

Het hindernissenparcours van de treinreiziger

Er wordt eindelijk opnieuw meer geïnvesteerd in het spoor. Dat is goed nieuws, maar helaas worden we wel geconfronteerd met steeds meer lijnsluitingen tijdens weekends, vakantieperiodes en de jongste tijd zelfs op gewone werkdagen. De informatie en reizigersbegeleiding laten bovendien op veel punten te wensen over.

Na jaren van onderinvesteringen wordt opnieuw volop gewerkt aan het onderhoud en de verbetering van ons spoornet. Er moeten immers nog heel wat perrons toegankelijk worden gemaakt en bovenleidingen vervangen. Voorts wordt gewerkt aan de uitrol van het Europees beveiligingssysteem ETCS, de elektrificatie van enkele lijnen in Limburg, het Brusselse voorstadsnet en de stations van Gent, Bergen en Mechelen. Dat zijn stuk voor stuk grote projecten, die nog jaren in beslag zullen nemen.

De voorbije paasvakantie reden er vanuit Kortrijk geen treinen naar Moeskroen en minder treinen naar Brugge en Brussel. In Limburg moesten de reizigers op de verbindingen Hasselt – Aarschot, Hasselt – Mol en Hasselt – Genk zich drie weken lang, ook tijdens de eerste gewone school- en werkweek na de paasvakantie, behelpen met een vervangbus, of omrijden via Landen. De NMBS beloofde op de enige resterende verbinding van Limburg naar Leuven, Brussel en Antwerpen maximale capaciteit – lees: tien dubbeldekrijtuigen – aan te bieden maar op zondagavond 25 april reden om 19.26 uur in de drukke studentenspits slechts twee Deense neuzen voor, waarop tot overmaat de raamregel van toepassing was omdat de trein (aankomst 23u06!) Blankenberge als eindbestemming had. In Sint-Truiden werden 300 studenten die niet aan het raam zaten uit de trein gezet. De betrokken trein liep 50 minuten vertraging op. Wie achterbleef, moest nog langer wachten tot de NMBS de nodige capaciteit gevonden had. Hier was ongetwijfeld sprake van een ongelukkige samenloop van omstandigheden, maar wie in het weekend regelmatig de trein neemt, begint steeds meer aan een hindernissenparcours.

Je reis lang vooraf plannen is in de praktijk onmogelijk, want op verbindingen als Antwerpen – Gent of Brussel – Namen is de kans groter dat er een afwijkende dienstregeling geldt dan dat de normale dienstregeling wordt gereden. De NMBS rekent er zeer expliciet op dat je een week of enkele dagen vooraf de nodige opzoekingen doet op de website of in de app. In de stations hangen alleen zeer cryptische werfposters, die vaak onvolledig en soms gewoon onbegrijpelijk zijn voor wie de situatie niet kent. Wat bijvoorbeeld te denken van de volgende mededeling: “De IC-treinen Gent-Sint-Pieters – Brussel – Lokeren rijden niet tussen Jette en Lokeren. Zij stoppen bijkomend in Zellik, Asse, Mollem, Merchtem en Opwijk” Deze treinen hebben dus extra haltes op een deel van het traject waarop ze

geschrappt zijn? In het zelfde genre past de mededeling:

“De S51-treinen **Eeklo – Ronse** rijden niet tussen Eeklo en Gent-Sint-Pieters.

- Reisadvies: om te reizen tussen Eeklo en Gent-Sint-Pieters kunnen jullie andere treinen nemen.
- Opgelet, op 8 en 9 mei vervangt een bus* deze treinen tussen Gent-Sint-Pieters en Oudenaarde. "

In de praktijk reed er een pendeltrein tussen Eeklo en Gent-Dampoort en reden er vervangbussen tussen Gent en Oudenaarde. Voor een rit van Wondelgem naar Ronse was je dat weekend volgens de planner 3u.18 onderweg! Wie over de app of internet beschikt, kan dat vooraf checken. Als je daar niet over beschikt, is de kans groot dat je daar pas onderweg achter komt. Ook buitenlanders die naar België reizen, staan vaak voor verrassingen, want de informatie in

*Werzaamheden aan het perron in Kiewit en aan beide sporen tegelijk
Foto Willy Smeulders*



de internationale planner is vaak niet correct en toeristen beschikken doorgaans niet over de NMBS-app.

In de app en op de website moet je het overigens stellen met lange lijsten met lijnen en data. Kaartjes waarop je duidelijk kan zien op welke routes er gewerkt wordt en hoe bepaalde treinen worden omgeleid, zijn er niet. Die zouden nochtans een zeer nuttige aanvulling vormen op de vaak zeer compacte beschrijving van de wijzigingen, zeker voor werven die een impact hebben op heel wat verbindingen, zoals de regelmatige werkzaamheden op het traject Antwerpen – Gent of tussen Gent en Brugge.

