

Rij maar an...

de krant voor de mondige mobiele mens

maandelijks - jaargang 3 - oktober-november '85 - nr. 23 - 50 BF - 3,50 Hfl

Postbus 38 te 2550 Kontich

TOT UW DIENST?

In een aantal (overheids)bedrijven krijgt het personeel voor prestaties na 23 u een aangepaste kilometervergoeding op basis van "gebruik eigen auto" in de relatie woon-/werkplaats (met een maximum van 2 x 20 kilometer) omdat men ervan uitgaat, dat na elf uur 's avonds het openbaar vervoer feitelijk heeft opgehouden te functioneren. Deze regeling geldt al ettelijke jaren.

Met het oog op de komende sectoriële onderhandelingen gaan sommige vakbonden nu ook een stapje verder. Zij vinden dat hun leden-werknemers voortaan al recht hebben op die speciale "eigen auto-kilometervergoeding" wanneer ze na 22 u aan de slag moeten blijven. De billijkheid van de kilometervergoeding zelf buiten beschouwing gelaten, lijkt die aanpassing ons terecht omdat ons hele vervoer de jongste jaren (nog geruime tijd vóór de IC/IR-invoering!) zo zielig de verkeerde kant uitging, dat het al om tien uur 's avonds van 's lands bodem lijkt weggeveegd, het sporadisch nagerommel op enkele grotere lijnen daargelaten. Als nu ook nog hele categorieën werknemers (verplichtend) moeten gepaaid worden met fikse autovergoedingen, zullen de vermeende besparingen, te realiseren bij het openbaar vervoer, al heel gauw ge-

neutraliseerd zijn en omgevoerd tot... nieuwe uitgaven!

(Geen) zuinig aanbod

Vlak vóór de jongste parlementsverkiezingen wilde het gemeenschappelijk vakbondsfront verkeersminister De Croo nog even "pakken" en herinnerde het de goegemeente eraan, dat per januari 1986 de openbaar vervoertarieven volgens het beproefd doorlopend volmachtenbesluit andermaal automatisch hun jaarlijkse stijging zouden ondergaan. Naar verluidt met een gemiddelde van 5,7 % méér. Het antwoord van Schrandere Herman, die het in zijn Oudenaards kiesdistributiekantoor niet zo zag zitten met één kamerzetel minder te begeven, kwam fluks en vaardig: "Nergens ter wereld bestaan er zoveel reductiemogelijkheden op het openbaar vervoer als bij ons, en dichtbij, in Nederland, kost een volleprijst-treinkaartje nog altijd 23 % méér!"

Voorwaar: touché! Of nee: over welk aanbod gaat het? Ervoeren we zelf niet, dat de treindienst in Nederland op bijna alle lijnen dagelijks tot een stuk na middernacht en zelfs na één uur wordt onderhouden, vaak nog in tenminste een halfuurdienst? Zorgde de tarifaire afprijzing met 2 % van het treinkaartje in dat land niet voor nieuwe toeloop en nieuwe in-

komsten? Denken onze Noorderburen alweer niet voorbeeldig vooruit, wanneer ze op hun drukste verkeersassen nu ook de hele nacht door reizigerstreinen willen laten rijden?

Met de huidige gang van zaken zullen wij de tarieven van de NS gauw bijbenen, maar tegelijk ook vele eigen kortingen uit de wereld helpen (vraag het maar aan de Bond van Grote en Jonge Gezinnen!) en ons magere openbaar vervoeraanbod nog meer verschrallen.

De gom van Migom & Co

Laten we ons geen zand in de ogen strooien! Het IC/IR-systeem van de NMBS heet in een vrij ongelukkig economisch tijdperk slechts in een afgeslankte vorm tot stand te zijn gekomen. Een besparingsplan, een nauwelijks aangekleed skelet dat in betere tijden nog moet uitgroeien tot een handige, vroeg en laat goed te gebruiken volwaardige, frekwente, snelle en comfortabele treindienst. Goedmenende spoorwegmensen - en zo zijn er veel - geloven daar zelf nog in...

Mensen van de exploitatiedirectie, zoals de Waaslander (!) Alex Migom - die zowat de plaats innam van de vrij verdienstelijke Jos De Greef - laten weinig illusies en schuwen geen cynisme om een en ander duidelijk te maken. Voor hen is het huidige IC/IR-plan géén noodplan, géén besparingsplan - ook nooit gewéést! - maar de vooraf

VERVOLG ZIE BLZ. 2



Wordt elke zondag TTB-dag?

OVERPROMOTIE IS GEEN PROMOTIE

De TTB-dag was een enige gelegenheid om in een tussenseizoen de Ardennen te bezoeken. Zonder TTB-biljet kost dat, met vijf mensen, een fortuin. Nog een voordeel van de TTB-trein, te-

genover de auto dan, hebben we benut: we gingen op TTB-stap met zo'n vijven.

ZIE VERVOLG BLZ. 11

Nieuwe commerciële korting:

De Rail Europe Familie-kaart

Met de Rail Europe Familie-kaart, kortweg de REF-kaart, kunt u sinds 1 mei '85 voordeliger door Europa sporen. En daar is ook het eigen land bij! De REF-kaart kent kortingen toe aan alle leden van een gezin (vader, moeder, kinderen) en ook aan andere familieleden die onder hetzelfde dak wonen. Voor het gezin geldt het trouwboekje als bewijsstuk, voor de overige familieleden de identiteitskaart.

Met de REF-kaart kunt u in om het even welk land dat de formule heeft aangenomen, uw spoorwegkaartje kopen. De kortingen worden toegekend aan elke groep die uit minimum 3 en maximum 8 familieleden bestaat, die met dezelfde trein, in dezelfde klas, op hetzelfde traject reizen.

De formule wordt op ruime schaal toegepast: zowel in eerste als in tweede klas, voor biljetten enkel, heen en terug en rondreis, in binnenverkeer (= in eigen

land) en in internationaal verkeer.

Het eerste familielid betaalt de volle prijs, de anderen (van wie de naam op de REF-kaart vermeld staat) krijgen 50 % korting; kinderen van 4 tot 11 jaar betalen slechts de helft van die 50 %. (Voor reizen in Frankrijk werden enkele beperkingen gesteld wanneer de biljetten ter plaatse worden gekocht).

Zestien netten traden tot de REF-formule toe: De Bern-Lötschberg-Simplon en de Britse, Zwitserse, Luxemburgse, Griekse, Ierse, Portugese, Duitse, Italiaanse, Joegoslavische, Nederlandse, Oostenrijkse, Spaanse, Belgische, Franse en Turkse spoorwegen. De REF-kaart blijft één jaar geldig en kost 320 frank. Zij wordt in de grote NMBS-stations en erkende reisagentschappen verkocht op voorlegging van de gevraagde bewijsstukken. En, zoals gezegd, zij is evengoed dienstig op ons binnenlands spoornet. ■

"Treinwandeling" naar de Zwalmstreek, een goed geslaagd experiment van TV-Boeketje Vlaanderen

Een 300 mensen namen zondag 27 oktober j.l. deel aan een eerste "treinwandeling", door het wekelijkse tv-programma Boeketje Vlaanderen (elke zaterdag om 19u) georganiseerd naar de Zwalmstreek, tussen Zottegem en Oudenaarde, in samenwerking met gemeentebestuur en toeristische dienst van de "12 dorpen-gemeente" Zwalm en met de NMBS.

Het specifieke aan zo'n treinwandeling is, dat er tegen eenheidsprijs (500 frank in dit geval) vanuit elk Belgisch station per trein kan gereisd worden naar het voorgestelde wandeldoel, bij voorkeur een heel landelijke streek, waarvoor Zwalm model stond. Het gekombineerde spoorkaartje met afscheurstroken

VERVOLG ZIE BLZ. 10



De "ster" van het jubileumjaar 1985: de gerestaureerde stoomlocomotief 12.004 uit 1939 te Mechelen (mei 1985). Foto: M. Delie

Van de gestroomlijnde expresstreinlocomotieven type 12 werden slechts 6 exemplaren op de

sporen gezet - in feite een reeks prototypes voor een later - eventueel in serie - te bouwen locomotieftype, bestemd voor een door de NMBS voor de jaren '40 gepland net van lichte "IC"-treinen.

De (spoorweg)geschiedenis nam evenwel een andere wending.

STOPDIENST

Trein-tram-bus-nieuwsjes

Ter gelegenheid van Lier Kermis verschijnt het boek "125 jaar statin van Lier 1860 - 1985. Geschiedenis van het statin en de spoorweg te Lier" door H. Bot en R. Slegers met medewerking van A. Dagant en D. Verhaegen.

Het "O-Bahn"-systeem wordt ook aangelegd in de Australische stad Adelaide. Tegen het einde van het jaar zal hier een 12 kilometer lang compleet buurtverkeerssysteem worden in gebruik genomen.

Op het 64e Internationaal Auto-, Motor- en Rijwielsalon te Brussel (van 15 t.e.m. 26 januari 1986) is veel plaats ingeruimd voor de niet gemotoriseerde tweewieler. De Paleizen 7 en 11 zijn voorbehouden aan deze categorie deelnemers.

Het "O-Bahn"-systeem van Mercedes-Benz in de Duitse stad Essen wordt steeds verder uitgebreid. Onlangs werd terug een grote tramlijn omgebouwd tot een lijn voor spoorbusverkeer. In de zomer van 1986 zal deze een-sporige buslijn worden omgebouwd tot een dubbelspoor. Nog later zal de lijn worden geëlektrificeerd, zodat op deze lijn duobussen kunnen worden ingezet. Achttien gelede duo-bussen van het type 0 405 GTD werden reeds bij Mercedes-Benz besteld.

De geschiedenis van de auto en de autobus is in 1985 100 jaar oud. Op 25 augustus 1885 liet Gottlieb Daimler een patent uitschrijven voor zijn door gas of petroleum aangedreven voertuig, de voorouder van al ons modern transportmateriaal.

Op het gloednieuwe trolleybustrajekt in Gent werd onlangs een internationale demonstratie gegeven met een aantal duo-bussen. Het prototype van de Gentse trolleybus werd gebouwd door Van Hool in samenwerking met Acec, zij zullen tegen eind 1987 tinnig trolleybussen aan de stad Gent hebben geleverd. Op de demonstratiedag reden ook gelede duo-bussen van M.A.N./Siemens (D), Mercedes-Benz/AEG (D), Renault/Oerlikon (F), Sisu/Wilma/Strömberg SF) en Den Oudsten/Kiepe (NL).

De DB wil een groter aandeel van de via Antwerpen te verschepen exportgoederen zelf vervoeren. Momenteel transporteert de DB slechts 6 % van de voor Antwerpen bestemde goederen per spoor. In 1984 werd er toch 21 miljoen ton goederen per spoor naar Antwerpen gebracht, begrijpelijk dat de DB hierin een groter aandeel wil veroveren. De DB heeft tussen 1960 en 1980 haar marktaandeel in het goederen-transport zien verminderen van 53 % naar 30 %.

Het statingsgebouw en de perronoverkapping van het Centraal Station te Antwerpen werden ongeveer 10 jaar geleden op de monumentenlijst geplaatst. Minister De Croo heeft de Vlaamse Regering nu gevraagd om bij te springen in de kosten van de dringende restaureringswerken. De kosten die worden geschat op 2,3 miljard Bfr., wegen te zwaar door op het investeringsbudget van de NMBS en zouden kunnen ten koste gaan van dringende moderniseringswerken op het spoorwegnet.

V.T.B. - V.A.B. inrichting carpoolpunten gewenst.

De verkeerscommissie van de V.T.B.-V.A.B. dringt er bij de overheid op aan dat de spontaan ontstane carpoolpunten als zodanig zouden moeten worden ingericht. Buiten eventuele verharding, afwatering, groenvoorziening, enz... zou ook moeten aandacht worden besteed aan een schema van toezichtsdiensten van politie of rijkswacht ter voorkoming van diefstal, een afspraak met de gemeente om de ruimte op niet werkdagen een alternatieve bestemming te geven, een halte van het openbaar vervoer te voorzien waardoor de bereikbaarheid van dit punt nog wordt verhoogd en het plaatsen van een telefooncel in de nabijheid.

"American Buses" is een boek van David Jacobs, verschenen in de Osprey Colour Series. Het boek telt 120 bladzijden vol kleurenfoto's van Amerikaanse bussen in hun werkomgeving en de belangrijkste busfirma's Greyhound en Trailways.

Bij de uitgeverij Ediblanchart, Brussel, verscheen het boek "Belgische stoom in beeld"; van Max Delie. Het boek bevat 193 zwart/wit foto's van Belgische stoomlocomotieven van voor de oorlog tot 1966. Bij de foto's hoort steeds een verklaring in drie talen (Nederland, Frans en Duits).



Walt Disney en Bombardier werken aan monorail

Een licentieovereenkomst tussen het Canadese Bombardier en Walt Disney Productions in Florida, omtrent het bouwen en op de markt brengen van de door

Disney ontworpen monorail, maakt van de Bombardier de enige firma ter wereld die een volledig programma van transporttechnologie kan aanbieden, gaande van monorail, licht spoorverkeer, zwaar spoormaterieel en snelspoor tot locomotieven, personenrijtuigen en bussen.

Verkeer voornaamste petroleumverbruiker in Frankrijk

Meer dan de helft van het finaal verbruik van petroleum in Frankrijk komt voor rekening van de verkeer- en vervoerssector. In 1984 bedroeg het verbruik 191,6 miljoen ton-ekwivalent, of 2,8 % meer dan in 1983. Wanneer men daar het verbruik voor industriële doeleinden aftrekt komt men op 157,3 miljoen ton-ekwivalent. De petroleum-invoer kostte de Franse staat ongeveer 153 miljard FF tegen 136 miljard in 1983. Deze stijging heeft vooral te maken met de stijging van de dollar koers die de daling van de olieprijs meer dan compenseerde. Het verbruik in de verschillende

economische sectoren evolueerde nogal verschillend: de staalindustrie en de landbouw deden het met minder petroleum, de huisverwarming en de dienstensector konden hun verbruik gelijk houden, maar de verkeer- en vervoerssector nam bijna 4 % meer verbruik voor zijn rekening. Deze evoluties zijn een constante sinds de energiecrisis in 1973 begon.

Het verkeer en het vervoer is de enige economische activiteit die nog evenzeer als voorheen afhankelijk is gebleven van de olieimport en dus ook van de olieconjunctuur.

TOT UW DIENST?

