

Rijmaat an

de krant voor de mondige mobiele mens

Redactie en publiciteit: Postbus 38 te 2550 Kontich - Tel. 03/455.87.95

maandelijks - jaargang 3 - april '86 - nr. 27 - 50 BF - 3,50 Hfl



geen geld om het behoorlijk te herstellen WAT? DIT STATION AFBREKEN?

Rond de eeuwwisseling werd de Antwerpse spoorwegkatedraal neergezet, naar de architectuur van de Bruggeling Delacenserie. Tot ver in het buitenland is zowel het gebouw als de metalen perronoverkapping beroemd geworden als een van de meest typische exponenten van de spoorwegarchitectuur. Toen voor enkele jaren in Parijs de fameuze tentoonstelling "Le temps des Gares" werd gehouden was een reusachtige doorlooptakette van dit station een van de voornaamste blikvangers. Antwerpen Centraal is niet alleen een monument, het fungeert ook nog als een station, en het bijzondere ligt in de symbiose van die twee dingen. Een voorbeeld van een ideaal monument.

Bepaalde beleidsvoerders blijken daar een minder duidelijke kijk op te hebben, en daardoor komt het dat de hoognodige restauratie maar niet van start gaat. Het blijft bij stellingen en schuttingen. De Antwerpenaar heeft net een halve eeuw stellingen rond zijn katedraal achter de rug, en daarom zint dat vooruitzicht hem niet te best. Dit soort ministeriële plantrekkerij werkt de Antwerpenaars danig op hun systeem. Dit gaat te ver. De nationale overheid heeft de plicht haar gebouwenpatrimonium in een goede staat te bewaren. De Regie der Gebouwen heeft daarvoor een ruim budget ter beschikking. Zelfs zo ruim dat het niet op raakt. De Regie stelde daarom onlangs voor om gemeentelijke eigendommen te herwaarderden. Er is dus geld, wat? Als Antwerpen

Centraal niet op de nodige middelen kan rekenen dan moet de juiste reden daarvoor nog altijd aan het licht gebracht worden.

MODERNITIS

Dit station niet efficiënt? Wat is een efficiënt station? De manier waarop een station past in zijn omgeving, waarop het door zijn gebruikers wordt geapprecieerd, waarop het het imago van de Spoorweg ondersteunt, en waarop het in het stedelijk netwerk functioneert...dát geeft de efficiëntie aan van een station. Op dat vlak scoren de meeste moderne stations nochtans erbarmelijk laag. Men loopt er liefst zo snel mogelijk vandaan. Denk maar aan het pretentieuze zwarte gat van het CCN te Brussel-Noord, het démodé-modernisme van Luik-Guillemins, de saaie verveling van het station Mechelen, de ijselijke afstandelijkheid

(Vervolg blz. 2)

Regie voor Maritiem Transport:

VECHTEN TEGEN DE BIERKAAI?

Wordt de RMT verkocht aan de Townsend Thorensen (TT) groep? Wordt de RMT opgevoerd? Welke toekomst heeft de RMT nog? Een situatieschets met enkele kritische beschouwingen.

Veerdiensten

De RMT baat de veerdienst Oostende-Dover uit. Deze scheepvaartlijn vormt een internationale schakel tussen spoor- en autowegnetten. Sinds 1971 bestond een samenwerkingsakkoord tussen de Britse (Sealink), de Franse (SNCF), de Nederlandse (Stoomvaartmaatschappij Zeeland) en de

dit jaar een nieuw akkoord tussen de RMT en de prive rederij TT van kracht. Deze overeenkomst bepaalt dat TT de gehele markt en verkoop organiseert. De RMT doet zo afstand van haar commerciële diensten. De eigen identiteit die de RMT heeft opgebouwd verdwijnt van de markt. Verder bepaalt het akkoord ook dat de verdeling van de passagiers- en vrachtrafik tussen Groot-Brittannië en België voor de RMT op respectievelijk 55%-36% en voor TT op 45%-64% zal liggen. Door dit samenwerkingsakkoord wordt een aanvang genomen met de afbouw van de Regie. Immers wanneer de enige kandidaat-overnemer (TT)



Belgische (RMT) staatsrederijen onder de merknaam Sealink. Deze groep was opgericht om de priveveerdiensten (Townsend Thorensen, P & O Ferries, North Sea Ferries) het hoofd te kunnen bieden. Vorig jaar echter verkocht de regering Thatcher de rederij Sealink. De Amerikaanse groep Sea Containers werd eigenaar. Deze onderneming eiste onmiddellijk een groter deel van de overtochten tussen Groot-Brittannië en België. Commercieel was zoiets voor de RMT onaanvaardbaar. Het samenwerkingsakkoord werd opgezegd. Noodgedwongen werd dan begin

reeds verschillende veerdiensten uitbaat op zo'n korte afstand van elkaar is het de vraag of een privatisering nog wel kan. Deze vraag moet dan nog bekeken worden in het licht van wat zich gaat afspelen na de opening van de Kanaaltunnel. De reactie van verschillende priveveerdiensten was een nieuw investerings- en moderniseringsplan. Hiervan is bij de RMT tot op heden weinig te merken. De RMT zal dus niet alleen moeten opboksen tegen een spoorlijn maar ook nog tegen een aantal concurrenten die modern geoutilleerd zullen

(Vervolg blz. 2)

TECHNIEK: De dubbeldekrijtuigen: een relatieve meevaller

De nieuwe dubbeldekrijtuigen, door de NMBS duo-rijtuigen genoemd, worden zeer binnenkort in de dienstregelingen ingeschakeld. Er is een uitgebreid programma van tentoonstellingsdagen voorzien in de diverse hoeken van het land, zodat iedereen die dat wenst zich letterlijk op de hoogte kan stellen.

De nieuwe DUO-rijtuigen zijn voorzien om in trek-duwsamenstelling te rijden. Naast de klassieke eerste- en tweedeklassetypes zijn er dus ook "stuurstandrijtuigen" in aanbouw. Eigenlijk gewone rijtuigen waar aan een van uiteinden een bestuurderskabine is ingericht. Van daaruit kan de lokomotief, die bij het opduwen achteraan staat, bestuurd worden. Op een spoorwegnet als het onze met

niet bepaald lange trajecten kan dat een gevoelige besparing opleveren in de rangeerkosten. Denk daarbij maar aan Antwerpen-Centraal. Binnen, en meteen weer buiten... zo hoort het daar. Dit gezond verstand is van redelijk recente datum. Hoewel trekduwstellen al zeer lang bekend zijn bij de NMBS (denk maar aan de intussen in puin gevallen M1-treinen), vond men het bij de ontwikkeling van de M4 niet nodig om stuurstandrijtuigen te voorzien. Slechts middenin het bouwprogramma drong het tot de materieelbaas van de NMBS door dat hij moeilijkheden aan't maken was. Daarom werden dan gloednieuw gebouwde M4's prompt weer voor verbouwing binnengereiden. Zo zie je maar.

(Vervolg blz. 9)



Jaar van het Openbaar Vervoer.

BEVORDERING ?

Op 19.12.85 stelde kamerlid Jos Ansoms een vraag aan de Minister van Verkeer :

1985 werd door de Minister van Verkeerswezen uitgeroepen tot het Jaar van het Openbaar Vervoer. Graag vernam ik welke beleidsmaatregelen er tijdens dit jaar reeds werden genomen om het openbaar vervoer te bevorderen. Werden er in de loop van dit jaar wijzigingen in de tarieven doorgevoerd ?

Antwoord.

Voor wat betreft de N.M.B.S. werden, naast de officiële manifestaties en het Internationaal Spoorwegcongres, die vooral in het buitenland weerklink vonden, in het eigen land gedurende zes maand talrijke activiteiten ontwikkeld, gericht op informatie over de spoorwegen en de spoorwegproducten. Twee expotreinen hebben een groot aantal steden aangedaan en opendeurdagen werden georganiseerd in verschillende stations en spoorwegwerkplaatsen.

Als promotie-actie, georganiseerd in samenwerking met de andere openbare vervoersmaatschappijen, mag de T.T.B.-dag van zondag 6 oktober 1985 een groot succes genoemd worden.

Het reizigerstreinaanbod werd reeds op 3 juni 1984 grondig vernieuwd door de invoering van een geheel nieuw systeem van klokvasse IC/IR-treinen. In 1985 en voor het eerst sinds vele jaren werd de dalende trend omgebogen naar een stijgend treingebied : tijdens de afgelopen zes maanden (mei-oktober) en vergeleken met dezelfde periode van 1984 werd een stijging met 3,6 % van het aantal reizigers-kilometer vastgesteld.

Op 14 januari 1985 werden de tarieven verhoogd met 5 % voor de biljetten en 7 % voor de abonnementen. De gemiddelde tariefverhoging bedroeg 6,2 %.

In 1985 werden nieuwe initiatieven genomen om maximaal aan de wensen van het N.M.V.B.-cliënteel tegemoet te komen.

Zo werd, bij het begin van dit jaar, namelijk op 14 januari, een nieuw tarifieringssysteem, het zonaal tarief, nationaal ingevoerd, teneinde al de gebruikers van het openbaar vervoer de mogelijkheid te bieden om over een getrouwheidskaart, de Z-kaart, te beschikken.

Tevens werd er beslist dit systeem nog verder uit te breiden door de progressieve invoering in '86 van de magnetische Z-kaart. De invoering van deze kaart, van het type kredietkaart, gebeurt tegelijkertijd met de ingebruikneming van elektronische ontwaarders, die speciaal voor de N.M.V.B. werden ontworpen. Deze magnetische kaart is een eerste stap naar een uniek, en voor alle maatschappijen van openbaar vervoer gangbaar vervoerbewijs, dat eveneens zou kunnen gebruikt worden in de openbare telefooncellen. In december 1985 werd dit project reeds positief uitgetest op de buslijn Hasselt-Genk.

Het is eveneens noodzakelijk gebleken de exploitatie aan de behoeften van de huidige of potentiële reizigers aan te passen. Daarom ontwikkelde de N.M.V.B. een geïntegreerd ontwerp- en beheersprogramma teneinde een optimale bus- en tramexploitatie uit te werken, rekening houdende met de vraag naar openbaar vervoer.

In 1985 is de N.M.V.B. gestart met de hervorming van de diensten in de provincies Namen en Luxemburg : in 1986 zal zij dit in dezelfde richting verderzetten met twee doelstellingen : ten eerste, de meest rendabele lijnen verbeteren, inzonderheid de lijnen met een hoge dekkingscoëfficiënt en, ten tweede, de lijnen onttrekken met een zwakke dekkingscoëfficiënt, dit ten einde te bepalen of het mogelijk is deze lijnen beter aan de behoeften van de bevolking aan te passen.

Bovendien heeft de N.M.V.B. een studie gemaakt over de uitrusting van haar autobussen met radiocommunicatie die aan de chauffeur de mogelijkheid moet geven onmiddellijk in verbinding te treden met de stelplaats, wat een werkelijke hulp betekent op gebied van veiligheid en exploitatie.

De informatie aan het publiek werd evenmin verwaarloosd. Zo werd op 2 mei 1985 een informatiecentrale, gemeenschappelijk voor alle vervoersmaatschappijen, geopend in het Zuidstation te Brussel.

Een nieuw informatiesysteem aan de haltes werd ook in 1985 nog uitgetest op twee lijnen van de Brusselse agglomeratie. Aldus zullen de reizigers, aan elke halte, over al de nodige inlichtingen over hun reistraject beschikken.

Er werden in 1985 eveneens nieuwe busstations gecreëerd, andere werden gerenoveerd (bv. Antwerpen en Waver), zodanig dat het openbaar vervoer in de continuïteit voorziet, vanaf het vertrekpunt tot de eindbestemming.

Ook de N.M.V.B.-personeelsleden die in contact staan met het publiek werden niet over het hoofd gezien : er werd een studie gemaakt over de creatie van een nieuwe dienstkleedij. Na een enquête bij reizigers en chauffeurs, werd een nieuw uniform ontworpen dat begin 1986 in gebruik zal worden genomen.

Overeenkomstig het koninklijk besluit nr. 174 werd op 14/01/85 overgegaan tot een tariefverhoging van gemiddeld 6,2 % op de N.M.V.B.-lijnen. Deze tariefverhoging werd niet lineair over alle abonnementen toegepast, doch resulteerde in een stijging van 7 % voor de abonnementen en gemiddeld ongeveer 5 % voor de andere vervoerbewijzen.

1985 is het jaar van de invoering van het zonetarief over gans België voor de reizigers zonder abonnement, d.i. 45 % van het totaal. In het voorheen geldende sectietarief was de tarificatie gebaseerd op de werkelijk afgelegde kilometers, terwijl in het zonetarief wordt getarifieerd op basis van het aantal doorlopen zones die een doorsnede van ongeveer 4,5 km hebben. Dit heeft het voordeel dat het tarief onafhankelijk wordt van het aantal kilometer dat door de bus wordt afgelegd.

- Met het zonetarief wordt een vereenvoudiging van de tarificatie nagestreefd, nl. het verminderen van het aantal verschillende prijzen door het samenvoegen van secties (km) tot een kleiner aantal zones. - Bovendien werd samen met het zonetarief vanaf 14/01/85 ook een getrouwheidskaart, de Z-kaart, ingevoerd.

Hiermee kon het gebruik van wisselgeld beperkt worden en werd een lager tarief aangeboden : een reiziger aan volle prijs kan met een Z-kaart van een prijsdaling genieten van gemiddeld 7,5 % ; een reiziger met recht op 50 of 75 % vermindering kan

gebruik maken van de Z-kaart met reductie waardoor niet langer de minimum biljetprijs (25 F voor 14/01/85) moet betaald worden.

- Tenslotte bracht het zonetarief een veralgemening van de gratis aansluiting met zich mee. Niet alleen aan de regionale reizigers met een biljet of een Z-kaart, doch ook aan de stadsreizigers met een specifieke stadskaart, werd vanaf 14/01/85 een gratis aansluiting aangeboden.

Vanaf 1 mei 1985 werd de mogelijkheid om een gecombineerd abonnement N.M.B.S.-N.M.V.B. te verkrijgen, uitgebreid tot binnen de N.M.V.B.-stadszones : de geabonneerde treinreizigers die van de trein overstappen op een N.M.V.B.-stadsbus (of v.v.) hebben geen twee verschillende vervoerbewijzen meer nodig.

Ook de N.M.V.B.-reizigers die binnen de agglomeratie Antwerpen penetreren, kunnen in 1986 gebruik maken van een gecombineerd abonnement dat geldig is zowel op de N.M.V.B.-buitenlijn, als de M.I.V.A.-stadslijn.

Bovenvermelde veranderingen op tarifair gebied gaan gepaard met een succes op gebied van aantal N.M.V.B.-reizigers : dit jaar zal voor de eerste maal na 1978 het aantal vervoerde N.M.V.B.-reizigers terug toenemen, namelijk met 2 à 3 % t.a.v. 1984.

De inlichtingen betreffende de stedelijke vervoersmaatschappijen zullen verstrekt worden van zodra ze in mijn bezit zijn.

De Minister van Verkeerswezen en van Buitenlandse Handel,
Herman DE CROO.

Vervolg van blz. 1

REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT

zijn. Het ziet er voor de RMT vrij zwart uit tenzij dringend een paar stevige opties worden genomen voor de toekomst.

Overheidsbeleid

De overheid speelt in de RMT-kwestie een bijzonder dubbelzinnige rol. Zo wordt het de RMT verboden toe te treden tot Flexilink. Deze groep verdedigt de belangen van enkele rederijen en havens tegen de kanaaltunnel. Welke onderneming kan overleven als zelfs de eigen belangen niet meer mogen verdedigd worden ?

Na de jumboisering van drie bestaande RMT MP-schepen (multipurpose) blijken de mogelijkheden van het RMT-investeringsbudget uitgeput. Op termijn betekent zo iets een verouderde vloot en infrastructuur en het verlies van 2000 banen. Geen geld voor de RMT, maar ondertussen financiert de overheid de eerste stap voor een peperduur maritiem station met 11 verdiepingen te Zeebrugge. Ook neemt de Nationale Investeringsmaatschappij een belang van 500 mln Bfr. in de Channel Tunnel groep. Op die manier komt overheidshulp prive rederijen (TT en North Sea Ferries) en een prive-groep (Channel Tunnel) ten goede. Tegelijk maakt men de uitbating van de eigen staatsrederij nagevoel onmogelijk.

