stadje met een vrijwel intact gebleven centrum. Je vindt er verrassende perspectieven doordat de Grote en Kleine Nete voor dromerige waterpartijen met vele bruggetjes zorgen. Lier blijft verbazen. Een Trein-Tram-Busdag is een unieke kans om Lier de aandacht te geven die het ruimschoots verdient. En vergeet vooral niet de Lierse Vlaaiens uit te proberen.

De toeristische dienst op het stadhuis zal open zijn van 9 u. tot 12.30 u. en

van 13.30 u. tot 17 u. Daar wordt U met de glimlach - wegwijs gemaakt.

Om 14 u. en 17 u. zijn er gratis rondleidingen door de stad en die vertrekken op het kantoor van de toeristische dienst. De musea Timmermans-opsumer en Wuyts-Van Campen laten U binnen voor de helft van de prijs (15F) op vertoon van uw TTB-ticket. De Zimmertoren, het astronomisch studio, zal met uw TTB-ticket toegankelijk zijn voor 30 F.

Lier heeft uitzonderlijk goede spoorverbindingen. De IR's Antwerpen-Neerpelt, Antwerpen-Leuven-Landen, en Kortrijk-Gent-Mechelen-Turnhout maken er de klokvastе uurdienst uit. Daarnaast lopen er nog wat stopdiensten. Alleen wie van Limburg komt kan in het weekend problemen hebben omdat de lijn Hasselt-Aarschot dan zeer gebrekkig functioneert. Voor wie van Hasselt komt zit er misschien iets in de boemel naar Mol (alle twee uur). Zie daarover onder HERENTALS.

Per fiets biedt de omgeving van Lier vele mogelijkheden. Vooral de richtingen naar Herentals via Nijlen of via Herenthout, of via daar, naar Heist is lonend. Fietsenverhuur is er bij het station voor 105 F per dag. Elders inleveren mag. Vooraf reserveren is geen slecht idee, op 03/480 02 36.

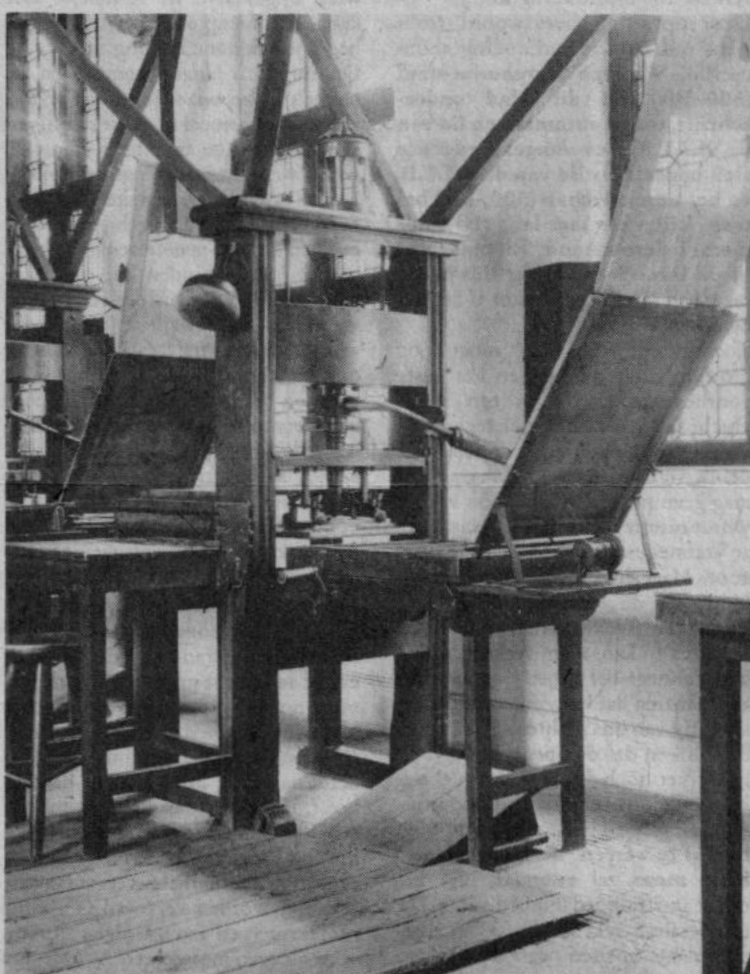
TURNHOUT, JACHTPA- RADIJS VAN DE BRA- BANTSE HERTOGEN

Turnhout begon zijn geschiedenis als jachtslot van de Brabantse hertogen die er tijdens de weekends, of misschien zelfs tijdens de diensturen in de immense bossen van de Noorderkempen kwamen jagen. Dat moet omstreeks het jaar 1100 geweest zijn. Het kasteel van Turnhout heeft sedertdien veel belangrijke inwoners gehad. De andere inwoners van hier zijn zeker geen schaapkens geweest, vandaar het spreekwoord dat geen Turnhoutenaar goed is of hij heeft wel eens een deken gestolen. De geschiedenis heeft de dingen wel wat dooreengehaald. De verdwaalde schapen moesten in de gevangenis... in het kasteel, en de bewoners erbu-

ANTWERPEN

In het centraal station van de Scheldestad komen sinds de invoering van IC-IR zo'n tiental lange-afstandsverbindingen toe zodat een verplaatsing daarheen geen probleem zal vormen. Antwerpen biedt zich op een zondag niet direkt aan als een ingedommelde stad. Hét brandpunt van aktiviteit is de **vogelenmarkt** die voorlopig onder de indrukwekkende platanendreef van de Frankrijklei doorgaat. De hele omgeving van de Oude Vaartplaats leeft mee op het ritme van die markt. Niet ver daarvandaan is de Wapper waar het Rubenshuis voor de nodige status zorgt. Daarbinnen ervaart men "aan den lijve" wat een vorstelijk bestaan het moet geweest zijn in de 17de eeuw. In Antwerpen zijn ze nooit te verlegen geweest om rijk te worden, want dergelijke paleizen stonden er op vrijwel elke straathoek, aan elke rui. Over het Rubenshuis is men trouwens net bezig aan de heropbouw van een oude patriciërswooning "De Fraula", en van dezelfde architect (Baurscheidt) staat er op de hoek van de Meir het ICC, het vroegere koninklijk paleis. Loop er gerust eens binnen.

Andere vorstelikheden vindt U op de Vrijdagmarkt waar een pientere drukke (Plantin) de eerste industriële drukkerij van Europa opende. Ook hij is er niet armer op geworden. In de Keizerstraat vindt u het huis Rockox, ook alweer een museum in een patriciërswooning, en in de Prinsstraat, zijn de lokalen van de universiteit gelegen in het "Prinsenhof", ook weer niet zo min. Wie op zes oktober nog meer paleizen wil zien kan bij het uitkomen van het station, kant Astridplein dadelijk informatie krijgen in het paviljoentje van de toeristische dienst.



In Antwerpen ben je op één dag niet door. Ook nu weer zal die stad wel weer wat nieuws bieden. Daar mag je zeker van wezen. ■



ten zijn nu fidele Kempenaars, die het niet meer zo op andermans beddegoed gemunt hebben.

Turnhout heeft een stemmig beginhof dat vrij toegankelijk is. De hoofdkerk dateert van de 13de tot 15de eeuw en bevat heel wat kunstschaten. Het kasteel ligt in het warandepark en is herhaaldelijk verbouwd geweest in functie van zijn gebruik. Er vlakbij ligt de Warande, Turnhouts cultureel centrum waar altijd wel iets te beleven is.

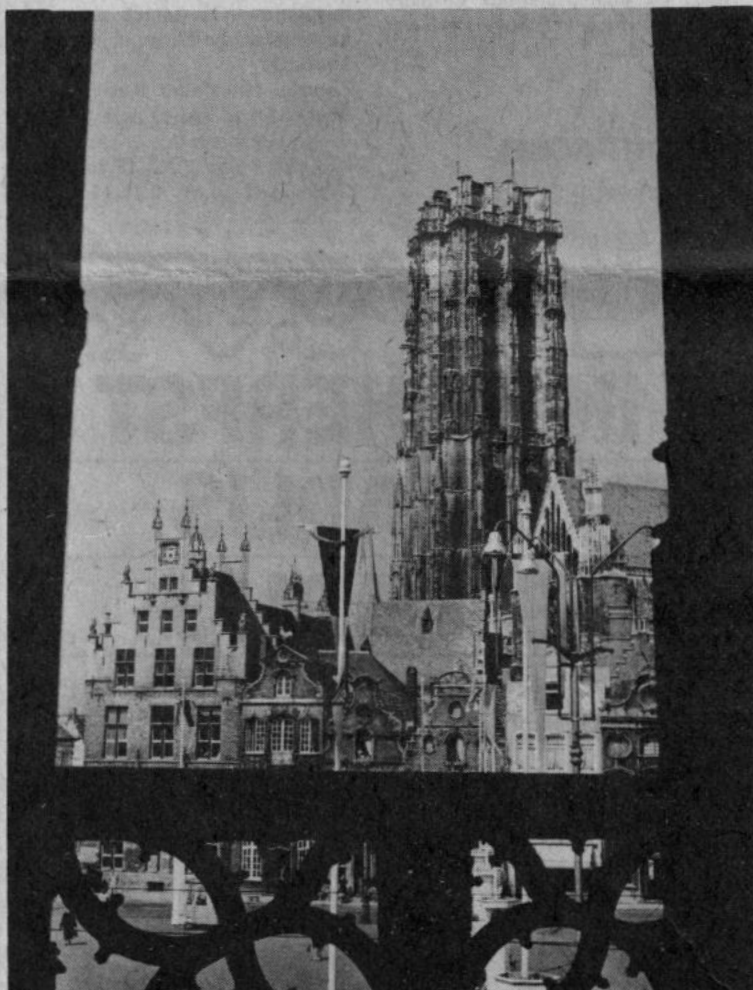
Op de TTB '85 worden in het speelkaartenmuseum, het Begijnhofmuseum en het Taxandriamuseum gratis rondleidingen gegeven. De inkom voor die musea bedraagt resp. 10, 15 en 20 F. In het stadspark wordt rondgereden met een ministoomtrein (10 F per rit, 45 F per 5 ritten, 80 F per 10 ritten.)

Bij aankomst in Turnhout treft U documentatie aan in het kantoor van de VVV op de Markt.

Turnhout heeft sinds de invoering van het IC-IR-plan een prima verbinding met vrijwel geheel de westelijke helft van Vlaanderen. Alleen voor wie uit Limburg en Oost-Brabant komt liggen de zaken niet zo eenvoudig. De IR Kortrijk-Gent-Mechelen-Turnhout rijdt klokvast elk uur. Laatste vertrek uit Turnhout: 21.27 u. Verder NMVB-buslijnen uit Antwerpen (lijn 41), uit Hoogstraten (lijn 43), Geel (lijn 49), uit Mol (lijn 47), uit Baarle (lijn 46), en uit Eindhoven en Arendonk (lijn 48).

Fietsenverhuur. Turnhout is gelegen midden in een van de mooiste stukken van de Kempen, tussen Postel en Hoogstraten. Je kan fietsen huren zowel in het station als bij de VVV. Op een grote toeloop bedacht reserveert U best vooraf: bij het station op tel 014/41.38.01 (prijs/dag: 105F), bij de VVV tel 014/42.21.96 (prijs/dag 95 F). ■

MECHELEN, WAAR ALLES SAMENLOOPT



In dit jaar van het openbaar vervoer heeft Mechelen al uitgebreid in de belangstelling gestaan, vanwege alles wat met de "ijzeren weg" te maken heeft. Maar nu ook eens belangstelling alstublieft voor de stad. Mechelen heeft een buitengewoon rijk bouwkundig verleden en ook op politiek vlak hebben de Mechelaars toeren beleefd. Het heeft er een van de mooiste kathedraal van Europa aan overgehouden en een stel prachtige residenties en paleizen. En een hartelijke en steedse sfeer.

De Mechelse VVV zal op 6 oktober de handen uit de mouwen steken. Om 10, 12, 14 en 16 uur wordt gratis een historische wandeling met gids georganiseerd vanaf het VVV-kantoor op de Grote Markt. Om 11, 13.30 en 15 uur: geleid bezoek aan de St.-Romboutstoren met zijn wereldberoemde beiaard. Daar tegenover op de binnenplaats van het cultureel centrum kan men om 11.30 en 15.30 u.

komen luisteren naar een beiaardconcert.

Het museum De Zalm, het Hof van Busleyden, en het Bijenteeltmuseum zijn op het vertoon van het TTB '85-ticket gratis toegankelijk. Datzelfde ticket geeft met een ruime vermindering (40 F) toegang tot het speelgoedmuseum. Op vertoon van nogmaals datzelfde ticket kan U voor 100 F (i.p.v. 200 F) het domein Planckendaal bezoeken.

In het station zal de VVV een stand opzetten waar U alle informatie kan bekomen over waar, wat en hoe, en dit van 9 tot 18 uur.

Knooppunt van het spoorwegnet zijnde zal het U geen problemen opleveren om Mechelen per openbaar vervoer te bereiken. Alleen vanuit Heist moet U de bus nemen (lijn 51), en ook zo vanuit Aarschot (bussen 52 en 53), maar daar heeft men ook nog de trein (via Leuven met overstap). ■

Buiten de reeds vermelde fietsverhuuradressen heeft de NMBS nog fietsen te huur in de stations ESSEN (03/667 20 27) met fietsmogelijkheden naar Kalmthout en de Voorkempen, en PUURS, (03/889 00 53) een goede uitgangsbasis voor het waterland van Klein-Brabant met de Oude

Schelde te Weert, de rede van Temse en het waterslot van Bornem. Prijzen idem als in Turnhout, Lier of Herentals.

Inleveren in een ander station mag (raadpleeg de lijst in Uw vertrekstation). En reserveren blijft nog altijd de zekerste weg naar succes!

BRABANT



Het Groot-Begijnhof: een stadje in de stad.

LEUVEN

Leuven is een stad die bekendheid geniet tot ver buiten onze grenzen. Die faam heeft ze grotendeels te danken aan haar universiteit en ook wel een beetje aan de grote brouwerij die er is gevestigd. Gesticht in 1425 is de Leuvense hogeschool de oudste van de Nederlanden. De universiteit heeft een rol gespeeld in de ontwikkeling van de stad. Maar ook voor de stichting ervan was Leuven reeds een belangrijke plaats.

Gelegen aan de bevaarbare Dijle en langs de drukke handelsweg van Brugge naar Keulen groeide ze in de 11de en 12de eeuw uit tot een bloeiend economisch centrum. Tot op het einde van de 13de eeuw resideerden hier de machtige hertogen van Brabant, Verscheidene kloosters



en andere religieuze instellingen hadden zich in en rond de stad gevestigd. Zo werd in het begin van de 13de eeuw het groot begijnhof gesticht. Het is het grootste van het land. De gotische bouwkunst bereikt in Leuven haar hoogtepunt in de 15de eeuw, met de bouw van de Sint-Pieterskerk en het unieke stadhuis. Niettegenstaande de grote verwoestingen tijdens de twee wereldoorlogen heeft Leuven de meeste van zijn monumenten kunnen bewaren of werden ze heropgebouwd. Leuven is een monumentenstad, maar ook een gezellige bruisende stad, met mooie winkelstraten en leuke terrasjes, waarin het prettig is rond te kuieren.

Hoe te bereiken?

Leuven zit goed met zijn spoorverbindingen naar en van Aalst, Aarschot, Antwerpen, Brugge, Brussel, Dendermonde, Genk, Gent, Halle, Hasselt, Kortrijk, Lier, Lokeren, Mechelen, Oostende, Oudenaarde, Roeselare, Sint-Niklaas, Sint-Truiden, Tienen en Zottegem.



Programma

Bij aankomst te Leuven kan u in de lokettenzaal van het station de nodige informatie voor een prettige dag in Leuven vinden.

Leuven bezit ongetwijfeld één van de mooiste stadhuizen in ons land. Het is een echt stenen kantwerk. De gebeeldhouwde gevels en torentjes zijn versierd met niet minder dan 236 beelden. Ook het interieur mag gezien worden. Op TTB '85 wordt om het half uur een rondleiding in deze parel van de Brabantse gotiek gehouden. Ook kan een bezoek gebracht worden aan de Sint-Pieterskerk uit de 15de eeuw. Het koor is ingericht als museum voor religieuze kunst. Daar hangt o.a. het beroemde "Laatste Avondmaal" van Dirk Bouts.

De museumliefhebber kan in het Stedelijk Museum kennis maken met een merkwaardige verzameling laatgotisch houtsnijwerk en de tentoonstelling "650 jaar Alexianen in de Zuidelijke Nederlanden".

Stadhuis, Sint-Pieterskerk en Museum zijn open van 14 tot 17 uur. De toegangsprijs bedraagt telkens 20 frank. Groepen vanaf 10 personen betalen 15 frank per persoon. Een stadje in de stad is het groot begijnhof. Rond de 14de eeuwse Sint-Jan-de-Doper liggen, langs pleintjes en hobbelige straten, een zeventigtal begijnhuizen en konventen. Ze dateren meestal uit de 17de en 18de eeuw, zijn opgetrokken in rode baksteen en recent prachtig gerestaureerd.

Leuven met de fiets

In Leuven kan je voor 50 fr/dag een fiets huren. Niet in het station maar in de "Fietswerkplaats" in de "Dijlemolens", een oud industrieel complex, gelegen langs de Zwarte Zusterstraat pal achter het Groot-Begijnhof. Vanaf het station neem je best bus 1 of 2 in de richting Heverlee (bestemming BERKENHOF, BOSKANT of CAMPUS). Afstappen ter hoogte van de Naamsepoort en na een korte wandeling doorheen het prachtige Begijnhof ben je zo aan de "Dijlemolens". Wel dient een waarborg betaald te worden en is het aangewezen vooraf te reserveren op het telefoonnummer 016/23 02 61.