(Vervolg van blz. 1)

geplande, de definitieve én goede uitvoering van de "nieuwe aanpak" bij de spoorwegen. Jawel, er is nog plaats om enkele "details" bij te werken, maar échte veranderingen, neen, die komen er niet meer. 's Morgens vroeg en 's avonds laat moet de reiziger op geen ommekeer rekenen als het van Migom & Co afhangt. Natuurlijk zal er op gezette tijden aan evaluatie worden gedaan, maar die kan er evengoed toe leiden, dat nog méér stations worden gesloten (dan de ongeveer 300 die in juni '84 dichtgingen), wat de heer Migom in een gesprek helemaal niet uitsloot. Het is echter zeer de vraag wat de IC/IR-genieusen denken over hun reizigerswinst (sic!) van 0,9 % (over de eerste 8 maanden van 1985, vergeleken met dezelfde periode in 1984), waar ze eigenlijk hadden gemikt op een volle 9 % toename! Toch wel beschamend...

Vreemd

Vreemd in deze kontekst is dan weer, dat na twee jaar sluiting in juni 1986 op de spooklijn Antwerpen CS - Boom (tabel 14 van

het spoorboekje) de stations Hoboken, Hemiksem en Niel weer zouden opengaan. Allicht onder heel zware (politieke) druk, want de kopstukken van de onvoldragen IC/IR-dienst, waaree wij moeten proberen te leven, zijn ongemeen hardleers en niet zinnens vergissingen openlijk toe te geven. Hoe dan ook, goed nieuws voor de inwoners van de wat verkommerde Rupelstreek, ware er niet de kinderachtige houding van de Buurtspoorwegen, die het inmiddels ingenomen reizigersterrein niet goedschiks aan de Spoorwegen willen teruggeven. Misschien te begrijpen, wanneer men het enorme reizigersverlies bekijkt, dat de NMVB jaar na jaar, zonder ophouden, moet inkasseren. Maar de Schone-Samenwerkings-Schijn (SSS), die NMBS en NMVB met zoveel uiterlijkheid willen ophouden, wordt toch nog maar eens doorprikt. Of klaar en duidelijk: échte samenwerking tussen beide monster-vervoermaatschappijen heeft nooit bestaan, niet vóór IC/IR, niet na IC/IR. Onderlinge tegenwerking werd al die tijd in alle maten en soorten geregistreerd. En ook nu nog: concurrenten voor elkaar, dat zijn ze, ja. En op wien kosten, denkt u?

Midibus in gebruik bij de Zuidooster-Nederland

Bij de Zuidooster Autobusdiensten te Gennep, Nederland, werd de eerste Nederlandse Midibus in gebruik genomen. De Midibus

heeft een koetswerk van Carrosseriefabriek Hainje en wordt gebouwd rondom DAF componenten. Door de compactere bouw

en de kleine draaicirkel is de Midibus zeer wendbaar in de stad. De maximum passagierscapaciteit bedraagt 62 personen.



Krijgt Nederland nachtlijnnennet?

Vanaf 1 juni 1986 zullen voor een periode van drie jaar in Nederland nachttreinen gaan rijden. Nee, het gaat hier niet om goedere-treinen, want die rijden dan al, maar om passagierstreinen. Die treinen zullen tussen 01.00 en 06.00 uur in het dichtstbevolkte deel van Nederland, de Randstad, een uurdienst gaan rijden. De routers die worden bediend: Amsterdam CS - Schiphol - Leiden - Den Haag HS - Delft - Schiedam/Rotterdam West - Rotterdam CS v.v. en Amsterdam CS - Naarden/Bussum - Hilversum - Utrecht - Amsterdam CS (een ringlijn). Kaartjes zullen in de trein worden verkocht en op de grote stations zal de NS-spoorwegpolitie extra toezicht houden. Het is ook niet uitgesloten dat vanwege een betere 'begeleiding' op de treinen spoorwegpolitie meeridit. Gehoopt wordt dat de nachttreinen meer zullen opbrengen dan ze gaan kosten. Als aanvulling op het NS-nachtnet is het openbaar vervoer- en autocarbedrijf OAD - dat al eerder afroepbussen (bussen die alleen op telefonische bestelling komen) en het gebruik

van taxi's in het openbaar vervoer voorstelde - nu van plan eigen nachtlijnen te gaan rijden in aansluiting op die van de NS. Gedacht wordt aan bussen vanuit Utrecht van en naar Enschede, Den Bosch/Eindhoven en Groningen. Per nacht zullen twee à drie ritten heen en terug worden gereden. Om een snelle verbinding te kunnen bieden, zal alleen via de autoweg worden gereden. In- en uitstappen gebeurt bij wegrestaurants en tankstations. Via de busmobilofoon kan aanvullend vervoer (bijvoorbeeld een taxi) worden besteld. Voor de nachtritten moet wel worden gereserveerd. De OAD mikt vooral op mensen die laat aankomen op de luchthaven Schiphol - waarvoor de NS al enkele jaren zeer vroege en zeer late treinen heeft ingezet - en verwacht, omdat het vervoer kosten-dekkend moet zijn, dat de prijs ongeveer de helft hoger komt te liggen als het treinkaartje. Over het bus-experiment beslist de Nederlandse minister binnenkort.

WIM FABER



OP ZATERDAG 14 DECEMBER 1985

van 9.30 u. tot 17 u. te GENT

**HET OPENBAAR
VERVOER NA 1985**

**(Aspecten van 4 jaar beleid
onder Martens V).**

**Een Studiedag georganiseerd door:
de AKTIEGROEP OPENBAAR VERVOER GENT.
Zie verder in dit blad onder KIOSK**

Hou die datum op uw BTTB-kalender vrij



Nederlanders gaan ook carpoolen

Nadat eerdere pogingen van onze Noorderburen om een aantal jaren geleden een systeem voor carpool-coördinatie op te zetten, mislukten, is toch onlangs het Landelijk Carpool Register (LCR) van start gegaan. Iemand die wil carpoolen kan zich voor twaalf maanden als carpooler in laten schrijven bij het LCR (kosten 345 frank; bij verlenging 295 frank). Voor dat bedrag ontvangt de inschrijver vier maal per jaar het Carpoolregister met namen en adressen van carpoolers. Voor 209 frank (verlenging 159 frank) kan ook worden ingeschreven, maar dan moet het Carpoolregister worden afgehaald. Dat kost dan weer 72 frank en bo-

vendien moet het inschrijvingsbewijs worden getoond. Niet-inschrijvers kunnen voor 118 frank het Carpoolregister ophalen. Voor 270 frank kan een aparte



carpooling...duen

ongevallenverzekering worden afgesloten. De informatie in het Carpoolregister wordt vermeld op plaats van bestemming.

Zo te zien is het Nederlandse systeem onnodig gecompliceerd en minder up to date dan het Carpool-systeem dat hier al een tijdje werkt.

Het LCR is overigens een samenwerkingsproject tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB en de Stichting Voorlichting Energiebesparing Nederland (SVEN). De overeenkomst tussen de drie geldt voor drie jaar.

W.F.

U betaalt **5.628 *** frank kijk- en luistergeld per jaar!
De Vlaamse kijkers en luisteraars betalen samen
8.867.723.375 ** frank kijk- en luistergeld per jaar!

De BRT krijgt daarvan

van u **3.191 Bfr.**

van de Vlaamse Gemeenschap **5.034.500.000 ***** Bfr.

**DE BRT
werd daardoor
de ARMSTE omroep
in West-Europa**

(Nederlandse Omroep: 14 miljard Bfr.)

Dag in, dag uit wordt er door de BRT-mensen een enorme inspanning geleverd om aan uw verscheiden, maar gerechtvaardigde radio- en televisie-verwachtingen van elke dag zoveel mogelijk te voldoen...

Sorry, als we (onder meer bij ernstig gebrek aan middelen) daar niet altijd in slagen...

Uw BRT



* tarief 1985 voor radio in huis en kleuren-TV samen

** over heel 1984; definitieve cijfers over 1985 zijn nog niet bekend

*** dotatie van 1985

Terwijl Martens VI naar nieuwe miljarden zoekt...

MINISTER OLIVIER VRAAGT ZWARE INSPANNINGEN VOOR WEGENBOUW

Op 24 oktober jl. maakte minister van Openbare Werken Olivier voor de pers de eerste resultaten bekend van de jongste nationale verkeersstelling. Het is het ministerie zelf dat deze vijfjaarlijkse tellingen organiseert. Daaruit blijkt dat het verkeer de jongste vijf jaar met ca. 5 % is toegenomen, maar dat die toename regionaal tevens zeer ongelijk verdeeld is.

De grootste stijging werd geregistreerd op de autosnelwegen. De absolute topper is de E5 tussen Leuven en Brussel, en dat is het gevolg van het aansluiten van de A2 (Maasmechelen-Lummen-Leuven) op de E5. in de richting van Gent heeft diezelfde E5 ca. 10 % meer wielen te verwerken gekregen en op de E10 naar Antwerpen bedroeg de aangroei 16 %. Ondertussen blijken voornamelijk de stadsinvalswegen niet in die verkeerstoename te delen.

Minister L. Olivier knoopte daaraan de conclusie vast dat het autoverkeer over korte tijd weer in zware moeilijkheden zal komen tenzij er met grote haast een nieuw ambitieus wegenbouwprogramma wordt uitgetekend. Twee dagen later stond in een Antwerpse krant een verhaal te lezen over de vrijwel continue verzadigingsproblemen van de Kennedytunnel en de Kleine Ring van Antwerpen. Alvast werd de Liefkenshoekunnel als mogelijke oplossing buiten spel geplaatst. Die is immers toch al "binnengehaald". Maar de redacteur weet wel raad met de moeilijkheden: er moet immers volgens het artikel dringend een stukje snelweg gelegd worden dwars door de Linker-Oever, onder de Schelde door, tussen en over wat havendokken tot aan de E10 aan de Groenendaallaan. Alweer verkeer(d)?

SURVIVAL OF THE FIFTY'S

Beide verhalen doen een opgezet campagne vermoeden. Maar zij bevestigen tragisch genoeg wat iedereen al lang weet over het autoverkeer: dat elke investering erin de actuele verkeersproblemen voorlopig oplost maar dat er latente milieu-technische problemen voor in de plaats komen. Ten Tweede dat de "opgeloste"



Minister Olivier - Nieuwe snelwegprojecten.

acute problemen korte tijd later in een veel grotere dimensie weer komen opzetten.

De conclusies die daaraan worden vastgehaakt door Louis Olivier en de Antwerpse redacteur lijken zo weggelopen uit de jaren-50. Ook toen werden oorzaak en gevolg voortdurend met elkaar verward. Het beleid van die jaren was uitgesproken trendvolgend. Het heeft van ons land de meest autogerichte staat van Europa gemaakt. Het heeft ons het dichtste wegennet van ons continent opgeleverd.

Het heeft ons land desondanks een zeer slechte faam bezorgd op het vlak van de verkeersveiligheid, en het is voor een niet onaardig deel medeverantwoordelijk voor de bodemloze openbare schuldenput. De oproep voor nieuwe snelwegprojecten volgt een kinderlijk simpele redenering die -waarschijnlijk bewust- om de veel complexere werkelijkheid heenloopt. Heeft de minister zijn oproep gebaseerd op een visie omtrent de rol die de auto in onze samenleving zal toebedeeld blijven?

Dezelfde of een andere? Weet de minister een antwoord op de vraag of het grondgebruik in onze streken nog bijkomend ruimtebeslag voor nieuwe wegen kan verwerken? Gaan we er van uit dat onze steden verder functioneel mogen verschrompelen onder een nog sterkere oriëntering op de auto? Moet de middenstand in de steden daar maar de conclusies uit trekken?

Is er in de redenering van de minister ergens sprake van de rol

van het openbaar vervoer? Kan onze atmosfeer en die van onze buurlanden nog wel een grotere belasting door zure verkeersdampen verdragen? En gaan de burgers van dit land zich anderaal goedschiks neerleggen bij zoveel nieuwe bronnen van verkeerslawaaï en vervuiling?

NAIVITEIT

Claims als deze van Louis Olivier bewijzen dat het onverantwoord is de twee nationale departementen voor de infrastructuur nog langer naast elkaar te laten bestaan. Het kan niet zijn dat ons verkeersbeleid verder wordt getekend door een sfeer van opbod tussen twee administraties. De scheeftrekkingen die dat veroorzaakt kosten ons miljarden, (en niet alleen de miljarden nodig voor de aanleg van al dat moois). Dan voelen wij meer voor het voorstel van Herman De Croo om te komen tot één ministerie van infrastructuur dat zijn investeringsbeslissingen neemt vanuit een panoramische visie op de totaliteit van onze ruimtelijke gedragingen, en waarin met meer dan alleen de auto rekening wordt gehouden.

De naïviteit van de vroegere minister van openbare werken komt onverwacht scherp tot uiting waar hij de aanleg van de TGV-snelspoorlijn naast de E5 een bedreiging noemt voor de verbreding van deze snelweg. Met dat even eerlijk als enggeestig oordeel profileert hij zich haarscherp als wegenbouwsinterklaas, een soort die niet meer kan gedooft worden in een regering die een crisis moet te lijf gaan.

Tenslotte nog dit: Als behoeftenonderzoek en uitvoering van projecten of programma's in één hand verenigd zijn is het risico voor een verkeerde werkwijze altijd groot. Een administratie als Openbare Werken waar produktiviteitspremies worden uitgeteerd op de afgewerkte dossiers is evident niet de aangewezen dienst voor het peilen naar de behoeften aan nieuwe wegen.

Joris Audewijn.

AUTONOOM VERKEERSBELEID IN GEMEENTE?

De fabel van de weerloze gemeente en de verschrikkelijke boeman uit Brussel.

De mogelijkheden van de gemeenten om een autonoom verkeersbeleid te voeren zijn in dit land zeer beperkt. De roep naar zelfstandigheid is de laatste maanden niet meer uit de lucht geweest. Toch zijn de gemeenten op verkeersgebied zelfstandiger dan ze vaak vermoeden.

Een ministerieel rondschrijven van 14 november 1977 bepaalt: "De signalisatie bestemd voor het regelen van een permanente of periodieke toestand, die een gebod of een verbod instelt of opheft, mag slechts aangebracht worden nadat een aanvullend reglement door de bevoegde Minister werd vastgesteld en door hem werd goedgekeurd."

Het rondschrijven somt de signalisaties op die onder die regeling vallen. Daaruit leert men dat alleen de gevaarsborden en de aanwijzingsborden geen aanvullende reglementering behoeven. Een aanvullend reglement ontstaat op initiatief van een gemeentebestuur, en dient verstuurd naar en goedgekeurd door Verkeerswezen.

"Gent verstuurt geen aanvullende reglementen".

Mortier: De stad Gent stuurt bijna nooit zo'n aanvullend reglement ter goedkeuring naar Verkeerswezen. De kernvraag is wat een aanvullend reglement is. Wie de parlementaire besprekingen

rie van Verkeerswezen kan alleen vaststellen "dat Gent geen aanvullende reglementen neemt".

