

Reizigers willen meer en betere treinen

De werkgroep Spoor van TreinTramBus bespreekt niet alleen de actualiteit van de Belgische en internationale spoorwegen, maar heeft tijdens verscheidene vergaderingen ook een prioriteitenlijstje opgesteld waarmee we de NMBS en de beleidsmakers warm willen maken voor de uitbouw van een hoger aanbod en een betere dienstverlening gedurende de volgende jaren. Wat vinden we belangrijk?

Een knooppuntenmodel

In een land met korte afstanden is niet zozeer de rijnsnelheid maar wel de afstemming van de vervoersketen bepalend voor de totale verplaatsingstijd. Stapsgewijs moet daarom werk worden gemaakt van de veralgemening van een knooppuntenstelsel naar Zwitsers model (zie ook www.integrato.be). In een aantal gevallen vergt dat infrastructuraanpassingen, maar sommige problemen kunnen reeds sneller worden aangepakt, zoals de slechte aansluiting vanuit Brussel met lijn 90 richting Ninove en Geraardsbergen of de ontrafelde knoop van Lichtervelde. In tegenstelling tot vroeger brengt reizen via Lichtervelde in de week altijd nodeloos tijdverlies met zich mee.



Deze beperkte rit tot Leuven zou eigenlijk naar Welkenraedt moeten rijden.

Foto Rudy De Ceunynck

Overstappen kunnen ook te krap zijn. Wie vanuit het Meetjesland naar Antwerpen spoort, weet het maar al te goed: de overstap van 1 of 2 minuten in Gent-Dampoort dreigt al gauw 28 minuten te worden als de stoptrein uit Eeklo een geringe vertraging heeft. Ook elders in het land zijn tal van voorbeelden te vinden van knooppunten die verbeterd kunnen worden: in Denderleeuw voor reizigers tussen Brussel en Ninove/Geraardsbergen en in Charleroi, Namen en Luik voor reizigers langs de Waalse as. Nog dringender wordt het wanneer we de knooppunten in het weekend bekijken. Als er al aansluitingen zijn, lijkt dat vooral toeval te zijn: in Antwerpen-Berchem voor reizigers uit Gent en Brussel naar de Kempen, in Mechelen vanuit Dendermonde naar Leuven en in Verviers voor zowat iedereen die naar Spa moet, toch een belangrijk toeristisch centrum. Telkens heb je voldoende tijd om het stationsgebouw te verkennen, maar dit is toch niet de bedoeling van je reis. Dit probleem hangt natuurlijk samen met het beperktere treinaanbod tijdens het weekend.

Versterking marktaandeel spoor

Om het marktaandeel van de trein te vergroten pleit TreinTramBus voor een stapsgewijze veralgemening van de halffrequentie in Vlaanderen en een groot deel van Wallonië van maandag tot zaterdag en een minimumfrequentie van één trein per uur op zondag.

Naar Knokke en Blankenberge is een trein om het half uur zeker gewenst gezien het belang van het kusttoerisme. Maar ook



elders zijn halffrequenties meer en meer nodig, bv. Gent – Landen (met aansluiting naar Leuven/Brussel), Mechelen – Puurs – Sint-Niklaas, Dendermonde – Lokeren, Kortrijk – Ieper – Poperinge en Denderleeuw – Ninove – Geraardsbergen. Tussen Kortrijk en Gent is een extra trein nodig die alle tussenhaltes bedient. Op lijn 66 tussen Kortrijk en Brugge heeft de NMBS om onbegrijpelijke redenen de IC-trein gedegradeerd tot stoptrein. Hier is er behoefte aan drie treinen per uur met een duidelijke scheiding tussen de L-trein die overal stopt en verknoopt in Lichtervelde en een intercity die hoogstens stopt in Torhout, Roeselare en Izegem.

Op lijn 36 en 37 (Brussel – Luik – Welkenraedt) moeten de dienstregelingsgaten van de IC uit Kortrijk weggewerkt worden tussen Leuven en Luik. Die trein moet ook 's avonds consistent het volledige traject tot Welkenraedt rijden.

TreinTramBus pleit daarbij voor een sterk basisnet alle dagen van de week. Op diverse lijnen is het verschil tussen het aanbod op weekdays en tijdens het weekend veel te groot en niet meer afgestemd op de toenemende verplaatsingsbehoeften buiten de klassieke pendeltijden. Voorbeelden hiervan zijn de lijnen 12 Antwerpen – Essen (1 trein/u in het weekend t.o.v. 3/u op weekdays), 15 Antwerpen/Brussel – Kempen (geen verbinding naar



Treinen met M7 kunnen de Desiro's doen verdwijnen van intercitydiensten.
Foto Rudy De Ceunynck

Brussel tijdens het weekend en geen volwaardige IC Antwerpen – Turnhout), 25 Antwerpen – Brussel (geen volwaardige IC-treinen in het weekend) en 36 Brussel – Leuven (hiaat van 48 minuten in het IC-aanbod naar Brussel). Op lijn 53 (Gent – Mechelen) moeten ook tijdens het weekend intercity's en stoptreinen als aparte series ingelegd worden.

