

Mondig Mobiel


Trein Tram Bus.be

beweging voor beter openbaar vervoer


PO PP
+ 0 20 20 10 10 10
Leuven X



Antwerpse tram kan sneller

Tijd voor tariefintegratie

Openbaar vervoer in Noorwegen

Interview met Marc Huybrechts (NMBS)

Beste lezer

Beste lezer

Vanaf 1 januari wordt de basisbereikbaarheid – waarover we het in dit tijdschrift al zo vaak hadden, ook nu weer in het dossier op pagina 10 – in de praktijk gebracht. Nou ja... hoewel heel het concept uitgetekend was om in één keer ingevoerd te worden, gebeurt dat nu gefaseerd. Wellicht hoopt minister Lydia Peeters (Open VLD) zo te kunnen zeggen dat zij de zaken alsnog vlot heeft getrokken en probeert ze zo het gebrek aan inspraak en de problemen die veel reizigers zullen ondervinden te verdoezelen. Dat deze eerste fase "fase 0" heet, is veelzeggend; dat minder dan een maand vooraf op de website van De Lijn er nog geen enkele informatie te vinden was, onaanvaardbaar.

We moeten absoluut bij de pinken blijven en blijven eisen dat naar de gebruiker geluisterd wordt. Bij de invoering van de volgende fases moeten fouten rechtgezet worden en de hiaten in de plannen aangevuld. Via onze website verzamelen we alvast alle problemen die reizigers in fase 0 al ondervinden zodat we met sterke argumenten kunnen aankloppen bij de vervoerregio's. Vinden we nu wel gehoor, beste politici en ambtenaren?

Treinreizigers hadden de laatste maanden te kampen met een spoorwegmaatschappij die de problemen nauwelijks nog kan overzien. Problemen die Marc Huybrechts, directeur Marketing en Sales bij de NMBS, niet kan verhelpen, maar over het tarievenbeleid wist hij wel heel wat interessants te vertellen (p. 14).

Uiteraard nemen we u mee naar het verre (Colombia!) en het nabije buitenland (Armentières, net over de grens). Misschien reist u in de paasvakantie wel mee naar Noorwegen (p. 18)? Of verkiest u een wandeling in eigen land (p. 13)?

Ook TreinTramBus wordt geconfronteerd met stijgende energieprijzen en inflatie. We proberen het lidmaatschap betaalbaar te houden (zie colofon) en – we leerden het van de NMBS – "danken u voor uw begrip".

Namens de redactie wens ik u en uw familie prettige feestdagen toe!

Henk Himpe, hoofdredacteur

In dit nummer

- 3_ Opinie: Willen we meer mensen op bus en tram? Schaf die dan niet af!
- 4-5_ TreinTramBus in actie
- 6-7_ Beleid: Maak het openbaar vervoer niet gratis maar beter en laagdrempeliger
- 8_ Beleid: Antwerpse tram kan nu al sneller sporen
- 9_ Ronie I.
- 10-11_ Dossier: Kan basisbereikbaarheid slagen?
- 12_ Op het web_ Quiz
- 13_ Excursie: Groene Halte
- 14-16_ Interview met Marc Huybrechts (NMBS): Kortingkaart komt, RailPass verdwijnt?
- 17_ Buitenland: Colombia trendsetter met groen openbaar vervoer
- 18-19_ Europa: Openbaar vervoer in Noorwegen
- 20-21_ Europa: Nieuwe buslijn Ieper – Armentières van start_ Nachttreinnieuws
- 22_ Opgespoord
- 23_ Lijntjes
- 24_ Vreemde haltenamen: G.De Kleermaekers

Colofon

36e jaargang – nummer 142

Oktober– november– december 2022,
driemaandelijks

ISSN: 0778-7014

Reageren? Laat ons iets weten:

TreinTramBus – Mondig Mobiel,
Kortrijksesteenweg 304 – 9000 Gent

Tel. 09 223 86 12

E-mail: info@treintrambus.be

Internet: www.treintrambus.be

Abonnementen:

€ 29 (gewoon abonnement)

€ 50 (steunlidmaatschap)

over te schrijven op rek. BE35 0682 0758 1037
met vermelding "Lidgeld + Mondig Mobiel"

Facturatie op verzoek (5€ + 6% BTW)

Buiten België: € 39

IBAN: BE35 0682 0758 1037

SWIFT/BIC-bankcode: GKCCBEBB

Een abonnement kan elk moment ingaan en omvat
het TreinTramBus-lidmaatschap met alle voordelen.

Verhuisd? Laat ons even iets weten.

Mondig Mobiel is eveneens **digitaal beschikbaar**
(aan te vragen op het secretariaat).