Mortier: De Koning heeft bepaald welke betekenis men moet hechten aan de verkeerstekens. Wie de toepasselijkheid van verkeerstekens afhankelijk maakt van een aanvullend reglement van een gemeenteraad, stelt een Koninklijk Besluit onder de voogdij van een lager bestuur. Dit is niet de wil van de wetgever geweest. Ik konkludeer dus dat er geen wettelijke basis bestaat om het plaatsen van verkeerstekens te binden aan zo'n aanvullend reglement, en dat het ministerieel rondschrijven van 14/11/1977 dus geen enkele bindende kracht heeft.

Ook Kortrijk zendt haar aanvullende reglementen niet langer naar Verkeerswezen. Een gemeente kan een ministerieel rondschrijven naast zich neerleggen op eigen initiatief, omdat zij dit rondschrijven bijvoorbeeld in tegenspraak acht met de wet. Dat belet niet dat de gemeente zich daarmee het ongenoegen kan op de hals halen van haar hogere overheid, in dit geval Verkeerswezen.

Peter Vansevenant/
Luc Motmans.



Kommissaris Mortier

konsulteerde die voorafgingen aan de betreffende wet van 1-08-1899, stelt vast dat de wetgever bedoeld heeft dat aanvullende reglementen slechts nodig zijn, waar het afwijkingen betreft van het algemeen reglement. Het is trouwens niet logisch dat voor het schilderen van een zebepad wel een aanvullend reglement nodig zou zijn, en voor het bord dat dat zebepad aankondigt niet.

In Gent beslist de burgemeester, op advies van de politie, tot het plaatsen van verkeerstekens. Voor bijzondere aangelegenheden raadpleegt men een gemeenteraadskommissie die zich met verkeer bezighoudt. Het Ministe-

Over de juridische finesse van deze stelling schreef dhr. Mortier een verantwoording, die gepubliceerd is door het Verkeerspedagogisch Instituut te Roeselare in een "Nieuwsbrief", 2de trim. 1984; en tevens werd opgenomen in de publicatie "Hoofdstraten in stad en dorp" van de Koning Boudewijnstichting, K.V.I.V. en Langzaam Verkeer. De tekst is beschikbaar bij Langzaam Verkeer.



Mogen onze steden verder blijven verschrompelen onder de autodruk.

DE NIEUWE MANAGERS

Het kan niet anders, of ze moeten bij de (Brusselse)MIVB de jongste tijd heel wat minder klachten ontvangen dan vroeger. Minder klachten van de consument, meer voldoening en zelfvertrouwen bij de producent! In het geval van de MIVB is een en ander vast het gevolg van het nieuwe beleid. Erg, érg goed gespeeld door de jongens van de "tramways".

Zorg ervoor dat je flink wat minder reizigers hebt, dan heb je - als het wat meezit - ook minder klachten. "Il faut juste y penser, hein, t'sais!"

Hoe zou u dat oplossen, als u een bedrijf voor reizigersvervoer beheerde en met het probleem van een teveel aan klanten kampte? De voertuigen optimaler benutten misschien? Of ze - andere aanpak! - laten vervuilen en onderkomen? De haltes en stations onaantrekkelijk maken?

Niets van dat alles bedachten de bollebozen van Brussel: zij zagen het meer zitten in minder rijden. Dat betekent immers vrijwel automatisch minder vuil volk in die mooie rijtuigen, en dus ook de zo vurig nagestreefde daling

van het aantal klachten. Hoe stralend gloort de toekomst, nu er eindelijk lieden komen met eenvoudige oplossingen voor die prangende crisisproblemen "in deze moeilijke tijden".

Het ziet er in dit licht schitterend uit voor de stad die de hoofdstad moet worden van Europa. De ondergang van het Oude Continent zal vast nog lang op zich laten wachten. Met een beschaafd muziekje in de holle achtergrond is dat niet eens zo'n kwaad vooruitzicht.

Controleur 69.

BTTB LANGZAAM VERKEER

BTTB EIST DOORDACHTE TARIEVENPOLITIEK.

1985 zal de geschiedenis ingaan - en misschien zeer snel vergeten zijn - als het jaar van het openbaar vervoer. Het is een nostalgische topper geworden maar verder is het aan de gewone gebruiker praktisch onopgemerkt voorbijgegaan. Er rest de nieuwe minister van verkeer nog nauwelijks 40 dagen om zijn "jaar" in extremis om te buigen tot een promotie voor het **gebruik** van trein, tram en bus.

Wat dat betreft zit het weeral slecht. Er wordt een tariefverhoging in het vooruitzicht gesteld van ca. 5,7 % voor midden januari 1986, en de BTTB meent dat zulks niet onbesproken mag blijven. De minister van verkeer verwijst bij die jaarlijkse verhogingen steevast naar zijn eigen KB 174 van 30 december '82, waarbij hij zichzelf verplicht heeft tot zoveel gemeenschap.

Daarbij ontleent hij zichzelf ook de mogelijkheid tot ietwat creatievere aanpak bij de sanering van de financiën van de vervoersbedrijven. Die sanering zou even overtuigend tot stand kunnen komen door een bewuste klantgerichte wervingspolitiek te voeren met... inderdaad, **lagere** in plaats van hogere tarieven. Zo doen de Deutsche Bundesbahn en de Nederlandse Spoorwegen het ons voor: met een bewuste keuze voor een lager tarief, samen met een uitgekende commercie hebben zij een beter resultaat kunnen voorleggen. Bij ons moet het succes van de TTB-dagen toch ook minstens een onderzoek uitlokken naar wat nu zoveel mensen op de been brengt. De resultaten met die vorige tariefverhogingen zijn ronduit slecht: er wordt keer op keer cliënteel afgestoten en dat maakt dat de beoogde betere resultaten uitblijven. De neergaande spiraal ten voeten uit... Als er moet gesaneerd worden moet er eerder gekeken worden naar de kostenzijde. Dat heeft de minister van verkeer wel goed begrepen want samen met zijn KB 174 kwam er ook een KB 140 van, en dat hield een gewettigde hoop in op regelmatig en sneller vervoer voor vele gebruikers.

KB 140 stipuleerde dat wanneer bij bepaalde gemeentebesturen een manifeste onwil aanwezig is om bus en tram de nodige doorstromingsfaciliteiten te geven, de minister zelf kan ingrijpen in het gemeentelijk politiereglement op het verkeer. De minister kan dat omdat elk reglement aan het ministerie van verkeer moet voorge-

legd worden. Dit laatste is overigens een fors punt van kritiek op andere domeinen, maar hier zou die regel wel degelijk nut kunnen hebben.

NEMEN EN NIET GEVEN

Maar uitgerekend hier faalt de ministeriële daadkracht: alle tot nu toe ingediende suggesties van vervoersmaatschappijen, of klachten t.a.v. gemeentebesturen zijn zonder gevolg blijven liggen. Tot vandaag, na 3 jaar KB 140 is van enig resultaat geen spoor. Wel heeft de bewuste directie van Verkeerswezen enkele andere fraaie interpretaties van het verkeersreglement op papier gezet die van aard zijn om bus- en tramexploitatie ernstig te bemoeilijken. Hierop komen we later uitvoerig terug.

BTTB-MOTIE.

De BTTB vindt het ongerijmd dat tegen alle negatieve ervaringen in met de recente tarievenpolitiek en tegen alle positieve ervaringen in met omgekeerde maatregelen in het buitenland, het KB 174 in stand wordt gehouden, en dat terwijl de kwaliteitsverbetering beoogd door het andere KB niet wordt tot stand gebracht. Het gaat derhalve niet op het Belgische prijzenpeil met dat in het buitenland te vergelijken als men in die analyse geen rekening houdt met de kwaliteitsverschil tussen het Belgische en het buitenlands openbaar vervoer. De reuze kans die het jaar van het openbaar vervoer bood om enige deskundigheid en verantwoordelijkheidsbesef omtrent het openbaar vervoer bij gemeentebesturen en beheerders van openbare wegen te verspreiden is jammerlijk ongebruikt blijven liggen. Het fameuze "jaar" heeft dan ook geen mentaliteitsverandering teweeggebracht, geen betere doorstroming, geen betere kwaliteit. In die samenhang vindt de BTTB een verdere tariefverhoging niet meer gepermitteerd. Eerst dient de minister zijn verantwoordelijkheid op te nemen t.a.v. de andere luiken van zijn openbaar vervoersbeleid.

Joris Audewyn.

BTTB - LANGZAAM VERKEER - BTTB - L

Verantwoordelijke schrijver Luc Desmedt. Redactie: Vaartstraat 124 te 3000 Leuven.

"WIJ HEBBEN DE CROO NIET NODIG !" De 30 km-bal is aan het rollen

In juni gaf de CVP een perskonferentie onder noemer: "Opnieuw 13 CVP-bestuurde gemeenten met een ingerichte 30km-zone". Daarvoor werden mandatarissen ten tonele gevoerd uit Edegem, Hove, Ranst, Laakdal, Wommelgem, Bever, Londerzeel, St.-Genesius-Rode, Peer, Lommel, St.-Gillis-Waas, Bredene en Meulebeke. Deze gemeenten hebben een of andere Zone 30-regeling of wensen ze toe te passen. Diverse van deze gemeentebesturen hebben brieven in de kast waarin Verkeerswezen hun initiatieven afkeurt.

Op 28 mei stemde de gemeenteraad van Aalst een ruim opgevat Zone 30-gebied. Een lokale werkgroep vecht deze beslissing aan met de argumenten dat hier geen inspraak geweest is en dat een



Jos Ansoms: gemeentelijke autonomie in verkeersbeleid.

snelheidsbeperking tot 30km/uur voor extra luchtvervuiling zal

zorgen. N.a.v. de perskonferentie verklaarde de CVP ongerust te zijn over verklaringen van minister De Croo waarin wel sprake is van het opnemen van verblijfsgebieden in de verkeerswetgeving, zonder dat er gerept wordt over de uitbouw van de gemeentelijke autonomie terzake. Dit staat volgens de CVP in tegenstelling tot een frase uit het regeerprogramma, waarin uitdrukkelijk sprake is van een gedecentraliseerd verkeersbeleid. De CVP vreest bovendien een overreglementering van de verblijfsgebieden. In het CVP-blad ZEG werd de kwestie uitgebreid in het daglicht geplaatst. Onder de subtitel "Langzaam Verkeer" (sic) pleitte ZEG voor het toestaan van experimentele initiatieven.

Luc Motmans

GOEDE RAAD

KINDEREN MEE OP DE FIETS.

Het meenemen van kinderen op de fiets blijft een hele onderneming voor wie het zonder uitstekende fietsvoorzieningen moet stellen in zijn/haar woonplaats. De fietser dient niet alleen het eigen hachje in bescherming te nemen, maar ook dat van een schommelend en kwetsbaar kind.

Kind voorop?

Kinderzitjes tussen zadel en stuur zijn geheel af te raden: veilig zijn ze nooit. Het kind geniet wel van een prima uitzicht, maar dat is het enige positieve dat vermeld kan worden. Voor wie opwerpt dat het gewoon niet anders kan met 2 kinderen op de fiets, sommen we de kwaadaardige nevenverschijnselen op. Sturen gaat alvast extra zwaar, kort draaien is niet langer mogelijk, en de benen van de fietser zitten alsmaar in de weg. Het grootste bezwaar is dat het kind bij de kleinste botsing of zelfs bij flink remmen gewoon over het stuur buitelt. In Zweden zijn kinderzitjes vooraan totaal verboden.

Achterop dus

Mits het een fiets met bagagedrager betreft, kan men kiezen tussen een heleboel modellen. Achteraan brengt het kind het zwaarste punt lager en dus stabiel, en noodzakelijke toebehoren als een ruggeleuning of een gordel worden mogelijk. Een goede koop aanduiden is niet eenvoudig: er zijn niet zoveel goede zitjes in de handel, en het aanbod wijzigt snel. Daarmee beperken we ons liever tot algemene kenmerken waar u moet op letten. Tot de leeftijd van 2 jaar kan een grote rieten mand, waarin het kind zijwaarts kijkt, dienst doen. Het riet verdraagt

geen langdurige nattigheid. Voorgevormde kunststof zitjes voldoen doorgaans prima tot 3 jaar. Dat materiaal is glad en vanzelfsprekend roestvrij. Een probleem vormen de voetsteuntjes die zelden aanpasbaar zijn aan de grootte van het kind. Vanaf 2 jaar is een grote keuze zitjes in metalen buizen met kunststof stoeltjes beschikbaar. Vooral in dit gamma verdient het aanbeveling de verderop vermelde opmerkingen te raadplegen. Voor grotere kinderen plaatst men de gekende voetsteunen, gekombineerd met een ruggeleuning en een jasbeschermer.

Uitkijken

De meeste voorkomende kwetsuren komen voor aan handen en voeten. Die geraken knel tussen allerlei fietsonderdelen, zelfs zonder dat er sprake is van valpartijen. Waar dient u aandacht aan te besteden? Een stevige bagagedrager is het uitgangspunt: als daar iets mis mee is dient er vooraf laswerk te worden verricht. Het kinderzitje moet goed vastzitten, eventuele klemmen of bouten mogen niet losrillen. Absoluut noodzakelijk zijn een hoge ruggeleuning, een gordel en voetsteunen. Die laatste zijn liefst verstelbaar en voorzien van een antislipprofiel. Een armsteun en een kinderhelm kunnen nuttig zijn maar ook maar moeilijker te vinden. Om kwetsuren aan scherpe fietsonderdelen te voorkomen is een jasbeschermer rond het achterwiel strikt noodzakelijk.

Aanpassingen

Overweeg zeker een bevestiging door stevig laswerk. Als het zitje makkelijk afneembaar moet blij-

ven, is het soms aangewezen kleine bouten te vervangen door grote vleugelmoeren. Het stoeltje mag niet te ver naar achteren komen i.v.m. het evenwicht van de fiets, maar mag evenmin de enkels van de fietser schrammen. Fietstassen blijven mogelijk mits het gebruik van lange riemen of metalen haken. Tenslotte nog dit: om teleurstellingen en gesakker te voorkomen neemt u de fiets, en als het even kan, een probeer-kind mee naar de handelaar. Dat doet u toch voor alles wat moet passen?

Luc Motmans.

OPROEP

Uit contacten met gemeentebesturen blijkt er een dringende behoefte te bestaan aan het doorspelen van inspirerende gerealiseerde herinrichtingsprojecten, projecten die een veiligheidsverhogend effect hebben voor alle verkeersdeelnemers, en die de verkeersleefbaarheid verhogen. Daarom start Langzaam Verkeer met het inventariseren van kwaliteitsvolle herinrichtingsprojecten, zowel op hoofdstraten als in woonwijken. Kent u konkrete realisaties, geef ons dan een seintje! Ons adres: Langzaam Verkeer, Vaartstraat, 3000 Leuven tel. 016/23.94.65

KORTRIJKSE VERKEERSDAGEN

GEMEENTELIJKE VOETGANGERSVOORZIENINGEN ONDER DE LOUPE

Op 15 oktober ll. organiseerde de Dienst Verkeersveiligheid van de stad Kortrijk nogmaals een Verkeersdag, ditmaal rond het onderwerp "Gemeentelijke Voetgangersvoorzieningen". Ruim 240 aanwezigen uit voornamelijk gemeente- en politiediensten luisterden naar uiteenlopende bespiegelingen en bekeken voorbeelden uit Antwerpen, Maastricht, Louvain-la-Neuve en Kortrijk zelf.