Dynamisch toekomstbeleid

De toekomst van de RMT moet verzekerd worden. Er moet geld

worden vrijgemaakt, om de eigen identiteit en marktpositie te verstevigen, een eigen commerciële dienst in Groot-Brittannië op te richten, extra personeel aan te werven voor afhandeling van de schepen te Dover, om het opzoeken van nieuwe bestemmingen in Groot-Brittannië voor te bereiden, en nog dit jaar een nieuwbouwbestelling bij Boel te Temse te plaatsen. Aldus kan de tewerkstelling bij RMT op peil gehouden worden. De overname van een vrachtschip zou de RMT toelaten het gat op de Belgische markt zelf op te vullen. Een andere zeer belangrijke optie zou de aanpassing kunnen zijn van het RMT-droogdok. De RMT zou dan alle eigen scheepsherstellingen kunnen uitvoeren en tegelijk zouden herstellingsopdrachten voor andere rederijen tot de mogelijkheden behoren. Rekening houdend met het zeer degelijke werk en het vakmanschap in de reparatie- en onderhoudswerkplaatsen van het openbaar vervoer is dit een bijzondere troef. Het is zonder meer duidelijk dat de RMT als overheidsbedrijf een gezonde toekomst heeft als hij in staat wordt gesteld een dynamisch toekomstbeleid te voeren. Dat kan leiden tot een onafhankelijke en rendabele exploitatie, en meteen tot het behoud van 2000 banen. In Oostendse kringen is men uiteraard deze optie zeer genegen.

Wim Van Sevenant



Vervolg van blz. 1

WAT ? DIT STATION AFBREKEN ?

van het station Genk, de moderne inefficiëntie van het station Dam-poort te Gent, de gierigheid op alle gebied van Berchem-station, de bemande schoendoos boven op de brug aan Antwerpen-Zuid. Er zijn zielig weinig voorbeelden van moderne stations die goede diensten hebben bewezen zowel aan de reiziger, aan de omgeving waarin zij neergezet zijn, als aan het imago van de spoorwegen. Een station is nu eenmaal meer dan een aanlegplaats voor treinmaterieel.

GROOT ONGENOEGEN

De moderne architectuur heeft in de Antwerpse stationsbuurt kan-

sen te over om zich waar te maken, en zelfs op even dure gronden, die toevallig ook in overheidsbezit zijn. Denk aan de treurige plekken aan de overkant van het Astridplein, en achter de Ploegstraat. Maar nee, ze hebben het per se gemunt op het station ! Alsof men vreest dat, als die getuigenis overreind blijft, haar eigen Profit-Towers en Supply-Centers er wat vervelend zouden bij staan. Een "Antwerp Tower" alleen staat immers niet. Dit soort denkwijzen ligt de Antwerpenaar duidelijk niet. Daarvoor is hij te fier op zijn stad, en daarvoor heeft hij al teveel klunelaars aan het werk gezien, dikwijls

ook met het geld van Jan en Alleman. Het was voor WEVA en BTTB dus helemaal niet moeilijk om de geschikte voedingsbodem te vinden om een manifestatie op te zetten. Een manifestatie die ditmaal de vorm zou aannemen van een heus feest. Bondgenoten en goodwill te over : alle deuren gingen open. En vooral : de NMBS had zelf alle redenen om te vieren. Zij zijn dit jaar namelijk 150 jaar in Antwerpen. De minister had geen onhandiger ogenblik kunnen kiezen voor zijn verklaring over Antwerpen Centraal. Het feest rond ons station zal in ieder geval voor niemand onopgemerkt voorbij gaan. Ook niet aan de minister, als hij toevallig de andere kant op kijkt. (zie ook in de rubriek Antwerpen)

Joris Audewijn.

Spoor wint onder water ... en onder sneeuw

Niet alleen in het geval van de verbinding tussen Frankrijk en Engeland bewees de spoortechniek de rationeelste oplossing te zijn voor een massavervoerstroombaan. Ook in Zwitserland is (alweer) een spoorwegtunnel verkozen boven een wegverkeersproject.

Tegenover elkaar stonden de plannen om de gekende Flüela-pas (gemiddeld 40 dagen per winter gesloten) om te bouwen tot een winterzekere verbinding, en de bouw van de Vereina-spoortunnel. De bevolking van het kanton Graubünden sprak zich uit voor de 19,1 km lange spoorwag. Die zal op meterspoor geëxploiteerd worden door de Rhätische Bahn, een partikuliere spoorwegmaatschappij die ook gekende oorden als Sankt-Moritz en Davos bedient. De Vereina-tunnel verbindt het station Klosters op de lijn Landquart-Filisur met het in vogelvlucht slechts 20 km verder gelegen stationnetje Lavin, op de lijn Bever-Scuol-Tarasp. Maar hij biedt

een ontzagelijke verkorting van de reistijd: van Scuol-Tarasp, zowat het centrum van het toeristisch belangrijke Unter-Engadin, naar Chur gaat er 55 km af; de ritduur valt terug van 3 u 55 tot 1 u 35! Er is ook een auto-transport-pendeltrein voorzien.

In Davos heerst nu wel een stemming zoals in Dover: het stadje vreest dat de doorgaande auto-toeristen het links zullen laten liggen. Om het leefmilieu te ontzien komen de op- en afritten voor de auto's naar de pendeltrein ondergronds te liggen. Het aspect leefmilieu heeft trouwens mee doorgewogen in de uitslag van de stemming. Sinds de massale woudsterfte lijken de Zwitsers niet veel meer voor grote wegenprojecten te voelen. Eerder al sneuvelde het project voor de Rawil-autowegtunnel. De Vereina-smalspoortunnel (enkelspoor, met twee kruisingsstations onderweg) zal 455 miljoen Zwitserse frank kosten.

Lichtkrant in bus.

In 50 bussen (30 in stads- en 20 in streekbussen) van de Brabantse BBA zullen lichtkranten worden aangebracht. De kranten vertonen onder meer reclame, dienstmededelingen en geven de volgende halte aan. Naar aanleiding van een eerdere test is het een en ander aan de lichtkranten veranderd; ondanks het trillen en schudden van de bus vallen ze niet meer uit en ze zijn een voornaam punt in Nederland-vandaalbestendig. Voorlopig krijgen alleen de bussen in Tilburg en de streekbussen tussen Tilburg en Breda zo'n lichtkrant. Regio-gewijs zullen alle BBA-bussen in de loop van dit jaar met de lichtkrant worden uitgerust.

Parijs-Amsterdam per slaapstoel.

Sinds februari rijden op het nachttreinenpaar tussen Amsterdam en Parijs een paar splinternieuwe Franse rijtuigen die luisteren naar de naam "cabine 8". De cabine 8 geeft op nachtelijke verbindingen zonder bijbetalen een beter slaapcomfort aan diegenen die niet wensen gebruik te maken van hoger geprijsde slaapwagenformules. De compartimenten van Cabine 8 bevatten telkens 8 onverstelbare ligbanken in kunstleder, met de gebogen vorm van een relaxzetel.

NS vervoerde in '85 méér

De Nederlandse Spoorwegen (NS) hebben vorig jaar zowel meer reizigers als meer goederen vervoerd. Het aantal reizigerskilometers bedroeg 9,2 miljard, hetgeen 2,5 % meer is dan in 1984.

Deze toeneming wordt onder meer toegeschreven aan grote evenementen, zoals Sail85 in Amsterdam, en aan de slechte zomer, waardoor veel mensen naar attracties reiden. Overigens wordt ook voor het lopende jaar een groei van het reizigersvervoer met 2,5 % verwacht.

De opbrengsten uit dit vervoer beliepen 1.117 miljoen gulden. Daarbij legde het Rijk nog eens 1.294 miljoen gulden, zodat de reizigers minder dan de helft van de werkelijke kosten betaalden.

Voor het eerste vervoerde de Spoorwegen in 1985 meer dan 20 miljoen ton goederen. Het ging daarbij vooral om bulkprodukten als erts, graan en chemische produkten. Ook het vervoer van containers en opleggers nam echter toe. Hierbij speelden de weersomstandigheden een rol, want door

de lage waterstanden in de rivieren en de vorst was er minder vervoer per binnenschip mogelijk.

★ ★ ★

Tariefverlaging bij Berlijns openbaar vervoer.

De stadssenaat van West-Berlijn wil wat aan het te drukke autoverkeer doen. Om de Berlijners aan te zetten om meer gebruik te maken van de bus, de metro en de stadsspoorweg zullen vanaf 1 mei '86 de maandabonnementen voor het ganse net liefst 60 DM goedkoper worden (95 DM i.p.v. 155 DM). Het is de bedoeling om een trouwer cliënteel te vinden. De toeristenkaarten, dag-, tweedag- en vierdagskaarten gaan telkens 16,7 % goedkoper worden. De nieuwe prijzen zullen dan resp. 7,5 of 15 of 30 DM zijn. Het enkeltje zal daarentegen van 2,10 naar 2,20 DM klimmen. Weeral een voorbeeld toe te voegen aan de lange rij prijsdalingen van het openbaar vervoer in onze buurlanden.

★ ★ ★

"Veiligheid kost altijd iets, of dat nu in termen van geld, reistijd, verkeersdoorstroming of wat anders is."

★ ★ ★

En met de autobouw is ook wat fout, zegt Asmussen. Een baanvast rijgedrag en een hoog rijcomfort zijn niet altijd aangewezen.

"Indien we tot de konklusie zouden komen dat 120 km/u op de autowegen als kompromis voldoet, dan moeten we er ook voor zorgen dat onze auto's tot die snelheid een maximum aan comfort bieden maar het daarboven voelbaar laten afweten."

★ ★ ★

"Als je echter de snelheid van een auto tot 30 km/uur wil beperken (in woonzones, nvdv) moet je er ook voor zorgen dat die wagen tegen die lage snelheid nog prettig rijdt. Nu zit je met 30 net tussen 2 versnellingen in, de zaak verloopt schokkerig, je gebruikt onnodig veel benzine en stoot een boel vuile uitlaatgassen uit."

★ ★ ★

En over tweewielers tenslotte nog dit:

"De brommers worden een echte plaag. Het zijn kleine motorfietsen geworden en met name in de woonwijken zijn het de voertuigen met verreweg de hoogste snelheid, en ze maken er de meeste brokken. Dat loopt helemaal uit de hand. De fietser wordt intussen meer en meer het prooidier."

Luc Motmans

★ ★ ★

Grotere variatie strippenkaarten

In Nederland komt er een grotere variatie in strippenkaarten. Op deze wijze hoopt het openbaar vervoer beter aan te kunnen sluiten op de deelmarkten in het stads- en streekvervoer. Onlangs is besloten tot de landelijke invoering van de 2-strippenkaart, de 3-strippenkaart en de 45-strippenkaart. De eerste twee kaarten zijn eigenlijk enkeltjes. In tegenstelling tot de situatie in ons land waren deze kaartjes in Nederland bij de komst van de strippenkaart afgeschaft. Nu worden ze dus opnieuw ingevoerd. De 45-strippenkaart is vooral bedoeld voor mensen die vrij regelmatig lange afstanden afleggen. Gehoopt wordt dat het nieuwe assortiment strippenkaarten beter aansluit bij de wensen van de klanten.

Rotterdam schaft stempelautomaten af

Vanaf 6 januari zijn in alle bussen van de Rotterdamse openbaar vervoermaatschappij RET, de stempelautomaten buiten bedrijf gesteld. Alle passagiers zullen door de buschauffeurs worden gecontroleerd. Dit was al het geval tijdens de avonduren, maar de ervaringen met een proef van kaartafhandeling door de chauffeur overdag op twee buslijnen waren zo positief dat besloten werd de stempelautomaten af te schaffen.

Wel blijkt de steekproefsgewijze controle door de controleurs gehandhaafd. In de tram en metro verandert overigens niets. Daar blijven de stempelautomaten gewoon hun werk doen.

De Rotterdamse ontwikkeling sluit aan op die andere plaatsen in Nederland, waar men het zwartrijden (zonder kaartje) en het grijsrijden (wel met een kaartje, maar met te weinig afgestempelde zones) op deze manier onder de knie tracht te krijgen. Ook in andere steden zijn de stempelautomaten met een hoesje afgedekt en voert de chauffeur - vaak tot zijn of haar grote voldoening (ineens is er weer meer contact met het publiek) - weer de kaartcontrole uit.

Overigens is er met ingang van 7 februari in Rotterdam ook een nieuwe kaartsoort verkrijgbaar: het nachtbus-enkelkje. Een uur na afstempeling onbeperkt geldig op de Rotterdamse nachtbussen. Prijs Fl 2,50 (BF 45).

Nederlandse nieuwtjes

- "Klanten vinden, klanten binden". Met dit motto pakt de NS de marketingcampagne 1986 aan. Meeteen geeft de NS aan niet te gaan rusten op de lauweren van de geslaagde campagne 1985. In dat jaar kombineerde men een tariefverlaging met een wervingsinspanning, gedragen door het hele personeel. Zelfs de topdirecteuren gingen gewoon de straat op om te "verkoopen". De meeropbrengst lag 34 miljoen gulden hoger dan het gestelde doel. In 1986 gaan de spoorwegtarieven niet omhoog. De NS willen nu van 9,22 miljard naar 9,36 miljard reizigers-kilometer springen en daarbij nog 10 miljoen gulden meer inkasseren. Hoe willen ze dat doen? De strategie is er op gericht om het daluurovervoer te stimuleren, om het groepsreizen aantrekkelijker en concurrerend te maken t.o.v. de auto en om de band met de vaste klant te verstevigen en er voor te zorgen dat hun reisconsumptie en die van hun gezinsleden wordt verhoogd. Waar mogelijk zal het spituurvervoer worden gestimuleerd. Om de 60-70 % van de Nederlanders die nooit of zelden in de trein komen toch tussen de rails te krijgen, staat het verkoopspersoneel een scala van marketinginstrumenten ter beschikking.
- Van 1977 tot 1985 is het aantal spoorwegklanten, gemeten in aantal in- en uitstappende reizigers, met 42 % verhoogd. De trend is niet overal in Nederland dezelfde. Voor de stations van de provincie Utrecht beliep de stijging 57 %.

- Om reden dat er geen alternatief zou zijn, neemt Minister van Verkeer en Waterstaat Mevr. Smit-Kroes zich voor een tweede Coentunnel te laten bouwen. De huidige Coentunnel (wegverkeer) tussen Noord-Holland en Amsterdam is het toneel van dagelijkse files. De NS heeft tegen dit voorname bezwaar aangetekend. De Stichting Natuur en Milieu zegt een alternatief met beter openbaar vervoer te hebben. Merkwaardig is dat ook de ANWB (automobilistenbelangenvereniging) een nulvariant voor het wegverkeer in aanmerking neemt.
- De gemeente Zandvoort-aan-zee en verscheidene toeristische diensten spannen een kortgeding tegen de NS in. De spoorwegen zijn van plan, wegens bovenleidingswerken, de enkelsporige lijn Zandvoort-Haarlem voor zes weken geheel te sluiten. De klagers zien geen heil in de vervangende busdienst.
- Op de treinhalt Beesd (280 reizigers per dag) investeren de NS 450.000 gulden in een verwarmde wachtzaal, luifels, fietsrekken en dies meer. Vooral de verwarmde wachtzaal springt in het (Belgisch) oog...
- Het invoeren, op last van Minister Smit-Kroes, van zones in de middelgrote steden heeft tot katas-trofale vervoersontwikkelingen geleid. Voor de ergst getroffen steden is Smit-Kroes teruggekrabbeld. In Enschede (-35 % reizigers) mag de stadszone weer wat groter worden. Haarlem heeft gedaan gekregen, dat - als voorlopige enige uitzondering in Nederland - overlappende

zones kunnen geïnstalleerd worden. Men hoopt nu op de verbinding Schalkwijk-Station-Verwulft de verloren gegane 4.000 reizigers (!) gaandeweg terug te winnen. En onze De Croo maar zeggen dat het tarief geen rol speelt.

- De VSL (Vereniging Streekvervoer Limburg) gaat zijn busnet in de streek Heerlen-Sittard volledig omvormen. Duidelijke dienstregeling, een route per lijnnummer, nagenoeg geen uitzonderingsritten, goede aansluiting met de treinen komen te staan tegenover verwar-ring, slechte afstemming op de vraag, povere kwaliteit en kwantiteit. Ook externe deskundigen werken mee aan de nieuwe opzet, die deels in 1986 en deels in 1987 ingevoerd wordt.
- Wat te doen wanneer een buslijn klanten verliest? Peilen naar de oorzaken.

Op de Haarlemse stadslijn 5 bleken de oorzaken te zijn: tariefverhoging en straatopbrekingsperikelen. Deze elementen bleken echter ook voor andere stadslijnen mee te spelen, plus "het vlakke, ongeprofileerde imago van het busvervoer". Februari '86 wordt voor Haarlem een campagnemaand. Zijwandlancings opschriften op de bussen moeten de wijkbewoners met "hun" wijk identificeren. Er komt heel wat prijsvraag- en videomaterieel aan te pas en een kijkbus in de wijken. In maart heeft de busmaatschappij NZH een opzichtige stand op de Voorjaarsbeurs aldaar. De BTB overweegt enige dagretour-biljetten cadeau te doen aan de NMVB om daar eens te gaan kijken.