Bij vertrek krijg je de nodige documentatie voor een toeristische fietswandeling in de streek ten zuiden van Leuven, Heverleebos, Meerdaalwoud



en de Dijlevallei met dorpjes zoals Oud-Heverlee, Korbeek-Dijle, Sint-Joris-Weert, Sint-Agata-Rode, Neerijze en Huldenberg liggen binnen je bereik. ■

Wandelen met Vrienden van Heverleebos en Meerdaalwoud.

Aan het stationnetje van Sint-Joris-Weert worden we opgewacht door twee gidsen van de natuurvereniging "De vrienden van Heverleebos en Meerdaalwoud". Zij kennen het gebied als hun broekzak en zullen je onderweg heel wat bijbrengen over natuur, flora, fauna en historiek van deze streek. Na aankomst te St.-Joris-Weert van de trein uit Leuven (vertrek aldaar om 10.01 u. en 14.01 u.) starten er twee wandelingen:

- De "Paddenpoel"-wandeling die doorheen het prachtige Meerdaalwoud trekt met zijn heuvels en dalen, zijn hoogstammige loofbomen en zijn kaarsrechte drevén. Op 6 oktober mogen we bovendien verwachten dat het woud ons in zijn mooiste herfstkleuren zal toestrallen. Tenslotte zijn er nog de "paddenpoelen" waar je nog echte kikkers hoort kwaken.

- De "Dijlevallei"-wandeling, een tocht doorheen de wijde "Dijlevallei" met natuureservaat het "Groot Broek": een moerassig gebied waarin verschillende vijvers zijn aangelegd, die bijzonder rijk zijn aan watervogels.

Beide wandelingen duren zowat 2 à 3 uur en de afstand bedraagt ongeveer 7 à 10 km. Voor de "Paddenpoel"-wandeling voorzie je best stevig wandelschoeisel en voor de "Dijlevallei"-wandeling zijn gummilaarzen onmisbaar.

Een combinatie met een bezoek aan de Leuvense binnenstad behoort tot de mogelijkheden. Sint-Joris-Weert ligt langs de spoorlijn Leuven-Ottignies en beide wandelingen gaan van start na aankomst van de trein uit Leuven, respectievelijk om 10.15 en 14.15 uur. ■

Zichem - Averbode - Scherpenheuvel - Aarschot en Diest: Het land van de Witte

Waar Hageland en Kempen samenvloeien en de noordoosthoek van de provincie Brabant, ligt het land van Ernest Claes, van de Witte en van de Heren van Zichem.

De Trein-Tram-Busdag van 6 oktober e.k. is een uitstekende gelegenheid om eens een bezoek te brengen aan Zichem, Averbode, Scherpenheuvel, Aarschot en Diest.

Hoe te bereiken?

Vanuit Hasselt: L-trein Hasselt-Aar-





schot (stopt te Zichem en Testelt)
Vanuit Aarschot: L-trein Aarschot-Hasselt (stopt te Testelt en Zichem)
bus 35b Aarschot-Diest (stopt te Scherpenheuvel)
trein + fietsformule te Aarschot.
Aarschot en Diest zijn bereikbaar per trein vanuit Antwerpen, Brugge, Brussel, Gent, Hasselt, Landen, Leuven, Lier, Oostende en Tienen.

Met de fiets:

Wie echt kennis wil maken met de streek van Ernest Claes raden we de trein + fietsformule van de spoorwegen aan. Voor 105 frank kan u in het station van Aarschot voor een ganse dag een fiets huren. Deze kan u in het station van Diest weer inleveren. Het is u wel aangeraden vooraf uw fiets te reserveren op het nummer 016/566012. Te Aarschot zal u hiertoe een kaartje en routebeschrijving ontvangen.

Programma

Te **Zichem** kan u de Eustachiuskerk bezoeken waarin zich het oudste glasraam van ons land bevindt. Op het marktplein treft u merkwaardige gebouwen aan. In één van deze gebouwen wordt een tentoonstelling gehouden naar aanleiding van de honderdste verjaardag van de geboorte van Ernest Claes. Deze tentoonstelling is toegankelijk van 14 tot 18 uur. Ook het geboortehuis van de schrijver is een bezoek beslist waard. Het is open van 10 tot 18 uur. De toegang bedraagt 20 frank (kinderen gratis).

Te **Averbode** kan u terecht in de abdijkerk terwijl de uitgestrekte denbossen in de omgeving van de abdij U voor een wandeling uitnodigen.

Een aangename plaats om te vertoeven is **Scherpenheuvel**, één der voornaamste bedevaartsoorden van ons land. Hier kan U de allereerste barokkerk in de Lage Landen bewonderen met haar prachtige koepel bezaaid met sterren.

Bezienswaardigheden in Testelt zijn de Sint-Pieterskerk, de pastorie en de zeer schilderachtige watermolen.



Aarschot is een bruisend stadje gelegen aan de Demer. Bezienswaardigheden zijn de 85 m hoge Onze-Lieve-Vrouwekerk opgetrokken in de voor deze streek typische ijzerzandsteen. In de schaduw ervan ligt het begijnhof. Eén van de 17de eeuwse huizen geeft onderdak aan het heemkundig museum. Langs de Demer vind je nog het prachtige complex de "Demermolen" dat evenwel een dringende opknappbeurt nodig heeft. Een panorama van de stad krijg je vanop de 13de eeuwse "Orleanstoren", een restant van de vroegere stadsomwalling, gelegen op een heuvel ten zuiden van de stad.

Diest is een oud stadje dat heel wat monumenten uit vroegere tijden heeft weten te bewaren. Fraaie huizenrijen, kerken en kapellen, en statige patriciërswoningen wisselen elkaar af en vormen samen een boeiend stedelijk geheel. Aan de rand van de stadskern bevindt zich het Diestse begijnhof. Via een monumentale barokke toegangspoort betreden we een geheel van oude huizen en conventen, gelegen rondom de 14de eeuwse St.-Catharinakerk.

BILZEN

Bilzen ligt aan de Demer, op de grens van Kempen en Haspengouw. In Spouwen, deel van Bilzen, ligt de landcommanderij Alden Biesen. Alden Biesen is het einddoel van een gegend wandeling. Wil u in Bilzen zelf blijven, dan kan u er 'n geleide stadswandeling maken; ook 'n geleide fietstocht door groot-Bilzen staat op het programma.

Bilzen is te bereiken: vanuit Hasselt per trein
V. Hasselt 8.49 9.49 10.49 11.49
12.49 13.49 14.49 15.49 16.49
A. Bilzen 9.00 10.00 11.00 12.00
13.00 14.00 15.00 16.00 17.00

BREE

Bree is 'n oud stadje in de Kempen met 'n fraai erfgoed aan monumenten. In Bree kan u 'n bezoek brengen aan het museum "Hell on Wheels", 'n museum dat u konfronteert met de verschrikkingen van beide wereldoorlogen. Verder staan op het programma geleide stadswandelingen met bezoek aan het Heemkundig museum.

Bree is te bereiken
vanuit Genk met bus nr. 8
V. Genk 10.56 12.56 14.56 16.56
A. Bree 11.38 13.38 15.38 17.38
vanuit Neerpeld met bus nr. 8
V. Neerpeld 12.28 14.28 16.28
A. Bree 13.00 15.00 17.00
Vanuit Geel met bus nr 302
V. Geel 8.58 10.58 12.58 14.58
A. Bree 10.03 12.03 14.03 16.03

DILSEN

Dilsen is een uitgestrekte gemeente in het Maasland, met 'n grote rijkdom aan afwisselend natuurschoon. In Dilsen organiseert de VVV 'n geleide wandeling door Oud-Dilsen, langs de oude Maas en door de Boeyen.

Dilsen is te bereiken (bushalte Cultuurel centrum):

vanuit Genk met bus nr. 45
V. Genk 8.55 10.55 12.55 14.55
A. Dilsen 9.29 11.29 13.29 15.29

GENK

Genk is 'n uitgestrekte gemeente, gelegen op de rand van het Kempens laagplateau. Genk is de industriële hoofdplaats van Limburg en tevens belangrijk handelscentrum. In Genk geniet u met uw trein-trambus ticket van verminderde toegangsprijzen voor het Openluchtmuseum in het Domein Bokrijk (N.B.: De trein Blankenberge Genk stopt op 300 m van de hoofdingang van het Openluchtmuseum), de Limburgse Zoo te Zwartberg en de Limburgse Volkssterrenwacht in het recreatieoord Kattevennen. Genk is vanuit het hele land gemakkelijk te bereiken met de trein.

HALEN

Halen is 'n gemeente in West-Limburg, vlak bij Diest. Met uw Trein-Tram-Busticket krijgt u vermindering op de toegangsprijs van het museum "Slag der Zilveren Helmen". Dit museum bevat voorwerpen - zilveren helmen, uniformen enz. - afkomstig van de slag tussen de Duitse ruiters en het Belgisch leger op 12 augustus 1914 te Halen.

Halen is te bereiken:
vanuit Diest met bus nr. 35C
V. Diest 11.25 13.25 15.25 17.25
A. Halen
vanuit Hasselt met bus nr 35C
V. Hasselt 10.27 12.27 14.27 16.27
A. Halen
vanuit Geel met bus nr 19 tot Diest (zie verder onder "vanuit Diest")
V. Geel 9.26 12.31 14.57
A. Diest 10.14 13.16 15.42
N.B.: De dichtstbijzijnde bushalte (aan het militair kerkhof) is gelegen op plusminus 1,5 km van het museum.

HAMONT-ACHEL

Hamont-Achel is 'n Kempense ge-

meente met nog veel ongerept natuurschoon.

De VVV Hamont-Achel organiseert op 6 oktober op bepaalde tijdstippen geleide natuurwandelingen en geleide fietstochten.

Achel (vertrekpunt van wandelingen en fietstochten) is te bereiken vanuit Hasselt met bus nr. 18A.
V. Hasselt 9.51 10.51 11.51 12.51 13.51 14.51 15.51
A. Achel 11.06 12.06 13.06 14.06 15.06 16.06 17.06

HASSELT

Hasselt werd in de eerste helft van de 13e eeuw de voornaamste stad van het graafschap Loon; zij bleef het centrum na de aanhechting van Loon bij het prinsbisdom Luik en werd in de vorige eeuw provinciehoofdplaats. In Hasselt kan u het stadsmuseum en het Nationaal Jenevermuseum bezoeken, alsook de graanjeneverstokerij Smeets; er worden ook geleide stadswandelingen georganiseerd en geleide natuurwandelingen rond het ontmoetingscentrum de Borggraaf.

Hasselt is 'n IC-IR station en derhalve gemakkelijk te bereiken vanuit alle hoeken van het land.

Op 6 oktober kan iedereen terecht van 9 tot 16 u. op de tijdelijke infostand van de Dienst voor Toerisme op het station.

KINROOI

Kinrooi is 'n landelijke gemeente in het N.O. van Limburg, aan de Maas, met als belangrijkste trekpleister het watersportcentrum "De Spaanjer". Op 6 oktober kan u er 'n geleid bezoek brengen aan de historische dorpsite van Kessenich, alsmede aan het witte stadje Thorn in Nederlands Limburg. Kinrooi (kruispunt Kessenich, vertrek van wandeling) is te bereiken: vanuit Genk met bus 11 naar Maaseik
V. Genk 9.56 11.56 13.56 15.56
A. Maaseik 10.43 12.43 14.43 16.43

LIMBURG

6 OKTOBER: TREIN-TRAM-BUSDAG, OOK IN LIMBURG

De Limburgers zijn hartelijke mensen. Daarom zijn zij ook dit jaar druk in de weer met het samenstellen van 'n aantrekkelijk programma. Hieronder vind je 'n summier overzicht van het Limburgse trein-tram-bus aanbod. Er is voor elk wat wils: geleide natuurwandelingen, geleide fietstochten, huifkartochten, kayaken, interessante musea bezoeken, enz. Bij het Provinciaal Verbond voor

Toerisme in Limburg ligt vanaf half september 'n exemplaar voor U klaar met de Limburg-trein-tram-buskrant. Hierin vind je het volledige aanbod met alle concrete gegevens. Schrijf of telefoneer naar het Provinciaal verbond voor Toerisme in Limburg, Domein Bokrijk, 3600 Genk; tel. 011/22.29.58. Het krantje is ook te verkrijgen (vanaf half september) in de spoorwegstations van de grote steden.

LIMBURGSE TREIN-TRAM-BUS-MOGELIJKHEDEN



LIMBURG IN DE HERFST KLEURENPARADIJS VAKANTIEPARADIJS



In ruil voor deze bon krijgt u de GROENE GIDS-1985 en de brochure HERFST-WINTER IN LIMBURG-1985. De 50 frank voor dit informatiepakket kan u na ontvangst overschrijven.

Naam:
Straat: Nr.:
Postnr.: Gemeente:

Provinciaal Verbond voor Toerisme in Limburg
Domein Bokrijk, B-3600 Genk

DE LIMBURGERS
HETEN U
WELKOM

vanuit Maaseik met bus nr. 15
V. Maaseik 12.53
A. Kessenich (Kruispunt) 13.02

LANAKEN

Lanaken is 'n bosrijke gemeente in het Maasland, vlak bij het Nederlands Maastricht.
Op 6 oktober kan u in Lanaken om het uur mee met de huifkar voor 'n tochtje door de bossen. De fietsen van de VVV staan ter beschikking voor 'n vrije fietstocht door groot-Lanaken (vertrek aan het VVV-kantoor in de Jan Rosierlaan nr. 28).
Wil u echt iets speciaals? Ga 'ns kayaken op de Maas. Op 6 oktober kan dit vanaf 9 u. 's morgens tot 16.30 u. (laatste vertrek); met het Trein-Tram-Busticket krijgt u korting op de geldende prijzen.
Lanaken is te bereiken vanuit Genk met bus nr. 17
V. Genk 10.55 13.55 15.55
A. Lanaken 11.23 14.23 16.23

LOMMEL



Lommel is 'n uitgestrekte gemeenten in de Noord-Limburgse Kempen, met nog grote gebieden bos, heide en duinen.
Op 6 oktober staan er in Lommel 'n geleide wandeling door het natuurgebied de "Wateringen" en geleide fietstochten langs het "Fietspad zonder grenzen" (40 km) op het programma. De fietstochten gaan ook door het centrum van Lommel.
Lommel is te bereiken vanuit Antwerpen per trein:
V. Antwerpen 8.08 9.08 10.08 11.08 12.08 13.08 14.08 15.08 16.08 17.08 18.08 19.08 20.08
A. Lommel 9.08 10.08 11.08 12.08 13.08 14.08 15.08 16.08 17.08 18.08 19.08 20.08 21.08
Vanuit Hasselt per bus nr. 29
V. Hasselt 8.51 10.51 12.51 14.51 16.51 18.51
A. Lommel 10.04 12.04 14.04 16.04 18.04 20.04

SINT-TRUIDEN

Sint-Truiden is de hoofdstad van Haspengouw, de Limburgse fruitstreek bij uitstek; het is tevens de grootste gemeente van Limburg en belangrijk regionaal verzorgingscentrum. Met 'n trein-tram-busticket kan u op 6 oktober deelnemen aan 'n geleide stadswandeling; tevens krijgt u vermindering op de toegangsprijs van het Festratsuurwerk en het Brustem-poortmuseum, het Provinciaal Museum voor Religieuze Kunst en het Kantmuseum.
Sint-Truiden is gemakkelijk per trein te bereiken vanuit het hele land.

TONGEREN

Tongeren is de oudste stad van België en viert precies dit jaar zijn 2000ste verjaardag. Reden te meer om er op 6 oktober 'n uitgebreide daguitstap aan te wijden.
Op 6 oktober kan u voor 'n geleide stadswandeling in Tongeren terecht; met 'n all-in kaart (te koop aan de prijs van 100,-fr. en te verkrijgen bij de VVV) kan u 'n bezoek brengen aan de vier Tongerse musea (Gallo-Romeins museum, Stedelijk Museum, Moerepoortmuseum en de Schatkamer van de O.L. Vrouwe-basiliek) Aldus maakt u op 'n uitgebreide en aangename manier kennis met het verleden van Tongeren.
Tongeren is gemakkelijk te bereiken per trein vanuit Hasselt:
V. Hasselt 8.49 9.49 10.49 11.49 12.49 13.49 14.49 15.49 16.49 17.49 18.49 19.49

A. Tongeren 9.07 10.07 11.07 12.07 13.07 14.07 15.07 16.07 17.07 18.07 19.07 20.07

ZOLDER (Heusden-Zolder)

Heusden-Zolder is 'n groen vakantieoord in Midden-Limburg, met als voornaamste toeristische trekpleisters de Omloop Terlamen en het Domein Bovy.
U kan er op 6 oktober deelnemen aan 'n geleide kruidenleerpadwandeling en huifkartochten van plusminus 1 uur met start in het domein Bovy. Aan de Kolenmijn van Heusden-Zolder vertrekt de toeristische trein Zolder voor 'n rit naar de kolenhaven te Genebos. U kan per stoomlocomotief sporen naar de boord van het Albertkanaal, doorheen 'n grauw landschap van steenkoolwinning, afgewisseld met 'n ongerept weide- en bosgebied.
Met 'n trein-tram-busticket reist u zelfs aan halve prijs.
Domein Bovy (startplaats voor de wandeling en de huifkartochten) is te bereiken vanuit Hasselt met bus nr. 23.
V. Hasselt 12.37 16.49
A. Zolder (Kerk Bolderberg) 12.56 17.06
Zolder-Mijn (vertrekpunt van de rit met de toeristische trein) is te bereiken vanuit Hasselt met bus nr. 2
V. Hasselt 9.51 10.51 11.51 12.51 13.51 14.51 15.51
A. Zolder (Mijn) 10.23 11.23 12.23 13.23 14.23 15.23 16.23

WEDSTRIJD WEDSTRIJD

(Aangeboden door de Limburgse provinciale VVV)
Win je gratis trein-tram-bus! Schrijf het antwoord op de volgende vragen op een gele briefkaart en stuur die op naar het Provinciaal Verbond voor Toerisme in Limburg, Domein Bokrijk, 3600 Genk. Je eigen naam en adres niet vergeten. Uit de juiste inzendingen duidt het lot 5 winnaars aan van 'n gratis trein-tram-busticket.
Vraag a) Van welk graafschap was Hasselt in de 13e eeuw de voornaamste stad?
Vraag b) Aan welk riviervlucht ligt Bilzen?
Vraag c) Hoe heet het watersportcentrum aan de Maas te Kinrooi?