Wij pleiten er dan ook voor de week- en weekenddienst verder naar elkaar te laten toegroeien en op termijn opnieuw, zoals tot begin jaren 1990 het geval was, terug te keren naar een basisaanbod dat identiek is van maandag tot zondag. Er is nood aan een algemene uitbreiding van het aanbod in functie van de reële vraag.

Versterking S-trein

De versterking van het voorstadsaanbod rond Antwerpen, Brussel en Gent die enkele jaren geleden werd ingezet, moet zeker nog worden voortgezet. Vanzelfsprekend moet ook hier een halfuurfrequentie als minimumnorm van maandag tot zaterdag gelden.

Als onderdeel van het S-net rond Brussel is een verhoging van de frequentie tussen Jette en de Europese wijk prioritair. De reistijd die de trein hier biedt, is onklopbaar, maar één trein per uur biedt te weinig flexibiliteit om echt wervend te zijn. Een frequentieverhoging op deze lijn kan ook de druk op zowel de noord-zuidverbinding als de Brusselse metro verlichten. Een en ander kan worden bekeken in samenhang met de moeilijk leesbare lijnvoering van de S10 Dendermonde – Jette – Simonis – Brussel NZV – Jette – Denderleeuw – Aalst, die zichzelf in Jette kruist.

De S-lijnen rond Gent zijn slechts uurdiensten met enkele extra spitsritten en rijden op zondag slechts om de twee uur. Een uurdienst 7 op 7 is het absolute minimum om van een volwaardig S-aanbod te kunnen spreken en op weekdagen is een halfuurfrequentie zeer wenselijk om van de S-trein op regionaal niveau de ruggengraat van het OV te maken.

Uitbreiding amplitude

De amplitudes lijken vandaag eerder gebaseerd op toevalligheden in het kader van de exploitatie in plaats van op objectieve criteria en een analyse van de behoeften. Een ruime amplitude, zowel 's ochtends als 's avonds, is belangrijk om niet alleen de klassieke pendelaars te bereiken, maar ook mensen met atypische werktijden de mogelijkheid te bieden met het openbaar vervoer te reizen en in te spelen op recreatieve verplaatsingsbehoeften.

De ochtendamplitude is vaak ontoereikend voor mensen die in ploegdiensten werken. De eerste trein vanuit Dendermonde komt in Lokeren pas toe om 06.54 uur. Ook in het weekend zijn er op dat vlak problemen, met een eerste aankomst in Sint-Niklaas om 08.18 uur uit Mechelen en met de S-trein uit Brussel om 08.52 uur in Dendermonde. Tussen Gent en Ronse is op zaterdagochtend een vroegere trein in elke richting wenselijk. Vanuit Roeselare geraak je in het weekend ook ten vroegste om 08.03 uur in Kortrijk. Ook in Turnhout komt in het weekend de eerste trein pas toe om 08.47 uur.

's Avonds stopt het treinverkeer vaak te vroeg. Wil je in het weekend vanuit Gent nog naar Ronse of Eeklo, dan moet je al rond 21 uur vertrekken. Rond diezelfde tijd vertrekt ook in Turnhout al de laatste trein.

Materieelinzet

De materieelinzet bij de NMBS vertoont op een aantal lijnen verschillende problemen: gebrek aan capaciteit, gebrek aan comfort, treinen niet afgestemd op het stoppatroon. De instroom van de M7-rijtuigen biedt de kans om een aantal van die problemen op korte en middellange termijn aan te pakken. Zo zouden er best geen treinen met smalle deuren (I11 en AM96) meer in de spits door de Brusselse noord-zuidverbinding rijden zodat het in- en opstappen minder tijd kost. Desiro-voorstadstreinen kunnen geweerd worden van de intercity's Antwerpen – Oostende en Antwerpen – Brussel – Charleroi. Treinen waar er nog een 3+2 zetelopstelling (AM75, breaks) is kunnen geweerd worden uit de basisdienst.

Naast deze binnenlandse verbeteringen vraagt *TreinTramBus* ook aandacht voor de treinen die de grens overgaan om aansluitingen te geven op de netwerken van onze buurlanden. De huidige verbindingen zoals die naar Roosendaal en Rijsel verdienen een opwaardering, maar ook nieuwe verbindingen moeten mogelijk zijn: naar Terneuzen, Weert, Duinkerke, Valenciennes en Givet/Charlevilles-Mezières.

Deze prioriteiten hebben we meer gedetailleerd uitgeschreven in een nota die we aan de dienstregelmakers van NMBS hebben bezorgd. Van hen verwachten we dat ze hiermee bij de opmaak van het Vervoersplan 2023-2026 aan de slag gaan om het treinverkeer op te waarderen en de veelgenoemde modal shift te bewerkstelligen.

Henk Himpe en Stefan Stynen