Geachte Heer,

De staatsschuld is nu gestegen tot 5.000 miljard. Men kan er verschillend over denken, doch veel krediet hebben wij niet meer. De dag waarop de staat onder strenge voorwaarden nog geld zal kunnen lenen is niet zo ver af. Onder alle narigheid die ons dan te wachten staat, is deze van het openbare vervoer inbegrepen. Het zullen dan niet onze overheden zijn, die in het verleden vlijtig voor de schulden zorgden, die dan een andere oplossing zullen vinden dan drastisch beperken van alle diensten. Deze beperkingen zijn echter niet nodig. Openbaar vervoer kan veel beter voor veel minder geld. Sinds lange tijd heeft dit onderwerp mijn belangstelling, zowel hier als elders.

Buiten allerlei verbeteringen, herschikkingen en regelingen, ben ik tot een nieuw vervoermiddel gekomen, nl. de "horizontale lift", wat niet meer is dan een smalspoor van 76 cm, met een lengte tussen 500 m en 1.500 m met een automatisch gestuurd wagentje voor + 15 personen. Hierdoor is het o.a. mogelijk de meeste buslijnen met slechte frequentie, in het geval Miva, op te ruimen en te vervangen door diverse van deze horizontale liften met een frequentie van 3 tot 6 minuten, welke dan de verbindingen maken met de veel frequenter rijdende trams.

Het is duidelijk dat er nog veel meer over te vertellen is, doch dat doe ik graag bij gebleken belangstelling.

E. Berben
Berchem

Mijne Heren,

Als veelvuldig gebruiker van het openbaar vervoer ben ik en mijn familie oprecht tevreden met de oprichting van een Bond van Trein-Tram-en Busgebruikers, in een poging om ons openbaar vervoer te verbeteren en aantrekkelijker te maken ten bate van de gebruikers.

Volgende punten zouden moeten verwezenlijkt kunnen worden :

De N.M.B.S. en de N.M.B.V. moeten EEN vervoersmaatschappij worden om tot een betere coördinatie te komen inzake uurregelingen en aansluitingen tussen treinen en bussen.

Men moet tot het "eenvormig" vervoersbiljet komen dat geldig is op trein, tram en bus.

De wet van de koppeling van de vervoersprijzen aan de index moet opgeschort worden en de prijzen worden liefst verlaagd, zoals dit in andere landen het geval is.

Op de daluren zou een goedkoper tarief moeten ingevoerd worden, bv. tussen 9.00 en 15.00 uur, om de lege treinen en bussen niet nutteloos te laten rijden.

We wensen de bond het allerbeste toe.

Van Oost - Serreyn
Melle

★ ★ ★

Mijnheer,

In uw nummer 23 van Rij maar maakte u melding van een nieuw uitgegeven boek "American Buses", maar ik kan dit nergens vinden.

Kunt u me soms zeggen waar ik dit kan krijgen aub?

Dank bij voorbaat.
Met vriendelijke groeten

J. Leenaerts, Broechem

Geachte heer Leenaerts,

Het boek "American Buses" is een uitgave van Osprey in de reeks Osprey Colour Series. Het boek kan worden besteld bij Osprey Publishing Limited, 12-14 Long Acre, London WC2E 9LP, Groot-Brittannië.

Mijne Heren,

Ingesloten laten wij U cheque ad 500,- F geworden voor lidmaatschap van onze vereniging op Uw blad.

In een van de laatste nrs hebben wij vastgesteld, dat U melding maakt van een hele reeks spoorwegboeken, waarbij U de geïnteresseerde lezer naar de resp. uitgevers verwijst.

Wist U dat onze vereniging, als enige in België, een boekenshop uitbaat met meer dan 1000 titels in assortiment?

Sedert kort hebben wij een "winkel" geopend in het voormalige NMBS station Baasrode Noord op de vroegere lijn Dendermonde Puurs (52), waar wij in de loop van dit jaar een museumlijn-exploitatie hopen te starten. Deze shop is, benevens schriftelijk via mijn adres, te contacteren, geopende de eerste en derde zaterdagmiddag van de maand.

Uw redacteur Jef Van Olmen is ruimschoots op de hoogte van onze activiteiten.

Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief Vzw
B.V.S.-Shop
c/o J. Serckx
Vangramberenstraat 24,
3071 ERPS-KWERPS

★ ★ ★

Bij oranje moet je stoppen, bij rood moet je staan.

Wie nu nog een Citroën koopt, is een doodrijder, een mens zonder vrienden.

Martin Decaluwe, Brussel

Jos Ansoms schrijft ons :

1. Wetsvoorstel over de verblijfsgebieden

Niettegenstaande de aankondiging van verkeersminister De Croo, dat hij de verblijfsgebieden zal doen opnemen in het verkeersreglement, heb ik namens de C.V.P. toch opnieuw mijn wetsvoorstel tot bevordering van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid ingediend, en wel om volgende motieven :

- als drukkingsmiddel om de minister tot spoed te bewegen ;
- om een grotere gemeentelijke autonomie te verkrijgen m.b.t. de aanleg van verblijfsgebieden. Hierover wordt door de verkeersminister in alle talen gezweigd. De verkeersleefbaarheid is steeds een probleem voor de plaatselijke bevolking, en niemand kan beter horen

geven aan de verzuchtingen van de plaatselijke bevolking dan het gemeentebestuur. Talloze gemeentebesturen hebben trouwens ontgoochelende ervaringen met de voorgedij van de minister over het verkeersbeleid van de gemeente. c. de minister sluit bij voorbaat de straten met openbaar vervoer uit m.b.t. de inrichting tot verblijfsgebied. Wij vinden dat dit overgelaten moet worden aan de onderhandelingen tussen de lokale besturen en het openbaar vervoer, in het kader van de gemeentelijke verkeersplanning. De toegankelijkheid van verblijfsgebieden voor het openbaar vervoer kan steeds plaatselijk worden uitgetest.

2. Voorstel van decreet tot oprichting van een Vlaamse Studie- en Adviesgroep voor Gemeentelijke Verkeersplanning.

Vooralsnog behoort de oprichting van een Gemeentelijke Dienst voor Verkeersveiligheid niet tot de financiële mogelijkheden van meerdere gemeenten. Anderzijds moeten de beslissingen plaatselijk genomen worden, dicht bij de verzuchtingen van de bevolking, zonder al te veel hinderlijke ministeriële voorgedij. Daarom diende ik een voorstel van decreet in tot oprichting van een Vlaamse Studie- en Adviesgroep voor Gemeentelijke

Verkeersplanning. In deze groep zou de verkeersdeskundigheid, die in Vlaanderen aanwezig is, bijeengebracht worden om de gemeentebesturen te adviseren in hun beleid. Bovendien zou zulke dienst ervoor kunnen zorgen dat de verkeersaspecten ook geïntegreerd worden in het beleid inzake ruimtelijke ordening, milieu, huisvesting enz ... van de Vlaamse Executieve.

3. Modulatie van de snelheden.

Minister De Croo heeft aangekondigd dat hij de snelheidsbeperking op autosnelwegen tot 130 km per uur zal optrekken, en op autowegen doen dalen tot 110 km per uur. In de C.V.P. vinden wij zulke maatregel onverantwoord. Daarom zal ik niet aarzelen om, bij het verschijnen van het Koninklijk Besluit in het Staatsblad, prompt een wetsvoorstel in te dienen waarbij de snelheidsbeperking op autosnelwegen teruggebracht wordt tot 120 km en zelfs tot 100 km per uur op de autowegen, omwille van de volgende motieven :

- de verkeersveiligheid is door de aangekondigde maatregel helemaal niet gediend, integendeel. Het is een uitgemaakte zaak dat elke verhoging van de maximumsnelheid boven de 100 km per uur met 10 km per uur, het aantal ongevallen doet stijgen met 5 %.
- de snelheidsbeperking in Frankrijk op autosnelwegen tot 130 km per uur, waar minister De Croo zo graag naar verwijst, heeft totaal andere achtergronden.

- Op de eerste plaats dient gezegd dat men er, nadat de snelheidsbeperking van 120 km op 140 km werd gebracht, is teruggekrabbeld tot 130 km per uur, omwille van een sterke stijging van het aantal verkeersongevallen (waarbij een terugkomen naar 120 km per uur een totaal gezichtsverlies zou betekenen hebben voor de Franse verkeersminister).
- Bovendien vergeet minister De Croo erbij te vermelden dat de maximumsnelheid op de Franse autowegen bij regenachtig weer, teruggebracht wordt tot 110 km per uur. En voor ons land zou zo iets betekenen dat er voor meer dan de helft van de tijd niet harder dan 110 km per uur mag gereden worden.
- Het is algemeen geweten dat het brandstofverbruik zeer sterk stijgt, naarmate men de snelheid boven de 100 km verhoogt. Het hoeft niet gezegd dat zulks schadelijk is voor het milieu en voor de economie.

4. Openbaar Vervoer.

Vanuit de zorg voor de verkeersveiligheid is de tariefverhoging voor het Openbaar Vervoer, die vandaag van kracht wordt, onaanvaardbaar. Een belangrijke factor van verkeersonveiligheid in ons land is immers de enorme verkeersdichtheid op ons nochtans zeer sterk uitgebouwd wegennet : wij beschikken momenteel over 123.000 km weg. Werken aan de verkeersveiligheid betekent dus o.a. de verkeersdichtheid doen dalen. Daarom ook is een aantrekkelijk en goedkoop openbaar vervoer een belangrijke bijdrage tot een grotere verkeersveiligheid.

van het openbaar vervoer, kan bovendien weer een gunstige invloed hebben op het energieverbruik, met opnieuw gunstige gevolgen voor het milieu en voor de nationale energierekening.

Een diepgaand onderzoek naar het beleid inzake openbaar vervoer dringt zich op. Wij dagen de minister uit zulk wetenschappelijk gefundeerd onderzoek te laten uitvoeren, en stellen hem voor in dit verband de financiële middelen aan te wenden, die momenteel besteed worden aan weinig efficiënte reuzes-affiches langs de grote wegen.

Een doordacht tarievenbeleid, samen met een kwaliteitsverbetering

Jos Ansoms
Volksvertegenwoordiger

Het openbaar vervoervraagstuk van de maand

Dat de ondoordringelijke en mysterieuze tarievenpolitiek van onze nationale spoorwegmaatschappij tot sterke staaltjes van logica leiden zien we hier nog maar eens geïllustreerd. Het zal je maar overkomen : met z'n tweetjes van Leuven naar Brussel sporen aan halve prijs, op dezelfde dag, hetzelfde tijdstip, en voor het eerste ticketje 140,- betalen terwijl het tweede al 160,- waard is. Rara ... wie heeft hier een verklaring voor? De treinconducteur gaf ons onderweg, na lang zoeken in een stapel reglementeringen, de

Het ticket van 140,- werd afgeleverd op basis van een maandkaart die de houder ervan 50 % korting verleent op de kilometerprijs van elk in België afgelegd traject. Op het vastrecht in of opstaprecht wordt geen korting verleend. kader Zo'n 50 % maandkaart is voor 480,- in elk Belgisch station verkrijgbaar.

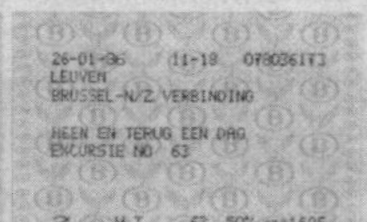
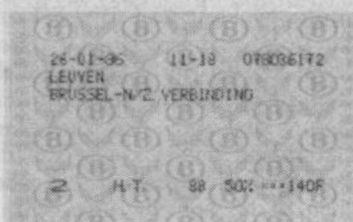
- Het ticket van 160,- werd toegekend als excursieticket. Dergelijke tickets gaan gepaard met toe-

ristische, sociale of kulturele manifestaties. Om terug te keren dient het ticket afgestempeld te zijn door de inrichtende organisatie van de door de NMBS erkende manifestatie.

Deze excursietickets zijn enkel geldig voor een afstand van minimum 40 km, en ook hier wordt op het opstaprecht geen korting verleend.

volgende verklaring. Aangezien de retrainafstand van Leuven naar Brussel 30 km bedraagt wordt de prijsvermindering niet berekend op de reële kilometerprijs, maar op de minimaal af te leggen 40 km. Dit is meteen de verklaring voor het prijsverschil.

We blijven er toch verbaasd bij staan kijken hoe de NMBS er toch telkens in slaagt 50 %-tickets aan 140,- en 160,- te verkopen, waar de volle prijs voor een Leuven-Brussel heen en terug 210,- bedraagt. Joost Van Damme



Integratie : (g)een alternatief voor de "saneringsplannen" !?

In de vorige Rij maar an-krant (nr. 25) kon U reeds een beknopt verslag lezen over het BTTB-colloquium Openbaar Vervoer dat op 14 december jl. te Gent plaats vond.

Tijdens het door Jos Gheysels gemodererde panelgesprek 's namiddags kwam als eerste vraag : "Is de integratie van de verschillende vervoersmaatschappijen een alternatief voor de huidige saneringsmaatregelen".

Verkeerswezen : proefregio Charleroi

Afgevaardigde van Verkeerswezen PAUL CATTRYSSE stelde dat voor de reiziger de "merknaam" onbelangrijk is. Het enige dat telt is de kwaliteit van de dienst.

Bij de institutionele hervormingen van 1980 is het vervoer een nationale materie gebleven. Sinds het aantreden van Verkeersminister De Croo is het wetsontwerp betreffende de fusie van Spoorwegen en Buurtspoorwegen, geklasseerd. Nu, na het IC/IR-plan, gaat alle aandacht naar het decentraliseren van de NMBS, waarbij de regionale groepsdirecties meer armslag zouden krijgen. De integratie van het stads- en streekvervoer is op Verkeerswezen nog niet uitgediept.

Aan de hand van het probleemgeval Charleroi - waar het stadsvervoer bijna letterlijk is opgesplitst tussen de NMVB en het stadsvervoerbedrijf STIC -, toonde Cattrysse aan dat integratie geen sinecure is. Hoe dan ook kan integratie (een zaak van jaren) de bij Koninklijk Besluit en volmacht opgelegde "saneringsplannen" (die een korte-termijn-resultaat beogen) niet vervangen.

B.T.T.B. : een net, een tarief!

Namens BTTB stelden HANS VERBRUGGEN en LUC DESMEDT dat de concurrentieslag die nu vooral woedt tussen streekvervoerder NMVB en de diverse Maatschappijen voor Intercommunale Vervoer in de grote agglomeraties, eigenlijk absurd is, en dit des te meer in een periode van budgetinkrimpingen.

Ongeacht welke formule wordt gekozen, is voor de BTTB slechts de kwaliteit van de dienst aan de gebruiker belangrijk.

Onmisbare vereisten zijn :

1. de integratie van alle openbaar vervoersbeleid binnen elke regio, en dit binnen een landelijk kader ;
2. de coördinatie met de overige verkeersmodi (auto, fiets, enz ...)

Bij integratie worden de bestaande vaste infrastructuur, rollend materieel, personeel, e.d., aangewend om een betere service aan te bieden. Kwaliteitsverbetering lokt extra reizigers aan, zodat relatief minder staatstussenkomst nodig wordt ter dekking van het exploitatiekosten. Per saldo wordt het openbaar vervoer minder afhankelijk van de wisselvalligheid der politieke meerderheid die de regeringsploeg levert.

Zeker in de aanloopfase van het integratieproces hoeven de vervoersbedrijven hun eigen identiteit niet op te geven. De energie wordt beter gericht op het opzetten van samenwerkingsverbanden om te komen tot een net, een dienstregeling, een tarief.

Voor de BTTB is de integratie van de tariefstructuur prioritair. Men moet komen tot een enkel vervoersbewijs van begin tot einde van elke verplaatsing.

Samenwerking op zich volstaat echter niet voor het leveren van een goede service. Integratie saaneert op langere termijn de verhoudingen tussen de openbaar vervoersmaatschappijen door de interne concurrentiestrijd om te buigen tot samenwerking. Integratie waarborgt echter geen "sanering" van de scheefgegroeide ruimtelijke (wan)ordening, noch sanering van de gehele verkeers- en vervoerssector.

Om deze reden is het voor de BTTB onder meer de financiële medebetrokkenheid van de plaatselijke overheid bij haar openbaar vervoer al even onmisbaar als de integratie. BTTB is van oordeel dat een gemeente voor een beleid pro openbaar vervoer een "bonus" kan verwerven. Een beleid contra openbaar vervoer (meer parkeerplaatsen, verspreide bebouwing

e.d.) zou daarentegen een "malus" opleveren.

Momenteel immers beslist de wegbeheerder - gemeente, provincie of Bestuur der Wegen - autonoom, en zonder de consequenties te moeten dragen, over de doorstroming van het openbaar vervoer, over het (al dan niet) aanleggen van een tramlijn, e.d. Deze situatie is ongezond omdat de uit de soevereine beslissing van de wegbeheerder voortvloeiende gevolgen voor rekening zijn van het openbaar vervoersbedrijf. De wegbeheerder beslist, maar draait niet op voor de financiële gevolgen.