Help, een vervangbus!

Naast de gebrekkige informatie leiden veel werkzaamheden voor de gebruikers ook tot een veel langere reistijd. Met een bus ben je al vlug dubbel zo lang onderweg als met de trein. Een fiets meenemen kan bovendien niet. Het aantal reizigers op die vervangbussen bedraagt doorgaans dan ook slechts een fractie van het aantal reizigers dat anders de trein zou nemen. Wie kan, zoekt een andere oplossing of blijft thuis. Bij onderbrekingen in Brussel zou je denken dat de metro van de MIVB een handig alternatief is. Helaas, door de toegangspoortjes kom je er met een treinkaartje niet in. Twee jaar geleden moest de NMBS tijdens de sluiting van de noord-zuidverbinding in het Noord- en Zuidstation metroticketjes uitdelen om hun abonnees toegang te geven tot het MIVB-net. Bij kleinere werven gebeurt dat niet en word je – zonder plannetje – doorverwezen naar de bovengrondse trams en bussen van de MIVB, waarmee je een heel stuk langer onderweg bent. Als je geen MIVB-netplan bij de hand hebt of het net van de MIVB niet kent, sta je voor een ware zoektocht.

In sommige gevallen worden zelfs meerdere hoofdlijnen tegelijk gesloten, waarbij bv. zowel het verkeer tussen Antwerpen

en Gent als de directe lijn Brussel – Gent onderbroken worden. In dat geval blijft voor verkeer van oost naar west alleen de route via Wetteren over. Als daar dan één trein in panne valt, rest alleen de nog veel langere omweg via Kortrijk en Oudenaarde. Op het wegennet is zoiets ondenkbaar, helaas wel bij het spoor. Ook de trend om lijnen gedurende langere periode – na Limburg en Kortrijk is staat er dit najaar tussen Doornik en Moeskroen een sluiting van bijna 100 dagen op de planning – is nefast. Over de afwegingen die daarbij gemaakt worden, verneem je zelden tot nooit iets.

Op sommige corridors blijft de hinder bovendien eindeloos aanslepen. De modernisering van de Kennedy-spoortunnel, waardoor de lijn Antwerpen – Gent soms tot 20 weekends per jaar onderbroken is tussen Antwerpen en Sint-Niklaas, begon in 2013 en zou nog duren tot 2023. Je zou verwachten dat men van die onderbrekingen gebruik heeft gemaakt om bijvoorbeeld ook alle perrons van de stopplaatsen tussen Antwerpen en Sint-Niklaas aan te pakken. Helaas kreeg in die hele tijd alleen Zwijndrecht onlangs hoge perrons. Zo blijven we dus nog wel even bezig. Daarbij valt ook op dat Infrabel de reistijden regelmatig verlengt om werkzaamheden te kunnen uitvoeren, maar dat de omgekeerde beweging – een versnelling van de dienstregeling omdat de infra verbeterd is – helaas veel zeldzamer is. Tussen Antwerpen en Brussel rijden we tegenwoordig trager dan in 1935, toen op die as de eerste elektrische treinen reden. Ook op deze lijn wordt sinds mensenheugenis gewerkt, al lijkt in Vilvoorde – de werf die op dit moment de grootste hinder veroorzaakt – het einde na jaren eindelijk in zicht.

In het verleden werd er vaak een beperkte treindienst op enkelspoor aangeboden, maar door de strengere veiligheidsregels van DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen), een onafhankelijk orgaan dat de veiligheid van het spoornet bewaakt, is dat zo goed als on-



mogelijk geworden. Ook Infrabel lijkt ook iets te vaak voor de gemakkelijkste weg te kiezen: op een gesloten lijn werkzaamheden is gemakkelijker en goedkoper dan rekening te moeten houden met beperkt treinverkeer. Doordat de jongste jaren steeds meer overloopwissels en uitwijksporen om besparingsredenen werden uitgebroken, is het spoornet ook minder flexibel geworden. Dat wreekt zich ook bij de afhandeling van incidenten en pannes.

Op die manier ondergraaft het spoor het draagvlak voor recreatieve en toeristische verplaatsingen met de trein, die in het weekend nog een veel groter aandeel vormen dan op weekdagen. Ook TreinTram-Bus heeft de jongste jaren al verschillende excursies moeten annuleren of verplaatsen omdat de reistijden vanuit sommige delen van het land gewoon te lang werden. Dat er tussendoor aan het spoor moet worden gewerkt, is onvermijdelijk, maar de slordige en soms ronduit foutieve informatie over die werkzaamheden is een kwestie van prioriteiten en middelen. Zowel Infrabel als de NMBS moeten daar veel meer zorg aan besteden. Waar mogelijk moet een treindienst op enkelspoor worden aangeboden.

Stefan Styne