Echt nieuwe ideeën kwamen in deze Verkeersdag niet naar voren. Een goed gedocumenteerde visie over voetgangersvoorzieningen is in Vlaanderen misschien nog maar fragmentarisch beschikbaar. Van opvallende kwaliteit waren de inleidingen van Karel Debaere van Interkommunale Leiedal die ontwerpvoorstellen formuleerde die doordacht en hanteerbaar zijn, en van VTB-VABafgevaardigde-beheerder Romain Poté, die de noodzakelijke voorzieningen voor voetgangersoversteken een juridische vernieuwing trachtte mee te geven.

Luc Motmans.



Gemeentelijke voetgangersvoorzieningen veelal voor verbetering vatbaar.

ADRESWIJZIGING

Per 1 oktober een feit, maar nog niet helemaal doorgevoerd in heel Vlaanderen: Langzaam Verkeer vzw is verhuisd naar Vaartstraat 124 te 3000 Leuven. Het telefoonnummer bleef 016/23.94.65.

EERSTE VLAAMS VERKEERSVEILIGHEIDSCONGRES TE GENK

FLANDERS TRAFFICS

Onder deze internationale noemer vond op 24 september ll. te Genk het eerste Vlaamse Kongres Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid plaats. Het initiatief lag in de handen van de VTB-VAB. Uit de benaming spreekt de steun van de Vlaamse Deelregering.

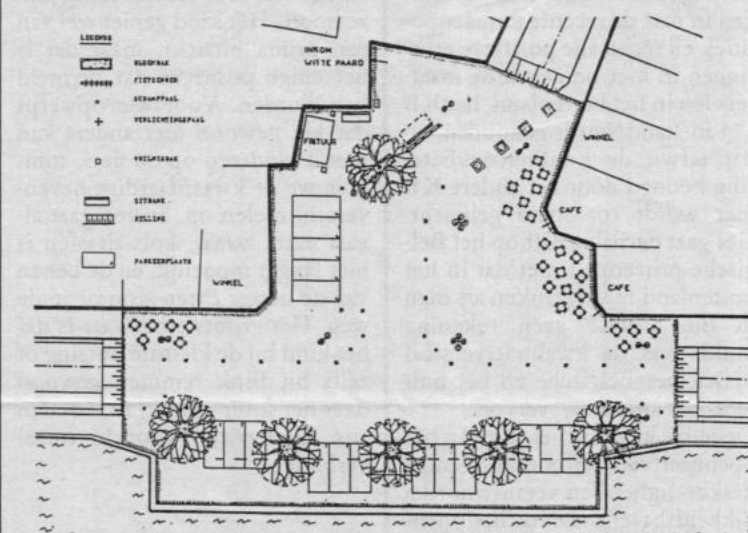
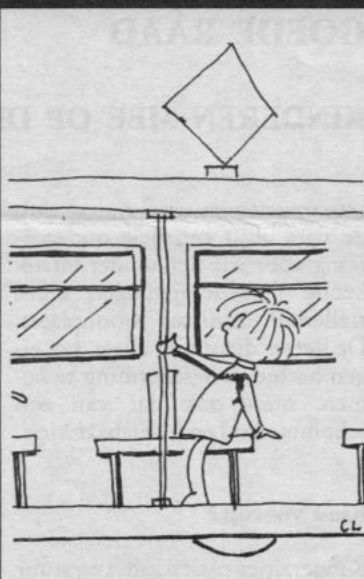
Gedurende een volle dag bespraken ruim 310 aanwezigen, allen betrokken bij de problematiek van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid, 4 actuele problemen. Dit gebeurde op basis van een maandenlange voorbereiding door een groep deskundigen, waarvan de voorstellen voorafgaandelijk werden getoetst aan bijdragen van kongresdeelnemers.

Deze discussies leidden uiteindelijk tot het aannemen van standpunten omtrent de betrokken

thema's: de gemeentelijke aanpak van de verkeersonveiligheid, het verkeerstoezicht, de plaats van de gemotoriseerde tweewielers in het verkeer, en de hoofdstraat als gebied met gemengde verkeers- en verblijfsfunctie.

De VTB-VAB beklemtoont tegenover de overheid dat deze ingenomen standpunten, afkomstig van deskundigen en belangstellenden bij de verkeersproblematiek, bepalend moeten zijn voor het toekomstige verkeersbeleid in de betrokken domeinen.

Benevens het Kongres omvatte Flanders Traffics ook een Technologiedag i.s.m. de GOM-Limburg, en een internationale vakbeurs. De kongresresoluties zijn beschikbaar bij VTB-VAB, St. Jakobsmarkt 45-47, 2000 Antwer-



Westvaartpleintje: het uitgevoerd ontwerp.



BRABANT

HET WESTVAART-PLEINTJE TE KAPELLE-OP-DEN-BOS

Op 3 juli bezocht Langzaam Verkeer Kapelle-Op-Den-Bos, samen met enthousiaste ontwerper Hugo Van Der Stadt en zijn opdrachtgever, schepen Jan Verhavert. In die gemeente bewees de lokale overheid snel te kunnen reageren, als dat nodig is, op de haar geboden kansen.

VOORGESCHIEDENIS

Het Westvaartpleintje is sedert 1981 het eindpunt van de Mechelsesteenweg, voorzien van winkels en cafés, dus een hoofdstraat door het dorp. Voorheen verbond een brug het pleintje met de andere oever van het kanaal, waar de steenweg gewoon zijn weg vervolgde. Die brug verdween voor een forser exemplaar een eind verderop.

Zo geraakt het Westvaartpleintje geïsoleerd. In maart ll. kwam de N.V. Zeekanaal de gemeente meedelen dat de dijkweg zonder gemeentelijke kosten zou worden vernieuwd. Ook het pleintje krijgt een beurt en was reeds uitgetekend.

Wil de gemeente snel haar goedkeuring hechten aan het getekende voorstel?

LIEVER NIET

Schepen Verhavert nam ontwerper Van Der Stadt onder de arm en vroeg advies.

Van Der Stadt: "Ernstige inspraak van de bewoners behoort niet meer tot de mogelijkheden omdat de N.V. Zeekanaal al zo goed als bezig was. Daarom

heb ik ervoor gepleit geen afgevoerd plein te realiseren, maar iets waaraan we achteraf nog kunnen sleutelen. Zo blijft een zekere mate van inspraak mogelijk achteraf.

Belangrijk voor het ontwerp was dat het pleintje veel winkel- en cafébezoekers ziet. Toekomstige verkeersstromen zijn nog niet bekend, dus een eventueel enkelrichtingsverkeer was uitgesloten."

Het advies is voorbeeldig en overzichtelijk gebundeld en bevat alle argumenten, financiële inbegrepen. Het pakketje ging naar de gemeenteraad, die in 1 zitting het principe, het ontwerp en de extra-financiering stemde.

TER PLAATSE

"We wilden een voorlopige infrastructuur, maar toch proper," aldus Van Der Stadt. "Het terrein is geëffend zodat het onderscheid stoep - straat vervalst. Iedereen mag met elk voertuig of te voet overal komen. De parkeerplaatsen zijn uitgevoerd in donkergekleurde klinkers, omwille van de olievlekken. We hebben klinkers in reserve zodat we achteraf nog wijzigingen kunnen doorvoeren. De rijrichting valt af te leiden uit de plaatsing van 43 paaltjes.

Dat is een zeer onwennige zaak voor de doorsnee-automobilist, die dus voorzichtig zal moeten laveren. Die paaltjes hebben het grote voordeel dat we ze achteraf gemakkelijk en goedkoop kunnen verplaatsen, als de bewoners dat wensen. De bochten liggen zo dat een vrachtwagen er langs kan, maar lange gelede vrachtwagens moeten een straatje omrijden. Als je elk type vrachtwagen op elk punt wil laten passeren, blijft de rijweg zo breed dat je geen serieuze snelheidsverlaging kan afdwingen voor personenwagens." De toegang tot het pleintje is telkens slechts 3,5m breed, zodat kruisende voertuigen even op mekaar moeten wachten. Het woonerfbord achtte men noodzakelijk om duidelijk te maken dat iedereen overal mag rijden en lopen. De lantaarns zijn zorgvuldig geplaatst om de paaltjes aan de toegangen goed zichtbaar te houden.

Een en ander is in onbreekbare kunststoffen uitgevoerd in deze uitgangsbuurt.

Zitbanken zijn amper voorzien, omdat er genoeg ander straatmeubilair is om op te zitten.

EERSTE REAKTIES

De cafébazen weten nog niet zo best of ze hun fout geparkeerde klanten naar de aangeduide plaatsen zullen verwijzen, dan wel de paaltjes laten verzetten zodat het spontaan parkeren "geregulariseerd" wordt. Automobilisten zochten zich tijdens ons bezoek aarzelen een weg tussen de - in achteruit - niet altijd zichtbare paaltjes, en weifelden in het zicht van het woonerfbord.

Eén bewoner kreeg een lantaarn vlak voor het raam van de slaapkamer. Hij klaagt over slapeloosheid. De gemeente overweegt nu een subsidiëring voor extra-zware overgordijnen.

Luc Motmans.

flanders
TRAFFICS

BRABANT

BACH IN BELGIE

Op uitnodiging van Langzaam Verkeer vzw kwam de Delftse hoogleraar Boudewijn Bach op 28 oktober II. naar Leuven afge-
zakt.

Als contactman tussen de verkeerskundigen en de stedenbouwers is Bach goed geplaatst om een overzicht te geven van de discussies in Nederland omtrent de definiëring van de zogenaamde verblijfsgebieden. Die ruimte of beperkte definiëring, samen met de keuzemogelijkheden tussen vele soorten van maatregelen, zijn in zoverre belangrijk dat Vlaanderen uit de reeds in Nederland gemaakte fouten kan leren.

Tijdens een rondleiding door een Leuvense probleemwijk voorzag Bach bestaande toestand en voorstellen van commentaar voor me-

dewerkers van Langzaam Verkeer en de stadsdiensten.

's Avonds stelde hij zijn omschrijving van een verblijfsgebied voor in een goed bijgewoone maar weinig reacties loswekende lezing. Bovendien kregen de aanwezigen een beknopt beeld voorgeschoteld van de uiteenlopende oplossingen in Nederlandse steden om die verblijfsgebieden o.m. voetgangersvriendelijk in te richten.

B. Bach: "Het is van belang te weten wat je doet, voor wie je het doet, en wanneer je het doet."



MIDDENSTAND WESTHOEK EIST BETER OPENBAAR VERVOER

Het NCMV van Veurne en omgeving pleit voor een betere bediening van de Westkust en de Westhoek per openbaar vervoer. De ontsluiting per openbaar vervoer is een fundamentele vereiste om de achterstelling van het gebied te kunnen verkleinen. Het ontbreken van goede verbindingen zet velen die in Gent of Brussel werken ertoe aan uit te wijken. De Westhoek had gerekend op het IC-IR-plan om een ernstige verbetering te bekomen in de verbindingsmogelijkheden per trein. De verbeteringen die bekomen werden hebben vooral te maken met de frequentie, en dat is al heelwat. Maar anderzijds blijft de spoorlijn Gent-De Panne

min of meer geïsoleerd tegenover de lijnen die de grote bevolkingconcentraties van het land aandoen. De overstap te Gent wordt als negatief gevoeld, vooral in het toeristisch verkeer (oudere mensen, mensen met kinderen, meestal met bagage). Men stelt vast dat Midden- en Oostkust over veruit betere verbindingsmogelijkheden beschikken, zowel op het vlak van de kwaliteit als van de snelheid van de lijnen, en tevens op het vlak van de rechtstreekse verbindingen. Het NCMV knoopt daaraan twee eisen vast. Prioritair wordt de elektrificatie geëist van de spoorlijn Gent-De Panne. Daarvan wordt een betere inschakeling in het

WEST-VLAANDEREN

ZEDELGEMSE STATIONSWIJK
IN DE BAN VAN DE TUNNEL

Een heuse tunnel dwars door een wijk. Het zal je maar overkomen. De tunnel ligt er nog niet en dat is maar goed ook. De NMBS-plannen liggen echter klaargestoomd op de NMBS-tentafels.

Even situeren: De Ruddervoordestraat: rijksweg 68, vormt de centrale ontsluitingsweg voor de stationswijk van het Westvlaamse Zeedelgem. Als binnenkort de A 17 (Brugge-Kortrijk) opgesteld wordt dan wordt de N 68 met een oprit bedacht en dan krijgt hij de rol van verbindingsweg met de N 64 (Brugge-Kortrijk).

Tussen A 17 en N 64 ligt dan de spoorlijn Brugge-Kortrijk, met een gelijkgrondse spoorovergang voor die Ruddervoordestraat, waar ook het stationnetje gelegen is. Van de elektrificering van Brugge-Kortrijk wil men gebruik maken om de stationsaccommodatie te verbeteren, maar tegelijk wil men de spoorovergang door een tunnel vervangen, althans dat behoort duidelijk tot de mogelijkheden.

Herman De Croo in zijn antwoord op een parlementaire vraag in september '84: "In het kader van de elektrificatie en modernisering van de lijn 66 zijn reeds diverse besprekingen gevoerd met alle betrokken besturen om deze drukke en gevaarlijke overweg af te schaffen en tot een globale modernisatie van de stationsomgeving over te gaan. Indien nu ook nog de aansluiting op de A17 langs deze weg zou gebeuren zal dit het probleem van de overweg nog acuter maken. Als mogelijke oplossing is een voorontwerp gemaakt waarbij de kruising gebeurt door middel van een tunnel. "OPLOSSING, IS ER WEL EEN PROBLEEM? Over gegevens m.b.t. de verkeersintensiteiten blijkt men bij het Bestuur der Wegen alvast nog niet te beschikken. Wat heet overigens "druk"? In de piekperiode

gaan de slagbomen ieder uur 6 keer dicht. (4 keer in de daluren), waarvan 2 keer gedurende anderhalve minuut, en 4 keer gedurende 3 minuten. Dat zorgt voor enig oponthoud maar aanzienlijke afwikkelingsproblemen zijn er niet.