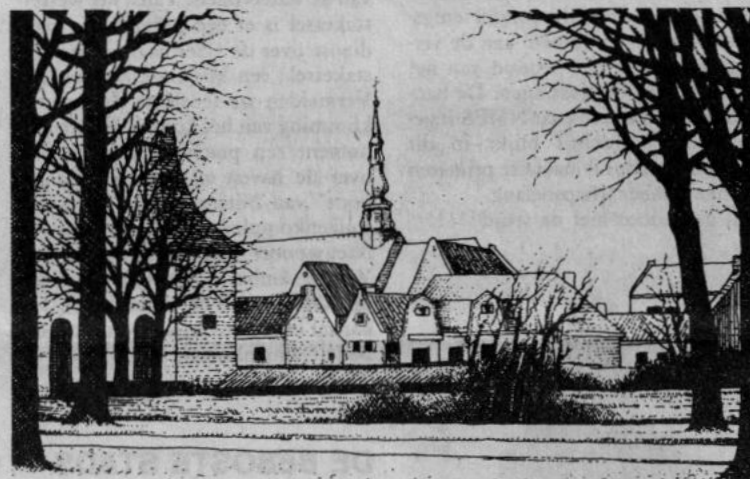


MAASEIK

Maaseik, parel van de Maaslandse renaissancearchitectuur, is volgens velen één van de mooiste kleine steden van het Maasland. Het is dan ook de kijkstad van de Maaslandse stijl bij uitstek. Door ontgraving van de Maasoeveren ontstonden uitgestrekte waterplassen, die werden omgebouwd tot belangrijke watersportcentra.
Op 6 oktober gonst Maaseik van de bedrijvigheid. Er zijn themawandelingen (middeleeuws Maaseik, Maaseik en de Maaslandse renaissance, Maaseik en de Barok). Er is 'n zoektocht; er zijn gratis rondritten per treintje. Mogelijkheid tot bezoek aan de Maaseiker musea; animatie op de Grote Markt. Men kan zelfs reserveren voor 'n volledig door de VVV uitgewerkt programma (tel. VVV Maaseik 011/56.63.72).
Maaseik is te bereiken vanuit Genk met bus nr. 11.
V. Genk (station) 7.56 (hierna om de twee uur)
A. Maaseik 8.44

Ook in Maaseik zal de BUURTBUS, die daar dienst doet op de lijn Kinrooi, opgesteld staan aan het kantoor van de VVV, van 10 tot 16 uur. Vrijwilligers, chauffeurs en andere leden van het buurtbuscomité zullen zich ter beschikking houden van geïnteresseerden voor informatie omtrent de praktische weinig van een buurtbus.

TONGEREN, TUSSEN DE HEUVELS VAN HASPENGOUW



Tongeren, een kruispunt van spreidend verleden en levend heden, viert dit jaar zijn 2000ste verjaardag! In de Romeinse Tijd werd Tongeren "Aduatuca Tungrorum" genoemd, gelegen aan het knooppunt van de heirbanen Keulen-Bavaria en Aarlen-Nijmegen, in de Jekervallei.
Na een periode van verval kwam Tongeren in de middeleeuwen tot nieuwe bloei. Thans heeft de stad zich ontwikkeld tot een belangrijk Zuid-Brabants verzorgingscentrum. Al wandelend bemerkt men nog talrijke reliëken uit het rijke verleden van de stad: de gotische O.L. Vrouwebasiliek met Romaanse kloostergang en de schatkamer, het standbeeld van Ambiorix, het stadhuis met stedelijk museum, het provinciaal Gallo-Romeins museum, de Romeinse en middeleeuwse omwalling, enz. Voldoende stof om er de ganse dag op uit te trekken.
Tongeren biedt niet enkel kunst en cultuur, maar recreatie voor jong en oud.
Sfeervolle café's en restaurants nodigen uit tot een bezoek; slenteren op de zondagse vlooiemarkt en naderhand een drankje pikken op de Grote

Markt, onder de niet mis te verstane blik van Ambiorix himself.
Met andere woorden een vriendelijke stad die bij ieder weer wat te bieden heeft.
Dankzij de bereidwillige medewerking van de "fietswerkplaats Zuid-Limburg" biedt de B.T.T.B. de geïnteresseerden de mogelijkheid een fietstocht te maken in Tongeren en omgeving. Het huren van de fiets kost 100,- F per persoon. De fietsen dienen te worden afgehaald in het Provinciaal Gallo-Romeins museum, Kielenstraat, 15 te Tongeren en dit

vanaf 10.00 u. De fietsen dienen aldaar terug ingeleverd uiterlijk om 18.00 u. Het Gallo-Romeins Museum bevindt zich op een 10-tal minuten van het station van Tongeren.
Bij het in ontvangst nemen van de fiets kunnen de deelnemers een folder krijgen met een uitgestippelde fietsroute. Een foldertje van de kastelen in en rond Tongeren ligt gratis te beschikking.
Om praktische redenen is telefonisch reserveren noodzakelijk op het tel. nr. 012/23 83 21 van "Fietswerkplaats Zuid-Limburg" en dit tegen uiterlijk donderdag 3 oktober 1985. Telefoneren kan iedere werkdag tussen 9.00 u en 17.00 u.

Hoe Tongeren te bereiken?

Vanuit Hasselt of Luik met de L-trein van de lijn 31 (vertrek vanuit Hasselt op het uur 49' en vanuit Liège Guillemins op het uur 05').
Wie folders of inlichtingen wenst i.v.m. een bezoek aan de stad (die in 1985 zijn 2.000e verjaardag viert), kan terecht bij de VVV Tongeren, Stadhuisplein 9, 3700 Tongeren, Tel. nr. 012/23 29 61 - toestel 227.

en de wijken Patershol en Sluizeken.
De stadswandeling met gids in de wijk van St.-Elisabethbegijnhof start op 14.00 u. aan het St.-Elisabethplein. (te bereiken vanaf het St.-Pietersstation met tramlijn 1, afstappen aan de halte "Ghuislain". Beide tramlijnen vertrekken om de 10' aan het St. Pietersstation. De rit duurt 10 tot 12 minuten.)
Het einde is voorzien rond 18 u. Deelname in de onkosten 100 F. Vooraf inschrijven is **verplicht** door storting van 100,- F op rek nr. 001-1157048-11 van Ge.B.Ak, Fratersplein 6, Gent met vermelding Trein-, Tram-, Busdag 6/10/85 (tel. nr. 091/23 28 77, vragen naar Bea of Leen). In de deelnemingsprijs is ook een geïllustreerde brochure inbegrepen.

Het bezoek aan de Kuip van Gent en de wijken Patershol en Sluizeken is een wandeling waarbij de deelnemers vrij hun tempo bepalen. Er wordt hen wel een brochure ter hand gesteld tegen de prijs van 20,- F. In deze brochure zijn de reisweg en de nodige uitleg i.v.m. de bezienswaardigheden opgenomen. Deze brochure kan worden aangekocht aan de uitgang van het station Gent Sint-Pieters op zondag 6 oktober 1985 van 09.00 tot 14.00 uur. Het is aan te bevelen Uw deelname vooraf telefonisch te melden op het tel. nr. 091/24 24 12 van Hefboom/Aktiegroep Openbaar Vervoer Gent en dit vóór donderdag 3 oktober 1985. Zo loopt U niet het risico dat bij grote toeloop op 6 oktober de voorraad brochures is uitgeput.

N.B.: De deelnemers die dit wensen kunnen gedurende de uitstap hun kinderen een animatieprogramma laten bijwonen in het Nieuwpoort-theater, Nieuwpoort 35, Gent (Vlak bij St. Jacobs). Voor alle verdere inlichtingen en reservatie, telefoneer het nr. 091/23 38 44 (kantooruren).
Opgevoerd wordt een grappig en non-verbaal stuk "Nèt niet nat" (in première!) Het stuk is vooral bestemd voor kinderen tussen 6 en 12 jaar oud maar is ook voor volwassenen genietbaar.
Deelname in de onkosten op vertoon van TTB-ticket: -80 F volwassenen; 60 F kinderen.
Let wel op: de voorstelling vangt aan op 15.00 u. en zal om 16.00 u. eindigen.

DE LEIESTREEK TUSSEN GENT EN DEINZE

Voor wie de prachtige Leiestreek tussen Gent en Deinze wil bezoeken stellen wij een fietstocht voor vertrekkende vanuit het station van De Pinte.
Het station van De Pinte bevindt zich op de IR-lijnen Eeklo-Gent-Ronse; Turnhout-Mechelen-Dendermonde-Gent-Deinze-Kortrijk en Geraardsbergen-Zottegem-Gent-Deinze-Veurne-De Panne.
Ter inlichting: vanuit het station Gent St. Pieters vertrekken treinen naar De Pinte op:
- het uur 03' (IR-trein richting Kortrijk)
- het uur 40' (IR-trein richting De Panne)
- het uur 54' (IR-trein richting Ronse)
De ritduur Gent-Sint-Pieters-De Pinte bedraagt 8'. Voor het huren van fietsen (in het station De Pinte) dient liefst op voorhand telefonisch gereserveerd op het tel nr. 091/82 31 62 (station De Pinte).
De normale prijs voor het huren van een fiets bedraagt 105,- F op vertoon van het treinbiljet op TTB-dag wordt het misschien nog goedkoper.
Bij het afhalen van de fiets wordt een folder ter hand gesteld met de beschrijving van een 4-tal bewegwijzerde fietsroutes in de streek.
De B.T.T.B. wenst U alvast veel fietsgenot!

Op de wip: DE OUDENAARDSE VESTINGEN

Naar aanleiding van de geplande intercity werken wordt de lijn Ronse-Oudenaarde-Gent-Eeklo aangepast aan de hogere treinsnelheden. Deze werken worden gekoppeld aan de electrificatie van de lijn Kortrijk-Brussel. Door deze werken blijft het

OOST-VLAANDEREN

on-bekend gent!



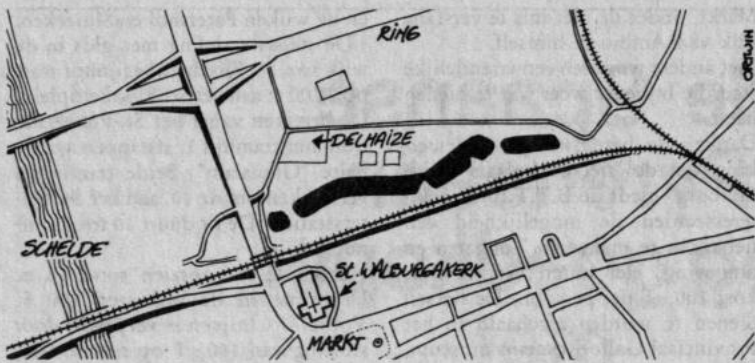
gekend?

geleide stadswandelingen in Gentse buurten

GENT, FIER ALS ZIJN TORENS

Voor de bezoekers aan de fiere Gentse Stede stellen wij 2 mogelijkheden voor, i.s.m. Elcker-Ik Gent en de Gentse Buurt en Aktiegroep (Ge-

B.Ak.)
1e een wandeling met gids door de wijk van het St.-Elisabethbegijnhof
2e een bezoek aan de Kuip van Gent



spoor onmiddellijk na het station in de richting van Ronse thans neemt te scherp opdat de trein de intercity-snelheid zou kunnen halen. Die bocht moet dus nodig worden veruimd. En dan slaat het onheil toe. Het nieuwe tracé zou dan dwars door een Oudenaards plekje lopen dat naar even mistige tijden kan terugblikken als het beroemde stadhuis dat doet of de trotse Sint Walburga. De Vestingen, geen gebouw van steen en metselspecie, maar een langgerekte vijver midden een weelde van groen. Een brok middeleeuwse natuur waar men bij wijze van spreken de voetsporen van Adriaan Brouwer nog kan volgen, die er allicht placht te verwijlen om van zijn talloze katers te bekomen.

Historisch gezien hebben deze Vestingen een niet geringe waarde omdat ze indertijd aangelegd werden ter verdediging van de stad Oudenaarde door de wereldvermaarde Vauban. Ekologisch gezien is het gebied geen unicum maar men vindt er wel een hele resem soorten fauna en flora die zich dankzij deze parkgebieden in de stad kunnen handhaven. Omdat ze zo dicht bij de scholen gelegen zijn, bezitten de Vestingen een zeer grote didactische waarde. Alleen daarom al verdienen ze bewaard te blijven, want er komt een tijd dat uit de lessenroosters van de scholen zal blijken dat inzicht in milieuproblemen van even groot belang wordt geacht als het ontbinden van een veelterm.

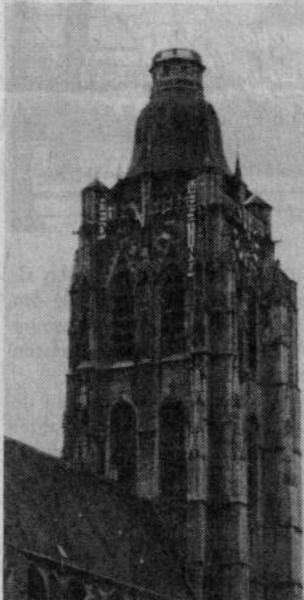
Het verzet tegen de vernieling van dit stukje natuur kwam op gang met de Stichting Omer Watzet, die de overkoepelende milieuorganisatie is voor de streek, de plaatselijke afdeling van de scouts wiens lokaal, gelegen in het gebied, zou vernietigd worden en de eigenaar van de Vestingen zelf.

Onze vereniging, de Stichting Omer Watzet liet door een verkeersdeskundige een volledig alternatief plan uitwerken waardoor de schade toegebracht aan de vestingen tot een minimum zou beperkt worden. De technici van de NMBS schoven dit echter smalend terzijde met de dooddoener: technisch onmogelijk. Wij vragen ons echter af of het zo onmogelijk zou geweest zijn moest de bochtverruiming nu eens heel toevallig door de St. Walburgakerk gegaan zijn om maar een voorbeeld te geven hoe weinig waardevol men dergelijke paradijselijke plekjes vindt. Eigenlijk komt het erop neer dat men voor een tijds-winst van 15 sec, een gebied als de vestingen opoffert.

Op 31/1/85 hield de Stichting Omer Watzet een ludieke actie, waarbij de St. Walburgatoren werd bezet en twee enorme spandoeken onze bedoelingen lieten verstaan. Namelijk: **RED DE VESTING**. De stormklok werd geluid zoals indertijd het geval was wanneer de vreemde troepen diezelfde vestingen naderden.

Niets mocht echter baten, want op 29/07/85 namen wij kennis van de be-

slissing De Croo die de werken te Oudenaarde goedkeurde zonder enigszins tegemoet te komen aan de verzuchtingen om het behoud van het natuurgebied de Vestingen. De hautaine onwil van een paar NMBS-ingenieurs-met-paardebril blijkt in dit land nog steeds bij macht te primeren op het gemeenschapsbelang. Wij gaan door met de strijd!!!!



OUDENAARDE: WAAR VAUBAN EEN VESTING BOUWDE

In ons "Streeknieuws" vind je een uitgebreid artikel over de tribulaties rond de Oudenaardse vestingen. Oudenaarde ligt ongeveer aan de voet van de Vlaamse Ardennen: op het kruispunt van de spoorlijnen Gent-Ronse en Brussel-Kortrijk. Dat zegt al heelwat over de bereikbaarheid per spoor. De IR Eeklo-Gent-Ronse en de IC Brussel-Kortrijk-Brugge-Zeebrugge maken er de dienst uit. Zoals vele Vlaamse steden heeft ook Oudenaarde nogal wat sporen uit een rijk verleden behouden. Op de markt staat het prachtige laatgotische stadhuis met daarachter de Lakenhalle. Een andere kant van de markt wordt afgeboord door de St. Walburgakerk met een rijk versierd interieur. Oudenaarde is in de 17de eeuw een belangrijk centrum van tapijtweverijen geweest. In het stadhuis en de hoofdkerk zijn daarvan verschillende exemplaren te bewonderen.

Oudenaarde is wegens zijn ligging halfweg op verschillende spoorlijnen gemakkelijk in te schakelen in een dagtripprogramma voor TTB '85. De stichting Omer Watzet (voor de bescherming en herwaardering van de Vlaamse Ardennen) zal om 8.45 u., 10.45 u., 14.45 u. en 16.45 u. aan het station klaarstaan om u gratis op een geleide wandeling mee te nemen naar de bedreigde natuurgebieden rond de Vauban-vestingen. Deze mensen kunnen u trouwens ook nog andere wetenswaardigheden vertellen over Oudenaarde en zijn mooie omgeving.

DE HAVEN VAN NIEUWPOORT

De haven van Nieuwpoort is te bereiken met de kusttram Oostende De Panne. Afstappen aan de halte Nieuwpoort-stad. Via de westelijke oever van de IJzermonding, langs de vroegere vlotkom, nu yachthaven, maakt men een boeiende wandeling langs de havengeul tot aan het westerstaketsel. Er is altijd wat te beleven op de IJzermonding: in-en uitvaren-de vissersboten of het sierlijke laven van zeilyachten, of de beweging van de watervogels. Vanaf het westerstaketsel is er een permanente veerdienst over de IJzer naar het oosterstaketsel; een boeiende belevenis. Vermelden we tenslotte dat een beklimming van het koning Albert-monument een prachtig uitzicht geeft over de haven en over de "Ganze-poot" van Nieuwpoort. Dat is het sluizencomplex waar het kanaal van Nieuwpoort naar Duinkerken, het Veurne-Ambacht-Vaartje, de Ilzer, de Kreek van Nieuwendamme, het kanaal van Plassendale en het Nieuw Bedelf samenkomen.

DE BEBOSTE STADS-DUINEN TUSSEN DE HAAN EN WENDUINE.