De BTTB-mensen onderstreepten dat integratie wenselijk is, maar dat de Verkeersminister De Croo hiervan geen misbruik mag maken om het totale bestaande personeelsbestand (en grotendeels hiermede verbonden service-aanbod) nog verder uit te dunnen : niet dezelfde manke dienstverlening met nog minder personeel, wel een betere dienst aangeboden door hetzelfde personeel.

Vakbond : regionalisering is OK!

FRANS DE GRAEVE (CVCC) verklaarde zich voorstander van regionalisering bij de Spoorwegen. KAREL STESENS (ACOD-TBA) bepleitte een spoedige regionalisering van de Buurtspoorwegen, die tegelijk zouden moeten versmelten met het plaatselijke stadsvervoersbedrijf. In een later stadium dient, volgens Stessens, een enkele maatschappij voor openbaar vervoer nagestreefd. Voor PIET SMET (CCOD-Vervoer) dient elke NMVB-groep verregaande autonomie te krijgen mits inachtneming van enkele landelijk geldende richtlijnen betreffende tarief, personeelsstatuut e.d.

Zaal reageert

Vanuit de zaal kwam E. VERVAET, NMVB-Direkteur Oost- en West-Vlaanderen, tussen. Hij hecht groot belang aan de verruiming van de eigen verantwoordelijkheden van de regionale groepen. Tevens onderstreepte hij dat ook in de provincies Limburg en West-Vlaanderen, waar de NMVB als enige maatschappij zowel het streek- als het (klein)stadsvervoer verzorgt, - en er dus van "interne concurrentiestrijd" geen sprake is - het openbaar vervoer ook niet optimaal verloopt.

Ir. ALEX MIGOM, werkzaam bij de Exploitatiedirectie van de NMBS, stelde dat er, ter gelegenheid van het IC/IR-plan een duidelijker afbakening was gekomen van het onderscheiden NMBS- en NMVB-terrein. Tariefintegratie ontbreekt alsnog, evenals een integratie van de nu nog versnipperde informatie. Wie voor een verplaatsing trein en bus gebruikt, kan hierover meespreken. In een volgende Rij maar an wordt de "privatisering" bij het openbaar vervoer besproken.

Uw BTTB-verslaggever ter plaatse.

LANGZAAM VERKEER

De dubbeldekkers : enkel voor P-treinen ?

De eerste exemplaren van de nieuwe dubbeldekrijtuigen van het type M5 zijn op het ogenblik bij de NMBS aan een uitgebreide reeks testritten begonnen. Wanneer alles naar wens verloopt, zal omstreeks midden 1986 een eerste volledig M5-treinstel in de normale reizigersdienst opduiken.

Omstreeks september zullen reeds twee treinstellen in gebruik zijn, zes treinstellen omstreeks midden 1987 en uiteindelijk 14 treinstellen begin 1988. In totaal werden 130 rijtuigen besteld (15 exemplaren eerste klasse, 97 exemplaren tweede klasse en 18 exemplaren tweede klasse met bagage-afdeling en stuurpost).

De samenstelling van de trekduw-dubbeldektreinstellen (...oef!) zou omvatten : 1 stuurpostrijtuig + 1 eerste-klasse-rijtuig + 6 tot 8 tweedeklassers + een locomotief reeks 21 of 27).

Volgens "betrouwbare bron" (in dit geval het tijdschrift "Trans-Fer" van de Luikse vereniging G.T.F.) zal de NMBS de nieuwe M5-rijtuigen uitsluitend inzetten voor P-treinen naar/van Brussel tijdens de spitsuren, en wel op de volgende verbindingen :

- Hasselt - Aarschot/Landen - Leuven - Brussel ;
- Zottegem - Denderleeuw - Brussel ;
- Lessen/Geraardsbergen - Edingen - Brussel ;
- Quévy/St.-Ghislain - Bergen - Brussel ;
- Charleroi - Eigenbrakel - Brussel ;
- Namen - Ottignies - Brussel.

Opmerkelijk is wel, dat de dubbeldekkers niet zouden ingezet worden op de lijnen naar Gent, Dendermonde en... Antwerpen (wel vreemd, wanneer men rekening houdt met het huidige gebrek aan zitplaatscapaciteit tijdens de spitsuren op de lijn Brussel - Mechelen - Antwerpen!).

Wie echter denkt, dat de zitplaatscapaciteit op de "uitverkoren" lijnen tijdens de spitsuren wel sterk zal toenemen, komt bedrogen uit... Inderdaad, nog steeds volgens G.T.F. zou het plan van de NMBS inhouden dat (gemiddeld) telkens drie bestaande P-treinen zouden vervangen worden door twee P-treinen met M5-materieel.

Een reeks P-treinen zou dus tijdens de spitsuren gewoon afgeschaft worden, "ter compensatie" van de inzet van de dubbeldekrijtuigen. Op die manier kan men treinkilometers - en dus ook personeelskosten - besparen en wordt de Brusselse Noord-Zuid-verbinding duidelijk ontlast.

De cliënteel krijgt mogelijk enkele zitplaatsen meer ter beschikking, maar wordt (opnieuw) geconfronteerd met een kleiner treinenaanbod. Na de kaalslag van het IC/IR-plan, zal de treinfrequentie tijdens de spitsuren dank zij de M5's nog verder kunnen uitgedund worden...

Een randbemerking : het inzetten van de dubbeldekkers voor P-treinen houdt in dat het splinternieuwe materieel slechts voor een uiterst korte periode (en dan nog enkel op weekdagen) zou benut worden ; in vele gevallen zal de dagelijkse inzet zich beperken tot één slag naar Brussel en terug.

Enkele voorbeelden voor de geplande M5-inzet :

- verbinding Hasselt - Brussel / morgenspits : huidige treinen, die zullen samengesteld worden uit M5-materieel :

P3331 Hasselt (V.6.12) - Aarschot - Leuven - Brussel
P3353 Hasselt (V.6.30) - Landen - Leuven - Brussel
P3386 Landen (V.7.27) - Leuven - Brussel
P3332 Hasselt (V.7.12) - Aarschot - Leuven - Brussel

huidige treinen die zullen worden afgeschaft :

P3382 Leuven (V.7.10) - Brussel
P3455 Borgworm (V.7.30) - Leuven - Brussel

- verbinding Lessen/Geraardsbergen - Brussel / avondspits : huidige treinen, die zullen samengesteld worden uit M5-materieel :

P4965 Brussel N. (V.15.53) - Edingen - Geraardsbergen
P4502 Brussel N. (V.16.18) - Edingen - Aat - Lessen

huidige trein die zal worden afgeschaft :

P4508 Brussel N. (V.15.45) - Edingen - Aat

G.T.F. merkt op dat de geschetste M5-inzet berust op een ontwerp van de N.M.B.S. en dat het best mogelijk is dat de situatie in 1988, wanneer alle dubbeldekkers op de sporen zullen staan, er helemaal anders zal uitzien. Maar toch...

(artikel niet ondertekend)

KATERN B.T.T.B. / LANGZAAM VERKEER

De Katern B.T.T.B./Langzaam Verkeer is een uitgave onder de redactionele verantwoordelijkheid van deze beide verenigingen, en wordt gerealiseerd in nauwe samenwerking met de Rij maar an. Openbaar Vervoer kiert in een vizie op verkeer en op stads- en dorpsontwikkeling. Trein, tram en bus doen het best hun werk in een kontekst van zacht verkeer en van een weloverwogen mobiliteitsbeleid.

Daarom richten de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers en Langzaam Verkeer hun aandacht ook op fietsers en voetgangers, alsook op de achtergronden

van het verkeersbeleid. Ook uw streekbijdrage is welkom op de redactie!

REDAKTIE : Vaartstraat 124 te 3000 Leuven
Tel. 016/23.94.65.

B.T.T.B.
REKENINGNUMMER : 001-1589789-35

B.T.T.B.-WERKGROEP VISUEEL GEHANDICAPTEN : p.a. F. Criel, Skandinaaviestraat 147, te 9000 Gent. Tel. 091/51.42.09.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER : Luc Desmedt, Holstraat 23 te 9000 Gent.

De Zone 30 van Herman De Croo

Het nieuwe jaar was nog maar net gestart en Herman De Croo kwam al in de spits te staan met zijn nieuwste voorstellen. De Minister lanceerde uiteenlopende snelheidsregelingen, en bevestigde daarmee dat wegenis en omgeving een grotere nuancering van de reglementen vergen dan nu beschikbaar is.

Het terugbrengen van de maximumsnelheid in de bebouwde kommen tot 50 km/uur is zonder meer toe te juichen. Alle cijfermateriaal omtrent verkeersveiligheid leidt naar de vaststelling dat ongevallen in de bebouwde kom voornamelijk het gevolg zijn van onaangepaste snelheden, ongeacht of het om toegelaten snelheden gaat of niet. Die te hoge vaart mag dan voortkomen uit verwarrende signalisatie, onverantwoord rijgedrag of andere aspecten: zij blijft verantwoordelijk voor het onheil. Vermits de gevolgen van een ongeval – vooral voor fietsers en voetgangers – bepaald worden door de aanrijdingssnelheid, is een daling van die snelheid noodzakelijk.

Zone 30

Daarenboven kondigde de Minister een 30 km/uurregeling aan. Het staat buiten kijf dat De Croo hierbij meent een gevolg te geven aan de Verkeerskampanje Zone 30 van Langzaam Verkeer. De nu aangekondigde regeling is tot stand gekomen in een werkgroep waartoe Langzaam Verkeer niet is uitgenodigd. De teksten die de Hoge Raad voor Verkeersveiligheid wellicht in februari zal adviseren vertrekken vanuit het standpunt dat men straten en wegen volgens strikte criteria kan indelen in categorieën. Daarbij heeft men doorgaans aan de ene zijde woonstraten voor ogen, rustige straten waar alleen bestemmingsverkeer komt, en aan de andere zijde verkeersstraten, die een kanaliserende functie voor het gemotoriseerd verkeer vervullen. De realiteit is genuanceerder. Binnen de bebouwde kom zijn vele

zones af te bakenen, waar de snelheid van het autoverkeer opzijgezet dient te worden voor andere prioriteiten.

De mobiliteit op grotere schaal en afstand, met de wagen en het openbare vervoer, moet in deze zones voorrang verlenen aan de dagelijkse woon-werk-winkelverplaatsingen van het langzame verkeer. Als Minister De Croo zijn 30 km/uurgebied beperkt tot de rustige woonwijken, is dat goedbedoeld maar weinig doeltreffend. Daar dienen de prioriteiten van een verkeersveiligheidsbeleid niet te liggen. *Verkeersonveiligheid is niet in de eerste plaats te zoeken in verkeersregelingen, maar op de stedelijke invalswegen, nabij winkelcentra, op school- en werkroutes, op rijkswegen die dorpskernen doorkruisen.* Dat zijn de straten en plekken waar iedere weggebruiker heen moet, dat zijn de echte "verblijfs" gebieden, en voor velen ook het woonadres.

In die hoofdstraten zijn de gunstige wijzigingen voor de ongevallenstatistiek te realiseren, waar de Minister terecht zo gevoelig voor is. Daar moet dan ook de politieke en financiële prioriteit worden gelegd.

Die prioriteiten mogen ook niet vooraf gehypotekeerd worden door een uitsluiting bij wet van het openbaar vervoer in elke 30 km/uurzone.

Ruime interpretatie is wenselijk

Het verdient aanbeveling een Zone 30-regeling uit te vaardigen die op vele gebieden toepasbaar is.

Gebieden met een groot aanbod van winkels en diensten kunnen in aanmerking komen, de buurt van een school, en in het algemeen grote gebieden in stedelijke agglomeraties.

Het is waar dat er tegen snelheidsbeperkingen in die gebieden veel meer weerstanden bestaan bij de autogebruikers en hun belangenverdedigers. Die weerstanden zijn gebaseerd op vermeend tijdverlies, hoewel bekend is dat de voertuigenkapaciteit van een straat in be-

bouwde gebieden bepaald wordt door de afwikkeling op kruispunten, en niet door de doorgaans toch niet realiseerbare maximumsnelheid. Overigens worden deze weerstanden geformuleerd vanuit een minderheid der gebruikers: in de bebouwde kom is de auto geenszins het meest gebruikte vervoermiddel, maar wel het moorddadigste.

Is 30 km/uur echt zo traag?

Tegen 30 km/uur wordt gemakkelijk het argument tijdverlies aangewend. Dit kan echter nauwelijks een argument zijn. De ene minuut winst aan 60 km/uur in een stedelijk gebied op een traject van bv. 2 km is te ver-

de materialen die in het wegdek verwerkt worden. Het aankleden van de straat met groen, zithoeken, afsluitingen, fietstallingen, nutsvoorzieningen, kan ertoe behoren. En ook snelheidsremmende maatregelen als drempels, plateaus, bochten, ronde punten en asverschuivingen kunnen gepast zijn, indien ze functioneren in een weloverwogen geheel.

waarlozen op de totale duur van de rit: poort openen, buitenrijden, verkeerslichten, parkeerplaats zoeken, loopafstand naar bestemming, ... Overigens liggen de gemiddelde snelheden in grotere agglomeraties nu reeds rond de 30 km/uur.

Van de 150.000 verplaatsingen binnen Mechelen gebeurt:

35 % per auto

34 % te voet

in 15 % per fiets

kader 8 % met het openbaar vervoer

8 % diversen

70 % der Mechelaars beschikt niet permanent over een auto. Voor 65plussers geldt 89 %. 53 % der Mechelaars heeft geen rijbewijs. 9 % van hen die er wel een hebben, beschikken nooit of zelden over een auto.

(KU Leuven)

Bijkomende infrastructuur

De toepassing van het Zone 30-bord dient weloverwogen samen te hangen met het algemene uitzicht van de betrokken straten, de rijbaanbreedte, het wegdek, de parkeerwijze, de langsliggende gevels, de straatlengte, de breedte van gevel tot gevel, de mogelijkheden tot uitzicht, de dagelijkse verkeersomstandigheden, het eventueel aanwezige groen.

Als de omgeving door haar uitzicht of gebruik een lage snelheid met zich meebrengt, is een Zone 30-vermelding een juridisch steuntje. Als de omgeving deze snelheid niet vanzelfsprekend maakt, kan een wijziging van de ruimte een verantwoorde inspanning zijn. Een wijziging kan de bestaande wegin-deling en wegbreedte betreffen, en

geïntegreerd zijn in de omgeving, en logisch gesitueerd.

Waar de Minister meent de 30 km-regeling te moeten combineren met snelheidsremmende infrastructuur, kunnen wij dat voor-nemen toejuichen. Wetgeving moet inderdaad hand in hand gaan met een passende omgeving. Het zal de Minister dan ook sieren als hij zich niet beperkt tot het uitvaardigen van een reglement, maar bij zijn regeringskollegas ook de financiële middelen kan bepleiten die de gemeenten moeten toestaan passende infrastructuur te bekostigen. Als de politieke machtscentra opgesplitst zijn, mag de overheid dit niet als verontschuldiging aanvoeren voor het uitvaardigen van maatregelen die achteraf financieel onuitvoerbaar blijken.

Luc Motmans.

Infrastructurele ingrepen aan de straat mogen karikaturen van zichzelf worden, maar moeten goed

"Straffe stoten" deel 2

Toeval of niet, tegelijkertijd met de oprichting van de Werkgroep Visueel Gehandicapten gaven verschillende openbaar vervoerbedrijven blijk van hun interesse voor de visueel gehandicapte.

De N.M.B.S. beloofde in een krantenartikel meer aandacht te zullen besteden aan deze "minderheidsgroep".

De Gentse trammaatschappij M.I.V.G. beloofde rekening te zullen houden met de suggesties in verband met de komende trolleybussen, gegeven door twee visueel gehandicapten.

Januari jongleden had in de lokalen van de Braille-Liga een hoorzitting plaats met als doel gegevens te verzamelen voor de N.M.V.B. De Buurtspoorwegen beloofden de informatie te zullen onderzoeken en, indien mogelijk, op nationaal vlak toe te passen. De Werkgroep Visueel Gehandicapten stuurde hun een lijvig dossier.

Afwachten maar, een zaak is zeker, belofte maakt schuld.

De Antwerpse vervoersmaatschappij M.I.V.A. heeft ook een nieuwe bus. We waren er als de kippen bij om deze aan een onderzoek te onderwerpen. Eerlijk gezegd, op het eerste gezicht lij-

ken ze niet zo denderend goed voor visueel gehandicapten. We zullen ook de M.I.V.A. met een dossier bedenken.