Het gemeentebestuur verwacht na de voltooiing van de A17-afruit een stijging van ten hoogste 10 % van het verkeer. Onaanvaardbare congestie moet dus ook in de toekomst niet worden verwacht. Wat men al of niet onaanvaardbaar noemt heeft trouwens alles te maken met de gehanteerde mobiliteits- en comfortnormen. Kiest men voor een tunnel, dan kiest men uiteraard voor een ongehinderde autodoorstroming.

ALS WE DE REKENING VOLLEDIG MAKEN

... dan is een gelijkgrondse overweg met volle slagbomen en voldoende duidelijke signalisatie hier aangewezen. Als alle risico's van ongevallen moeten uitgesloten worden op de overweg dan is dat niet waterdicht. Maar in een bredere context schiet je er niets mee op als verderop een situatie wordt geschapen die veel frequenter ongevallen en subjectieve onveiligheid gaat meebrengen wegens het veel sneller geworden autoverkeer. Dat weten de stationsbuurtbewoners ook. Zij spreken zich uit voor een gelijkgrondse spoorverweg met maximale veiligheids garanties én voor een op langzaam verkeer geënte



Een vernielingsproject.

HET TEGENDEEL VAN DORPSVERNIEUWING.

Het tunnelproject zou gepaard gaan met aanzienlijke onteigeningen waarbij aan beide zijden van de Ruddervoordestraat woningen zouden verdwijnen. Naast de tunnel zouden er immers straten moeten aangelegd worden voor plaatselijk verkeer.

Bovendien betekent de tunnel een barrière voor fietsers en voetgangers. De bereikbaarheid van een groot aantal functies die vooral aan de zuidkant van de Ruddervoordestraat liggen is er voor de mensen van de overkant niet meer bij. Even binnenwippen bij de overbuur zal niet meer gaan. Als je dan toch naar de overkant moet dan moet dat via de kruispunten een heel eind voor de duik. Een aanleiding om snelheid te minderen is er voor de automobilisten echter niet meer zodat de veiligheid er zeker niet mee zal gediend zijn. Of hoe de modernisering van één facet van het "verkeer" (de overweg) de ontvrachting kan betekenen van de kleinschalige "verkeersrelaties" binnen een leefgemeenschap. Dit is duidelijke de uitdrukking van een visie op vooruitgang waarbij de auto centraal staat en waarbij diens problemen opgeblazen worden tot onredelijke grootte. Die moeten dus ook leiden tot bouwprojecten buiten alle proporties.

herinrichting van de Ruddervoordestraat. Immers ook nu wordt er te snel gereden.

Het "KOMITEE VEILIGHEID VOOR ONZE KINDEREN" krijgt steeds meer steun van bewoners en gemeenteraadsleden. Het gemeentebestuur heeft voornamelijk geen standpunt ingenomen. Dat kan van pas komen wat het Ministerie van Verkeer heeft beloofd om de plaatselijke overheid om advies te vragen. Ons advies: denk er toch nog maar drie keer over na.

Luk Rabaey.



Een vernieuwingsproject.

ANTWERPEN

DE NIEUWE STADSBUSSEN KOMEN!

De Antwerpse busreiziger is zeker niet de meest verwende, maar uiteindelijk heeft hij betere vooruitzichten: in 1986 krijgt MIVA 50 splinternieuwe stadsbussen ter vervanging van haar bijna opgereste vloot daterend van lang voor de energiecrisis.

Wij maakten voor U kennis met de nieuwe bus. Alvast dit: het nieuwe materieel zal alleszins een grondige lotsverbetering inhouden voor wie per bus de stad door moet.

Het MIVA-buspark is een bezienwaardigheid: meer dan de helft van het materieel is reeds jaren afgeschreven en de dagelijkse busgebruiker kan het desintegratieproces van zijn transportmiddel al jaren met eigen lede ogen volgen. In de loop van 1984 begon de situatie uit de hand te lopen. Vrijwel wekelijks moest de een of de andere bus definitief uit het blikveld van de stedelingen worden genomen wegens onherstelbaar defect of wegens een vernietigend oordeel vanwege de automobielspectie, eenmaal ook wegens brand. Ten slotte begon die gang van zaken ook de continuïteit van de dienst te bedreigen.

Aan MIVA zelf zal het niet te wijten zijn. Reeds in 1981 werd een voorstel aan het ministerie van Verkeer overgemaakt voor een geleidelijke renovatie van het buspark, maar omwille van futiele argumenten werd het dossier telkens terug gestuurd. De hoofdrede van de meningsverschillen was de gerechtvaardigde eis vanwege MIVA om een volledig horizontale vloer te krijgen (geen overbodige luxe in het intense stadsvervoer).

En dat was nu net iets dat niet in het ambtenarenboekje stond. Het "uniform lastenboekje" voor de Belgische bus, overigens een centralistische gruwel, voorziet nu eenmaal een drempel in de middengang, iets waar al jaren mensen over gestruikeld zijn. In de herfst van 1984 kon MIVA zijn nood enigszins lenigen door de overname van 25 "occasies" van het Brusselse trambedrijf, die er overigens ook al 15 jaar hadden opzitten, maar een toch iets betrouwbaarder indruk nalieten.

De belegering door MIVA van het ministerie van Verkeer heeft uiteindelijk toch het beoogde resultaat gehad. In het voorjaar werd na een verwoede concurrentieslag het order voor 50 nieuwe bussen toegewezen aan de Roese-laarse firma Jonckheere voor ca. 230 miljoen frank. Onlangs werd het prototype aan de pers voorgesteld. Het zal in november en december op het MIVA-busnet uitgetest worden.

De MIVA voorziet trouwens in de loop van december een bevraging bij het cliënteel waarvan de resultaten bij de bevindingen van de chauffeurs en het onderhoudspersoneel zullen gevoegd worden. Het principe luidt immers dat 200 000 gebruikers en 500 chauffeurs méér kunnen zien dan een technisch MIVA-direkteur.

Joris Audewyn.

TECHNISCHE FICHE

LENGTE	11,85m
HOOGTE	3,21m
BREEDTE	2,49m
VRIJE BINNENHOOGTE	1,90m à 2,13m
VLOERHOOGTE AAN DE VOORDEUR	0,775m
VLOERHOOGTE AAN DE ACHTERDEUR	0,800m
BRANDSTOFTANK	250 liter
MAX SNELHEID HORIZONTAAL	75 Km/u
OPTREKVERMOGEN 30 Km/u in 7 sec. / 55 Km/u in 20 sec.	
KLIMVERMOGEN	Minimum 12 % bij vertrek.



Een opvallende en modieuze rood-witte schildering voor de nieuwe Antwerpse stadsbus.

EERSTE BOOMPLAN- TING OP BUSSTATION ROOSEVELTPLEIN

De tweede fase van de aanleg van het centraal busstation van de NMVB op het Rooseveltplein is praktisch voltooid. Op donderdag 7 november kon de Antwerpse schepen van groen-voorziening Van Heyst de start geven voor de uitplanting van de eerste 25 platanen op het heraangelegde deel van het plein.

Dit station moet dagelijks tot 35.000 mensen opvangen en tot nu toe gebeurde dat in weinig fraaie omstandigheden: een vroegere tuin "de Geuzenhofkens" werd van een betonnen oppervlak voorzien en al naar gelang de fel betwiste vervanging van de milieuvriendelijke buurt-trams door streekbussen vorderde moest er van langsom meer geïmproviseerd worden om deze voertuigen een keerplaats te geven.

De concentratie van al die bustermini op één punt in het stadscentrum is verre van geslaagd, en is als grondidee voorbijgestreefd, maar het bleek op korte termijn moeilijk haalbaar om daar verandering in te brengen. Daarom werd in afwachting van de goede oplossing de huidige eindhalte onder handen genomen.

Op 15 april 1985 onthulde minister van verkeer De Croo een gedenkplaat bij de aanvang van de werken en op 8 augustus j.l. was de eerste fase vóór het A.S.L.K.-gebouw beëindigd. De reizigers van de buslijnen 41, 41B, 42 en 42B (naar Turnhout, Zoersel, Lier, Viersel en Hove) kan nu eindelijk een zindelijke wachtgelegenheid geboden worden. De ingebruikneming van dit deel maakte de ontruiming mogelijk van het pleindeel naast de Opera. De werken daar werden spoedig gestart en op dinsdag 12 november jl. werden de eerste vier perons voor gebruik vrijgegeven. De buslijnen 50, 50B, 290, 295 en 297 (naar Boom, Mechelen, Niel, Kontich en Lier) krijgen daarmee hun definitieve plaats toegewezen. Aan de kant Opera is nu nog het perron voor de bussen 93, 95, 97 en 99 (naar Temse, Hamme en St.-Niklaas) in aanbouw, en dat moet rond 15 december worden opgeleverd, samen met de rijweg naast de Opera en het fors verbrede voetpad.

Na deze openstelling is er ruimte vrijgekomen aan de noordzijde van het Rooseveltplein (kant Italiëlei). Men is dan ook dadelijk begonnen aan de derde fase ten behoeve van de lijnen 60 tot 67. De vierde fase voor de lijnen 70 en 77 vóór het Atheneum wordt voorzien voor de zomer van 1986. Op het gehele busstation worden aanplantingen voorzien: 110 bomen, waarvan er nu 25 zijn ingekuild. De stedelijke aanplantingsdienst zorgde voor extra-grote exemplaren. De volgende lente belooft het plein weer een groen uitzicht te bezorgen. De platanen zullen in de hoogte worden afgesnoeid zodat ze vooral in de breedte uitgroeien, net als in het Zuiden.

Na enkele jaren komt op die manier een dik bladerdak tot stand over de perrons heen. Om bodemverdichting door het gewicht van de gestationeerde bussen te beletten werden argexkorrels in de grond verwerkt. Daardoor ondervinden de bomen geen hinder bij de wortelvorming.

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 wintervakantie...
leidt langs
uw reisagentschap.



Verg. Kat. A 1016

LIMBURG

Streekontwikkelingsorganisatie schrijft een rapport:

OPENBAAR VERVOER IN ZUID-LIMBURG

Het openbaar vervoer kan allen zijn economische en maatschappelijke taak vervullen als het een aanvaardbare kwaliteit biedt. Op dit ogenblik is de kwaliteit van het openbaar vervoer in de streek van Tongeren en Sint-Truiden geringer dan wenselijk. In haar rapport maakt "Streekontwikkeling Zuid Limburg" een onderscheid tussen directe verbindingen tussen steden via de snelste weg, streekverbindingen die via de kernen lopen van minstens 1500 inwoners, en plattelandsverbindingen die de kleinere dorpen en de gehuchten met de kerngemeenten verbinden.

Sommige gemeenten hebben enkel 's morgens en 's avonds een schooldienst, zo bv in Hoelbeek, Romershoven, Gors-Opleeuw en Voeren. In andere deelgemeenten is er geen verbinding met de hoofdkern (Jessen, St-Huibrechts-Hern, Schalkhoven, Kozen, Genoelselderen, Membruggen). In veel gemeenten werd de zondagdienst helemaal afgeschaft zoals in Vechmaal, Horpmaal, Heks, Lauw, Wijer, Rutten, Koninksem, Opheers, Bovelingen, e.a.

In Groot-Gelmen, Voort, Mettekoven, Ketsingen, Kuttehoven enz... komt hoedanook géén bus. In het algemeen geldt bovendien de opmerking dat aan wie geen regelmatig gebruik is van de bus het systeem in zijn huidige vorm niet aan te praten is. Dat ligt vooral aan de verwarrende lijnvoeringen en aan de ingewikkeld-

heid en de onregelmatigheid van de uurregelingen.

Het voorstel van de studiegroep voorziet voor de drie hoger genoemde segmenten in het lijnenpatroon een klok vaste uurregeling over onveranderlijke trajecten. Dat moet het hele systeem voor iedereen duidelijker en bruikbaar maken. De directe verbindingen zouden tussen 6 en 19 uur strikt elk uur functioneren. De streek- en plattelandslijnen rijden in principe alle twee uur.

Minder rijden zou dit soort diensten vrijwel nutteloos maken, omdat dan geen zinnige kombinatiemogelijkheden voor heen- en terugritten meer mogelijk zijn voor de reizigers. Het geringe gebruik dat van de huidige diensten gemaakt wordt is daarvan trouwens het beste bewijs. De verschillende netten moeten elkaar aanvullen en kunnen op die manier aan iedereen gelijke verkeerskansen bieden.

Voor de plattelandslijnen wordt uitgekeken naar een kleiner bustype dat daarmee tegelijk aangepast is aan de geringere vraag en aan de kleinere wegen. Een minibus met circa 20 comfortabele zitjes en een zeer goede toegankelijkheid staat de streekontwikkelingsorganisatie hierbij voor ogen. De exploitatiekosten worden in de studie op 7 % lager geschat dan bij een standaardbus wegens de geringere afschrijvings- en verbruikskosten. Belangrijk is ook dat de kleinere bus dicht bij huis voor een forse imagoverbetering kan zorgen bij

het streekvervoer, een stelling die intussen door de buurtbusexploitatie in het noorden van de provincie wordt bevestigd.

De praktische toepassing van het planconcept leidde tot een ontwerp van een basislijnnennet voor Zuid-Limburg. Verschillende lijnen blijven behouden. Andere zijn volledig nieuw. In een volgend artikel zal nader ingegaan worden op de concrete voorstellen. Voor het beleid is vooral van belang dat de realisatie van het nieuwe net stapsgewijs kan gebeuren, zodat de informatieverstrekking naar het publiek toe budgettair binnen redelijke perken blijft.

Aan de basis van de studie ligt een enquête die samen met de NMVB werd georganiseerd in het najaar van 1984 en die werd verwerkt in het voorjaar van 1985. Alle belangstellenden en belanghebbenden die het hunne willen inbrengen in het project van de Zuid-Limburgse streekontwikkelingsorganisatie kunnen contact opnemen. Alle suggesties of klachten i.v.m. het openbaar vervoer en andere facetten van het verkeersgebeuren zijn welkom. Wie het volledige onderzoeksrapport wil bekomen kan hiervoor eveneens terecht bij "Streekontwikkeling Zuid-Limburg", Stedelijk Administratief Centrum, De Schierveldstraat 8, 3700 Tongeren, tel. 012/23 29 61, toestel 230. Prijs 150 F. Schrijven kan ook via postbus 87, 3700 Tongeren 1 (2de afd.); contactpersoon: Roger Deglein.

OOST-VLAANDEREN

GENT OP EEN TTB-DAG

In het St-Pietersstation heerste er reeds van 's morgens vroeg een drukte van belang. Talrijk waren de reizigers die een uitstap gepland hadden richting Wallonië, met vooral Dinant als eindbestemming. De informatiediensten in het station waren duidelijk niet op de hoogte gebracht van toestanden ter bestemming, en vermits er geen officieel informatieblad was moesten de kandidaat-reizigers zich maar tevreden stellen met het idee dat de informatie wel bij de aankomst zou te verkrijgen zijn.