Wenduine en De Haan bereiken we met de kusttram Oostende-Knokke. De staatsduinen tussen beide badplaatsen worden het best bereikt via de Driftweg; deze loopt vlak achter de duinenrij.

Opgelet! In De Haan heet de Driftweg de Wenduinsteenweg. De hier bedoelde duinbossen op het grondgebied van Klemsterke (46 ha), Vlissegem (55 ha), Nieuwmunster en Wenduine (55 ha) beslaan samen 157 ha en vormen één geheel. Ze zijn relatief weinig bekend. het hele gebied is met ter dele verharde bospaden doorkruist waarvan de meeste een naam dragen. Er zijn 67 ingangen. De duinen zijn overwegend met naalddhout beplant. De duinbossen hebben een niet te verwaarlozen bosbouwkundige betekenis, door hun ligging op nauwelijks 150 tot 700 meter van de zeelijn. Op deze gevechtlijn staan de bomen in een voortdurende strijd met natuurelementen (zout en zee-wind) die hen niet gunstig gezind zijn. De houtopbrengst van nauwelijks 2 kubieke meter minderwaardig hout per hektare en per jaar is te verwaarlozen.

Een wandeling in deze beboste duinen is bijzonder aanbevolen. Ook oude mensen of invaliden die moeilijk een zandpad kunnen bewandelen komen hier aan hun trekken omdat de meeste paden verhard worden. Er staan hun bovendien 150 rustbanken ter beschikking. Uiterst geschikt voor een 1 dag uitstap.

HET NATUURRESERVAAT "HET ZWIN"

Het natuurreservaat "Het Zwin" te Knokke bereiken we vanuit het station Knokke met de NMVB autobus der lijn 767. (Vertrekuren vanaf 8.17 u, om de 30 minuten telekns op het uur 17' en 47' - laatste vertrek 18.47 u.) Wij stappen af aan de halte Oosthoek (ritduur 20 minuten).

De oorsprong van het Zwin ligt in de Middeleeuwen toen de zeearm met dezelfde naam nog de stad Brugge met de zee verbond. De aanleg in 1780 van de grote Hazegraspolderdijk door Filip Lippens en de aanleg van meerdere kleine dijken sloten de inham van het Zwin van de zee af. Na de aanleg in 1870 van de Internationale Dijk werden op kunstmatige manier duinen aangelegd waarachter de unieke Zwijnvlakte kwam te liggen. Het 150 ha uitgestrekt natuurreservaat van het Zwin is niet voor het publiek toegankelijk maar wel het omliggende duinen- en poldergebied. Tussen de zee in het noorden, het natuurreservaat in het oosten en de Hazegraspolderdijk in het zuiden ligt een van de grootste aaneengesloten duinzones van onze kust. Binnen deze zone liggen o.m. een overdekt en een openluchtzwembad, een ruiter-school en een go-kart-piste. Het bekende natuurreservaat met het vogelpark (met didactische volières) maakt van dezelfde zone deel uit.

Doorheen het hele duinengebied lopen talloze paadjes. Het Zwin de ideale combinatie van natuurreservaat en openlucht-recreatie-oord.

HET PROVINCIAAL DO-MEIN "TILLEGEMBOS" TE ST. MICHIELS-BRUGGE.

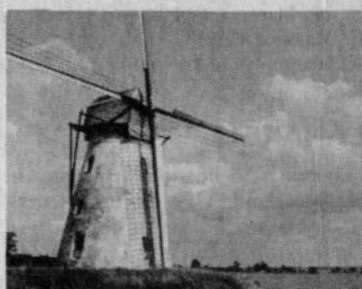
Brugge is op zich al de moeite waard, en er is een redelijke kans dat U op 6 oktober in deze stad vertoeft. De omgeving van Brugge biedt nóg buitenkansen. Vanaf het station in Brugge nemen we de stadsbus NMVB-lijn 15. (vertrekuren: 8.09 u.; 8.49 u.; 9.29 u.; 10.09 u.; 10.49 u.; 11.29 u.; 12.09 u.; 12.49 u.; 13.29 u.; 14.09 u.; 14.49 u.; 15.29 u. en verder om de 40 minuten met laatste vertrek om 22.09 u.). Wij stappen af aan de halte Vogelzang (ritduur 12 minuten). Van daaraf volgt de bewegwijzering naar de hoofdtoegang, de Tillegemdreef (ca. 10 minuten gaan).

Het provinciaal domein "Tillegembos" is een onderdeel van een uitgestrekt bossen- en parkengebied behorend tot de voormalige heerlijkheid Tillegem, waarvan het kasteel uit de 15e eeuw dateert. In 1963 kocht het Provinciaal Bestuur van West-Vlaanderen het mooiste stuk (44 ha) van het uitgestrekte Tillegembos.

Een wandeling in het provinciaal domein is goed te combineren met een voettocht doorheen het uitgestrekte beboste gebied tussen het eigenlijke provinciale domein en de E 5 autoweg. Ook een bezoek aan het bekende Boudewijnpark te St. Michiels Brugge is ermee te verenigen. In de landelijke herberg "De Trutselaar", die in het domein gelegen is, kan een folder bekomen worden met de historische, botanische en ornitologische inlichtingen.

WANDELEN OP TTB '85

Een kleine kennismaking met de Grote-Routepaden. De Trein-Tram-Busdag is een gelegenheid om kennis te maken met het systeem van de Grote-Routepaden. De kenners van de GR-paden en de topo-gidsen die daarvoor zijn uitgegeven zullen waarschijnlijk op eigen initiatief tientallen mogelijkheden kunnen aanduiden, zeker in de Ardennen rond de Amblève en de Ourthe. En bij de volgende TTB-dagen zal aan dit aspect de nodige aandacht worden geschonken. Voor dit jaar biedt RIJ MAAR AN één mogelijkheid: een stuk uit de GR 5A-west tussen Roesbrugge en Proven, een kennismakingstrajekt van ca. 7,7 km, volledig gebaliseerd volgens GR-normen. Met de trein Kortrijk-leper-Poperinge (vertrek te Kortrijk om 11.43 u. na aankomst van IR Turnhout-Mechelen-Gent-Kortrijk) naar Poperinge, aankomst om 12.31 u. Voor het station bus 744 van de NMVB om 12.35 u. tot in Proven dorp (aankomst om 12.56 u.). Van daar kan aangepikt worden op de roodwitte signalisatie van de GR5A in noordelijke richting naar Roesbrugge aan de IJzer. Daar heeft



men op de markt een bus terug naar Poperinge om 16.24 u. Dezelfde tocht kan in omgekeerde richting worden afgelegd door met de reeds genoemde bus uit Poperinge verder door te rijden tot Roesbrugge (aankomst om 13.01 u. op de markt). De bus terug heb je dan in Proven dorp om 16.29 u. Deze bus komt in Poperinge station aan om 16.48 u. De trein vertrekt daar om 17.11 u. terug naar Kortrijk (Aankomst 18.00 u.). Wie meer wil weten over de Grote Routepaden in Vlaanderen en ook daarbuiten kan zich in verbinding stellen met het GR-Secretariaat, Van Stralenstraat 40, 2008 Antwerpen, telefoon 03/232 72 18

VEURNE, WAAR JE DE ZEELUCHT ADEMT

Veurne is een gezellig klein stadje in typische West-Vlaamse geelbeige baksteen. Het is de hoofdstad van de Westhoek, van Bachten de Kupe, vertrekpunt voor gezonde wandelingen en fietstochten doorheen het polderlandschap aan weerszijden van de grens. De zee is niet veraf. De stad heeft heel wat bezienswaardigheden en vooral een aangename sfeer te bieden. De buurt is bekend omwille van een hele reeks streekspecialiteiten gaande van Veurnese Kletsoppen tot Beauvoordse Kaas, over diverse soorten worsten en ham, en tal van zoetigheden. En, zo dicht bij het water moet het toch ook mogelijk zijn een smakelijk visje te verschalken.

Veurne ligt op de IR-lijn Gent-De Panne. Vertek te Gent telkens op het uur 40', met aankomst in Veurne op het volgende uur 52'. De kust is via verschillende buslijnen met Veurne verbonden. De uurregelingen van die lijntjes hebben nogal wat eigenaardigheden in petto, en in feite is het nog altijd wachten geblazen op de kusttram waarvan de doortrekking naar het station van De Panne alle moeilijkheden voor de openbaar vervoergebruiker met één klap zou oplossen. Spijtig genoeg zijn daar enkele lokale politici die menen de streek een goede dienst te bewijzen door stelselmatig tegen de tram obstructie te voeren.

Terug naar huis: Elk uur 52' is er in het station Veurne een IR naar Gent (aankomst om twee minuten na het uur.) Laatste vertrek om 20.52 u., aankomst 22.02 u.

De VVV van Veurne heeft een hele reeks brochures uitgegeven over de in de buurt gelegen dorpjes. Die zijn te verkrijgen mits eenvoudige telefonische aanvraag bij de VVV op het nummer 058/31.21.54. Jammer ge-

WEST-VLAANDEREN

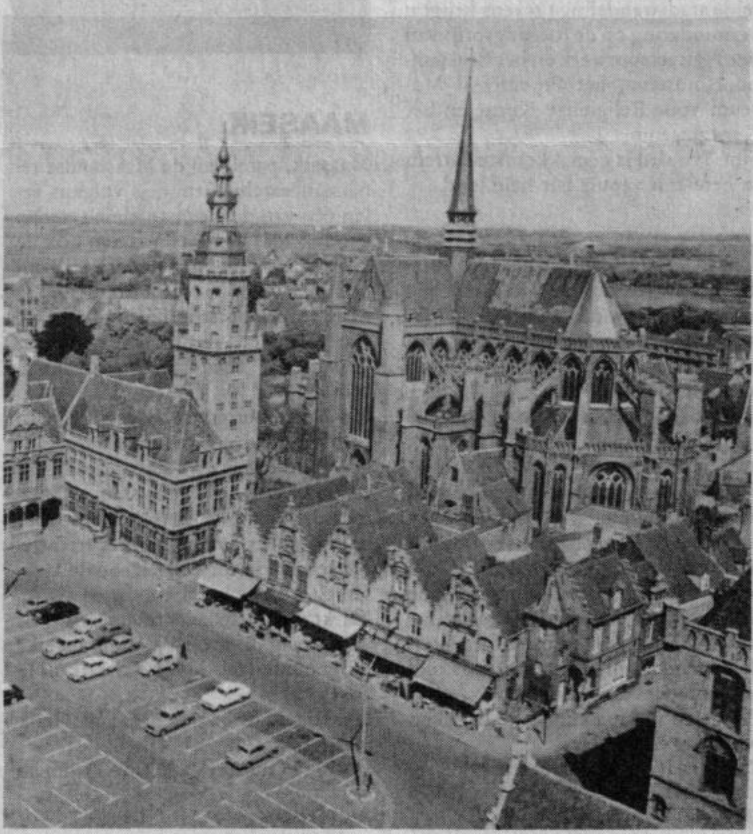
DE KUST

Die kent U. Denkt U. Ditmaal is het echter het ogenblik om een ander stukje kust te leren kennen. Hier volgen vier suggesties voor exploraties. Alle vier bereikbaar met de kusttram: een prachtvoorbeeld van wat goed streekvervoer per spoor kan zijn!

DE WESTHOEKDUINEN

De "Westhoekduinen" liggen te De Panne tegen de Belgisch-franse grens. Zij zijn te bereiken langs het strand vanaf het Leopold I-monument.(ter-

minus DE PANNE van de NMVB-tramlijn Oostende-De Panne) Het Staatsnatuurreservaat "De Westhoek" 370 ha) is het grootste aaneengesloten duinengebied van de Belgische Kust. Het wordt beheerd door het Bestuur voor Waters en Bossen. Doorheen het reservaat lopen 5 gemarkeerde wandelpaden: het Grenspad, het Konijnenpad, het Duindoornpad, het Helpad en het Oostgrenspad. Zij hebben een totale lengte van 10 km. Een wandeling in de westhoekduinen kan best een 1/2 dag-uitstap betekenen en kan gekombineerd worden met een bezoek aan de badstad De Panne.





noeg zal de VVV zelf op zondag 6 oktober gesloten blijven. 5 suggesties werden uitgewerkt om de streek per openbaar vervoer te verkennen: één naar Beauvoorde en Bulskamp, één naar Avekapelle, en één naar Diksmuide. Daarnaast kan je aan het station van Veurne een fiets huren en daarmee kan je natuurlijk alle kanten uit. Voor Trein en Fiets geldt echter de toverformule: reserveren! Dat kan je op het telefoonnr.: 058/31 12 99.

TTB '85: HET ZACHTE TOERISME

Een dag goedkoop rijden met alle openbaar vervoer dat ons land te bieden heeft: alle spoorlijnen, bijna alle bediend door klokvastе uurdiensten (soms twee-uurdiensten), en er zijn er bijzonder mooie bij: denk bv. aan Gent-Ronse of Gent-Geraardsbergen, en aan Geraardsbergen-Edingen. Denk aan de lijn Mol-Neerpelt, aan Aarschot-Hasselt, om van een aantal Ardense lijnen nog te zwijgen. Prachtige excursies zijn er ook mogelijk met de bussen en de trams van de NMVB: denk aan de kusttram: een zeer moderne geruisloze en comfortabele tram op een spiegelglad spoor, door de duinen en de bossen of naast de hoogwaterlijn, 60 km aan één stuk goed openbaar vervoer. Ontdekkingen doet U zeker op de buslijnen in het Westvlaamse heuvelland of op de lijnen van Vlaamse ardenennen en het Pajottenland, in de streek tussen Leuven, Tienen, Diest, Geel en Aarschot, of rond Hoogstraten. In de steden zijn het de stadstramlijnen met hun ietwat miskende functie van bovengronds contactmiddel, van rollend trottoir, van één lange sight seeing, of het nu langs de Gentse Veldstraat, het Gravensteen en het Rabot gaat, of van de Montgomerysquare naar Teruren dwars door Brussels mooiste parken en bossen, of een gewone rit van nauwelijks twee kilometer tussen de Antwerpse kathedraal en het Zuid dat het Museum voor Schone Kunsten herbergt, maar dat langs zijn kaaien stilaan een concentratie van nog ander musea en culturele toestanden aan het worden is. De metro doet 't die tram niet na!

RIJ MAAR AN heeft een ruimer blikveld dan alleen het openbaar vervoer. Fietsers en voetgangers horen ook bij het zachte verkeer en dus ook bij het zachte toerisme dat wij voorstaan. Vlaanderen heeft een schat aan kleine wegelijntjes waar elk seizoen, en zeker de vroege herfst op z'n mooist is.

En ijverige comité's hebben dat ook beseft want vrijwel overal zijn er wondere fietsroutes uitgestippeld. Fietsverhuur is van langsom een toeristische troef geworden. De NMBS heeft hierin het goede voorbeeld gegeven maar steeds meer gemeenten pakken met een eigen fietsverhuurdienst uit. Zelfs het privé-initiatief is daarin actief geworden: actiegroepen, fietsenwerkplaatsen, verkeerswerkgroepen enz. Fietsverhuur is het gedroomde compliment van een goed openbaar vervoer. De trein stopt nu eenmaal niet meer in bos en hei, en zelfs belangrijke delen van onze groot geworden gemeenten liggen niet meer zo aangenaam dicht bij het station. TTB '85 is de gelegenheid om trein of bus + fiets eens uitvoerig uit te testen. Om die reden is er in verschillende animatiepunten een klemtoon gelegd op dit soort arrangementen.

Wil U meer informatie over uurregelingen in onze provincies dan telefooniert U naar de NMVB-gewestelijke directies:

Voor de provincie Brabant: Barastraat 107 - 1070 Brussel; Tel. 02/ 521.00.07

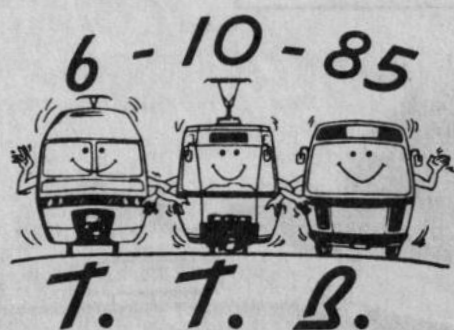
Voor de provincie Limburg: Grote Breemstraat 4 - 3500 Hasselt; Tel. 011/25.31.46

Voor de provincie Antwerpen: Italiëlei 112 - 2000 Antwerpen; Tel. 03/ 232.19.31

Voor de provincie Oost-Vlaanderen: Dendermondsesteenweg 185 - 9120 Destelbergen; Tel. 091/28.19.51

Voor de provincie West-Vlaanderen: Nieuwpoortsesteenweg, 110 - 8400 Oostende; Tel. 059/70.22.88

Daar is men U van dienst alle werkdagen tussen 9 en 16.30 uur.



Tarieven op 6 oktober '85

Voor de hieronder aangegeven prijzen kan je de hele dag, 24 uur lang alle openbaar vervoer van geheel België gebruiken. Een ticket voor de TTB '85 geeft je een vrijgeleide, geeft je gratis toegang op dat hele netwerk van duizenden kilometer. Vrije keuze tussen NMBS, NMVB, MIVA, MIVB, MIVG, STIL, STIC, STIV.

	In tweede klas	In eerste klas
En persoon	240 F	360 F
Groepsticket voor max 4 personen die samen reizen.	640 F	960 F

de Spaanse Pyreneeën nog goedkoper met railtour reeds een week

reis en verblijf inbegrepen (in huurformule)

4.995F

Sneeuwlichte!
prijzen...

Het goede spoor
van uw wintersvakantie...
leidt langs
uw reisagentschap.

Verg. Kat. A 1016



Antwerpen: WEVA protesteert PARKEERPLAATSEN OP DE PLAATS VAN EEN BESCHERMD MONUMENT!

WEVA verneemt uit betrouwbare bron dat minister van Cultuur Poma het voorstel van de GB gunstig gezind is om het achterhuis van het "Karbonkelhuis" op de Groenplaats af te breken.