Nog een "straffe stoot"

In Gent hebben ze weer wat nieuws gevonden bij de tram! Wie een abonnement heeft mag nu achteraan instappen. Een goed initiatief, ware het niet dat er toch ergens een kink in de kabel is geslopen. Een blinde reiziger wou ook eens van deze service gebruik maken. Toen hij wou opstappen sloten de deuren van de tram. Gevolg, de blinde stond nog aan de halte terwijl de tram verder reed met ... een witte stok tussen de achterdeuren. Een trambestuurder die daarachter reed, zag het hele tafereel en belde dat het een lust was het te horen! Het hielp echter geen zier. Een goede raad, als ze nog eens zo iets uitvinden moeten ze eerst de "denkende trede" aan de achterdeuren uitschakelen, zodat deze niet automatisch sluiten!

Meewerken? Dat kan!

Werkgroep Visueel Gehandicapten, postbus 92 te 9000 Gent 1.

ANTWERPEN

Wettelijke zekerheid voor verkeersbrigadiers

De verkeersbrigadiers worden in ons verkeersreglement slechts zeer terloops vermeld.

In de verkeerswetgeving is geen enkele bepaling opgenomen i.v.m. de leeftijd, de herkenbaarheid, de opleiding, de verzekering, de bevoegdheid, de controle op de activiteit of de plaatsen waar en tijdstippen wanneer de verkeersbrigadiers mogen ingezet worden.

Het is dan ook niet te verwonderen dat de schooloverheid, de ouders, de lokale overheid en de plaatselijke politie zo niet afkeurig dan toch zeer terughoudend staan tegenover het inzetten van verkeersbrigadiers.

Nochtans is iedereen er van overtuigd dat, goed opgeleid, goed herkenbaar en nauw samenwerkend

met de schooloverheid en de plaatselijke politie, de verkeersbrigadiers zeer nuttig en doeltreffend kunnen ingezet worden om de veiligheid van de schoolgande jeugd te helpen verzekeren.

Omwille van de veiligheid van het kind op de weg van en naar de school, wil de VTB-VAB in het Europees Jaar van de Verkeersveiligheid wettelijke zekerheid voor de verkeersbrigadiers.

Het dossier "Verkeersbrigadiers" met de voorstellen tot wijziging, aanpassing en aanvulling van de wetgeving i.v.m. de verkeersbrigadiers kan bekomen worden bij VTB-VAB, Dienst Verkeersveiligheid, St.-Jacobsmarkt 45-47, 2000 Antwerpen.

De N.M.V.B. Groep Antwerpen zet vanaf 3 maart 1986 gelede autobussen inzetten op de lijnen Antwerpen-Zandvliet en Antwerpen-Mechelen. Later zullen de lijnen Antwerpen-Turnhout en Antwerpen-Hoogstraten volgen.

★ ★ ★

"150 jaar spoorwegen te Antwerpen"

Natuurlijk moet dit jaar ook verwezen worden naar de feestelijkheden ter gelegenheid van "150 jaar spoorwegen te Antwerpen", waarop in Rij maar aan nog in detail zal ingegaan worden.

Op 5 mei 1835 spoorde in België de eerste officiële trein van Brussel naar Mechelen. Nog geen jaar later, de derde mei 1836, werd het tweede baanvak "Mechelen-Antwerpen" plechtig ingehuldigd.

De N.M.B.S. zal deze verjaardag vieren met diverse activiteiten. Vooreerst is er in de lokettenzaal van het Antwerpse Centraal Station een tentoonstelling met als thema: "150 Jaar Spoorwegen in

Antwerpen". Ze loopt dagelijks tussen 26 april en 11 mei 1986 en is kosteloos te bezichtigen tussen 10 en 18 uur.

Op 26 april zet de spoorwegfanfare van de Centrale Werkplaats te Mechelen de "Middenstatie" in een muzikaal kleurtje en verzorgt B.R.T.-Omroep Antwerpen een rechtstreekse radiuitzending vanuit het station Antwerpen-Centraal. Het hoogtepunt van de herdenking is het weekend van 3 en 4 mei. Dan exposeren de spoorwegbedienden hun foto's in Antwerpen-Centraal en organiseert de N.M.B.S. havenrondritten per dubbeldektrein. Die twee dagen zal ook het elektrisch viertje uit 1935, dat op de eerste elektrische spoorlijn van ons land reed, tussen Antwerpen en Mechelen, ingezet worden voor extra treinritten. Te Mechelen kan het lokale spoorwegmuseum "De Mijlpaal" bezocht worden.

Op 26 april e.k. zal tijdens het "stationsfeest" te Antwerpen-Centraal een jubileumboek voorgesteld worden. Dit stationsfeest wordt in-

gericht door de N.M.B.S., de BTTB (Bond voor Trein-, tram- en busgebruikers), WEVA (Werkgroep Verkeer Antwerpen) en de Antwerpse Middenstand. De B.R.T.-Radio zendt uit vanuit het Centraal Station van 14.00 tot 18.00 uur. Er is heel wat animatie voorzien, er wordt een "Dossier Antwerpen-Centraal" uitgebracht en eventueel zal het publiek ook een van de nieuwe dubbeldekrijtuigen kunnen gaan bekijken.

Nadere inlichtingen zoals het gedetailleerde programma, uurregelingen en kostprijzen kunnen vanaf 15 april verkregen worden in het inlichtingsbureau van het Centraal station te Antwerpen, tel.: 03/233.71.11.

Naar zee!

Zondagochtend halfzeven. Het middelgrote station aan de rand van de stad laat de bijtende vrieskou gelaten over zich heen gaan. Geen kat te zien of te horen op straat.

Het werd zondagochtend. Vijf over halfzeven. Gestadig kwam het geluid van een tikkende wandelstok nader, aan een gezapig ritme de rust om zich heen verstorend. Zelfverzekerd zocht de blinde eigenaar van deze witte steunbrenner zijn weg doorheen de roekeloos gestalde fietsen in de nabijheid van het station. "Nog een half uur.", zucht hij meelijwekkend. "Maar ja, wat moest ik anders doen? Een latere bus deed me beslist m'n trein missen.". Het perron lag er al even

verlaten bij als al de rest. Gezeten op een houten bank wachtte hij de komst van het ijzeren gevaarte af. Verrassend dichtbij hoorde hij het gefluit van, naar hij meende, een merel. Van horen zeggen wist hij dat naast het perron een bomenrij aangeplant is. "Wat moet de omgeving mooi zijn!". En inderdaad, de omgeving was mooi.

De slechts enkele uren oude sneeuw lag als een soepel vallend dekbed omheen de anders kale takken der bomen. De hagelwitte daken werden hier en daar feeëriek verlicht door de spaarzame stadsverlichting. Niets kon het vrolijk gefluit van de merel weerhouden, ook niet het zacht geronk van een traag rijdende auto. Eensklaps kreeg de merel gezelschap van een uil. Alhoewel iets luider, maar toch niet minder mooi, zorgde dit tweetal voor een verrassend en aange-

naam hoorspel. Het plotselinge aanzetten van de roltrap overstemde deze conversatie brutaal. Het klonk griezelig en deed de blinde terug in de realiteit belanden. Even plots als het gekomen was verdween het verscheurend geluid van de zich omhoogstuwende trap. Weer was er die heerlijke stilte.

Net als de merel de moed weer had gevonden zijn litanie af te steken, weerklonken er naderende stappen op de betonnen vloer. Ook dit had iets onheilspellends. Onze vriend luisterde naar de voetstappen die de veroorzaker ervan in zijn richting brachten. "Goedemorgen mijnheer.". "Goedemorgen", antwoordde de blinde. "Excuseer dat ik u lastig val, maar ik ben de stationschef. Mag ik vragen waar u naartoe moet?". "Zeker, ik moet naar Oostende.". "Naar Oostende, vindt u het goed als ik het station

ginds verwittigt om u af te halen?". "Dat zou heel vriendelijk zijn van u, dank u!". "Goed, doe ik. Hebt u hulp nodig bij het opstappen?". "Hoeft niet, maar toch bedankt voor het aanbod.". "Nou, prettige reis dan maar.". "Dank u, nog een prettige zondag.". "Ook zoveel". De voetstappen verwijderden zich weer, richting telefoon.

Zondagochtend zeven uur. Het perron lag er niet meer zo verlaten bij als een half uurtje geleden. Enkele jonge mensen waren het naast de blinde gelegen bankje komen bevolken. Zo te horen waren het tieners die een nachtje bier, geld en ... gevrij achter de rug hadden. Dit kon men althans afleiden uit hun uitbundige verhalen, die soms wat moeizaam uit de dikke tongen tevoorschijn kwamen. Een der snaken kreeg de blinde in de gaten en maakte er de anderen attent op. "Even kijken", zei de jongen die onze vriend het eerst in de gaten had. Hij ging vervolgens recht voor de blinde staan en begon als een ware circusartiest bekken te trekken. Daarbij stootte hij barbaarse klanken uit die zeer lachwekkend overkwamen bij zijn vrienden. Onze clown bemerkte dat de blinde niet reageerde op zijn capriolen en werd stoutmoediger. Hij ging naast hem zitten en legde zijn hand op diens schouder. Op dit ogenblik kwam een trein het station binnenrijden. "He Mike, onze trein is er al!". De jongen stond recht en net op het ogenblik dat hij de blinde wou passeren, stak deze laatste zijn stok vooruit. Het schitterende acrobatentalent werd nogmaals geaccentueerd. De jongeman tuimelde hals over kop op de harde vloer. Op hetzelfde ogenblik floot de stationschef het sein van vertrek. Als een hazewind rende de jongen naar een nog openstaande deur, wat in zijn dronken toestand niet gemakkelijk ging. Net op tijd. Langzaam reed de trein het station uit, de blinde, toekomstig reiziger, achterlatend in de vernieuwde eenzaamheid van het lege station. "Nog vijf minuten, denk ik". Hij had zich echter misrekend, want in de verte kon men reeds het aanzwellende geluid van een aanstormende trein horen. De grijze muis reed het station binnen. "Waar halen ze toch die lachwekkende bijnamen vandaan?", dacht onze vriend. De overwegend grijze kleur en de spitsvormige neus zullen er wel iets mee te maken hebben. Na zekerheid te hebben verkregen dat de trein volledig stilstond, begaf hij zich naar voren en zocht tastend met zijn stok naar een deuropening. "Hier is het, meneerke.". Een treincontroleur hielp hem op de trein. "Tes ier twiede klasse, es da goed?". "Heel goed, bedankt.". "Tes niks, ah ja, rookt ge?". "Nee, merci.". Nog maar pas op zijn bank gezeten, of de trein zette zich al in beweging. De wagon was nagevoel leeg. De donkergroene zetels vertoonden hier en daar een scheur en doorzakkingen.

"Dames en heren, wij komen aan in het station Gent Sint-Pieters, station Gent Sint-Pieters.", weerklonk de stem van een spoorbeambte doorheen de luidsprekers. "Dat zouden ze nu overal moeten doen, het zou nogal een verbetering brengen. Meer visueel gehandicapten zouden de trein nemen. En daarbij, voor toevallige treinreizigers is het ook interessant te weten of ze zich nu reeds moeten klaarmaken of niet, of ze nog een halte mogen blijven zitten of niet."

Het met een sissend geluid gepaard gaande openen van de deuren deed hem terugdenken aan lang vervlogen tijden. De tijd van de stoomaflatende lokomotieven was blijkbaar nog niet voorbij. Tal van mensen waren hier opgestapt. Men hoorde het geluid van het in het bagagerek plaatsen van tassen en dergelijke.

"Mamma, wanneer zijn we aan de zee?", vroeg een kinderstemmetje. "Als je braaf bent, binnen een uurtje?". "Mamma, als we aan de zee zijn, mag ik dan zwemmen?". "Zwemmen? Zotteke, daar is het water nu toch veel te koud voor!". "Nee, ik kan daar tegen, toe mamma!". De blinde aanhoorde deze conversatie met een glimlach. Hij rommelde in zijn schoudertas, die hij naast zich had neergezet, en haalde er een dik braille-tijdschrift uit. Alsof er niets aan de hand was, begon hij te lezen. Zijn vingers gleden behendig over de met kleine bolletjes bezaaide bladzijde. Een man die rechttegenover hem zat, keek verbaasd naar het gebeuren. Na een poosje bekeekte hij hem de lust even aan het blad te voelen. "Zou hij het merken?", vroeg hij zich af. "Toch maar eens proberen." Aarzelend stak hij zijn hand uit en raakte het blad aan. De blinde, gestoofd in zijn lektuur, vroeg: "Moet je ook een boek hebben?". "Nee mijnheer, ik ... ik wou alleen maar eens weten hoe dit aanvoelde.". "Als u dat graag had willen weten, kon u het toch eens vragen. Ik ben wel blind, maar nog lang niet doof!". Nadat de man zijn verontschuldiging had aangeboden, kreeg hij van onze vriend een goede uitleg over de werking van het braille-schrift.

"Reiskaartjes!", de treincontroleur kwam zijn opwachting maken. De overbuur van onze vriend gaf zijn kaartje dat aanstonds geknipt werd. De blinde had bij het horen van dit magische woord "reiskaartjes", waar iedere treinreizigers wilens nillens op reageert, zijn gratis vervoersbewijs bovengehaald. "Jammer mijnheer, ik moet u teleurstellen, u hebt deze keer geen prijs. Steek uw kaart maar gerust weg.". Lachend voldeed de blinde aan dit verzoek. Ondertussen was de trein in het volgende station aangekomen. Mensen stapten af, anderen namen hun plaats in. Er werd met tassen en koffers heen en weer gesjouwd.

"Terugkeren, het is hier niet-rokers!". "Kun je weer geen halfuurtje zonder sigaret, man!". "Mamma, zijn we nu aan de zee?". "Gij met uw zee zelle, als we er dan eindelijk zijn kijkt ge er nog niet naar!". Langzaam zette de trein zich terug in beweging. De controleur kwam nog even binnen en vroeg de blinde of hij moest helpen bij het uitstappen. "Nee hoor, als alles goed gaat komt iemand van het station me afhalen van de trein."

De man rechttegenover de blinde dacht bij zichzelf: "Die heeft het goed voor elkaar weten te brengen."

Uiteindelijk reeds de trein het station van Oostende binnen. Plotseling was iedereen gehaast om uit te stappen. Er stond inderdaad een treinwachter de blinde op te wachten.

"Mamma, waar is nu de zee?". "Je gaat ze seffens gaan zien, ze!".

MASPA.
Werkgroep
Visueel Gehandicapten

TOCH GOED NIEUWS VOOR ONS STATION?



Antwerpen Centraal is meer dan 80 jaar oud en vertoont tekenen van zijn hoge ouderdom, vooral sinds de tweede wereldoorlog. Sinds de jaren '50 werden dan ook regelmatig onderhoudswerken uitgevoerd. Onderhoud moet hier wel eng geminterpreteerd worden. Het betekende dan vooral het demonteren van nogal wat esthetische onderdelen van de architectuur. Zo verdwenen na de oorlog de twee minaretten die aan weerszijden van de inrij van de perronkoepel stonden. Op de hoek van de Pelikaanstraat werd een toren afgebroken en vervangen door een vlak komeren afdakje. Boven de monumentale inkom, kant De Keyserlei, verdween de hele neobarokke lijstbekroning, en werd vervangen door een vloekende, strakke betonnen balustrade. De ijzeren spoorpoort die vroeger bekleed was met marmermozaïeken werd daarvan ontdaan. Aan de kant van het Astridplein werd de onderste monumentale rozas vervangen door een vlakke rechthoekige structuur. Goddank gebeurde dit met de nodige omzichtigheid en in aangepaste materialen. De bedoeling was om een betere verlichting te krijgen van de achterliggende kantoorruimten.

Maar tot een grondige herstelling die dringend nodig was is het nooit gekomen. De perronkap en het gebouw betekenden de laatste jaren een steeds groter gevaar voor de reizigers en passanten. Soms werden inderdaad brokstukken steen op straat gevonden.

HOGE HEREN

Zowel in bepaalde hoge spoorwegkringen als dito rond het ministe-

rie van Verkeerswezen lijkt het erop dat men wat verveeld zit met het eigenaarschap van een zgn. inefficiënt gebouw. Geef toe, zoiets op grond waar, middels de klassieke profijtarchitectuur toch wel wat op te verdienen valt. Anderen zagen in het stationsgebouw een hinderpaal voor de aanleg van de Antwerpse noord-zuidverbinding.

Deze mensen hebben dan later wel wat ongelijk gekregen door de technische ontwikkelingen (schildmetode bv.). Maar hoe hoger geplaatst des te meer sommige heren achterop lopen met hun informatie. Overigens lopen er nog enkele fantasten rond die het centraal station liefst nog naar Berchem zien verhuizen.

Die verlichte geesten zien dan een soort Pachecolaan lopen tussen Berchem en het Astridplein, boven op het spoorviadukt. Zij menen zelfs nog dat talrijke steden ons dergelijke miskleun zouden benijden.