Toch wel penibel wanneer men bedenkt dat voor enkele Ardense doelen over de hele dag maar 2 of 3 bussen waren ingezet bv. naar Durbuy en Chevetogne of naar Redu. Als het ter bestemming dan zo goed was georganiseerd als bij de NMVB van Oost Vlaanderen, dan zal menigeen wel van een kale reis thuis gekomen zijn. Bittere kritiek was daar voor de busdienst naar Puyenbroek, waarvoor in het station massaal fol-

ders verspreid werden, maar dat in de praktijk niet te bereiken was.

Hetzelfde liedje over Overmere-Donk waar het in de auto's verdrinkende Donkmeer op zondag slechts viermaal per bus te bereiken is. Bokrijk bleek een suksnummer, zelfs in die mate dat de IC naar Genk de toestand onmogelijk de baas kon. De NMBS-informatie had dan de reizigers moeten op het pad van de Gent-Antwerpen zetten waaree men in Berchem de IC naar Hasselt had bereikt (wat overigens sneller gaat dan met de rechtstreekse trein!).

De oplage van Rij Maar An... was omgekeerd evenredig met de behoeften aan TTB-informatie. Talrijke reizigers hadden voordien vruchteloos gepraat om aan informatie te geraken. 's Avonds hoorde je regelmatig zeggen, wanneer men een krant vond: Daar, de krant die we de hele dag gemist hebben!

SLECHTZIENDEN HEBBEN BAAT BIJ BESTUDEERDE KONTRASTPATRONEN

Zoals iedere gebruiker heeft ook de visueel gehandicapte recht op een degelijk openbaar vervoer. Onlangs werd in het Gentse, in beperkte kring een rondvraag gehouden bij de visueel gehandicapte trein-, tram- en busgebruikers. De noden en tekortkomingen in het openbaar vervoer in het algemeen stonden daarin centraal. In dit artikel vestigen wij speciaal de aandacht op de slechtzienende reizigers, een volgend keertje gaan we dieper in op de problemen van de blinden als reizigers.

Voor slechtzienenden is een sterk kleurcontrast van optimaal belang. Wanneer de deuren een andere helder afstekende kleur hebben dan de rest van het rijtuig, zouden ze makkelijker herkenbaar zijn. Een goed voorbeeld hiervoor is te zoeken op de Inter-city-lijn Brussel-Amsterdam; beter bekend als 'de Amsterdammer', die met donkerblauwe rijtuigen is uitgerust waarvan de deuren zonnegeel hebben gekregen.

De verschillende kleuren zijn bijzonder nuttig op de rolfilm van tram of bus. Wanneer een bepaalde kleur met een bepaalde bestemming overeenkomt geeft dat aan slechtzienenden een welkome houvast. Uit de praktijk halen we het voorbeeld van de N.M.V.B. aan. Lijnbus 252. GENT - water-vliet komt overeen met een oranje rolfilm.

Lijnbus 75a. KORTRIJK - WAREGEM - DEINZE heeft een paarse rolfilm. Deze kleuren staan ook vermeld op de overeenstemmende uurregelingen in de nieuwe reisgidsen van de N.M.V.B.

Ook binnenin het rijtuig kunnen kleurpatronen een grote rol spelen.

Drukknoppen (bellen bv.) zouden een meer afstekende kleur moeten krijgen zodat ze voor de slechtzienende sneller terug te vinden zijn. Helaas kunnen wij hiervan nog geen goede voorbeelden uit de praktijk aanhalen!

Niet alleen deze rondvraag, maar ook onze eigen ervaring als slechtzienende reizigers, leert ons dat zonder veel onkosten, maar met enkele kleine attenties in de design een betere service kan geboden worden aan de reizigers.

WERKGROEP VISUEEL GEHANDIKAPTEN binnen de AKTIEGROEP OPENBAAR VERVOER GENT.

NOORD-LIMBURG

MAAKT EEN REGIONALE FIETSPADENPLANNING

In 1984 werden in Limburg 20 % en in Noord-Limburg zelfs 32 % meer fietsen geregistreerd, dan in 1974. Een bewijs dat het IJzeren ros steeds meer belangstelling geniet.

Jammer genoeg, stelt de Vereniging voor Streekontwikkeling Noord-Limburg, komt de veiligheid van deze langzame weggebruiker steeds meer in het gedrang.

In het onderzoek "Regionale fietspadenplanning" probeert deze Vereniging een inzicht te krijgen in het intergemeentelijk fietsverkeer in de regio Noord-Limburg, en tracht zij er de knelpunten en de tekorten te achterhalen.

Ondanks het feit dat de weergoden ons de voorbije zomermaanden niet welgezind waren, viel het ook dit jaar duidelijk op dat de fiets, als milieuvriendelijk en goedkoop alternatief voor het dure autorijden, een steeds belangrijker plaats inneemt in het hedendaagse verkeersmilieu. Cijfers liegen er dan ook niet om.

Het aantal fietsers is het laatste decennium in ons land met 17 % en in Limburg met 20 % toegenomen. In vergelijking met het be-

volkingsaantal betekent dit dat 363 op 1000 Belgen en 505 op 1000 Limburgers in 1984 een officieel geregistreerde fiets in het bezit hadden.

Opvallend echter is de aangreep in Noord-Limburg (+ 32 %). In praktijk betekent dit dat vorig jaar 641 op 1000 Noord-Limburgers een fiets ter beschikking hadden. Deze vaststelling wordt kracht bijgezet door de resultaten van de algemene verkeersstelling 1980 waarin het procentuele aandeel van fietsen en bromfietsen in de samenstelling van het verkeer, in Limburg hoger ligt dan in de andere provincies.

Een tegengestelde evolutie is echter merkbaar voor wat betreft het bromfietsbestand. Dit nam in ons land de laatste 10 jaar af met 25 % en met 38 % in Limburg. In Noord-Limburg verminderde het aantal bromfietsen zelfs met meer dan de helft.

Ongevallenanalyses, uitgevoerd in functie van bovenvernoemd onderzoek geven aan dat in 1984, 11,5 % van de doden en gewonden, geregistreerd door rijswacht of politie, fietsers waren. Wat Limburg betreft noteren we

13 % fietsslachtoffers en in Noord-Limburg zelfs 16 %.

De analyse van de ongevallen met bromfietsers geeft echter een geheel ander beeld: nl. 12 % bromfietssslachtoffers in België, 9 % in Limburg en 7 % in Noord-Limburg, wat ongetwijfeld te maken heeft met de sterke terugloop van het aantal bromfietsen en de strengere reglementering terzake.

VELDWERK EN HOORZITTINGEN

Dank zij de welwillende medewerking van de secundaire scholen en de bedrijven konden de voornaamste potentiële fietsstromen, voor wat betreft het school- en werkverkeer, reeds op kaart gebracht worden. Momenteel worden ook de effectieve fietsstromen onder de loep genomen. De voornaamste fietsassen zullen dan in een latere fase gecontroleerd worden aan de hand van fietstellingen.

Naast de objectieve gegevensverzameling zullen er in de loop van dit najaar in samenwerking met de Noord-Limburgse gemeenten en de plaatselijke verenigingen en organisaties, gespreksavonden

georganiseerd worden, om elke verkeersdeelnemer de mogelijkheid te geven zijn mening en advies voor wat betreft de fietsvoorzieningen, weer te geven.

Een beperkte enquête bij de wielertoeristenclubs geven ondanks het feit dat er nog een aantal vragenlijsten teruggestuurd moeten worden, al een inzicht over plaatselijke knelpunten.

Op basis van dit studiemateriaal zal de vereniging voor Streekontwikkeling Noord-Limburg uiteindelijk een termijnplanning opmaken voor de uitbouw en aanpassing van het fietspadennet in de regio. Dit zal zich vooral uiten in het stellen van prioriteiten tegenover de verantwoordelijke besturen, wanneer de vraag gesteld wordt naar een verbetering van de wegeninfrastructuur.

Meer informatie i.v.m. dit project is te bekomen bij:

VZW Streekontwikkeling Noord-Limburg
Oud Gemeentehuis - Dorp 30 - 3582 Neerpelt (tel. 011/64.02.09)
projectverantwoordelijken: M. Vanherk en P. Verwielen.

Nu het "jaar van het openbaar vervoer" ten einde loopt, is voor alle spoor- en tramvrienden de tijd aangebroken om de vele foto's en dia's te rangschikken die ter gelegenheid van de tientallen trein- en trammanifestaties gemaakt werden. Nu breekt ook de periode aan waarin we de in 1985 verschenen jubileumpublicaties eindelijk eens kunnen doorneemen.

Gewoonlijk verschijnt er in dit land niet zoveel te behoeve van de spoorhobbyisten, maar het jaar 1985 vormde op dit vlak evenwel een grote uitzondering! De "oogst" aan publicaties is bijzonder groot; ten behoeve van de geïnteresseerden geven wij hier een opsomming van de belangrijkste werken:

- "Belgische stoom in beeld" (uniek fotoboek met 193 zwart-wit foto's van stoomlocomotieven in België van vóór W.O.II tot in 1966); prijs: 1.180,- fr.; auteur: M. Delie; uitgave: Ediblanchart, E. Masoinlaan 15 te 1090 Brussel.

- "Stokken in de wielen" (boek over de Belgische spoorwagens tijdens de tweede wereldoorlog); 800 blz.; prijs: 2.500,- fr.; auteur: C. Lokker; uitgave: N.M.B.S., Financiële Directie, 1060 Brussel.

- "De eerste elektrische treinen in België - deel 1 - De Belgische Staatsspoorwegen en de elektri-

sche tractie - periode 1881-1926" (zeer interessante studie over de voorgeschiedenis van de elektrische tractie in België); 232 blz.; prijs: 550,- fr.; auteur: J.P. Schenkel; uitgave: J.P. Schenkel, Park Terlinden 12, bus 4, 9300 Aalst.

- "Spoorwegen in België" (herdruk met commentaar van het standaardwerk uit 1862 "Histoire des 25 premières années des chemins de fer belges" van A. De Laveleye); 310 blz.; prijs: 550,- fr.; uitgave: Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie, Postbus 30, 9000 Gent-12.

- "De spoorlijn Tongeren-Montzen, in oorlogstijd aangelegd" (geschiedenis van de bouw van de oorlogsspoorlijn Tongeren-Montzen, deel van de huidige goederenlijn Antwerpen-Aachen); 106 blz.; prijs: 125,- fr.; auteur: J. Nijssen; uitgave: Opbouwwerk Voeren, p/a J. Nijssen, Veurzerveld 28a te 3790 St.-Martens-Voeren.

- "Diesellocomotieven type 211 / reeks 64" (geschiedenis en technische beschrijving van de diesellocomotieven reeks 64 van de N.M.B.S., die ondertussen reeds uitgerangeerd zijn); 160 blz.; prijs: 630,- fr.; auteur: J. Casier; uitgave: Toeristische Trein Zolder, p/a J. Casier, Radiostraat 19 te 3700 Tongeren.

- "Instappen a.u.b. - 100 jaar buurtspoorwegen in België" (N.M.V.B.-jubileumboek over de geschiedenis van de Belgische buurtspoorwegen); 256 blz.; prijs: 590,- fr. (geplastificeerde omslag) of 850,- fr. (met linnen koft en stofwikkel); diverse auteurs; uitgave: N.M.V.B. Commerciële Dienst, Wetenschapsstraat 14 te 1040 Brussel.

- "100 Years of the Belgian Vici-

nal" (Engelstalig boek over de geschiedenis van de Belgische buurtspoorwegen); 224 blz.; prijs: 23,50 pond st.; auteur: W.J.K. Davies; uitgave: L.R.T.A. Publications, 13A The Precinct, Broxbourne, Herts EN10 7HY, Great Britain.

- "Het statin van Oudenaarde - een cultuurhistorische benadering" (beschrijving van het statin van Oudenaarde); 144 blz.; prijs: 650,- fr.; auteur: P. Devos; uitgave: V.V.V. Oudenaarde, Stadhuis te 9700 Oudenaarde.

- "Het stoomtijdperk bij de Buurtspoorwegen" (beschrijving van de stoomtramlocomotieven, de stoomtramrijtuigen en de goederenwagens van de buurtspoorwegen); prijs: 390,- fr.; auteur: J. Block; uitgave: N.M.V.B. Commerciële Dienst, Wetenschapsstraat 14 te 1040 Brussel.

- "Les tramways au Pays de Liège - tome 2" (Franstalig boek over de geschiedenis van de buurtspoorwegen in de streek van Luik); 380 blz.; prijs: 2.500,- fr.; diverse auteurs; uitgave: G.T.F. (Groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du Transport Ferrviarie), Boite Postale 191, 4000 Luik-1.

- "De tram maakte de kust" (overzicht van de geschiedenis van de kusttramlijnen van 1885 tot 1985); 232 blz.; prijs: 1.200,- fr.; auteur: R. Vancraeynest; uitgave: R. Vancraeynest, Blauwkasteelstraat 103 te 8400 Oostende.

- "Een eeuw mobiel met tram en bus" (kijk- en leesboek over 100 jaar buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen); 112 blz.; auteur: E. Keutgens; uitgave:

"De Vlijt", Nationalestraat 58 te 2000 Antwerpen.

- Verschillende gespecialiseerde publicaties over het vroegere en het huidige reizigers- en goederenmaterieel van de Belgische spoorwegen (overdruk van plans, bespreking van de technische kenmerken); info: Ir. J. Vandenberghen, N.M.B.S. Directie van het Materieel, Bureau M 23-01, Frankrijkstraat 85 te 1070 Brussel.

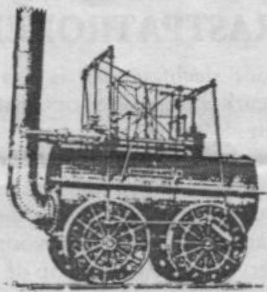


tijdschrift van de vereniging T.T.Z. (adres: zie hierboven) over de indeling van het tractiematerieel van de N.M.B.S. per stelplaats en met een overzicht van in België actieve industriële locs, vreemde locs, rijtuigen, enz.

Ook vermeldenswaard: het nieuwe tijdschrift "Railfoto", dat uitsluitend actuele en historische foto's opneemt van Belgische treinen en trams; er zijn reeds 5 nummers verschenen. Info: Railfoto, Postbus 27, 1040 Etterbeek 4.

Opmerking: de prijzen van de publicaties worden meegedeeld onder voorbehoud, en dienen in sommige gevallen verhoogd te worden met portkosten. Indien u de betrokken verenigingen of uitgevers aanschrijft om meer inlichtingen te bekomen over de vermelde publicaties, gelieve dan een zegel van 12,- fr. bij te voegen.