Het Karbonkelhuis is een beschermd monument en de GB wil op die plaats haar parkeerplaatsen - die niet al te min is - nagenoeg verdubbelen. De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen had de minister hierover nochtans negatief geadviseerd.

WEVA verzet zich tegen de verdere bouw van grootschalige parkeergarages in het stadshart. Dat strookt immers niet met de opvattingen die in de structuurschets over de binnenstad worden verdedigd. Daarin staat dat de Groenplaats en omgeving reeds ruim voorzien zijn van parkeergarages en dat het een slechte politiek zou zijn de parkeercapaciteit te verhogen terwijl de aanvoerwegen daarheen reeds overbelast zijn. Dat leidt tot een nog slechtere bereikbaarheid van het hele centrum en tot een toenemende verkeersonleefbaarheid op de wegen daarheen. Dit zijn meestal drukke handelscentra die het dikwijls zeer moeilijk hebben om de sfeer aangenaam te houden juist omwille van die massa vastlopend verkeer. Men denke maar aan de Carnotstraat, de Nationalestraat, de Leopoldstraat, de Anselmostraat enz. Overigens zal de vergroting van de parking van de GB de verkeersknoep voor het postgebouw alleen maar moeilijker maken. Daarop zal vanwege GB waarschijnlijk

lijken de vraag komen om de oostzijde van de Groenplaats terug voor het verkeer open te stellen tot aan de Eiermarkt.

De bereikbaarheid bekijken in functie van slechts één punt in de stad, en dan nog vanuit een eng privébelang is foutief. Het gehele centrum, aanvoerroutes inbegrepen, kan bereikbaarder gemaakt worden zonder dat er meer verkeersoverlast komt of dat er nieuwe wegen moeten getrokken worden door het openbaar vervoer te verbeteren. Uitgerekend GB moet niet klagen over aansluiting op het openbaar vervoersnet. In de toekomst wordt het voor dit grootwarenhuis zelfs nog beter, wanneer recht voor de deur de eerste halte binnen het stadscentrum zal liggen van de linker-oevertram. WEVA beschouwt de vraag van GB dus als volkomen onterecht en betreurt de houding van minister Poma ter zake.

NMVB-STUDIEDIENST HERZIET BUSNET POLDER EN VOORKEMPEN

Na de reorganisatie van de buslijnen uit de streek van Turnhout en Hoogstraten (lijnen 40, 43, 60 en 61) is de studiedienst van de NMVB-groep Antwerpen ongeveer een jaar geleden gestart met de herziening van al haar diensten in de zone tussen de lijn Antwerpen-Wuustwezel en de Schelde. Om over recente statistieken te beschikken werd een enquête georganiseerd bij de reizigers van de betrokken lijnen. Deze enquête is intussen afgerond en de verwerking en interpretatie ervan gaat in het najaar van start. Tegelijk hiermee is in het kader van de opstelling van het gemeentelijk structuurplan in Stabroek en Hoevenen door het gemeentebestuur

zelf een enquête uitgewerkt die op een heel andere basis verloopt. De NMVB-enquête beschouwt inderdaad alleen busreizigers, dus mensen die toch nog steeds beslissen om de bus te nemen. Mensen die nooit de bus nemen of kunnen nemen komen daarbij niet aan het woord. Vele redenen die meespelen om de bus niet te gebruiken komen aldus nooit ter ore van de NMVB. Daarom wordt de gemeentelijke enquête gericht op de gehele bevolking, en zal zij normaal doorgaan in oktober. De resultaten zullen dan rond de jaarwisseling worden overgemaakt aan de NMVB.

Problemen zijn er in die streek genoeg. In de Antwerpse Polder is reeds herhaaldelijk ongenoegen gerezen over de gebrekkige manier waarop bus 77 functioneert, over de ongunstige zone-indeling, en op de tariefdiscriminatie van de bewoners daar tegenover Antwerpenaren die kunnen genieten van een stadstarief. Ook eist men daar de inzet van ruimer en moderner busmaterieel. Het huidige materieel lijkt inderdaad vrij storingsgevoelig.

- In Kapellen is er onvrede over het functioneren van de bussen uit Eke en de lijn 65 (Antwerpen-Putte), en over de bediening van de Vesaliuskliniek die vanuit verschillende hoeken van de streek onbereikbaar wordt geacht.

- In Brasschaat is sinds enige tijd een grote sociale woonwijk tot stand gekomen aan de Mikse Baan, op een meer dan behoorlijke afstand van de Bredabaan met zijn bus 64. Hier dringt zich een nieuwe bediening op.

- In Essen en Kalmthout is men nog altijd bijzonder boos om de afschaffing van de laatavondstoptrein waardoor die gemeenten na halfelf niet meer bereikbaar zijn. Vooral op vrijdag en zaterdagavond gaat hier een belangrijk potentieel cliënteel verloren.

- Zowat in alle randgemeenten in de boog tussen Zandvliet en Ranst wordt sinds jaren gevraagd naar een soort tangentijs tussen de woonkernen die onderling soms maar op 2 km verwijderd zijn, maar die per bus slechts via Merksem of zelfs Antwerpen contact hebben. Dat betekent

dus mits 2 uur rijden. De reorganisatie die de NMVB nu opzet kan uiteraard niet aan al die wensen tegemoetkomen, maar een belangrijke stap in de goede richting is toch wel het minste dat iedereen verwacht.

J.A.

MIVA versnelt randverkeer

RINGBUS 38 LEVERT ZEER SNEL VERVOER VIA DE BINNENSINGEL.

MERKSEM - LINKER OEVER				
Haltelijst	overstap op	TRAM	BUS	NMVB / NMBS
BURGEMEESTER NOLFPLEIN				
10 Sportpaleis		12	19 20 23	
Stenenbrug		10 24	6 18 34	B
Berchem Station		8 11	6 9 16 18	B S
Berchem Kerk		7 15	18 32	B
8 Conservatorium		2	25 25bis 26 27	
PIVA				
NMBS Station Antwerpen Zuid		4 12 24	1	B S
10 Gazet Van Antwerpen				
Sporthal				
5 Halewijnlaan				B
VOETGANGERSTUNNEL			36	B

VERTREKKEN

7	00	20	40
8	00	20	40
9	00	20	
-			
15	20	48	
16	06	28	48
17	08	28	48

Deze bussen rijden NIET op zater-, zon- en feestdagen.

LINKER OEVER - MERKSEM

Haltelijst	overstap op	TRAM	BUS	NMVB / NMBS
VOETGANGERSTUNNEL				
4 Halewijnlaan				B
Sporthal				
Gazet Van Antwerpen				
9 NMBS Station Antwerpen Zuid		4 12 24	1	B S
PIVA				
8 Conservatorium		2	25 25bis 26 27	
Berchem Kerk		7 15	18 32	B
Berchem Station		8 11	6 9 16 18	B S
12 Stenenbrug		10 24	6 18 34	B
Sportpaleis		3 12	19 20 23	
BURGEMEESTER NOLFPLEIN		3	23 28	B

VERTREKKEN

7	00	25	55
8	20	40	
9	00		
-			
16	08	28	48
17	08	28	48
18	08		
-			
23	08		

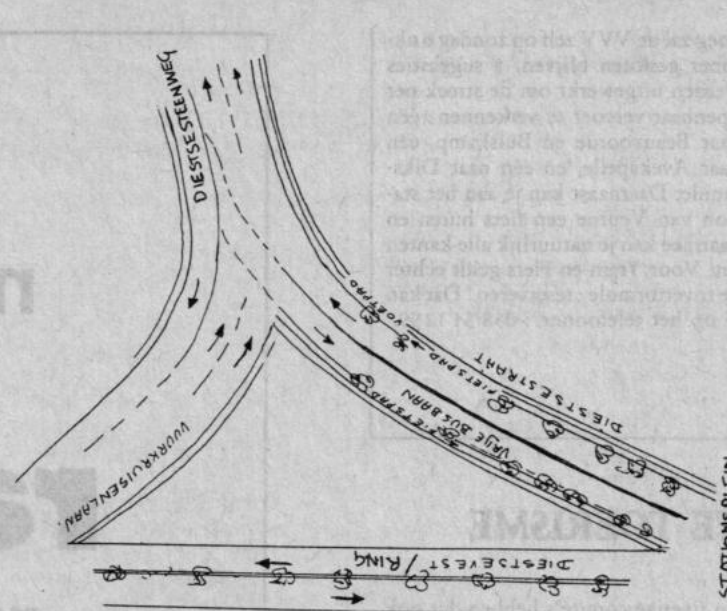
Deze bussen rijden NIET op zater-, zon- en feestdagen.

Slechts 10 minuten tussen Merksem en Berchem station!
Slechts 10 minuten tussen de Stenenbrug en het zwembad Wezenberg!
Slechts 6 minuten tussen Zuidstation en Berchem Kerk!
Slechts 13 minuten tussen de Blancefloerlaan en het Zuidstation!

... Enzovoort. Dat zijn de gunstige rijtijden die mogelijk zijn geworden door de creatie van ringbus 38. Bus 38 rijdt sinds geruime tijd van Merksem Oud Gemeentehuis via het sportpaleis en de binnensingel naar het Zuidstation, en biedt intussen met VRIJWEL ALLE tram- en buslijnen, zowel van MIVA als van de NMVB, overstapmogelijkheden. Bovendien ligt er een halte aan de deur van Berchem Station. Dat betekent voor treinreizigers

een enorme besparing in tijd. Na het Zuidstation gaat bus 38 via de Kennedytunnel naar de Linker-Oever, waar hij via de Blancefloerlaan zijn eindhalte aan de voetgangerstunnel opzoekt. De regel is eenvoudig: alle lijnen die de kleine ring in de binnensingel dwarsen geven aansluiting. Daarop is maar één uitzondering nl. aan de Luitenant Lippenslaan is er geen aansluiting met bussen 19 en 20. Bussen die de kleine ring niet dwarsen nemen dus géén aansluiting op, en dat zijn er in Antwerpen niet veel: lijnen 31,35,37 en de NMVB lijnen 70 tot 77. Ringlijn 6/34 geeft aansluiting aan Berchem station en aan de Stenenbrug. Ringbus 38 rijdt voorlopig alleen op de spitsuren op werkdagen. De uurregeling staat hierbij afgedrukt.

J.A.



Weldra de eerste Vrije Busbaan in het Leuvense?

Reeds jarenlang ijvert de NMVB voor het realiseren van een vrije busbaan in Leuven.

Zoals in elke Vlaamse stad worden de bussen er dagelijks in het drukke spitsverkeer klem gereden door het privé autoverkeer. Vooral op de Bondgenotenlaan - de as tussen het station en het stadscentrum -, de Tiensestraat en op de invalswegen naar Tienen en Diest wordt het busverkeer fel gehinderd.

Diverse voorstellen van de NMVB - sommige mede ondersteund door de bevoegde diensten op het Ministerie van Verkeerswezen - werden reeds geformuleerd, maar stuitten telkens op het verzet van het Leuvense stadsbestuur of van de lokale middenstand. Verschillende voorstellen legden immers beslag op een voor handelaars onverantwoord groot aantal parkeerplaatsen. De suggesties om parkeerstroken op spitsuren als vrije busstroken te laten fungeren werden wegens een aantal praktische bezwaren niet realiseerbaar geacht.

Vrij onverwacht ziet het er nu naar uit dat de NMVB in de nabije toekomst dan toch zal kunnen beschikken over een stuk vrije busbaan in Leuven. Het pilootproject ter herinnering van de Diestsesteenweg, dat door het Ministerie van Openbare Werken gerealiseerd zal worden, voorziet ook in de aanleg van een vrije busbaan. De stuurgroep die het pilootproject begeleidt - en die naast de verantwoordelijke ingenieur van het Ministerie van Openbare werken is samengesteld uit vertegenwoordigers van de stad Leuven, de vzw Langzaam Verkeer, de NMVB en de plaatselijke bewoners en handelaars - heeft de optie genomen om in de Diestsestraat een vrije busbaan van een 300-tal meter te voorzien. Daartoe werd

de verkeerscirculatie tussen de Diestsesteenweg - Diestsestraat, Diestsevest en Vuurkruisenlaan grondig bestudeerd. Momenteel verloopt het verkeer richting Diest over de Diestsestraat, een 3-rijstroken brede straat met enkelrichtingsverkeer. Het verkeer in de richting Leuven wordt de Vuurkruisenlaan opgestuurd om zo de Leuvense ring te bereiken. Ook hier tellen we drie rijstroken in enkele richting. Bedoeling is de Vuurkruisenlaan - die de verbinding tussen de Diestsesteenweg en de Leuvense ring vormt - in beide richtingen open te stellen voor het autoverkeer. De Diestsestraat kan heringericht worden en het autoverkeer kan er van 3 op 1 rijstrook teruggebracht worden. Meteen ontstaat de mogelijkheid om naast een fietspad ook een vrije busbaan in tegenrichting te creëren. Daardoor krijgen fietsers en autobussen een rechtstreekse route naar het Leuvense station toe. Dit ontwerp vereist tevens een aanpassing van de verschillende kruispunten en vraagt een uitgekiende verkeerslichtenregeling. Het zou optimaal zijn wanneer de autobussen uitgerust worden met een verkeerslichten-beïnvloedend systeem. De geplande vrije busbaan is spectaculair, wegens de belangrijke voordelen die er voor het openbaar vervoer aan gekoppeld zijn. Inderdaad, in weerwil van de korte afstand van deze busbaan zijn de effecten voor het busverkeer belangrijk. Door de doordachte wijziging van de verkeerscirculatie wordt de bussen een omweg van 1 km bespaard en kunnen zij vanop de Diestsesteenweg rechtstreeks het stationsplein bereiken. Uiteraard zal dit ten goede komen van de stiptheid van het openbaar vervoer en wordt een vlottere dienstverlening mogelijk.

Joost Van Damme
Langzaam Verkeer.

trekken, werden de onderhoudsgevoelige trams (bouwjaar 1910!) door dieselbussen vervangen. Een voorlopige oplossing, zo luidde het, in afwachting van de semi-metro onder het Gentse stadshart.

Vele jaren gingen echter verloren met felle discussies en de semi-metro werd begraven. Inmiddels was de Oost-West-as 3, die als tram tussen Mariakerke en Gentbrugge liep, doorgetrokken tot nieuwe woonwijken. Sinds 26 augustus jl. wordt op weekdagen de Ringvaart gedwarsd om ook nog Drongen Luchteren met bus 31 (vertakking lijn 3) te bedienen.

Omdat de klassiek 12-meterbus niet voldeed, achtte het stadsvervoerbedrijf M.I.V.G. het verantwoord om gelede rijtuigen in te zetten. Het opnieuw vertrammen van haar zwaarste dieselbuslijn leek de M.I.V.G. politiek moeilijk haalbaar. Ook bood de tram - zo werd gesteld - te weinig soepelheid voor het vertakken van de gemeenschappelijke stamlijn aan de uiteinden te Mariakerke.

De M.I.V.G. verkoos bovendien in te haken op de nieuwste trend, namelijk de trolleybus. Deze elektrische bus is een milieuvriendelijk voertuig dat echter voorjaar 1964 uit Brussel en Antwerpen verdween om plaats te maken voor de toen veel goedkopere dieselbus. Omwille van de fors gestegen gasolieprijs en de voortschrijdende milieuverloeding - ondermeer door het toegenomen autoverkeer -, beleefde de trolleybus in de jaren 70 een internationale come-back.

In feite is de Gentse trolley een bimodale bus, een duobus. Voor de hoofdtraktie zorgt een elektrische motor; de voeding gebeurt langs de bovenleiding. Bij omleggingen e.d. kan ook los van de draad worden gereden dankzij een hulpdieselmotor.

De M.I.V.G. stelde, niet ten onrechte, dat de aanleg van een trolleybuslijn, vergeleken met een semi-metro, de overheid veel minder engageert in langlopende, grootschalige en irreversibele projecten.

In 1981 verkreeg de M.I.V.G. het principieel akkoord van de Stad Gent om de trolley te introduceren. De vroege vaders hoopten vooral dat de trolley "soepeler" zou uitvallen dan de tram. Bijgevolg zou het nieuwe vervoermiddel minder drastische doorstromingsmaatregelen vereisen, zo meenden ze. Vanwege bijvoorbeeld het opheffen van parkeerplaatsen komen deze bij de middenstand steeds onsympathiek over.

Het volstaat echter de minutenlang in de autofile aanschuivende dieselbus-



TROLLEYBUS IN GENT: HET EINDE VAN DE METRODROMEN?

Zo'n 15 jaar geleden waren de Gentse drie-assige trams aan welverdiend pensioen toe. De privé sektor, die toen nog een dikke vinger in de pap had, wilde het stadsnet zo goedkoop mogelijk uitbaten. Omwille van besparingen en om de lijn 3 aan het drukke privé-verkeer te ont-

sen op de Sint-Michiëlshelling (hartje Gent) gade te slaan om de besluiten dat een (trolley)bus, omringd door stilstaande auto's, niet soepeler of wendbaarder is als een tram in dezelfde situatie...

Het stadsbestuur ging ook akkoord met de gestelde voorwaarden. Deze behelzen het invoeren van verkeerscirculatiemaatregelen zoals éénrichtingsstraten, eigen busstroken e.d. Ook werd ernstig werk gemaakt van de tweede eis: het asfalteren van de

RIJ MAAR AN...

Abonnement

Ja ik wens een abonnement op Rij maar an..., vanaf nr. ...

Naam: _____

Adres: _____

Ik stort 500 Fr op uw rekening 559-2428502-08.

Hierbij ingesloten een cheque ter waarde van 500 Fr. (Doorhalen wat niet past)

Handtekening

Deze strook zenden naar: Rij maar an..., Postbus 38 te 2550 Kontich

reisweg doorheen de binnenstad. De elektronische apparatuur van de trolley zou immers niet tegen hobbelijke kasseien bestand zijn.