Gelukkig maar: zij worden schaars. Bij NMBS-ambtenaren die dicht bij de realiteit leven zijn intussen de opvattingen grondig gewijzigd. Welhaast niemand, tenminste die met kennis van zaken spreekt verwacht nog enig heil van de uitbraak van het gebouw van Delacenserie. Men is integendeel voluit gewonnen voor het behoud en zelfs voor de restauratie. De technische diensten van de NMBS hebben het restauratiedossier nauwkeurig voorbereid en een voorstel uitgewerkt om de herstelling in fasen te laten uitvoeren. Eerst en vooral komt de perronoverkapping aan de beurt. Die is uiteraard essentieel om het reizigersverkeer in alle veiligheid te laten verlopen.

DOOF AAN DIE KANT

Toen hierop vanwege de Raad van Beheer van de NMBS (notabene onder voorzitterschap van de minister van verkeer) geen reactie kwam besloot men de zaken duidelijk te stellen: "Als de perronoverkapping niet wordt hersteld kan de NMBS niet langer instaan voor de veiligheid van de reizigers, en gaat het station gewoon dicht." Zo voor hun verantwoordelijkheid geplaatst konden een aantal hoge heren geen partiële doofheid meer voorwenden. Met zichtbare tegenzin is intussen de eerste fase van de herstellingen door hen aanbesteed. Het gaat om de grote spoorpoort aan het einde van de overkapping met daarbij de eerste boog die daarbij aansluit. Die is het essentieelst voor de stabiliteit van de hele hall. Daarnaast zal ook de rookvang bovenop het dak grondig worden aangepakt omdat het vooral het onderdeel was dat concreet gevaar opleverde voor de reizigers beneden. Bovendien zal deze eerste fase zeer grondig gevolgd worden door experts omdat men hier het leergeld moet betalen voor de herstelling van al de volgende bogen. Daarom werd hiervoor ook een bedrag voorzien van 250 miljoen F. De verkeersminister heeft zich hier doen opmerken door de kostenraming met 10% te verminderen. Vele oorspronkelijke sierelementen zullen dus niet meer worden aangebracht. Het gaat dus eerder om een grondige herstelling dan om een nauwkeurige restauratie. In weerwil van die beperking is de start van de werken toch een doorbraak na 40 jaar oplappen: de herstelling gebeurt nu wel degelijk vanuit de optiek van het behoud op lange termijn. Een tweede dossier dat klaar en ingediend was, was de heropbouw van de toren aan de Pelikaanstraat. Ook hier wenste men de zaken zo op te vatten dat er een maximale ervaring kon uitgehaald worden voor de verdere buitenrestauraties. De aanbesteding werd geopend. De aanbesteding werd geopend. De aanbesteding werd de keuze gelaten tussen een soort hardsteen of een soort betoncomposiet ter vervanging van de Vinalmontsteen (die al of niet terecht door sommigen in het WTCB wordt gewantwoord). De inschrijvingen waren binnen maar de minister heeft geweigerd aan de toewijzing zijn goedkeuring te hechten. De geldigheid van de offertes is intussen verstreken, zodat de hele zaak nog maar eens kan overgedaan worden. Maar of de minister ditmaal wel zijn verantwoordelijkheid zal nemen blijft een open vraag. Joris Audewijn.

150 JAAR SPOORWEGEN TE ANTWERPEN

STATIONSFEEST VOOR ANTWERPEN CENTRAAL

Algemeen programma van de feestelijkheden

van zaterdag 26 april tot en met zondag 11 mei '86:

- overzichtstentoonstelling "150 jaar Spoorwegen te Antwerpen" in de lokettenzaal van het station (open van 10 tot 18 uur.)
- verkoop van het boek "Antwerpen op het spoor".
- manifestaties en wedstrijden ingericht door de verenigingen van handelaars in de stationsomgeving.
- GEDURENDE DE HELE PERIODE WORDT EEN REDUKTIE GEGEVEN OP ALLE TREINKAARTJES RICH-TING ANTWERPEN. Voorwaarde is dat voor de terugreis het ticket wordt afgestempeld op de informatiebalie in de tentoonstelling.

zaterdag 26 april '86:

- BRT-podium: van 14 tot 17 uur: radio Rijnswijk, (BRT-Antwerpen) van 17 tot 18 uur: Rijen Vliegwerk, (BRT-verkeersredactie)
- "PRIJS VAN ANTWERPEN", een grafische wedstrijd onder auspiciën van VTB-Antwerpen. Inschrijvingen tussen 9.30u en 12u in de stationshall, inlevering tussen 17 en 18u.
- verkoop van een unieke ets van het station, van de hand van graficus Bob Dries.
- feest in de Carnotstraat, Dambruggestraat, Offerandestraat, Kerkstraat en Turnhoutse Baan.
- voorstelling en bezoekmogelijkheid van de nieuwe dubbeldektrein (tussen 10 en 18 uur).
- Optreden van de Spoorwegharmonie van de Centrale Werkplaats van Mechelen in het sta-



tion en in de feestende winkelstraten.

- Optreden van o.a. Wannes Van De Velde, van John Lundström, van Jan Hertoghs, van Anita Daldini.
- Op het Astridplein zet de NMVB haar infobus te kijk met de plannen voor de heraanleg van het Astridplein en van het Rooseveltplein.
- vanaf 21 uur: VOOR DE EERSTE MAAL!!! STATIONS-BAL, in het buffet van Antwerpen Centraal, door WEVA in samenwerking met de VZW. De Vrije Val.

zaterdag 3 en zondag 4 mei '86

- Extra-treinritten met het elektrisch treinstel uit 1935 tussen Antwerpen en Mechelen (50F/pers 2de kl.- 75F 1ste kl.)
- Fototentoonstelling van Spoorwegfotoclubs (van 10 tot 18 u)

zaterdag 3 en 10 mei:

- Geleide havenbezoeken per dubbeldektrein (20F per persoon of 50F per 3 of 4 personen). Vertrek om 9.59u, 10.23u, 13.59u, en 14.22u. Biljetten uitsluitend aan de loketten van Antwerpen Centraal te krijgen.

zaterdag 3 mei '86:

- Railway Big Band van 14.30 tot 16.30u in de lokettenzaal van Antwerpen Centraal.

zondag 4 mei '86:

- voorstelling van de nieuwe dubbeldektreinen, van 10 tot 18u.

zaterdag 10 mei '86:

- optreden van de volksdansgroep Brabo om 14.30u, 15.15u, 16.00u.

WIE IN DE PERIODE VAN 26 APRIL TOT EN MET 11 MEI A.S. EEN TICKET MET BESTEMMING ANTWERPEN NEEMT KAN AAN FORS GEREDUCEERDE PRIJS RIJDEN, ONGEACHT VAN WAAR HIJ KOMT. Men moet enkel vvv de terugreis zijn biljet laten afstempelen in de informatiebalie in de tentoonstelling van "150 jaar spoorweg in Antwerpen", die opgesteld staat in de lokettenzaal van het station. Die balie is open van 10 tot 18 uur.

BRABANT

Welk openbaar vervoer voor Brussel?

In Brussel vliegen sinds geruime tijd de voor- en tegenstanders van tram en metro elkaar in de haren. Minister van Verkeerswezen De Croo is voorstander van de "echte" metro, en heeft in deze enkel de betonlobby achter zich. In februari jl. kwam de Agglomeratie Brussel met een rapport van ingenieur-stedebouwkundige V. Carton. Hieruit blijkt dat een keuze voor de gebruiksvriendelijke tram ook financieel de beste zou zijn.

Ondergrondse vergroot deficit

Carton begint met de vraag of het Brusselse vervoerbedrijf M.I.V.B. nog meer tram- en metrotunnels zou moeten aanleggen. Zijn antwoord: neen. De kosten voor uitbating en onderhoud van ondergrondse stations en tunnels lopen immers steeds meer op. Om deze toenemende lasten te kunnen betalen, ziet de M.I.V.B. geen andere uitweg dan het steeds verder uitdunnen van de gelijkgrondse tram- en buslijnen. Ook op halflange termijn vergroot de verondergrondsing van tramlijnen het tekort op de uitbatingrekening. Voor de destijds geplande tramtunnel onder het Terkamerenbos was het resultaat van de (bij wijze van uitzondering wel vooraf gemaakte) kosten/baten analyse zo duidelijk dat de M.I.V.B. er wijze-lijk niet aan begonnen is ... Tweede vraag van Carton betreft de uitbatingwijze: ondergrondse tram of heuse metro? De Croo wil in de tunnels van de Kleine Ring op "echte" metro overschakelen van zodra de herinrichting van de Leopold II-laan een feit zal zijn. Niet lonend, zegt de Agglomeratie: er zijn te weinig reizigers om de peperdure investeringen in metrostellen en aanpassingswerken ooit rendabel te maken. Carton besluit dat uitbreiding van tunnels leidt naar een doodlopend spoor. Elke in tunnels geïnves-

teerde frank verzwaart de uitbatingrekening van de M.I.V.B. Anderzijds eist De Croo dat het tekort op deze rekening zou verminderen. Aan deze eis kan de M.I.V.B. slechts tegemoet komen door drastisch het servicepeil van de gelijkgronds gebleven tram- en buslijnen te verslechteren: nog langere wachttijden en lijnafschaffingen!

Tram goedkoopste formule

Carton stelt voorts dat het roemruchte SOBEMAP-rapport (1983) zich beperkte tot het bestuderen van 6 varianten van het bestaande Brusselse net. Bijgevolg kan SOBEMAP geen andere, voor Brussel denkbare, netten evalueren. Carton toetst dan maar zelf de mogelijke beleidskeuzes aan hun kostprijs. Hierbij houdt hij rekening met het servicepeil, de kostprijs per rijtuig en per reiziger, de ontvangsten, de kostendekking e.d. Hij vergelijkt drie mogelijke opties:

1. het "tramnet", voorgestaan door de Agglomeratie Brussel, dat gelijkgronds voorrang voor de tram inruimt. In de tunnels onder de Kleine Ring zouden eigentijdse trams met verlaagde vloer en brede deuren, zoals in Genève, gaan rijden. De "echte" metro zou beperkt blijven tot de bestaande lijn 1.
2. de "lichte metro", voorgestaan door de Conferentie der Brusselse Burgemeesters, wil het totale aanbod op het (hogere) peil van 1981 terugbrengen. Er zouden wel nog 15 km meer tunnels komen.
3. het "metronet", dat de inzet van echte metrostellen voorziet op de Kleine Ring en op de Noord-Zuid-as (Luchthaven Zaventem - Vorst Nationaal). Het totale tramnet zou met liefst 50% inkrimpen, het busnet met een vierde. Voorstanders zijn De Croo en het Ver-

bond van Belgische Ondernemingen.

Uit het cijferwerk van Carton blijkt dat de opties 2 en 3 teveel plaatsen aanbieden in verhouding tot de eigenlijke vraag naar vervoer. Deze overcapaciteit drijft de kosten per vervoerde reiziger op. In het "metronet" kost elke vervoerde (metro)reiziger 45 fr., tegen 25 fr. in het tramnet. In deze kostprijs zijn de miljardenhoge investeringen voor metrotunnels niet inbegrepen! Daarenboven geeft een "echte" metro in een middelgrote stad als Brussel een slechte verdeling van het aanbod, met als gevolg forse daling van het servicepeil en dus van het aantal reizigers. Het tramnet daarentegen zou jaarlijks 280 miljoen reizigers aantrekken. Ter vergelijking: in 1984 vervoerde de M.I.V.B. nog geen 200 miljoen reizigers ...

Politieke moed vereist

Voor de Agglomeratie Brussel - en voor talrijke Brusselse milieu- en gebruikersverenigingen - moet de eind der jaren '60 gestarte "graafmachine" worden stilgelegd. Een moeilijke zaak, want de betonlobby waakt. Maar kan dit bijna failliete land zich nog bijkomende, overbodige miljardeninvesteringen veroorloven? De tewerkstelling kan best, op duurzame manier, worden gestimuleerd door, bijvoorbeeld, aanleg van fietsvoorzieningen en auto snelheidsverlagende ingrepen. De gelijkgrondse tram is de goedkoopste formule, maar is gebonden aan de politieke wil. Om de bouw van nieuwe tramtunnels te verrechtvaardigen, verwijst De Croo graag naar de rol van gemeenten die de tram gelijkgronds geen voorrang willen schenken. Zijn eigen Koninklijk Besluit nr.140 laat hij echter ongebruikt! Met dit KB van 1982 zou De Croo zelf aan onwillige gemeentebesturen voorrangsmatregelen voor tram en bus kunnen opleggen. Talrijke doorstromingsdossiers wachten reeds, tevergeefs, op zijn ministeriële handtekening ...

Aanbevolen lectuur

Ingenieur Carton leverde een grondige studie die de steeds met pre-

metro-cijfers zwaaiende Verkeersminister en de M.I.V.B. best eens goed zouden lezen vooraleer het licht op groen te zetten voor nog meer ondergrondse lijnen. Het vlot leesbare, 52 bladzijden omvattende, dossier is kosteloos verkrijgbaar bij: Agglomeratie Brussel De Heer S. Moureaux, Schepen van Stedebouw en Openbare Werken Wetstraat 15 1040 Brussel

Welk openbaar vervoer voor Brussel?

Studie van een moderne tram
Conceptie: A. Filosof en V. Carton
Realisatie: A. Filosof

1. **Komfort en veiligheid**
 - Vloer, verlaagd tot op 48 cm boven de grond, over de helft van de lengte van het rijtuig; toegankelijkheid door twee treden vanaf het niveau van de straat, een trede vanaf het voetpad en geen enkele in overdekte stations.
 - Vier deuren van 1,25 m, waarvan drie op het lage niveau en een bij de bestuurder.
 - Open platform achteraan, dat

buiten de spitsuren kan gebruikt worden voor het stallen van fietsen, kinderwagens, pakjes, ...
- Natuurlijk luchtverversing.

De verbetering van de toegankelijkheid door brede deuren en door een lagere vloer is van essentieel belang, niet enkel voor het comfort van de gebruikers, en in het bijzonder de mindervaliden, maar ook om de haltetijden zo kort mogelijk te kunnen houden en aldus de commerciële snelheid en de regelmatigheid te verbeteren.

2. Kenmerken

- Type rijtuig:
 - gelede tram
 - twee draaistellen met motor en een dragend draaistel (wielen van 375 mm diameter)
- Exploitatie:
 - automatische koppeling
- een besturingspost
- Capaciteit:
 - 54 zitplaatsen + 8 klapstoeltjes
 - 136 staanplaatsen binnen het voertuig (op basis van 7 personen per m²)
- Afmetingen:
 - totale lengte: 20,9 m
 - lengte, koppeling niet inbegrepen: 19,9 m
 - breedte: 2,2 m

WEST-VLAANDEREN

Verkeersopvoeding

Verkeersopvoeding met lagere schoolkinderen. Verkeersonderwijs in het basisonderwijs: hoe is het ermee gesteld in Vlaanderen? Wat willen de opvoeders? Hoe pakken ze het aan? Wat zijn de resultaten? Wat zijn de mogelijkheden? Op deze en andere vragen probeert de vzw Cactus '80, die eerder al haar medewerking verleende aan de Verkeerskampanje Zone 30, door middel van een onderzoeksproject een antwoord te geven.

In het verlengde van dit project wordt in het najaar van 1986 ook een studiedag voorzien. De initiatiefnemers doen langs deze weg een oproep aan leerkrachten en andere betrokkenen bij de verkeersopvoeding om hun praktijkervaringen door te spelen.

Het contactadres is Cactus '80, t.a.v. Joost Van Eennoo, St.-Amandsstraat 13, 8000 Brugge. Tel. 050/33.20.14.

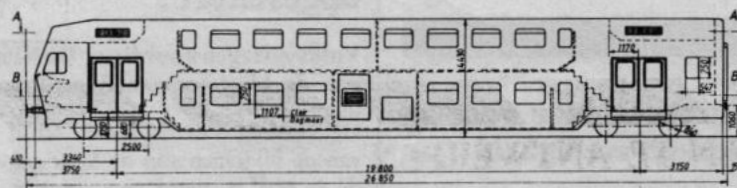
(Vervolg van blz. 1)

De dubbeldekrijtuigen

Hoewel binnen het vrije ruimteprofiel de twee niveaus moesten worden gebouwd zijn de DUO's vrij comfortabel ingericht. De zoldering is uiteraard lager, zowel op de benedenverdieping als boven, en dat bracht mee dat de bagagerekken moesten achterwege blijven. Met de bagage dan maar onder de zitbanken wat niet zo voor de hand liggend overkomt. Omwille van de lage vloer die nodig was om de twee niveaus te kunnen realiseren lopen alle leidingen voor de verwarming en de ventilatie via een plint langs de wanden in de benedenverdieping. In beide klassen is de afstand tussen de zetels gelijk en het onderscheid komt alleen tot uiting in de kleur van de zetelbekleding: in eerste klasse is die van stof, terwijl in tweede klasse kunstleder gebruikt werd. Ook gelijk is de plaatsindeling op de zetels, en dat maakt nu juist een van de pluspunten uit van de DUO-trein. Voor het eerst heeft de NMBS haar kwalijke gewoonte laten varen om vijf mensen naast mekaar op een rijtje te zetten in tweede klas. In het stuurstandrijtuig is er extra-ruimte voorzien voor een minder valide in een rolstoel. De verlichting van de binnenruimte is zowat een derde sterker dan in de eerste-klassecompartimenten van de recente M4's. De hoofdkleuren in het interieur zijn wit, beige en rood. Een bijzondere zorg is besteed aan de geluids- en temperatuurisolatie, o.a. met dubbelglas.