In een volgende "Rij maar An" zullen we nog hebben over Belgische spoor- en trampublicaties. De lezers die ons willen wijzen op publicaties die we hier vergeten zijn, nodigen wij uit een berichtje te zenden naar de redactie.



TOERISME

(Vervolg van blz. 1)

was overigens ook nog goed voor de begeleide groepswandeling (maximum 50 mensen per groep) met een duur van tussen 3-4 uur (afstand tussen 10 en 15 kilometer), twee konsumpties in een landelijke herberg en een eenvoudige maaltijd aan het eind van de wandeling (aardappelen in de schil, kop met mosterd, boerebrood, Oudenaards bruin bier naar believen).

De meeste deelnemers reageerden erg positief op deze eerste treinwandeling, die in geen enkel gekommercialiseerd pakket voorkomt, ook niet bij de NMBS. Er werd aangedrongen op herhaling van deze nieuwe formule. De gemeente Zwalm stelde zich ondertussen kandidaat voor een tweede uitgave. De verantwoordelijken van Boeketje Vlaanderen denken echter veel eerder aan het aanboren van een andere landelijke streek, "waar normaal slechts stoptreinen halhouden" (zoals in de stations Munkzwalm en Sint-Denijs-Boekel van Zwalm overigens)...

Bij de NMBS wordt voorgesteld om het "experiment treinwandeling Zwalm met alles erop en eraan" van volgend jaar af onder te brengen bij de uitstapmogelijkheden van de Treinrambusdag. Nieuwe opvoering in oktober 1986 dus! Plezierig om te weten is nog, dat de meeste deelnemers aan de treinwandeling te

Zwalm werden aangevoerd en afgevoerd met snelle IC-treinen (op de verbinding Brussel-Denderleeuw-Zottegem-Oudenaarde-Kortrijk-Roeselare-Torhout-Brugge-Oostende, en omgekeerd), waarvan sommige speciaal halt hielden in Munkzwalm, dat anders uitsluitend door stoptreinen wordt bediend!

In dit verband merkte een woordvoerder van de NMBS nog op, dat omvangrijke groepen (bijvoorbeeld 100 deelnemers en meer) altijd een aanvraag kunnen indienen om IC/IR-treinen te laten stoppen in stationnetjes en aan haltes, die stoptreinbediening hebben. Eén beperking: zo'n onvoorziene stop kan slechts éénmaal tijdens een IC/IR-reis gebeuren; anders zou de vertraging op het ritstelsel niet meer kunnen ingelopen worden.

Boeketje Vlaanderen ontdekte een gat in de markt. Mocht Boeketje hierop niet voortborduren, zou een initiatief als de treinwandeling (in diverse varianten) gesneden koek kunnen zijn voor een vereniging als... de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers.

Lucullus-weekend te Veurne

Voor smulpapen en gastronomie ontwikkelde de Dienst voor Toerisme van Veurne, in samenwerking met de NMBS, zogenaamde Lucullus-weekends. De Romeinse Lucullus was beroemd (berucht?) om de manier waarop ie met spijs en drank omging... maar daarom geen echte fijnproever.

Qua verblijfsduur bestaat het weekend in twee varianten: kort

(zaterdag tot zondag) en lang (vrijdag tot zondag). De prijs voor een kort weekend: 2.500 fr. p.p.; lang weekend: 3.500 fr. p.p. In deze prijs zijn begrepen: één of twee overnachtingen (in kamer met bad) met ontbijt, twee of vier gastronomische maaltijden, een documentatiepakket.

Logies gebeurt in een comfortabel hotel in een historisch gebouw aan de Grote Markt. Het Lucullus-weekend wordt aangeboden tot en met 31 mei 1986, behalve met Kerstmis, Nieuwjaar, Pasen, Hemelvaart en Pinksteren. Voor informatie en boekingen: Hotel 't Belfort, Grote Markt 26, 8480 Veurne - tel. 058/31.11.55.

WETSTRAAT: NIEUW VOORSTEL VAN DECREET: VLAAMSE STUDIE- EN ADVIESGROEP VOOR GEMEENTELIJKE VERKEERSPLANNING.

Recent diende de CVP-fractie, op initiatief van J. Ansoms, bovengenoemd voorstel van dekreet in bij de Vlaamse Raad. Men gaat er ondermeer van uit dat de gemeente over een grotere autonomie moet kunnen beschikken inzake verkeerbeleid. Die autonomie moet afdwingbaar gemaakt worden op basis van de gemeentelijke verkeersplanning.

En het is precies hier dat het schoentje knelt; op enkele uitzonderingen na hebben de Vlaamse gemeenten een beperkte

ervaring met dergelijke planning. Om hieraan te verhelpen is het dan ook logisch dat de Vlaamse regering een initiatief zou ontwikkelen dat de gemeenten het basiswerk in deze materie wegwijs maakt. Vandaar het voorstel tot oprichting van een Vlaamse studie- en adviesgroep. Haar taak is driedelig: juridisch advies aan gemeenten en het basiswerk; het voeren van promotie-acties en specifiek onderzoek met betrekking tot het gemeentelijk verkeerbeleid.

PELGRIMTOURS
PARISTOURS
TYROLTOURS
AMANDINATOURS
LEGOLANDTOURS

Wij staan achter de kwaliteit van onze reizen.
Voyages de qualité: c'est notre métier.

Trudo
An-Marie
Odette
Willy-Paul Carlier-Cuyx



nv. De Blauwe Vogel - The Blue Bird - L'Oiseau Bleu s.a.



JAN CARLIERSTRAAT 1
3800 SINT-TRUIDEN

De wereld is ons dorp!
The world is our village!
Le monde c'est notre village!

Tel. (011) 68.57.51
Telex: 39810
Cable: BLUEBIRD-BELGIUM

Blauwe Vogelreizen kan je enkel en alleen bij De Blauwe Vogel boeken

ELKE ZONDAG TTB DAG ? (Vervolg van blz. 1)



De eerste zondagbus van onze wijk naar het station (3 km) komt daar aan op het moment dat de trein vertrekt. Dus maar met auto en fietsen tot daar.

De verbinding van Sint-Niklaas naar Brussel is omslachtig. Je moet overstappen, om het even langs waar je rijdt. Komfortabelste verbinding is over Lokeren-Dendermonde. Ging goed, duurt lang.

Brussel-Noord. Zoals verwacht: overvolle perrons. Mededelingen amper verstaanbaar. De IC 957 komt er aan: er kan geen muis meer bij. De aankondiger op het spoor ernaast vermeldt "EXT", maar zonder verdere uitleg. Blijkt een extra trein te komen, die in het pad van de werkdag - IC 1809 rijdt. Uiteindelijk met 40 minuten vertraging in Libramont. Fataal: het dieseltreintje naar Florenville is weg, en de stationschef zegt noch trein noch bus vrij te hebben voor de laatkomers. De geplande wandeling wordt een picnic tussen de villa's van Libramont.

Met 20 minuten vertraging verlaat het volgende TT-dieseltje naar Florenville. Er zal dus geen tijd meer zijn voor een koffietje daar tussen trein en bus. Bij aankomst blijkt dat Florenville-Gare een achterhoek is waar je helemaal niets kunt krijgen. Een horde TTB-ers trekt naar de busloods maar wordt teruggestuurd naar het station, waar zelfs geen plaatje "bus" staat. De NMVB-bus is van het nieuwste soort, en zo geraken 65 mensen toch nog

aan de abdij van Orval... met de enige busrit van de hele zondag. We hebben 7 uur gedaan over 240 km, waarvan 2 uur over de eerste 45 kilometer. In Florenville ontmoeten we Kortrijkse, die de zeer mooie lijn Dinant-Virton wilden zien. Ze hadden 1 uur 53 min. moeten wachten in Bertrix; een voordeeltje van het IC-IR plan.

Aan het kruispunt Orval is wel koffie te verkrijgen. Je ziet dat het treintoerisme zich beperkt tot één dag per jaar.

Als alles goed gaat, moet de terugweg in 4 uur kunnen afgelegd worden. Er is één enkele verbinding mogelijk. Er is een plezierige ambiance: veel volk en toch niet te veel. Tot Libramont, 19.22 u. Daar staan zo'n zevenhonderd mensen, en de IC 994 komt er-al vol-aan met maar 4 stellen, i.p.v. de mogelijke 6. Een extra-trein wordt aangekondigd om... 20 uur! Om nog op tijd thuis te geraken, slagen we er in om ons met zo'n zevenen erbij te wurmen. Volgt een moeizame reis = alsmaar proberen studenten met zware tassen op- en af te raken. "Ils veulent promouvoir les trains, mais il n'ont pas de places..."

VERTRAGINGEN

Gembloux. Gezien de ervaring van de heenreis, voorspelden we hier een flessehals, en dat klopt. Tien kilometer baanvak op enkel spoor wegens werken, en dan al



die extra-treinen in beide richtingen. Na twintig minuten stilstaan (en rechtstaan) zijn er al vier treinen bijeen gekomen die richting Brussel willen.

Gelukkig vertrekken we als eerste. In Brussel-Noord hebben we nog net een vuile, 50 jaar oude (?) stoptrein naar Mechelen. Daar hangt al maanden een bordje dat wegens werken de treinen naar Sint-Niklaas vertraging kunnen hebben. En ook dat klopt: met veertig minuten achterstand bereiken we Sint-Niklaas.

Ondanks deze schets, blijft de TTB-dag een verdienstelijk evenement van formaat.

Qua brain-craft komt de NMBS er zwak uit. Al in augustus heeft een parlements-lid (senator F. De Bondt) Verkeerswezen gevraagd, enkele seizoentreinen waarvan het succes zelfs bij matige TTB-opkomst verzekerd is in te

leggen: o.m. de Ardennen, de Brussel-Virton, de Blankenberge-Express, enz... Op die brief is geen antwoord gekomen.

Treinen eerst overal laten lopen en pas een half uur nadien versterkingsritten inzetten, is een conceptuele fout. Niet voorzien in verborgen aansluitingen, is nog zo'n fout. Op een TTB-dag werken uitvoeren in hoofdspoor zoals Gembloux-Chastre: de werken worden dan een doel op zich waarvan de reizigers ondergeschikt zijn.

Als het TTB-doel is: 100.000 reizigers vervoeren, dan is dit doel behaald. Maar de TTB is als promotie openbaar vervoer bedoeld? Een noemenswaardig deel van de TTB-ers hebben met minder fraaie kanten van het transport kennis gemaakt. Dit is geen promotie. Niet dat de deelnemers echt ontgoocheld zijn; de meeste mensen doen mee voor 't spektakel en ondergaan de ongemakken net zoals ze als toerist in een mijnschacht afdalen of 150

trappen doen voor een bellevue. Dat doe je natuurlijk hoogstens een keer per jaar.

Het is o.a. daarom, dat na de verscheidene TTB-promoties die we achter de rug hebben, er nog geen invloed blijkt te zijn in vervoercijfers van de andere 364 dagen van het jaar. Aan het promotioneel karakter van de TTB leeft dus een levensgrote twijfel. Warenhuizen brengen allerlei in promotie, maar niet om 't spektakel, wel voor de klantenbinding. De TTB lijkt geen klanten te binden.

In elk geval vindt een TTB-deelnemer de week of de maand nadien niet de interessante tarieven, waarvan hij eenmaal genoten heeft. Forfaitaire en groeps (mini-groep, meerans) biljetten bestaan in onze buurlanden, maar niet in België. Eigenlijk is daar geen reden toe, want de klantvriendelijke TTB-prijzen leveren - zelfs na aftrek van alle extra kosten - een overschot aan ontvangst op t.o.v. de andere zondagen. Een betere promotie zou dus zijn, het zondagtarief oordeelkundig te braderen zodat bij gelijkblijvende of licht afnemende netto-opbrengst, het vervoervolume aanzienlijk toeneemt. Op die manier loont het opnieuw de moeite servicepunten (café's, e.d.) bij of in stations open te stellen; het personeel wordt meer gemotiveerd, er kunnen aanvaardbare frekwenties geboden worden. Het vervoer is dan ook beter programmeerbaar zodat een klantenverwerende overhoop vermeden wordt.

Roel De Jong



Een TTB-dag mag er dan nog zijn, het zal dan geen fait-divers formule meer zijn zoals nu. Het openbaar vervoer zal dan een wat groter deel van de vervoermarkt veroverd hebben, hetgeen tegelijk betekent: een trapje hoger in de publieke waardering. Precies dit laatste hebben we nodig; fait-divers zijn er zo ook genoeg.

Foto's: Filip Yves Jundt

POSTBUS 38

Zeër geachte Heren,

Mag ik u vragen om aan uw lezers het verschijnen te melden van een boek over de elektrische treinen in België?

Het gaat om het eerste deel van een tweedelige studie over de invoering van de elektrische tractie bij de Belgische spoorwegen.

De volledige titel van het eerste deel luidt "De eerste elektrische treinen in België - Deel 1: De Belgische Staatsspoorwegen en de elektrische tractie (1881-1926)".

De aanleiding om dit boek te schrijven was de viering van 150 jaar Belgische Spoorwegen en 50 jaar elektrische treinen op de lijn Brussel-Antwerpen.

Hoewel de elektrische tractie in België pas in 1935 werkelijk van

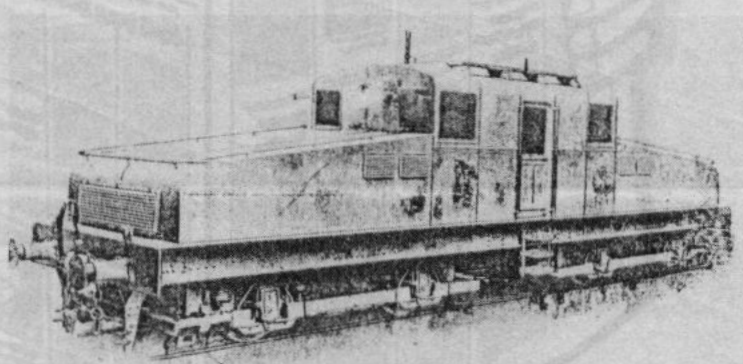
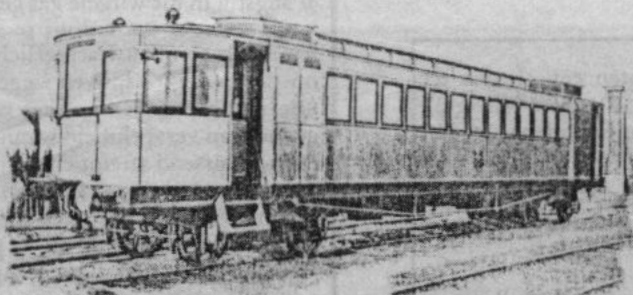
start ging, heeft het aan ontwerpen om treinen elektrisch te laten rijden ook in België niet ontbreken tijdens de jaren vóór de eerste wereldoorlog.