In februari vorig jaar stelde ook Verkeerswezen het licht op groen voor het trolleybusproject. Voor ca 550 miljoen fr. (prijspeil 1984) financiert de Staat de aanschaf van 20 gelede trolleys, de bovenleiding, de traktiestations en de nieuwe loods te Gentbrugge. De door de Staat (voor 60 %) gesubsidieerde wegeniswerken en (voor 100 % betaalde) busbanen, zijn hierin niet inbegrepen. De bussen zelf maken zo'n 70 % van de som uit. Per trolley dient (prijspeil 1984) ruim 17 miljoen fr. neergeteld of meer dan het dubbele van de in 1980 om 8 miljoen fr. geraamde aankoop-prijs.

VAN HOOL zorgt voor chassis en koetswerk, terwijl ACEC de elektrische uitrusting voor zijn rekening neemt. Sinds maart 1985 rijdt het prototype AG 280 T op proef in het Westduitse Solingen, waar reeds trolleylijnen bestaan.

Het Gentse publiek kon met de trolley kennismaken tijdens de Open-deurdagen op 31 augustus en 1 september jl. Waarschijnlijk zal de trolley van 7 tot 22 september ook aanwezig zijn op de Gentse Jaarbeurs. Op 7 november a.s. vinden demonstratieritten plaats van diverse Europese trolley- en duobussen op het geasfalteerde en inmiddels geëlektrificeerde traject Arsenaal - Meersemdries - Dampoort-station.

De gebruiker zelf mag meer comfort verwachten: geruisloos rijden op een vlak wegdek. Ook zal het in- en uitstappen via de 4 toegangsdeuren van de 18 meter lange gelede trolley veel vlotter verlopen dan bij de vertrouwde dieselbus.

De trolley biedt ook méér plaats, maar hoeveel precies is niet duidelijk. Aan de buitenzijde van het prototype kun je lezen: 131 reizigers. Binnenin vermeldt een bordje echter 152 inzittenden als maximum. E zijn hoedan- ook 46 zitjes, of zo'n 14 meer dan in de ongelede dieselbus.

Het is wel nog even wachten om elke dag met de trolley naar de Korenmarkt te kunnen rijden. Pas begin 1988 zouden alle rijtuigen afgeleverd en de volledige lijn 3 bedrijfsklaar zijn. Volgens de oorspronkelijke planning zou dit tegen 1983 geweest zijn. Eén der oorzaken van deze vertraging is het lange talmen van Brussel.

Of de trolley veel nieuwe reizigers zal aantrekken, valt nog af te wachten. het gebruik van het stedelijk openbaar vervoer neemt immers af naarmate het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad toeneemt.

Uitgerekend langsheen de trolleyroute legt het stadsbestuur steeds meer bijkomende parkeergelegenheid aan, bijvoorbeeld aan het Sint-Michielsplein en aan Ramen vlakbij het stadhart. Het aanwenden van 3 verschillende voertuigtipes - tram, trolley- en dieselbus - in een vrij kleine stad als Gent is niet de meest economische oplossing. Het is dan ook de vraag of de komst van de trolley niet tegelijk op halflange termijn, het einde van de tram inluidt.

Hoedanook, indien het experiment meevalt, dan beschikken VAN HOOL/ACEC over een uithangbord waarmee ze op de wereldmarkt voor trolleybussen zouden kunnen mee-

konkurreren. Ook de industrie zou aldus mede de vruchten kunnen plukken van dit zachte alternatief voor de semi-metrodromen van weleer.

NOORD-ZUID-AS TE GENT: EEN KEUZE TUSSEN BETON EN GEZOND VERSTAND

Voor de zuidelijke doortrekking van de belangrijke Gentse lijn 1 is eindelijk de knoop doorgehakt. Aan het Sint-Pietersstation krijgt de tram een gelijkgrondse doorsteek op de spoorwegberm. verder op zal de tram via Akademisch Ziekenhuis en Ringvaart omstreeks 1990 Zwijnaarde bereiken.

Het ten Noorden van Gent gelegen Evergem zal tram 1 reeds met Pasen 1987 in huis krijgen.

Ook de optimalisatie is volop aan de gang: zo werd de drukste winkel, de Veldstraat, vorig jaar auto-vrij gemaakt. Enkel tram en voetgangers zijn nog toegelaten.

De P.C.C.-trammetjes, op papier goed voor 100 reizigers, blijken echter te klein. Nu zekerheid is verkregen voor de doortrekking tot Zwijnaarde ligt bestelling van gelede trams voor de hand.

Uitgerekend op het ogenblik dat er schot komt in de definitieve uitbouw van de Noord Zuid-aslijn 1, gaan er weer stemmen op - tot in het stadhuis - om de tram maar op te doeken en een Geautomatiseerd Stadsvervoersysteem (GSV) te installeren. De Rij- selse métro VAL (Véhicule Automatique léger) geldt als voorbeeld.

Dat de realisatie van dit projekt tussen de 8 en de 15 miljard zou kosten, en zo'n 15 jaar in beslag zou nemen, lijkt geen bezwaar te zijn. De frustratie om het feit dat Gent de jongste 20 jaar slechts 0,38 % van de metrogelden kreeg toegeschoven, weegt bij de decision makers blijkbaar zwaarder door.

Ter vergelijking: met het geld voor het volledige trolleybusprojekt op lijn 3 kan men amper een halve kilometer metrotunnel boren. Een ondergrondse, volautomatische, lijn zou tevens op halflange termijn het einde betekenen voor de overige tramlijnen. In een vrij kleine stad als Gent is het handhaven van 4 traktiewijzen - diesel- en trolleybus en tram en GSV - immers economisch ondenkbaar.

De Gentse betonbepleiters vermelden niet dat de introductie van de VAL ook in het Zwitserse Genève werd gepousseerd ... door de outolobby. Uiteindelijk hebben de zuinige Zwitsers toch liever nieuwe trams besteld ...

De Aktiegroep Openbaar Vervoer (A.O.V.) pleit er dan ook voor om in dit dossier het hoofd koel te houden. De A.O.V. verenigt, op pluralistische basis, gebruikers in de Gentse agglomeratie. De A.O.V. wil de lokale problemen benaderen vanuit een globale verkeersvisie en bijdragen tot de realisatie van een zacht verkeersmodel, dat bovendien voor de gemeenschap betaalbaar blijft. Kontaktadres: p.a. Hefboom v.z.w. Holstraat 23, 9000 Gent Tel. 091/24.24.12. Vlot bereikbaar met bus 30, 31,38,17 en 18 (halte Peperstraat). Trams 1, 21/22 en 10 binnen loopafstand.

Aktiegroep Openbaar Vervoer.

Vrijdag 4 oktober 1985

om 21.25 u.

op TV 1



presenteert de BRT-TV

EEN SPOOR VAN GISTEREN, EEN SPOOR VAN MORGEN

een ruim anderhalf uur durend feestprogramma
n.a.v. 150 jaar Spoorwegen in België

Dit programma, dat in de Museumbewaarplaats voor stoomlokomotieven en ander uitgediend groot en klein materieel in het station Leuven werd opgenomen, bevat een vracht interessante informatie, afgewisseld met kleurige showelementen in een groots decor.

Een brok spoorweggeschiedenis in het hart van uw huiskamer!

Kijk en luister naar:

het ensemble van Theo Mertens,
Lia Linda, Yvette Ravell, Joe Harris, Salim Seghers,
Mieke, Jimmy Frey, Willy Sommers en de kleine Jessy,
Bob Davidse, Benny Neyman en
de speciale gastvedette Salvatore Adamo

de spoorweg in evolutie 1835-1935-1985,
oude spoorweguniformen, machinist van het stoomtijdperk,
voorstelling van de stoomloks van de types 16 - 18 - 64 - 12,
oude en nieuwe rijtuigen, vergelijking stuurposten stoomlok
en ellok, voorstelling nieuwste elektrische lokomotieven,
Duitse spoorwegen eveneens 150 jaar oud, waar naartoe met
IC-IR-dienst, spoortoerisme, museumlijnen, de derde trein-
trambusdag van 6 oktober...

presentatie: Liliane De Wever en Gil Claes

Nóg meer:

Zondag 27 oktober organiseert de BRT-TV een

Treinwandeling

naar de Zwalmstreek (tussen Zottegem en Oudenaarde).

Maximum 500 deelnemers kunnen mee. Prijs: 500 fr. voor de reis vanuit elk station, gidsenbegeleiding, proeven van streekspecialiteiten, koude schotel...

Meer info in de programma's Boeketje Vlaanderen (wekelijks op zaterdag) en Leven... en Laten Leven (veertiendaags op zondag).

Wie wenst deel te nemen, schrijft naar Mobiele Mensen, dienst Vrije Tijd, BRT-TV, 1040 Brussel.

En nóg meer:

Hoogtepunten uit de feestelijkheden en manifestaties ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen en 100 jaar buurtspoorwegen in België worden samengevat en prettig voorgesteld in een uitgebreide reportage, die de BRT-TV in november/december e.k. zal uitzenden.

**DE BRT-TELEVISIE
HEEFT (OOK) OOG
VOOR HET
OPENBAAR VERVOER**

Westhoek:

MARKTBUS VOOR DIKSMUIDSE DORPEN, EEN EXPERIMENT.

Sinds 23 september kunnen de inwoners van Nieuwkapelle en Oudekapelle elke maandag met de bus naar de markt te Diksmuide. Er wordt proefgereden tot eind maart '86, waarna een en ander opnieuw bekeken wordt. Dit is het resultaat van het Dorpsbusprojekt dat door het gelijknamige comité in de schoot van Samenlevingsopbouw Veurne-Diksmuide werd opgestart. Begin 1984 werden in Nieuwkapelle en Oostkerke informatievergaderingen over openbaar vervoer georganiseerd. Uitgangspunt voor deze twee

bijeenkomsten waren vaststellingen dat het openbaar vervoer in de Westhoek zwak is uitgebouwd; bepaalde dorpen zijn helemaal niet ontsloten door openbaar vervoer; - er was het geslaagde buurtbus-experiment in Limburg.

Een aantal bewoners was duidelijk gewonnen voor het buurtbus-idee en organiseerden zich in het buurtbuskomitee. Er werd een gefundeerd voorstel gedaan aan de N.M.V.B. in die richting. De NMVB was echter niet enthousiast over dit voorstel. Wegens financiële bezwaren. Op

vraag van de N.M.V.B. werd in het voorjaar '85 in de niet-ontsloten dorpen een onderzoek ingesteld naar de verplaatsingsgewoonten en behoeften van de bewoners.

Uit de resultaten van dit onderzoek trok de NMVB de konklusie dat de financiële tekorten van deze buurtbus niet verantwoord zouden zijn. De cijfers worden noch door het buurtbuskomitee, noch door Samenlevingsopbouw Veurne-Diksmuide in twijfel getrokken. Men stelt echter met spijt vast dat de NMVB haar sociale opdracht uit het oog ver-

liest, die er juist in bestaat openbaar vervoer zo in te richten dat alle dorpen ontsloten worden.

De NMVB stelde een alternatief voor, nl. een marktbus voor Nieuwkapelle en Oudekapelle, tegemoetkoming aan de behoeften van deze dorpen. Voor deze kleine gemeenschappen die sinds 1939 geen enkele vorm van openbaar vervoer kennen, is de marktbus onbetwistbaar een goede zaak.

De problematiek van de schaarste aan openbaar vervoer in de Westhoek in het algemeen en de Diksmuidse dor-

pen in het bijzonder is hiermee geenszins opgelost.

Tegenover de concentratie van verzorging en diensten in de centra staat geen afdoend aanbod van openbaar vervoer naar verspreide bewoning toe. Daardoor blijft één auto onontbeerlijk voor de Westhoeker, en dat is geen goede zaak voor het algemeen belang noch voor het persoonlijk belang van de betrokken bewoners. Als de overheid niet met haar diensten aan huis kan komen, dan moet ze er toch voor zorgen dat de bevolking erbij kan geraken. ■ José Goethals

Verkeersboete : 750 fr.

VOETGANGERS EN FIETSERS BETALEN ZICH BLAUW!

Omdat vadtje staat geld nodig heeft en omdat de Raad van State vindt dat er geen onderscheid mag gemaakt worden tussen de Belgen betaalt iedereen sinds 1 juli 11. (minstens) 750 fr. boete bij een verkeersovertreding. Voorheen diende een automobilist 500 fr. neer te tellen voor een kleine overtreding. Dat kon oplopen tot 4000 fr. en meer voor een "zware" overtreding. Voor een (brom)fietser lag het minimumbedrag op 200 fr, en voor een voetganger op 100 fr. Dat betekent dus dat een automobilist sindsdien 50 % meer moet betalen bij een verkeersovertreding, een (brom)fietser 275 % meer af, en een voetganger maar liefst 650 % meer! Een boete van 750 fr. betekent voor een fietser dat hij zowat 10 % van het aankoopbedrag van een nieuwe fiets dient neer te tellen, of 7 keer de som van de jaarlijkse fietsbelasting. Mag de vergelijking met de automobilist die rondtoert in een okkaziwagen van pakweg 75.000 fr verkeersboete = 1 % aankoopprijs volstaan? Waarom moet een fietser die "verkeerd" parkeert een even groot bedrag neerleggen als de automobilist die dezelfde overtreding begaat maar daarbij 10 keer zoveel ruimte in beslag neemt? Waarom meent de raad van state dat ze nu een groot onderscheid uit de wereld geholpen heeft? Is het onderscheid tussen voetgangers, fietsers en automobilisten nu niet groter dan ooit?

DE VOETGANGER KRIJGT STEEDS ZIJN GELD

Een aanvulling voor de verkeerswetgeving? In Frankrijk heeft de volksvertegenwoordiging hard gewerkt aan een Wet-Verkeersslachtoffers. Hierin wil men voetgangers en fietsers niet langer financieel verantwoordelijk stellen na een ongeval, zelfs als zij een fout begingen tegen de verkeerscode. Als het regent in Parijs, druppelt het in Antwerpen, waar de VTB-VAB i.s.m. de Katholieke Universiteit Leuven op 4 juni een studienamiddag besteedde aan de Franse ideeën.

Het Franse voorbeeld

Het Frans Hof van Cassatie gaf op 21 juli 1982 een impuls aan de huidige discussie door in arrest de volgende motivatie te hanteren: **als** het foutieve optreden van een voetganger te voorzien was, en een ongeval daardoor vermijdbaar, **dan** draagt de bewaarder de schuld. In mensentaal moet u de bewaarder van de zaak lezen als: de gemotoriseerde. Deze uitspraak leidde tot een wetsontwerp waarbij men uitging van het verschil tussen diegenen die het verkeersrisico op de weg creëren en diegenen die het risico ondergaan. De gemotoriseerde die het verkeer, weliswaar buiten hun

wil, voor de anderen tot een risico-volle aangelegenheid maken, dienen volgens dat principe de financiële lasten te dragen van verkeersslachtoffers, althans van de niet-gemotoriseerden, passagiers inclusief.

Beschuldigde, sta op

In België heeft iemand die averij oploopt in het verkeer alleen recht op vergoeding indien hij de fout van de andere weggebruiker bewijst. Hiermee staan we, samen met Groot-Brittannië en Ierland, alleen. In de meeste West-Europese landen ligt de aansprakelijkheid bij de gemotoriseerde. * (bij wijze van algemene regel) Die moet met de centen over de brug komen, tenzij hij de fout van de tegenpartij kan aantonen. De mate waarin de niet-gemotoriseerde schuldig kan worden bevonden, verschilt van land tot land.

In het Franse voorstel gaat het verschil schuldig of niet overboord terwille van praktische overwegingen: de meeste voetgangers zijn niet verzekerd tegen dergelijke hoge risico's, terwijl de verplichte autoverzekering de persoonlijke inbreng van de automobilist beperkt. Principieel wil men dus de verzekering de financiële last laten betalen, i.p.v. het individu. Om de automobilist toch in bescherming te nemen tegen kamikaze-toestanden is voorzien in een uitzondering: de onverschoonbare, of zeg maar onvergeeflijke fout. De Franse Senaat heeft daar nog de opzettelijke fout aan toegevoegd. Onverschoonbaar is de fietser die zonder verlichting spookrijdt op de snelweg, of de sportieveling die het klaverblad van Groot-Bijgaarden als rolschaatspiste uittest. Daarbij moet u nog weten dat 3 categorieën vrijgesteld zijn van het maken van fouten: kinderen jonger dan 16, 70-plussers en mensen met een handicap van 80 % of meer.

Bedenkingen van een verzekeraar

Onder deze noemer bracht Hubert Claessens, adjunct-directeur bij ABB, op 4 juni zijn opmerkingen naar voren. De voornaamste bezwaren van de verzekeraars tegenover het besproken voorstel draaien rond de financiering van het hogere risico.

In Frankrijk, waar men toch al een systeem hanteert dat dichter dan het onze aanleunt bij het nieuwe wetsontwerp, schat men de noodzakelijke premieverhoging op 5 %. In België zou het dus waarschijnlijk om meer gaan. Hubert Claessens vroeg zich daarbij af of die premieverhoging moet worden betaald door de automobilisten, terwijl de overheid haar wegeninfrastructuur voldoende veilig heeft aangelegd. Hij wees erop dat een kwart van de huidige premie fiscaal of parafiscaal afgedragen wordt

aan de overheid, die deze bron van inkomsten voor veiligheidsverhogende maatregelen kan aanwenden. Vanuit de verzekeringswereld pleit men bovendien voor een verderstrekkende toepassing van het bonus malusprincipe, hiermede de redenering volgend dat de roekeloze rijders - en dat zijn altijd de anderen - moeten betalen voor de resultaten van hun gedrag.

Veiliger?

De vraag naar een principiële vergoeding van zwakke weggebruikers voor gemotoriseerden is moreel rechtvaardig. Daarbij is het verre van zeker dat een dergelijke regeling de veiligheid verhoogt. Onder de West-Europese landen die dit vergoedingssysteem onder een of andere vorm toepassen tellen we zowel landen die bekend staan om hun ongunstige ongevalstatistiek als andere. Groot-Brittannië, waar dit niet van toepassing is, spreidt een veilig verkeersklimaat tentoon. In 24 staten van de V.S.A. is sedert het midden der zeventiger jaren het schuldprincipe uit de vergoedingsregelingen geweerd, maar over de gevolgen op de verkeersveiligheid staat niets bekend. Wellicht is de invloed op het verkeersgedrag miniem of afwezig.