EEN HETE ZOMER

Maar in de zomer voorspellen wij toch een warme ontvangst voor wie naar de bovenverdieping gaat, vooral in rijtuigen die de hele middag op de afstelsporen in de zon hebben gestaan. De ramen op de bovenverdieping lopen immers schuin af en dat betekent dat ze ook bij de hoogste zonnestand heelwat stralingswarmte zullen binnenlaten. De constructeur heeft de reiziger frisse oranje gordijntjes cadeau gedaan maar voor onze ogen doemen daarbij de minder frisse textieltjes op die de oudere treinstellen nogal eens ontsieren. Om die gordijntjes tegen de schuine bovenramen te houden zijn twee gordijnroeden nodig. De onderste roede zal daarbij voorspelbaar voor armsteun gaan dienen, waardoor de hele toestand gevaar loopt te vervormen. Wij hopen ongelijk te krijgen, maar die gordijntjes, nee, dat wordt een troep. Het verluchttingsprobleem is ook de ontwerpers niet ontgaan, en daarom werd gezocht naar een manier om de vensters maximaal te openen. Daardoor is de raamverdeling vrijwel in het midden van het raamoppervlak terecht gekomen... net op ooghoogte. Dat maakt het voor de gemiddelde volwassene erg vervelend om buiten te kijken. Moest dat nu echt zo? De raamverdeling zelf is een metalen dwarsverbinding boven op een hoek van 90° uitloopt. Een ongewild



contact met zoiets (op die hoogte niet onwaarschijnlijk) kan kwade herinneringen aan treinen opleveren. Daarom de suggestie om de scherpe kanten wat af te ronden. Dat raam opent of sluit door te draaien aan een ietwat elementair krukje, dat ook weer door de lage plaats waar het is aangebracht, een gevaar kan opleveren voor wie niet altijd op zijn hoofd let.

ZACHT RIJDEN

De kwaliteit van de onderstellen is van groot belang voor het rijcomfort. Een van de belangrijkste sensaties in de DUO-trein is zijn bijzonder zachte loop over de sporen. Die meevaller is op rekening te schrijven van de excellente Belgische draaistellen, die het zware werk aan de sporen moeten opknappen, en aan de pneumatisch versterkte ophanging. De schijfremmen op deze draaistellen laten toe dat met dit materieel een maximum van 140 km/u wordt gehaald. De DUO-rijtuigen zal je nooit apart aantreffen in een andere trein omdat de elektrische installatie waarvan zij afhankelijk zijn is ondergebracht in het stuurstandrijtuig.

Twee duidelijke plusjes voor dit materiaal: de 2 + 2-opstelling van de zitplaatsen, en de bijzonder zachte rijprestaties. Enkele minnetjes, vooral op het vlak van de detailtrusting, dingen waarop designers nog wat antwoorden moeten verzinnen. Wanneer deze treinen in het najaar effectief in de gewone dienst gaan rijden zullen wij allicht nog terugkomen op de belevenissen van de dagelijkse pendelaar met zijn nieuw alaam.

Joris Audewijn.

Technische kenmerken van de dubbeldekrijtuigen M5

	1ste en 2de klas	Stuurrijtuig
Constructeur	Spoorweg- en Metaalconstructies (B.N.)	
Aantal	twee series van 65 rijtuigen	
Totale lengte	26.400 mm	26.850 mm
Gewicht	44 ton	49 ton
Aantal zitplaatsen totaal	142 146	121
rokers	66 33	33
niet-rokers	76 113	85 + 3
Aantal staanplaatsen	160 160	143
Bogie: type		y 36 P
constructeur		BREC-ABT
wieldiameter		840 mm
secondaire ophanging		pneumatisch
Maximum snelheid		140 km/u
Schijfrem		Oerlikon E st 3 f
Energievoorziening (BDX-rijtuig)		statische omvormer A.C.E.C.
vermogen		65 kW
ingangsspanning		3000 V(DC)
uitgangsspanning		24 V(DC) (13,5 kW)
		380 V(AC), 50 Hz (51,5 kW)
		3 fasen + neutrale
Batterij (BDX-rijtuig)		320 Ah - 24 V
		cadmium-nikkel
Verwarming		elektrisch
type		luchtinblazing onder de zetels (Manta Friedman)
vermogen		2x26,4 kW op 3000 V(DC)
luchtdebiet		2x1000 m ³ /u in normale dienst
		2x2000 m ³ /u tijdens de zomer
regeling		BBC

Vergelijking met klassieke rijtuigen en motorstellen

	dubbeldek-rijtuig 1° en 2° kl.	klassiek rijtuig		motorstel break	
		1° kl.	2° kl.	1° kl.	2° kl.
Rijtuigbreedte	2.830	2.928	2.928	2.900	2.900
Zitplaatsdiepte	420	470	420	470	420
Zitplaatsbreedte	472,5	480	433,5	480	457,5
Stahoogte	1.949,5 (boven)	2.352	2.207	2.280	2.280
	1.954,5 (onder)				

(alle maten in mm)

"Cabine 8": een nieuwe opvatting inzake nachtreizen.

Sedert de maand december 1985 heeft de S.N.C.F. (Franse Spoorwegen) op enkele grote lijnen een nieuwe reeks rijtuigen, de zogeheten "Cabine 8" uitgetest. Ze werden opgevat om opgenomen te worden in treinen die 's nachts over belangrijke lijnen rijden. In die "Cabine 8" kunnen 96 reizigers met 2de klas-reiskaarten over half-liggende plaatsen van het relaxtype naar rato van 8 personen per afdeling beschikken. Het blijkt uit voorafgaande marktstudies dat dit nieuwe concept voor nachtreizen beantwoordt aan de wens van een - voornamelijk jong - cliënteel waarvoor de kostprijs doorslaggevend is. "Cabine 8" is inderdaad zonder toeslag toegankelijk voor reizigers 2de klas. Plaatsbespreking is mogelijk. De reizigers kunnen aldus 's nachts reizen in een voor de rust aangepaste houding. Een proefperiode gaat door in Frankrijk om de reacties van de reizigers te testen. De "Cabine 8"-rijtuigen werden 's nachts in de volgende verbindingen opgenomen:

- Parijs-Marseille/Beziens; vanaf 04.12.1985
- Parijs-Ventimiglia; vanaf 04.12.1985
- Parijs-Brianc, on; vanaf 20.12.1985
- Parijs-Bourg-Saint-Maurice; vanaf 20.12.1985 tot eind april 1986

Bovendien werd sedert het einde van de maand februari van dit jaar een rijtuig "Cabine 8" op de lijn Parijs-Brussel-Amsterdam (treinen 288 en 289) ingezet. Deze verbinding blijft de voornaamste met anderhalf miljoen reizigers in de loop van het eerste semester 1985.

Het cliënteel schijnt deze economische reisformule gunstig te onthalen alhoewel er haast geen publiciteit werd gevoerd (wegens de experimentele aard in het huidige stadium). Men stelde niettemin een bezetting vast die schommelt van 30 naar 50 %.

★ ★ ★

Jumboïseren bij de Boelwerf te Temse

Momenteel bouwt de Boelwerf een derde MP-schip (multipurpose ship) ingericht voor het ro-ro systeem van de RMT om tot jumbo-schip. Deze vergroting komt neer op het tussenlassen van een garagedek van 5 meter hoog. Het schip wordt eerst horizontaal doorsgesneden. Het bovenschip komt terecht op steun pilaren zodat het onderschip er gewoon onderuit kan varen om er het nieuwe dek op te monteren. Als het onderschip af is vaart het terug onder het bovenschip, waarna beide delen terug aan elkaar worden gelast. De stabiliteit van het geheel wordt verbeterd door aan de flanken van het schip drijvers te lassen.

Hoewel de Boelwerf een gevuld jaar 1985 achter de rug heeft is het orderboek voor '86 leeg. Zo staat een herstruktureringplan ter discussie met massale afdankingen. De toekenning van scheepskrediet voor twee produkttankers en een nieuwe RMT MP-schip zou passen binnen een reddingsplan voor de werf.

Maatschappijen voor intercommunaal vervoer - aandeel van de staat

Volksvertegenwoordiger AN-SOMS aan de Minister van Verkeerswezen 17.01.86

De Staat heeft, samen met de provincies, de gemeenten enz. een aantal aandelen bij verschillende maatschappijen voor intercommunaal vervoer. Graag vernam ik sinds 1982, jaar per jaar, en voor elke maatschappij voor intercommunaal vervoer apart, het aantal aandelen, de financiële betekenis daarvan en het percentage dat deze aandelen vertegenwoordigen bij elke maatschappij.

4.2.86 : ANTWOORD :

Het geachte Lid gelieve hierna de gevraagde gegevens te vinden. Deze zijn sedert 1982 ongewijzigd gebleven.

	Aantal aandelen	Financiële inbreng	%
M.I.V.B.	113.615	1.136.150.000	81,15 %
S.T.I.L.	35.328	353.280.000	77,47 %
M.I.V.A.	27.500	275.000.000	69,44 %
S.T.I.C.	13.772	137.720.000	94,65 %
M.I.V.G.	10.561	150.610.000	75,44 %
S.T.I.V.	3.809	38.090.000	81,04 %

Europees Jaar voor de Verkeersveiligheid

Volksvertegenwoordiger AN-SOMS aan de Minister van Onderwijs 3.1.86

1986 werd uitgeroepen tot het Europees Jaar van de Verkeersveiligheid. Ook het onderwijs heeft hierin een rol te spelen. Graag vernam ik van de Minister welke initiatieven reeds op touw werden gezet om, binnen dit kader, de veiligheid van de scholieren op de weg tussen thuis en de school te bevorderen.

4.2.86 : ANTWOORD :

Tot op heden heeft mijn departement nog geen initiatieven genomen die afgestemd zijn op het Europese Jaar van de Verkeersveiligheid (1986).

Bijdrage van de staat voor de N.M.V.B. opgeschort ?

Volksvertegenwoordiger DENISON aan de Minister van Begroting 6.02.86

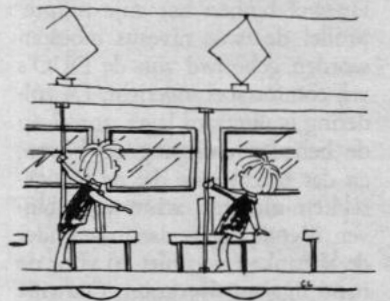
De betaling van de laatste schijf van de bijdragen van de Staat aan de N.M.V.B. werd sine die verdaagd. Dit is een gevolg van uw beslissing. Waarom ? Met de volgende schijf zou naar verluidt hetzelfde gebeuren. Is dit waar ? Wanneer zal de situatie geregulariseerd worden ?

Antwoord van de heer VERHOFSTADT, vice-eerste minister en minister van begroting, wetenschapsbeleid en het plan : Het laatste gedeelte van de toelagen voor de N.M.V.B. werd door mij geblokkeerd op advies van de inspecteur voor financiën. De N.M.V.B. is een parastatale B, maar leeft het koninklijk besluit nr.279 niet na en betaalt de wedden nog steeds uit in het begin van de maand. Het laatste gedeelte voor 1985 zal uitbetaald worden

zodra de N.M.V.B. het koninklijk besluit nr.279 naleeft. Het eerste gedeelte voor 1986 zal begin februari worden uitbetaald.

De heer DENISON :

Ik begrijp het antwoord van de minister niet. Ik heb herhaald dat het overleg van 17 en 18 september 1983 geleid heeft tot een akkoord waarin bepaald wordt dat de aan een spaarplan onderworpen instellingen, die genoemd plan uitvoeren, het voordeel van bepaalde modaliteiten zouden genieten, waaronder het niet toepassen van de betaling na vervallen termijn. De minister heeft dit bevestigd aan de secretaris-generaal van de christelijke centrale. Ik begrijp het antwoord dat mij zo pas gegeven werd dus niet.



WIE BETAALT RESTAURATIE ANTWERPEN CENTRAAL ?

Na de toekenning van het eerste krediet voor de herstelling verklaarde minister De Croo dat voor hem alleen de veiligstelling van de stationsfunctie van belang was. Voor hem kon het station verder nog gedurende tien jaar in de schuttingen en steigers blijven staan. Voor de restauratie wil hij geen geld vrijmaken. Dat moet Nederlandse Cultuur maar betalen, Die hebben in 1975 zelf geopteerd voor de bescherming van het station. Het gaat niet op dat nu de na-

tionale regering moet opdraaien voor wat de Vlaamse deelregering heeft beslist. De Croo is daarbij vergeten dat in 1975 Nederlandse Cultuur nog onder de nationale regering thuishoorde, en dat de bescherming werd ondertekend door de ministers samen, waaronder ene De Croo, minister van Nationale Opvoeding. Bovendien kan de Vlaamse regering geen hoger geplaatst bestuur subsidiëren. Dus kan er geen geld van de Vlaamse regering gaan naar de restauratie

van het Centraal Station. De nationale regering moet zelf voor haar patrimonium instaan. Die heeft daar trouwens ruimschoots de middelen toe, en zelfs een aparte dienst binnen het ministerie van Openbare Werken : de Regie van de Gebouwen. De restauratie is dus enkel een kwestie van politieke wil. Maar de beweegredenen die daar de motor van zijn blijven natuurlijk eerder vaagjes.

Trein-tram-bus-dag (6 oktober 1985)

Senator EGELMEERS aan de Minister van Verkeerswezen 9.12.85

Het initiatief van de trein-tram-bus-dag van het openbaar vervoer was een succes. Nochtans werd vastgesteld dat de manier waarop de zeer talrijke reizigers werden ingepakt, best te vergelijken was met het vervoer van dieren. Er werd mij meegedeeld dat kinderen onder de zitbanken lagen ! Deze behandeling van reizigers, zelfs op een TTB-dag, mag toch niet toegeschreven worden aan de zeer grote belangstelling.

Het ware nuttig te vernemen :

1. Hoeveel tickets en voor welke waarde er verkocht geweest zijn op 6 oktober II. (per maatschappij) ;
2. Hoeveel reizigers werden er genoteerd op de TTB-lijnen (eveneens per maatschappij te vermelden) ;
3. Of men in de nabije toekomst overweegt nog zulke TTB-dagen te organiseren.

7.1.86 : ANTWOORD :

1. In totaal werden 61.597 trein-tram-bus-biljetten, gebruikt door 108.496 reizigers, verkocht voor een globale waarde van 22.363.130 frank ter gelegenheid van de trein-tram-bus dag van 6 oktober 1985. Deze cijfers kunnen niet per maatschappij uitgeplitst worden.
2. Het aantal reizigers per lijn is niet bekend. Om aan de toevloed van reizigers het hoofd te bieden, heeft de NMBS 216 extra treinen ingelegd.
3. De organisatie van een soortgelijke dag is voorzien op zondag 5 oktober 1986.

Wetsvoorstel van senator Van In

DE OPBRENGST VAN VERKEERSBEKEURINGEN IN DE GEMEENTEKAS ?

De gemeentebesturen worden slecht beloond voor de opgelegde of spontane inspanningen om de verkeersbewegingen op hun grondgebied in goede banen te houden. Het behoeft immers geen betoog dat de herinrichtingen van straten en pleinen, het scheppen van parkeergelegenheden, de bescherming van en het toezicht op de weggebruiker, het vaststellen van verkeersovertredingen en de administratie ervan, handenvol geld kost aan gemeentebesturen. Administratief-technisch kan er geen enkel beletsel zijn om de opbrengsten van onmiddellijke inningen of minnelijke schikkingen volgens de plaats van de bekeuring toe te wijzen aan diegene die met het verkeersleefbaarheidsbeleid belast is. Om het ongerijmdheid van de huidige situatie aan te tonen kan men verwijzen naar de parkeermeters. De duit van de gedisciplineerde weggebruiker komt via de parkeerautomaten wel in de gemeentekassa, maar de boete bij een overtreding, die moet vastgesteld worden door iemand die door de gemeente wordt betaald, gaat naar de staatskas.

Daarom alleen al zouden de gemeenten kunnen geneigd zijn ingrepen die de veiligheid of de herinrichting van het publiek domein beogen, maar die veelal terreinen voor nieuwe overtredingen creëren, maar achterwege te laten. Ook zou voor het toezicht en de verbalisering weinig animo bestaan.