Zo beschikken de Belgische Staatsspoorwegen over 6 accumulatorrijtuigen en 4 elektrische rangeerlocomotieven. Rond 1900 werden een groot aantal ontwerpen ingediend voor een elektrische lijn Brussel-Antwerpen en werden daarvoor zelfs concessies aangevraagd. De nieuwe lijnen die toen werden ontworpen of aangelegd door de Staatsspoorwegen waren bedoeld om later

met elektrische treinen te worden bereiden: Brussel-Gent, Brussel-Leuven-Tongeren-Aken. En op aandringen van Leopold II werd een lijn gebouwd tussen het station en het paleis van Laken; hiervoor werd een elektrische gebouwd bij A.C.E.C.

Tijdens en kort na de eerste wereldoorlog bestudeerden de Staatsspoorwegen zelfs de elektrificatie van grote delen van het spoorwegnet.

Waarom deze projecten toen slechts zeer gedeeltelijk werden uitgevoerd, wordt in dit boek haarfijn uiteengezet.



Systematisch bronnenonderzoek heeft geleid tot een geheel nieuwe kijk op de toch wel ongevoonde lange wordingsgeschiedenis van de elektrische tractie in België. Het boek mag zich dan ook verheugen in lovende recensies in de Belgische en zelfs in de Nederlandse vakpers: HET SPOOR (N.M.B.S.), VeBOV-KOERIER T.T.Z.-Aktueel, Trans-Fer (G.T.F.), KOPPELING (N.S.), OP DE RAILS (N.V.B.S.), RAIL-HOBBY, enz.

Het eerste boekdeel telt 232 blz. formaat A4 en is geïllustreerd

met 95 foto's, plannen en kaarten. Het geldt nu reeds als een standaardwerk en kan worden besteld door 550 fr te storten op rekening nr. 061-6614270-14 van de auteur J-P Schenkel, Park Ter Linden 12/4 te 9300 Aalst, die het werk in eigen beheer heeft uitgegeven.

Nu reeds dank ik U van harte voor de opname van een artikel in een der volgende nummers van RIJ MAAR AN...

Met de meeste hoogachting, I. P. Schenkel

KIOSK & AGENDA

LANGZAAM VERKEER biedt aan :

HOOFDSTRATEN IN STAD EN DORP : (300,- fr.)

Verslagboek van de K.V.I.V.-studiecyclus 'Openbaar domein en verkeer' die in november '84 in samenwerking met de Koning Boudewijnstichting en Langzaam Verkeer vzw. opgezet werd. Hoofdstraten in stad en dorp is meer dan alleen een verslagboek van de lezingen, en wil vooral een stand van zaken brengen en een aanwijzer zijn om verder te werken.

Het dossier is opgebouwd uit 5 delen :

1. Hoofdstraten, een visie in ontwikkeling
2. Onderzoek in ontwikkeling. Technische aspecten.
3. Gemeentelijke verkeersplanning.
4. Bevoegdheidsverdeling.
5. Praktijkvoorbeelden.

(Smedenstraat-Brugge, hoofdstraat in Brugge, dorpskern Steenhuffel, Rooigemlaan Gent, Beneden-Kessel te Leuven).

MOBILITEIT IN KRISISTIJD : (180,- fr.)

Verslagboek van het gelijknamige Seminarie dat vorig jaar ('84) door de Verkeerskampanje Zone 30 werd opgezet in samenwerking met de Koning Boudewijnstichting en de fakulteit "Menselijke Ecologie" van de V.U.B. Het verslagboek biedt heel wat informatie over het mobiliteitsprobleem in onze samenleving. De problematiek werd benaderd vanuit twee invalshoeken :

- Overheidsbudget en mobiliteit.
- Gezinsbudget en mobiliteit.

LESSENPAKKET "VERKEER EN MILIEU : EEN DISKUSSIE WAARD" : (65,- fr.)

Hiermee kunnen leraar en leerlingen een verkeersveiligheidsproject opzetten in de klas. Bestaat uit een werkboekje voor de leerlingen en een begeleidingsboekje voor de leraar. Geschikt voor leerlingen van het lager- en middelbaar onderwijs.

VERKEERSKRANT LIMBURG : (25,- fr.)

Gedurende de Verkeerskampanje werd door Zone 30-Limburg een provinciale aktiekrant uitgegeven (4 nummers).

VERKEERSKRANT LEUVEN : (20,- fr.)

Toelichting van de door Langzaam Verkeer Leuven ingenomen standpunten t.a.v. het Leuvense verkeersplan.

Nl. : bewonersparkeren, randparkeren voor langparkeerders, veiligheid op de ring en invalswegen en openbaar vervoer.

BELANGHEBBENDENPAR- KEREN : (170,- fr.)

Situering van het belanghebbendenparkeren als verkeersplanologische maatregel en een overzicht van belanghebbendenparkeerregelingen in onze buurlanden. Tenslotte een bespreking van de voorontwerpteksten die het belanghebbendenparkeren in België juridisch moeten regelen.

BELANGHEBBENDENPAR- KEREN : (170,- fr.)

Een onderzoek naar de bruikbaarheid en effectiviteit; met praktische toepassing voor Leuven.

VERKEERSDREMPELS : (170,-fr.)

Een onderzoek naar de bruikbaarheid en effectiviteit; met praktische toepassing voor Leuven.

VERKEER OP MENSENMAAT : (100,- fr.)

Verschenen als kritiek op het door de stad Leuven voorgestelde lussensysteem voor de binnenstad.

In de brochure wordt dit lussensysteem kritisch onderzocht en wordt een alternatief voorstel 'het diffuus verkeersmodel' aangegeven. Uitgangspunt hiervan is dat de erffunctie van de straat overal evenwaardig is.

VERSLAGBOEK STUDIEDAG STEDELIJKE FIETSVOORZIE- NINGEN : (100,- fr.)

Verslagboek van de Studiedag Stedelijke Fietsvoorzieningen gehouden op 5/5/1982 te Leuven. Met o.m. een evaluatie van Nederlandse fietsroutes en toekomstige realisaties te Leuven en Kortrijk.

Bestellingen : 016/23.94.65.

Gent : Colloquium op zaterdag 14 december a.s.

HET OPENBAAR VERVOER NA 1985

Aktiegroep Openbaar Vervoer Gent organiseert die dag in samenwerking met de Werkgroep Economie van de Rijksuniversiteit Gent, Elckerlick en de B.T.T.B. een colloquium over de gevolgen op het openbaar vervoer van het beleid onder de vorige regering, en de vooruitzichten die de nieuwe legislatuur ons biedt.

's Voormiddags om 9.30 u spreken Roel De Jong, Luc De Smet en Hans Verbruggen (BTTB) namens de gebruikers, en Piet Smet (CCOD-sektor vervoer, nationaal sekretaris) namens het personeel. 's Namiddags vanaf 14.00 u wordt er een panel georganiseerd met daarin senator De Bondt (CVP), en iemand van de PVV namens de meerderheidspartijen,

Roel De Jong en Hans Verbruggen namens de gebruikers, Frans De Graeve (CCVC - nationaal sekretaris), Karel Stessens (ACOD-nationaal sekretaris) en E. Van Hulle (ACOD-TBA) namens de personeelsorganisaties. Moderator is Jos Gheysels.

Het colloquium heeft plaats te Gent, Blandijnberg 2 (bij St-Pietersstation, bereikbaar met tram 1). Toegangsprijs is 100 F voor de gehele dag, en 60 F voor een halve dag.

Verdere informatie is verkrijgbaar bij Aktiegroep Openbaar Vervoer Gent, Holstraat 23, 9000 GENT, tel 091/24.24.12. (vragen naar Michel De Bruyne).

Rij maar an...

De krant voor de mondige mobiele mens.

Hoofredactie :

Frans Frederickx

Eindredactie : Leo Nuyens

Medewerkers : Joris Audewyn, Filip Yves Jundt, Herman Cole, Wim Faber, Paul Verdickt, Jan Hertoghs, Leo Nuyens, Hendrik De Spiegelare, Tony Golvarts, Roel de Jong, Jef Van Olmen en Bob Boogaerts.

Publiciteit : Ann Van de Ven Administratie :

Marleen Crauwels en Maria Stuyck

Rij maar an ... verschijnt maandelijks (uitgezonderd in juli en augustus). Een jaarabonnement omvat 10 nummers. De abonnementsprijs voor België bedraagt 500 fr, voor Nederland Fl. 35 en voor alle andere landen 900 Fr.

Rij maar an ...

Postbus 38 te 2550 Kontich

Tel. : 03/455.87.95

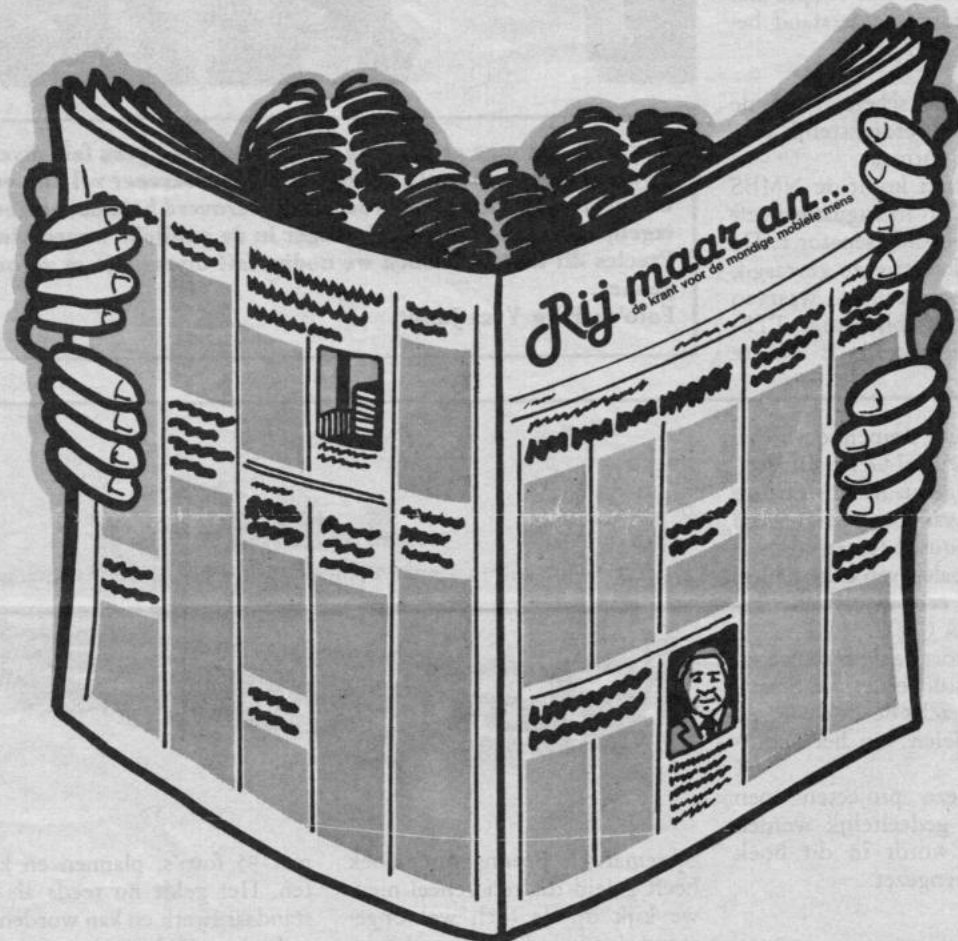
Telex : 71294

Bankrelatie : 559-2428502-08

BTW : 687.030.115

HRA : 207.701

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



RIJ MAAR AN...

Abonnement

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

Naam : _____

Adres : _____

Ik stort 500 Bfr., 35 Hfl., 900 Bfr., op uw rekening :
559-2428502-08 (voor België) - 63.42.07.725 (voor Neder-

Hierbij ingesloten een cheque ter waarde van 500 Bfr. (België), 900 Bfr. (Andere landen), 35 Hfl (Nederland).

(Doorhalen wat niet past)

Handtekening

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

E pericoloso sporgersi

NIET BIJ STILSTAND

Op de BBC zag ik een documentaire over WC's, toiletten en closetten. Een veertig minuten durende wandeling langs marmeren sta-bakken en borrelde stortbakken. Een vreemde wereld, maar toch een op en top Brits programma, want voelen ze zichzelf niet als een vlotter op die grote natte oceaanplas?

Met die beelden voor ogen was het maar een kleine stap naar het Belgisch treintoeilet. De gegraveerde ijzeren knip die op vrij/libre of bezet/occupé staat. Welk een gewichtige woorden voor zo'n dagelijks gebeuren. We wachten. Klik, bezet gebied wordt bevrijd.

Met een lichte inspanning wordt de veerkrachtige bril onder de bil geduwd. We zitten. Op een houten halve maan boven een onderaards voorbijschietend landschap van dwarsliggers, wissels en roestkeien. De wind waaert frisse briesjes tegen het blote been. Hoeveel kinderen hebben al angstig in dit witgele gat gekeken, bevreesd om erdoor te vallen en als een flauw achterlichtje op de sporen te blijven liggen? Om niet te spreken van het vage gevoel van vervreemding wanneer de trein sissend afremt en binnen enkele seconden zal stilstaan in een statin. Want dat weet de reiziger; bij stilstand kan hij de pot (niet) op, is elke boodschap - groot of klein niet toegestaan. Hij zal verraden worden door

zijn onbeschaamd geklater langs een stil perron en niet eerder durven buitenkomen dan na het vertrek van de trein. Hier zit ook af en toe een zwartrijder. Ze zitten niet, ze staan nu en dan op het houten halfgrond om boven het witte melkglas naar voorbijschuivende stations te kijken. Of ze d'r nog niet zijn. Zelf reed ik een keer zwart van Essen naar Antwerpen. Mijn grote twijfel was : draai ik de deur op "bezet" of laat ik ze "vrij", maar met een dwarsvoet tegen de deur? 't Is een enkele reis occupé geworden en gelukkig zonder klopp op de deur. We staan op, duwen het geribde pedaal in. Bruisend water schiet naar de likkende wind. Een pompje voor de handen, een dunne waterstraal, zeep is niet voorhanden. Een gerecycleerde grijspapieren handdoek uit het grijprek verweekt en verdwijnt in de mand. Ik kijk in de spiegel. In dit vertrek - tussen Amsterdam en Brussel - heeft een kaartjesknipper - aldus de kranten - een heer en een dame "betrap" op het bedrijven van de liefde : "De conducteur kwam de romance op het spoor na klacht van in hoge nood verkerende medereizigers. (...) Het koppel kreeg ook nog een boete aan de inderhaast aangeschoten broek omdat ze geen kaartje hadden. De geschiedenis van het treintoeilet, wanneer wordt ze op (WC)-papier gezet? Jan Hertoghs.