Open vragen

Men kan zich afvragen of de verhoging van de premie, door de verzekeraars als onvermijdelijk beschouwd, even onvermijdelijk een verlaging wordt wanneer de overheid de verkeersveiligheid met krachtige middelen zou verbeteren? Dat beleidsmaatregelen verregaande invloed kunnen uitoefenen op de ongevalstatistiek, bewezen in het verleden de verplichte gordelgordel, de verplichte valhelm en de snelheidsbeperkingen op de autowegen. Zal een versterking van het bonus/malusprincipe de aangiften bij de verzekering niet nog meer beperken? Nu reeds is het aantal lichte ongevallen met fietsers sterk onderschat in de statistiek, veelal regelen de betrokkenen stoffelijke schade in der minne. Een te sterk geproponceerde bonus/malus kan zelf de vluchtmisdrijven opvoeren.

En zal tenslotte de loskoppeling van schuld en vergoeding geen verschillen tot stand brengen tussen een nieuw vergoedingssysteem en een bestaand verkeersreglement? De automobilist blijft er immers op rekenen dat het reglement verbiedt op straat te spelen, naast mekaar te fietsen enz. Een reglement is uiteraard vatbaar voor wijzigingen, maar té complexe verschillen tussen vergoedingsregeling, gewone wegcode, woonerfrekening en eventuele nieuw afgebakende gebieden is zeker niet wenselijk.

LEUVEN

FIETSTECHNOLOGIE VOOR SCHOLIEREN

Een nieuw initiatief van de Fietsenwerkplaats

De grote vakantie zit er weer op. Sinds enkele dagen bewegen zich weer duizenden jongeren al fietsend doorheen het levensgevaarlijke verkeer. Traditiegetrouw vragen diverse instanties in deze periode aandacht voor de veiligheid van deze groep, en daarbij pleiten ze voor initiatieven op het vlak van de verkeersopvoeding. Zo zetten politie en rijkswacht sedert jaren fietscontrole op in de scholen. Voorbije schooljaar bezocht ook de VTB-VAB heel wat scholen in het kader van de "Ik en mijn fiets" -actie. Het hoeft geen betoog dat een veilige fiets een fiets is die technisch en reglementair in orde is. Een veilige fiets is een voorwaarde om het groot aantal jeugdige slachtoffers op de fiets in te drijven.

Vader herstelt gammal vehikel te...

Zelfs wanneer de weg van en naar school optimaal beveiligd zou zijn met fietspaden, schoolerven en snelheidsremmende maatregelen, dan nog dient men toe te zien op de goede staat van het rijwielpark. Te dikwijls stelt men vast dat veel fietsen in een zorgwekkende staat verkeren en dat vooral scholieren zich doorheen het verkeer wagen op gammele vehikels. Nochtans zijn de meest voorkomende mankementen, mits wat inzicht en handigheid, gemakkelijk zelf te verhelpen: een band plakken, een rem herstellen, een ketting aanspannen of een reflector monteren kan iedereen in een handomdraai leren. De fietscontroles van Rijkswacht en Politie blijven evenwel beperkt tot het signaleren van defecten. Meestal is het dan ook vader die 's avonds de fiets van zoon- of dochterlief te lijf gaat ... of gebeurt er helemaal niets.

De fietsenmaker komt.

Daarom heeft Langzaam Verkeer i.s.m. haar fietsenwerkplaats, een initiatief dat hierop inspeelt. Voortaan kunnen geïnteresseerde jongens- en meisjes scholen beroep doen op een echte fietsenmaker die niet alleen de fietsen controleert op eventuele gebreken maar de jongelui tevens aanleert hoe ze zelf kunnen sleutelen. Op die manier krijgen de leerlingen enige technische vaardigheid mee, en kunnen ze zelf instaan voor het onderhoud van hun tweewieler. Onze fietsenmaker komt ter plekke voor 1500 fr. per halve dag en hij werkt liefst met groepjes van maximaal 15 leerlingen. Voor meer inlichtingen kan men Langzaam Verkeer contacteren of de Fietsenwerkplaats zelf: tel. 016/23.02.61 J.V.D.

DS: Nu is het al zo dat de automobilist in België verzekerd is voor zijn fouten. Dus hij draagt de financiële gevolgen van zijn fouten niet zelf, hij lijdt hoogstens een malus. Ten 2de denk ik toch dat voetgangers en fietsers voorzichtig zullen blijven in het verkeer omwille van de drang naar zelfbehoud, om pijn en ongemakken te voorkomen. Iemand heeft ooit gezegd dat de zwaarste straf voor het ongeval nog altijd het ongeval zelf is. Ten 3de mag men niet vergeten dan naast het vergoedingsrecht ook het strafrecht bestaat. Ook in Frankrijk blijft het strafrecht zijn rol spelen. In het strafrecht blijft de strafmaat in verhouding met de gepleegde inbreuk, terwijl in het vergoeden van schade ook toeval de grootte van de schade bepaalt.

RMA: Bij invoering van dit vergoedingssysteem komt een premieverhoging kijken. Verwacht u niet dat sommigen ervoor zullen pleiten die verhoging niet te laten betalen door de automobilisten, maar door alle weggebruikers?

DS: Het lijkt mij kortzichtig vanwege de automobilisten die zoiets zouden voorstellen. Zij zijn zelf ook wel eens voetganger, en hun niet of slecht verzekerde gezinsleden zijn dat ook. De hogere premie komt dus zowel de automobilist ten goede als zijn gezin.

RMA: Maar de Automobilist betaalt voor de niet-automobilist.

DS: Ik zou dat niet te individueel zien. Belastingen betaalt iedereen ook, ook voor zaken die men misschien nooit zal gebruiken.

RMA: In Frankrijk heeft men de onverschoonbare fout ingevoerd, en ook de opzettelijke fout, beide als uitzonderingen. Wat is een onverschoonbare fout? Betekent dat dat men niet alle handelingen van voetgangers en fietsers door de vingers wil zien?

DS: Ja, inderdaad. In Frankrijk is de term onverschoonbaar al bekend in de rechtspraak bij arbeidsongevallen. Dat biedt een houvast. In België is het begrip onbekend. Zware fouten kennen we wel, maar een onverschoonbare fout is nog wat anders: ze wordt bijna gelijkgeschakeld met een opzettelijke fout. Voorbeelden van zware fouten in België zijn: negeren van rode lichten, aan 100 per uur door een dorpskern rijden, ...

RMA: De bekende zware fouten zijn diegenen die men aanwijst aan automobilisten. Wat is dan een onverschoonbare fout van een voetganger?

DS: Ja ... In de toelichting bij de Franse wet heeft men echt extreme voorbeelden gegeven: een fietser die 's nachts dronken een snelweg dwars ... Men eist als het ware een opeenstapeling van bezwarende omstandigheden. De bedoeling is de onverschoonbare fout te beperken tot zeer ernstige, bijna opzettelijke fouten.

RMA: Zou het nuttig zijn die onverschoonbare fouten beperkend op te sommen?

DS: Een gemengd systeem zou nog beter zijn: een opsomming van wat men daaronder verstaat, en dan ook nog een artikel dat zegt dat fouten die niet zijn opgenomen, maar qua ernst vergelijkbaar zijn, door de rechter aan het lijstje kunnen toegevoegd worden.

RMA: Vele fouten kan men onvoorzichtig noemen, maar onverschoonbaar? Een fietser zonder verlichting: is dat de eerste avond een fout, en na 3 maand een onverschoonbare fout?

DS: De vraag stelt zich maar als er een ongeval gebeurt. Ik denk dat er een kumulatie nodig is van bezwarende omstandigheden: alleen maar zonder licht rijden is volgens mij geen onverschoonbare fout.

RMA: Zou men de begane fout met de rest van de wetgeving kunnen in verband brengen? Een lichte boete voor die fout zou dan ook licht genoemd worden als er zich daardoor een ongeval voordoet.

DS: Ik denk dat men daar automatisch op terugvalt. Als men de zware fouten uit het verkeersreglement en die uit het strafrechtelijk vergelijkt: dat komt grotendeels overeen. ■

Interview met DRIES SIMOENS, KU Leuven

Dries Simoens is verbonden aan de KU Leuven, maakte een doctoraats thesis over dit onderwerp en verzorgde een goed gedocumenteerde inleiding op de studienamiddag van de VTB-VAB

RMA: Een eerste groot voordeel van het Franse systeem zou zijn: vereenvoudiging. Waarom?

DS: Vereenvoudiging is er op 2 punten. Vooreerst moet de vraag of de automobilist aansprakelijk is of niet, niet meer worden onderzocht. De algemene regel luidt dat de automobilist aansprakelijk is, met enkele zeer beperkt opgevatte uitzonderingen. En een 2de bron van vereenvoudiging is de regel dat de vergoeding moet gebeuren binnen de 8 maanden. De verzekeringsmaatschappij is verplicht binnen de 8 maanden een aanbod te doen, waarop het slachtoffer dan afwijzend of acceptierend kan reageren.

Dat is vooral in Frankrijk belangrijk, waar de gemiddelde duur van de procedures 31 maanden bedraagt.

RMA: Hoe zit dat in België? Is de periode wettelijk beperkt of kan men eindeloos blijven procederen?

DS: In België regelt men veel meer zaken in der minne, door een minnelijke schikking tussen de verzekeringsmaatschappij en het slachtoffer. In Frankrijk komt 25 % der verkeersongevallen voor de rechtbank, in België nog geen 10 %. Maar we hebben geen cijfers over de termijnen hier, ze zijn evenwel zeer lang ...

RMA: Hoe verloopt het dan in België wanneer de ongevalsomstandigheden onduidelijk zijn? Hoe regelt men de vaststelling van de bewijslast?

DS: In België is het zo, dat als de omstandigheden niet kunnen bewezen

worden, omdat er bv. geen getuigen waren, of omdat de deskundigen elkaar tegenspreken, dat het slachtoffer dan blijft zitten met zijn schade. En dat is dus het 2de groot voordeel van het Franse systeem, na de vereenvoudiging. Door de nieuwe wet speelt twijfel in het voordeel van het slachtoffer. Dat is dus een veel socialere maatregel, het is veel billijker de schade te laten dragen door een groepsvermogen dan door een individu.

RMA: Als in België bij een ongeval één der betrokkenen overlijdt, en de andere betrokkene is een automobilist, die een onduidelijke verklaring geeft waar men geen raad mee weet, is het dan zinvol zo'n geval voor de rechtbank te brengen?

DS: Dat hangt ervan af of er getuigen zijn. Als dat niet het geval is kan ev. een expert worden ingeschakeld om het ongeval te reconstrueren.

RMA: Is er in het Franse voorstel een vergoeding voorzien voor niet-gemotoriseerden in een onduidelijk ongeval? Neem het voorbeeld van de voetganger die 's nachts wordt aangereden en de automobilist die vluchtmisdrijf pleegt?

DS: Daar speelt, zoals in België, het Garantiefonds. Dat is een waarborgfonds dat tussenkomt in alle gevallen waarin men de aanrijder niet kan identificeren. Dat speelt ook bij ongevallen waarin de aanrijder niet verzekerd is. Bij ons is de voorwaarde dat er lichamelijke schade is opgelopen. Stoffelijke schade aan een geparkeerd voertuig dat wordt aangereden door een onbekende, is b.v. niet gedekt door het Garantiefonds.

RMA: Valt er iets te zeggen over de verkeersveiligheid als we toch mogen vrezen dat men misschien de redenering gaat maken dat iedereen nu toch behoortlijk verzekerd is!



TAXISTOP

Wat doe je wanneer je in dit land op een plaats woont waar er in een straal van 10 kilometer geen trein-tram-of bus te bespeuren valt?

'Je gelukkig prijzen' zullen heel wat mensen zeggen. geen gedaver van IC-IR tuigen, geen stank van Z-kaart voertuigen en geen tot het bot doordringende knarsende en piepende metaalklanken van tramtoestellen. Akkoord, maar wat gedaan als je iedere dag zo'n 20 kilometer moet overbruggen om je boterham te verdienen en je niet de (gelukkige) bezitter bent van een wagen? Je kan die verplaatsing dagelijks te voet of met de fiets doen. Gezond, dat wel, maar niet erg realistisch. Je kan ook met de fiets naar het dichtstbijzijnde spoor-of busstation rijden. Ook gezond, maar ook hier stap je letterlijk van de regen in de drop want je moet het wisselvallig belgisch weertje trotseren. Bovendien is en blijft een dergelijke formule tijdrovend. Je kan natuurlijk ook het

telefoonnummer 091/23.23.10 vormen. Indien het nummer niet bezet is hoor je in de kortste tijd aan de andere kant van de lijn: "Goeie dag, met taxistop", en meteen zit je goed.

Zeven jaar geleden ging het Centrum voor Positieve Aanwending (C.P.A. in Gent met TAXISTOP van start. (*) Meteen was ook duidelijk dat deze formule van reizen en pendelen zowat het "Sesamopen-u" was voor mensen met vervoerproblemen. Het C.P.A. werkte nog verschillende andere projecten uit waarvan momenteel heel wat mensen gebruik maken.

(*) (Het Centrum voor Positieve Aanwending is een vzw die zich als doel stelt projecten op te zetten die een meer verantwoord gebruik van bestaande middelen mogelijk maken en die bijdragen tot het bezuinigen van energie en grondstoffen en het verminderen van de vervuiling.)

Voor alle duidelijkheid zetten we ze even op een rijtje. Vooreerst heb je **TAXISTOP** zelf. Taxistop is een kostendelend liften. Een taxistopper betaalt 1 frank per kilometer aan de bereidwillige automobilist. Als herkenningsteken heeft hij een opvouwbaar reflecterend taxistopetui waarmee door inschuifletters de bestemming wordt aangekondigd. Ten behoeve van de taxistoppers zijn er reeds in zo'n 50 gemeenten in Vlaanderen een 200-tal lifthaltes voorzien.

In 1978 werd het tweede project boven de doopvont gehouden: de **INTERNATIONALE LIFT-**

SERVICE. Dat is een dienst die automobilisten en lifters met elkaar in contact brengt om samen naar het buitenland te rijden aan dezelfde voorwaarden als taxistop. Een service die overigens veel succes kent. Een ander project, dat eveneens vanuit Gent geïntroduceerd wordt, is **CAR-POOL**. Deze dienst brengt pendelaars via de computer met elkaar in contact zodat ze samen kostendelend naar het werk kunnen.

Recent ging het C.P.A. ook van start met **AIRSTOPSERVICE**. Zowat het verlengstuk van de internationale liftservice waarbij lege zitplaatsen in chartervluchten kunnen ingenomen worden aan sterk gereduceerde tarieven.

Met **AIRSTOP** vlieg je niet tegen 1 frank per kilometer, maar het blijft een stuk voordeliger. Zo heb je sommige vluchten waar je amper 1,5 frank per kilometer moet neertellen.

Voor mensen met specifieke verplaatsingsproblemen heeft het C.P.A. ook een pasklare oplossing: de **MINDER MOBIELE CENTRALE**. Dat is een dienst die bejaarden, gehandicapten of mensen in een noodsituatie aan vervoer helpt. Dit gebeurt met vrijwilligers die van de minder mobiele 5 frank per kilometer ontvangt ter vergoeding van zijn onkosten. In Vlaanderen zijn er momenteel 25 centrales. Koststudenten die in het week-end problemen hebben om heen en weer naar huis te pendelen kunnen gebruik maken van **STUDENTEN LIFTSERVICE**. Via deze dienst vind je medestudenten of even-

BINNENLAND

tueel automobilisten met wie je kan afspreken om samen te rijden en de kosten te delen. En dan zijn er nog 2 projecten die meer in de vakantiesfeer liggen. Zo heb je de **HUISRUILFORMULE**. Huisruil is tijdens je vakantie gratis wonen in het huis van een gastgezin dat op hetzelfde ogenblik in jouw huis verblijft. Een wel erg revolutionaire vakantieformule waar in het begin van teruggeschrokken werd. Maar de ervaring leert dat dit eigenlijk allemaal nog goed meevalt. Uiteindelijk is het een wederzijds risico dat je neemt dat alleen maar het wederzijds vertrouwen ten goede komt.

Tenslotte kan je bij het C.P.A. ook terecht om tegen zeer gunstige voorwaarden een **minibus** te huren. Ideaal voor groepen en gezinnen

Wat moet dat kosten?

Om van de verschillende diensten van Taxistop gebruik te kunnen maken moet je lid zijn: 600,- frank. Je kan de verschillende diensten van Taxistop echter ook gebruiken zonder lid te zijn. Dan betaal je wel per dienst. Carpool: 400,- frank. Internationale Liftservice:

300,- frank. Studenten Liftservice: 150,- frank. Taxistop: 200,- frank. Nogal wiedes dat het je een stuk goedkoper uitvalt lid te worden indien je van plan bent een jaar lang van de verschillende projecten gebruik te maken. Bovendien krijg je dan d'er nog een tijdschrift bovenop met heel wat nuttige informatie.

In de volgende RIJ MAAR AN nemen we de hele onderneming nog eens door in een vraaggesprek met de "brains" achter deze initiatieven: Jan Klüssendorf.

P.V.



Het spoor bijster...

Geen ander land voert campagne voor het openbaar vervoer zoals BRT's "Rij maar an"-serie dat in ons land zo'n twee jaar lang deed. Die campagne was hier zeker op z'n plaats. aan ons openbaar vervoer valt nog wel het een en ander te verbeteren. Maar waar is dat niet het geval? Zeker niet in Groot Brittannië. Daar liep in mei en juni de door de commerciële televisie - Channel 4 - verzorgde tiendelige serie "Losing track" over het scherm. Deze serie was dan wel geen kruistocht voor het openbaar vervoer, maar een (broodnodig) overzicht van het ontstaan en de ontwikkeling van het Engelse openbaar vervoer. Niet met de nadruk op jaartallen, mooie stoomlocomotieven en prachtige vervoerssystemen, maar op de relatie mens-vervoer. "Wat is de uitwerking van vervoer op het dagelijks leven van mensen?", dat was zo ongeveer de vraag die de makers zichzelf stelden. Welke fouten zijn er in de afgelopen jaren gemaakt?