Deze ongerijmdheid wil senator Van In zo snel mogelijk uit de wereld geholpen zien met zijn wetsvoorstel, ingediend op 6 maart jl. bij de senaat.

ANTWERPEN KINEMA METROPOOL, WAAR FILMKIJKEN 'N FEEST IS

° 24 ZALEN TOT UW DIENST...
VLAKEBIJ HET CENTRAAL STATION.



cine REX
REX club
METRO 1
METRO 2
ODEON 1,2,3,4
RUBENS
SINJOOR
VENDOME
QUELLIN 1
QUELLIN 2
QUELLIN 3
ASTRA
ASTRID
CAPITOLE
SAVOY
AMBASSADES
AMBASSADES club 1
AMBASSADES club 2
AMBASSADES club 3
AMBASSADES club 4
WAPPER
TIJL
BRABO

nodigen u uit voor uw
kinemaontspanning

° TECHNISCHE PERFECTIE
'N WAAIER AAN PROGRAMMA'S
NAAR IEDERS SMAAK!

ECHT KINEMA BELEVEN KAN ALLEEN IN ANTWERPEN



Brugse Reiefeesten 1986.

De Brugse Reiefeesten spelen zich af tegen het sprookjesachtig verlichte decor van de reien en op de Burg. De feesten vormen een boeiend en afwisselend schouwspel van taferelen uit de verschillende tijdperken, van de middeleeuwen, over de Bourgondische tijd, de Renaissance en Barok tot de Belle Epoque.

Meer dan 500 deelnemers verlenen hun medewerking met zang, dans en muziek. Alle taferelen worden doorlopend en onafhankelijk van elkaar opgevoerd tussen 21.00 uur en middernacht.

De Reiefeesten hebben plaats op 14, 15, 16, 20, 22 en 23 augustus 1986. Individuele kaarten kosten 180 Bfr. (in voorverkoop 150 Bfr.; voor groepen vanaf 10 personen 150 Bfr.).

★ ★ ★

Dagtrips voor groepen in West-Vlaanderen.

Bij Westtoerisme is de 1986-brochure verschenen met meer 30 een-dagsuitstappen in West-Vlaanderen. Het aanbod bestaat uit culturele, sportieve of gewoon gezellige en sfeervolle uitstappen, gericht tot verenigingen, vriendenkringen, hobbyclubs en andere groepen.

De brochure over dagtrips is gratis te bekomen bij WESTTOERISME, Vlamingstraat 55 te 8000 Brugge - tel. 050/33.73.44.

★ ★ ★

Daguitstappen voor groepen in Oost-Vlaanderen.

De federatie voor toerisme in Oost-Vlaanderen heeft in samenwerking met de VVV's opnieuw een 23-tal dagarrangementen voor groepen uitgewerkt.

Oost-Vlaanderen heeft talrijke troeven: Aalst, Dendermonde, Geraardsbergen, drie "Denderende steden", het rustige vlakke kreekgebied, met Reynaert op stap in het Land van Waas, de rijke Leiestreek, de golvende Vlaamse Ardennen met Ronse en Oudenaarde, de Zwalmstreek ...

De brochure "Dagtrips voor Groepen" is gratis te bekomen bij de FEDERATIE VOOR TOERISME, Koningin Maria-Hendrika-plein 64 te 9000 Gent - tel. 091/22.16.37.

★ ★ ★

H-Bloedprocessie in Brugge.

De Belgische Spoorwegen verlenen 50 % reductie aan de reizigers die zich naar aanleiding van de H-Bloedprocessie van 8 mei aanstaande naar Brugge begeven. Deze reductie wordt toegestaan in ieder Belgisch station voor een minimaal traject van 40 km.

Vanaf heden zijn voor de H-Bloedprocessie ook genummerde plaatsbewijzen voor banken en tribunes te koop. Deze genummerde zitplaatsen kosten 200 Bfr. en 175 Bfr. (voor groepen vanaf 20 personen) en zijn te bekomen in de Dienst voor Toerisme, Markt 7 te 8000 Brugge - tel. 050/33.07.11.

VRIJE VAKANTIE IN IEDERS BEREIK.

Verg. Kat. A 1016

JA, OM UW OGEN NIET TE GELOVEN!..

Met Raitour kan iedereen zich echte vakantie veroorloven. Buitengewone voordelen worden toegekend aan families van 3 tot 6 personen (**kortingen tot 3.600 F per persoon** voor reizen naar Oostenrijk en Zuid-Tirol/Italië) alsmede aan kinderen van minder dan 12 jaar (tot 80% verminderingen in formule "Kinderen Welkom").

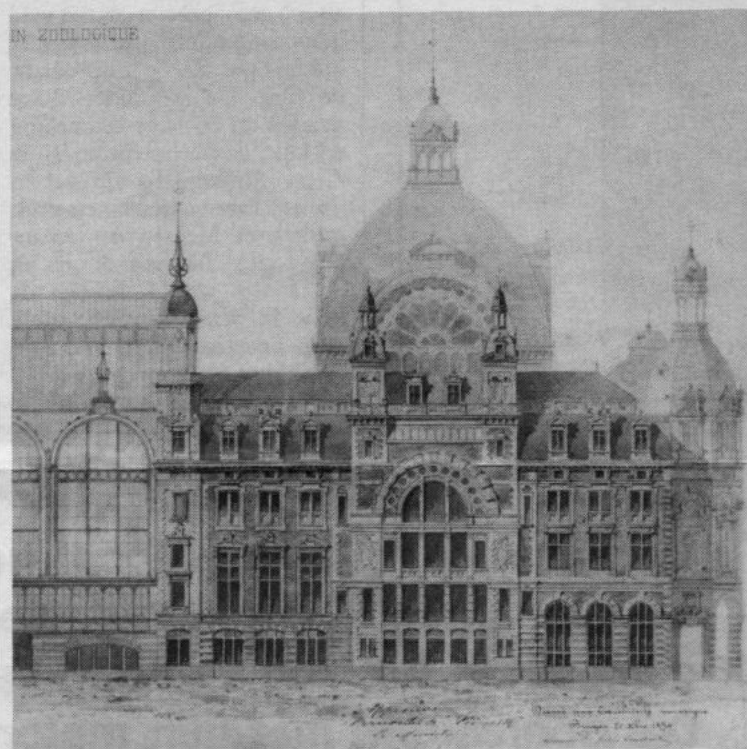
Enkele prijsvoorbeelden:

SPANJE:	6.750 BF
ITALIË:	7.790 BF
OOSTENRIJK:	9.490 BF
ZWITSERLAND:	11.790 BF

1 week verblijf,
reis en transfert inbegrepen.

...spreek er je reisagent over.

ANTWERPEN OP HET SPOOR



De jubilerende Belgische spoorwegen hebben de jongste maanden al heel wat inkt doen vloeien. Er blijkt een stevige belangstelling te bestaan voor de trein en alles wat ermee te maken heeft. Tram en treinmusea behoren tot de best bezochte. Kortom de trein zet de mensen in beweging.

Recent schijnt er ook een soort treininitiatie te zijn ontstaan. Mensen die in geen jaren de voet in een station hebben gezet, komen plots een al of niet speciaal georganiseerd ritje maken. Kinderen maken in schoolverband voor het eerst in hun jonge leven kennis met deze vorm van openbaar ver-

voer. Het Centraal Station van Antwerpen werd in alle toonaarden bezongen als bouwkundige monument.

Het is in die sfeer dat een ploeg van negen mensen zich over honderden oude documenten hebben gebogen en uit 143 verschillende bronnen materiaal bijeengebracht in een boek dat de zeer toepasselijke titel meekreeg van "Antwerpen op het Spoor".

Het is een kijk- en leesboek geworden in een handig formaat van 22 x 27,5 cm, 144 bladzijden, prijs 650 frank. Dit boek kunt u bestellen langs Rij maar an...

Bestelbon

ANTWERPEN OP HET SPOOR

Ja stuur mij exemplaar(en) van het boek Antwerpen op het spoor.

Naam : _____

Volledige Adres : _____

Handtekening _____

- Ik stort x 650 fr. + 30 fr. verzendingskosten op rekening 559-2428502-08 van Rij maar an... en ontvang het/de boek/en na ontvangst van mijn betaling.
- Hier een cheque aan order van Rij maar an... voor een bedrag van x 680 fr. (Schrappen wat niet past)
Voor Nederland 40 Hfl op rekening 63.42.07.725

Uw publiciteit in de stations of andere aanhorigheden van de spoorwegen

PUBLIFER NU

Roger Vandendrieslaan 23
1150 Brussel
Tel. : 02/763.06.55

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 Spiegelaere, Tony Govarts, Roel de Jong, Jef Van Olmen, Bob Boogaerts, Luc de Jong, Jos Zuallaert, Luc Desmedt en Luc Motmans.

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 : 678.030.115
HRA : 207.701

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

Overname van artikelen en illustraties, geheel of gedeeltelijk, alleen na schriftelijke toelating van de uitgever.

Benelux Rail 3

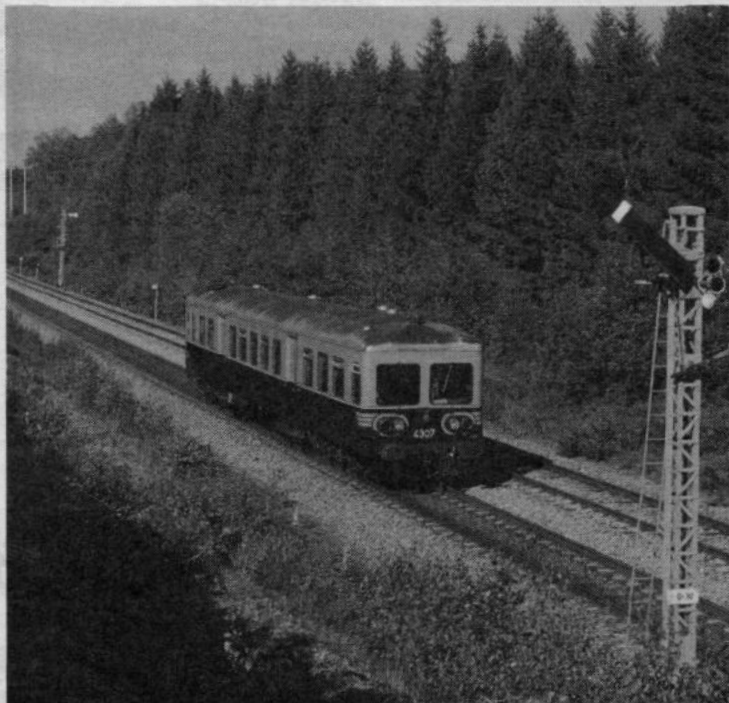
De spoorwegen van de Benelux in beeld

De uitgave Benelux Rail 3 is het resultaat van twee jaar internationale samenwerking en is thans verkrijgbaar bij de goede boekhandel, verscheidene spoorwegverenigingen of rechtstreeks zonder extra kosten bij de uitgever Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 67, S-211 52 Malmö, Zweden. De prijs bedraagt 32 gulden of 595 Bfr.

Centraal thema van dit boek is de landschappelijke schoonheid van de Ardennen inclusief de uitlopers ervan in Zuid-Nederland in ruime relatie met het spoorvervoer. Van de eerder verschenen

Benelux Rail 1 en 2 zijn voor de liefhebbers nog enkele exemplaren in voorraad bij de uitgever. Benelux Rail 4 verschijnt in 1987.

Wie wil meewerken aan Benelux Rail 4 kan zwart/wit foto's inzenden van goede kwaliteit, duidelijk voorzien van naam, adres en informatie omtrent thema, plaats en situatie. Foto's voor Nederland en België graag naar: Marcel Vleugels, Oude Schoolhof 5, NL-6287 BK EYS. Opnamen met betrekking tot Luxemburg kunnen worden gestuurd naar het Sekretariaat van Groupement des Amis du Rail, postbus 513, L-2015 Luxemburg.



Verkeerskunde

Het ANWB-blad Verkeerskunde, dat maandelijks met een oplage van 4.000 exemplaren verspreid wordt in Nederland en Vlaanderen, krijgt er voortaan driemaandelijks een Vlaamse katern bij. Verkeerskunde is een gerenommeerd en steeds aktueel vakblad met technische inslag. In de januari-uitgave zat de eerste katern, en daar stelt de Kortrijkse schepen voor Verkeersveiligheid Decabooter het net opgerichte Overlegcentrum voor Verkeersveiligheid en Verkeersleefbaarheid voor, een initiatief van de Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten. Vlaamse kontaktpersoon is voorlopig Jean-Paul Vandewinckle, Graaf Bouwewijn IXlaan 68, 8500 Kortrijk.

E pericoloso sporgersi

De grote kooi van Antwerpen-Centraal

Als kind mocht je naar de Zoo, een zo grote belevenis! De roze flamingo's op één stelt, de apen met jeuk onder hun oksels, de beren die geen honig aten, de leeuw met zijn urinespray, de olifanten met hun slurfen in je hand... maar het mooiste waren de kamelen vond ik. Want waar de kamelen zaten, kon vader je op de schouders heffen en over de onnatuurlijke pseudo-rotsen van hun hok zag je het station, meer nog, zag je De Treinen! Voor mij hoorde het station bij de dierentuin. Het was het grootste hok. Een immense stalen kooi met een glazen koepel en met zwarte glanzende beesten in zijn buik. Brave beesten want hun hok stond open, ze konden weg wanneer ze wilden. Ze werden met mensen gevoederd, ze slokten mensen op, maar ze aten ze niet echt op. Vanop die kamelelmuur keek ik naar het station als een groot geheim, als een wild inboorlingendorp dat nog niet ontdekt was. Zo zie je het ook in de film. De avonturier sluipt zachtjes tot bovenop een helling en kijkt dan behoedzaam in de diepte. Alnaargelang zijn daar indianen, slaven of kabouters druk in de weer. Mensen van een andere wereld. Nu hoor ik ook bij die andere wereld. Ik ben de kooi, ik ben het woeste grote dorp onverschrokken genaderd en ik ber er binnengegaan. Ik

heb een kaartje gekocht en met dat kaartje mocht ik tot vlakbij de grote beesten, tot vlakbij de treinen die licht grommend en sissend op de sporen lagen. Ze hebben me opgeslokt, zoals een leeuw ook wel eens een mug inslikt. Hij hoeft zijn mond er niet voor te sluiten. De grote treinen hebben me al door heel het land gevoerd en ze zijn nog braver dan ik dacht. Er zijn ook altijd bewakers bij. Een bewaker zegt aan de trein naar waar hij moet gaan en een andere komt de kaartjes controleren. De treinen hebben me al zoveel landen en zoveel mensen laten zien, dat we maatjes zijn geworden. Ik rij nu ook met een auto, zo'n huisdier op wielen. Soms kruis ik het dubbele spoor van het grote dier. Op een overweg. Dan hou ik mijn snelheid in en steek langzaam over, vol ontzag. Spijt heb ik soms, dat de slagbomen niet dicht zijn en dat de trein niet nadert. Ik zie de trein graag voorthollen door het land, door het licht of door de nacht. Ik rij nu ook met een auto, maar ik ben blijer wanneer ik met de trein rij. Dan koop ik weer een kaartje in de grote kooi van Antwerpen-Centraal en wanneer de trein zich traag in beweging zet, kijk in naar de pseudo-rotsen van de Zoo. Ja, echt, daarachter zitten kamelen!

Jan Hertoghs



De abonnementsprijs (10 nummers) bedraagt: 500 Bfr voor België, 35 Hfl voor Nederland en 900 Bfr voor alle andere landen.
Bankrelaties:
België: 559-2428502-08
Nederland: 63.42.07.725 - Paribas, Postbus 102, 5600 AC Eindhoven

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

RIJ MAAR AN ... Abonnement

Ja, ik wens een abonnement op Rij maar an ..., vanaf nr.: _____ en word tegelijkertijd lid van de BTTB.

Naam: _____

Adres: _____

Ik stort 500 Bfr/35 Hfl/900 Bfr op uw rekening
- Hierbij ingesloten een cheque ter waarde van: 500 Bfr/35 Hfl/900 Bfr.
(doorhalen wat niet past)

Handtekening

Ook naar de "Elfstedentocht gekeken?
die uitmuntende beelden gezien,
gemaakt in het zog van de koplopers?
Die doorzetters met hun motorzijspannen
op het ijs hun werk zien doen,
Gedacht: 't zijn Amerikanen, 't zijn Russen,
't zijn Japanners,...

Verkeerd gedacht:
T.V.-spitstechnologie uit Vlaanderen!
BRT-techniek in samenspel met
ervaren motorrijders.
Dat is het geheim van
die alom geprezen reportage.

De BRT met camera en microfoon
paraat op het ijs,
onder de tropenzon,
in de lucht,
in het stadion,
in het sportpaleis.



BRT.

Reportages van spitstechnologisch
gehalte: **BRT-REPORTAGES.**

WAAR KIJKERS WAT AAN HEBBEN!