Maar televisieprogramma's en vooral programma's waarin veel informatie wordt gegeven, blijven bij de kijkers niet lang hangen. Dat is een bekend feit. Daarom was er bij deze serie - net als de "RIJ MAAR AN"-krant bij de BRT-campagne - een boek: "Losing Track", met het verhaal van de serie (1985 Routledge & Kegan Paul; Prijs £ 7.95 of ongeveer BF 650). Interessant voor iedereen die in zo'n 150 pagina's (inclusief bibliografie en index) een overzicht wil hebben van openbaar vervoer-ontwikkelingen aan de andere kant van het Kanaal.

Nieuw is het allemaal niet. Opvallend is juist het aantal parallellen wat getrokken kan worden met de situatie in ons land. Verontrustende lectuur soms, dat boek. Vooral waar de accenten soms, met recht, worden gelegd. Op pagina 135/136 schrijven de auteurs van het boek, Kerry Hamilton en Stephen Potter (beide vervoersspecialisten) dat "de invloed van het massale autobezit duidelijk

problemen heeft opgeleverd, gelet op milieu-, economische- en vervoerseffecten, de milieuaspecten zijn, ondanks het feit dat ze het gemakkelijkst zijn op te lossen, nooit bevredigend aangepakt.

Het probleem is dat de enige manier waarop invloedrijke economische- en auto-interessen deze problemen aangepakt willen zien, is als onderdeel van een programma dat de auto het enige bruikbare vervoermiddel van de toekomst zou maken. Alles wat van dat concept afwijkt - bijvoorbeeld het subsidiëren van openbaar vervoer, de noodzaak het aantal verplaatsingen te verminderen of vervoer te plannen - komt onmiddellijk terecht in een hoop politieke controverse. (...) In het algemeen is een geïntegreerde vervoersplanning, die rekening houdt met de noden van alle geledingen in de maatschappij, niet populair bij de economisch en politiek machtigen. Duidelijke taal en zonder meer toepasbaar op andere landen. De auteurs eindigen het boek op pagina 145 met: "Vervoerspolitiek staat nu vooraan in de Britse politiek. De mogelijkheden en de kennis om een efficiënt, fair en flexibel vervoerssysteem voor onze samenleving te creëren, bestaan. in het verleden zijn ze verspild en gemanipuleerd. We kunnen het ons niet veroorloven dat in de toekomst te doen". Om tot die konklusie te komen hebben Hamilton en Potter in de tien hoofdstukken daarvoor geschetst hoe de huidige situatie is ontstaan. Geen dorre opsomming van feiten over systemen, maar, als in de serie een verhaal over mensen en vervoer.

De helft van de hoofdstukken houdt zich bezig met de opkomst van de spoorwegen, de nationalisatie (British Rail, creërend) en de drastische "Beeching-cuts", waarbij honderden kilometers lijn en evenzovele stations vaak voorgoed verdwenen, de vroegere passagiers vaak achterlatend zonder adequaat vervangend openbaar

vervoer. Ook dat komt in andere landen voor... De andere hoofdstukken zijn gewijd aan het stedelijk vervoer, aan stadsontwikkeling en stedenbouwkundige planning, de opkomst van de auto en perspectieven van de toekomst. Als voorbeeld van een goede ontwikkeling wordt terecht de Tyne and Wear Metro in Newcastle aangehaald. Hier stampte men in korte tijd, gebruikmakend van oude British Rail-infrastructuur, een goed functionerend en succesvolle lichte metro uit de grond. Jammer is alleen dat op het vasteland meer van die goede voorbeelden zijn te vinden, die echter niet zijn gebruikt. De Britse eilandmentaliteit, of gewoon onbekend? Ook de vele foto's zijn niet bepaald fantastisch afgedrukt. Wie schrijft het vergelijkbare werk voor België. Wim Faber.

In Hamelen blijft de taxi de bus vervangen.

Juni vorig jaar nam het openbaar vervoerbedrijf (K.V.G.) van het Westduitse stadje Hamelen de beslissing om bij wijze van experiment voor een jaar de avondritten te vervangen door "Anruf-Sammeltaxen". Die taxi's zouden het passagiersaanbod gemakkelijk aankunnen en het opheffen van de drie overgebleven avondritten zou het bedrijf een flinke besparing opleveren, zo redeneerde men.

En inderdaad blijven de KVG-bussen ook na afloop van het experiment 's avonds in de garage. De taxi's die op weekdagen drie en op weekeinden vier ritten uitvoerden - alleen wanneer daarvoor een telefonische bestel-

BUTTENLAND

ling binnenkwam, want de ritten moesten worden geboekt - hebben het vervoersbedrijf niet alleen een verbetering van het bedrijfsresultaat met ruim 210.000,- Duitse mark opgeleverd, maar ook zowel 's avonds als overdag meer passagiers. Het taxi-bedrijf profiteerde door een gevoelige omzetvergroting. Het idee voor dit bedieningsmodel werd uitgewerkt door de KVG in samenwerking met de Universiteit van Wuppertal, waar men overigens al meerdere van deze systemen heeft gerealiseerd.

Het model blijft onveranderd: Ritten die in de dienstregeling staan vermeld, worden slechts uitgevoerd als er tenminste een passagier heeft gebeld. De ritten worden, vanwege het lage aantal passagiers (dat nu overigens weer toeneemt), met een normale taxi uitgevoerd. Voor een rit met het maximum aantal zones (het bedieningsgebied - Hamelen en randgemeenten - is niet bijzonder groot) moet ruim zes mark worden neergegeld. Voor die prijs wordt men natuurlijk wel voor de deur afgezet... Houders van een abonnement betalen een maximale toeslag per rit van drie mark. In het weekend is inmiddels een "late" rit om 0.15 u. aan de dienstregeling toegevoegd.

In de gemeente Neuwied (ten noorden van Koblenz) gaat in de herfst een vergelijkbaar systeem van start. Vanaf 20.00 u. wordt in principe elk halfuur tot 23.00 u. een rit aangeboden. Ook hier alleen wanneer de reiziger belt. Stadswerke Neuwied hoopt door de inzet van de "Sammel-taxen" de jaarlijkse kilometerproductie met 90.000 km te kunnen verminderen en door een verminderde personeelsinzet DM 200.000,- te kunnen besparen.

Niet iedereen is overigens even enthousiast over de taxi-inzet. Een ander taxisysteem, de "Linientaxi" (lijn-taxi), vervangt tijden de rustige uurtjes op zwakke lijnen de bus en rijdt onafhankelijk van het passagiersaanbod, dus niet op bestelling. Volgens het Verkeersverbund Rhein Ruhr (VRR), dat in het Roergebied het openbaar vervoer coördineert, levert de lijntaxi geen economische oplossing voor de "dunne lijnen".

Ook op de meest marginale lijnen is volgens het VRR het passagiersaanbod onregelmatig. Wanneer twee taxi's één bus moeten vervangen gaat het (economische) voordeel van de taxi verloren: Twee relatief dure chauffeurs in plaats van één. Wel ziet het Verbund mogelijkheden voor de "Anschluss-Sammeltaxi", die een aansluiting biedt (als feeder) op een bijvoorbeeld 's avonds ingekorte lijn, of een trajectgedeelte overneemt. Bij dit systeem is wel telefonische voor-aanmelding noodzakelijk.

Ook in Nederland lijkt het ministerie van Verkeer en Waterstaat van zins taxi's in het openbaar vervoer in te schakelen. Taxi-ondernemers en hun organisaties hebben daar al jaren voor geijverd, en stellen dat de taxi-inzet aanzienlijk goedkoper is dan die van de bus op een zwakbezette lijn.

Een experiment vorig jaar in Zeeuws-Vlaanderen op het net van de ZWN heeft hen gelijk gegeven: de lijntaxi leverde een besparing van zo'n 40 procent op.

Wim Faber

trein +fiets



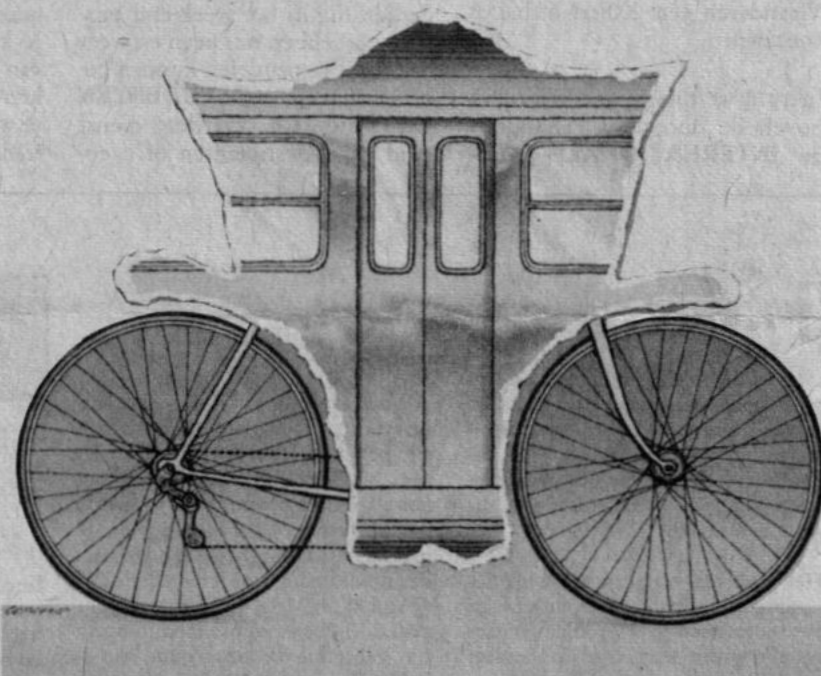
VERHUURSTATIONS

	Tel.		
Aalst	(053) 21 42 36	Kortrijk	(056) 22 00 45
Aarschot	(016) 56 60 12	Lier	toestel 128
Andenne	(085) 82 67 32	Lobbes	(03) 480 02 36
Antoing	(069) 44 25 13	Lokeren	(071) 59 03 40
Aat	(068) 22 23 31	Londerzeel	(091) 48 25 60
Assesse	(083) 65 50 75	Marbehan	(052) 30 90 37
Bastenaken	(062) 21 11 08	Mariembourg	(063) 41 11 28
Bertrix	(061) 41 10 13		(060) 31 10 78
Blaton	(069) 57 50 63		of 31 11 77
Brugge	(050) 33 98 71	Melreux-Hotton	(084) 46 61 80
Deinze	(091) 86 11 10	Mol	(014) 31 10 99
Dendermonde	(052) 21 23 21	Namen	(081) 22 37 01
De Pinte	(091) 82 31 62	Nijvel	(067) 22 33 43
Dinant	(082) 22 28 60	Oostende	(059) 70 08 81
Eigenbrakel	(02) 384 23 23		of 70 08 82
Essen	(03) 667 20 27	Oudenaarde	(055) 31 17 52
Eupen	(087) 55 20 29	Poix-St-Hubert	(061) 61 13 25
Floreffe	(081) 44 40 72	Poperinge	(057) 33 32 52
Gedinne	(061) 58 80 74	Puurs	(03) 889 00 53
Genk	(011) 36 38 90	's Gravenbrakel	(067) 55 20 38
Genval	(02) 653 66 32	Sint-Niklaas	(03) 776 41 16
Groenendaal	(02) 218 60 50	Spa	(087) 77 10 36
	toestel 6253	St-Truiden	(011) 68 20 66
Hasselt	(011) 22 11 01	Trois-Ponts	(080) 68 40 65
	toestel 149 of 206	Turnhout	(014) 41 38 01
Herentals	(014) 21 23 70	Verviers Cent.	(087) 33 16 14
Hoei	(085) 21 36 55	Veurne	(058) 31 12 99
Ieper	(057) 20 19 70	Walcourt	(071) 61 14 91
Jemelle	(084) 21 14 15	Zottegem	(091) 60 00 53
Knokke	(050) 60 33 14		

INLEVERINGSSTATIONS

1 Aalter	33 Haacht	64 Paliseul
2 Aarlen	34 Halle	65 Pepinster
3 Ans	35 Heer-Agimont	66 Péruwelz
4 Antwerpen Centr.	36 Heist	67 Philippeville
5 Antwerpen Oost	37 Houyet-Ardenne	68 Rixensart
6 Aywaille	38 Ingelmunster	69 Roeselare
7 Barvaux	39 Izegem	70 Ronse
8 Beauraing	40 Jurbeke	71 Schaarbeek
9 Beernem	41 Kapellen	72 St-Genesius-Rode
10 Bergen	42 Kontich	73 St-Ghislain
11 Beringen Mij.	43 Kortemark	74 Stockem (reizigers)
12 Beveren (Waas)	44 Landen	75 Temse
13 Bilzen	45 Lembeek	76 Terhulpen
14 Blankenberge	46 Leopoldsborg	77 Tiel
15 Bomal	47 Lessen	78 Tienen
16 Boom	48 Leuven	79 Tilleur
17 Borgworm	49 Leuze	80 Tongeren
18 Ciney	50 Libramont	81 Ukkel Kalevoet
19 Comblain-au-Pont	51 Lichtervelde	82 Vielsalm
20 Denderleeuw	52 Linkebeek	83 Vilvoorde
21 De Panne	53 Lommel	84 Virton St-Mard
22 Diest	54 Luik Guillemins	85 Vonêche
23 Diksmuide	55 Marche-en-Fam.	86 Waregem
24 Doornik	56 Marche-les-Dames	87 Waterloo
25 Edingen	57 Marloie	88 Waver
26 Flémalle	58 Mechelen	89 Welkenraedt
27 Florenville	59 Molen	90 Willebroek
28 Geel	60 Moeskroen	91 Yvoir
29 Gembloers	61 Mortsel	92 Zeebrugge
30 Gent-St-Pieters	62 Neerpelt	93 Zele
31 Gouvy	63 Ottignies	94 Zinnik
32 Graide		

fiets u fit



E pericoloso sporgersi

DUBBELDEKKERS

Vanaf volgend jaar zal de NMBS dubbeldektreinen inzetten op de Belgische spoorwegen. Die dubbeldekkers moeten de stroom pendelaars beter opvangen die tijdens de piekuren van en naar het werk sporen.

Voor de reiziger opent zich een waaier van keuzemogelijkheden! Eerste klas roken beneden, tweede klas niet roken boven, eerste klas niet roken boven, tweede klas roken beneden, enzovoort en verder. U kiest maar, trap op, trap af!

Maar wie zal er boven gaan zitten? Allicht mensen die kleiner dan 1.95 m zijn, want zo hoog wordt het bovendeck. Maar zijn het types die zich verheven voelen boven de benedenburen? Zijn het uitgere-

kend hoogstudenten, hoogleraren? Of ook hoogspringers, hoogbejaarden en hoogblonden?

En wie zal er beneden plaats nemen? Zij die liefst dicht bij de grond leven, een beetje platvloers zelfs? Zijn het uitgerekend ondergeschikten, onderpastoors en zelfs ondervoeden? Of ook onderwijzers, onderzoekers en onderhandelaars?

Zal er een nieuwe verticale klassenstrijd ontstaan? Tussen de hoge heren van boven en het proletariaat in de souterrain, noodgedwongen aan lager wal. Het wordt alvast een spelletje Hoger-Lager, een upstairs-Downstairs-feuilleton met als inzet een zitplaats. Moeders zullen beneden wil-

len blijven met de boodschappen, kinderen zullen naar boven willen voor het hoge panorama. Onenigheid, gekijf op de trap, dichtslaan de deuren. Verlieft en mekaar hopeloos zoeken. Zit hij boven? Wacht zij beneden? Een vaudeville-stuk met teveel deuren en misverstanden.

Er stellen zich nog problemen. Zal het in de zomer warmer zijn onder het dubbeldak dan beneden? Zal men in de winter koude voeten krijgen op een halve meter boven rails en ijs? Wat met hoogtevreesers die wel tot op de eerste verdieping zijn geklommen, maar niet meer naar onderen durven? En hoe moet het met de naamborden in de stations: ook twee boven elkaar? Dubbel-dobbel?

En wat met de familie die wordt uitgewuifd? Zitten ze beneden, dan moeten de wuivenden met de zakdoek op de knieën. Zitten ze boven, dan dient men op mekaars schouders te kruipen.

Allicht zullen er ook klachten komen van rustige onderpassagiers die gestoord worden door lawaaiig kaartende bovenburen. Bonken op het plafond?

Niettemin, als de NMBS stevig doordenkt zitten we in jaar 2000 met treinen zeshoog. Rijtuigen met zes verdiepingen boven elkaar en een lift die op en neer zoekt. Spoorwegtunnels en stroombovenleidingen zullen verhoogd moeten worden, maar anderszins kan er bespaard worden op perrons die ingekort kunnen worden. Dat dubbeldakbesluit van de NMBS lijkt dus nog niet zo gek!

En dit staat vast: er moet niet dubbel betaald worden!
Jan Hertoghs

Rij maar an...

De krant van de mondige mobiele mens

Hoofdredactie: Frans Frederickx

Eindredactie: Leo Nuyens

Medewerkers: Joris Audewijn, Herman Welter, Herman Cole, Wim Faber, Paul Verdict, Jan hertoghs, Leo Nuyens, Hendrik De Spiegelaere, Tony Govarts, Roel De Jong, Jef van Olmen, Bob Boogaerts

Publiciteit: Ann Van De Ven

Administratie: Marleen Crauwels en Maria Stuyck

Rij maar an... verschijnt maandelijks (uitgezonderd juli en augustus). De abonnementsprijs bedraagt 500 Fr en omvat 10 nummers.

RIJ MAAR AN...

Postbus 38, 2550 Kontich

Tel.: 03/455.87.95 - Telex: 71294

Bankrelatie: 559-2428502-08

B.T.W.: 687.030.115

H.R.A.: 207.701

Verantwoordelijke uitgever: Frans Frederickx, Lispersesteenweg 16, bus 3 te 2530 Boechout