De ondertekende bijdragen weerspiegelen niet
noodzakelijk het standpunt van de redactie.

Hoofdredactie: Henk Himpe

Eindredactie: Kees Smilde

Redactie: Nico Callens, Rudy De Ceunynck,
Jacques Peeters, Stefan Stynen, Thea Swierstra,
Bert Van de Wiele, Max Verbraeken

Werken ook mee aan dit nummer:

Peter Meukens, Ronie I. en diverse fotografen

Lay-out: Dries Allaert – www.3-S.be e.a.

Druk: Mondig Mobiel wordt op milieuvriendelijke
wijze gedrukt bij Drukkerij Vanderpoorten –
www.vanderpoorten.be

Dit drukwerk wordt 100% klimaatneutraal gerealiseerd



Sluitingsdatum kopij nr.143: 16 februari 2023

Verantwoordelijke uitgever:

Stefan Stynen, Kortrijksesteenweg 304, 9000 Gent

Foto voorpagina:

Antwerpse tramlijn 1 verliest veel tijd aan haltes

Foto Rudy De Ceunynck

Willen we meer mensen op bus en tram? Schaf die dan niet af!

Net nu we met torenhoge energieprijzen kampen en om ecologische redenen op duurzame vervoersmiddelen moeten overschakelen, blijft het openbaar vervoer in Vlaanderen jammerlijk in gebreke. Met veel goede wil kun je rituitval wegens het chauffeurstekort en trager rijden vanwege versleten infrastructuur nog als overmacht bestempelen. Maar geld uitgeven om infrastructuur af te breken is zeker geen overmacht. Precies dat gebeurt met de keerlus aan het Eksterlaar in de Antwerpse wijk Deurne: die ligt er al sinds 1929, maar blijkt plotseling zo problematisch te zijn – quod non – dat de stad en De Lijn ze binnenkort wil weghalen. Voor de tramlijn die daar keert, is er geen alternatief en dus wordt ze over een afstand van 2,5 kilometer simpelweg afgeschaft. Van de weeromstuit halveert het aantal ritten per uur tussen Berchem station en het Eksterlaar, een dichtbebouwde buurt. Dan hoeft het niet te verbazen dat tram- en busreizigers opnieuw in de auto stappen, als ze die tenminste hebben, anders dreigt vervoersarmoede en sociaal isolement.

Ook in Gent zijn sommige tramsporen al lang buiten dienst. Van tram 4 blijft niet veel meer over: sinds 2017 rijdt hij al niet meer tussen Ledeberg en Moscou. Nu is hij door werken aan de Coupure Rechts over een afstand van vijf kilometer afgeschaft tussen de Brugsepoort en het UZ. Op een deel van dat traject zijn er nog wel andere lijnen, maar de totale frequentie is lager. Er zijn ook verscheidene omgeleide buslijnen, buslijn 6 doet tijdelijk een deel van zijn traject niet, maar dan enkel in één rijrichting. De andere rijrichting blijft wel bediend. De meeste reizigers raken uit zoveel wijzigingen niet meer wijs. Moeten we dan verbaasd zijn dat tram- en busreizigers afhaken?

Bij haar aantreden in 2019 schreef Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD) in haar beleidsnota dat ze 'streeft naar een ambitieuze *modal shift*'. Ze wil dus dat mensen minder de auto gebruiken en meer op duurzame transportmiddelen overstappen, zo-

als het openbaar vervoer en de fiets. In de Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent zou dat zelfs fiftyfifty moeten zijn. Zonder twijfel komt er een *modal shift*, maar met afgeschafte tram- en busritten zullen er eerder meer dan minder auto's rijden.

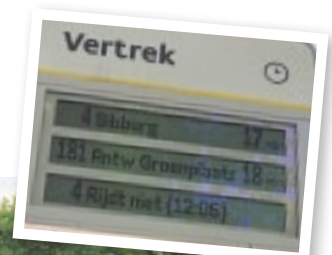
Minister Peeters schijnt dat allemaal niet zo belangrijk te vinden, want aan al die afschaffingen heeft ze nog geen woorden vuilgemaakt. Wel heeft ze een advocatenkantoor aangesteld om te laten berekenen hoeveel miljoen euro Vlaanderen aan Nederland gaat betalen om de Spartacustram tussen Hasselt en Maastricht ... niet te laten rijden. Vlaanderen betaalt blijkbaar liever voor geen openbaar vervoer dan voor beter openbaar vervoer.

Ook de basisbereikbaarheid zit in het slop. De minister wil die nu versneld in fases invoeren. Probleem: de uitgetekende plannen zijn niet voorzien op die gefaseerde realisatie en De Lijn krijgt dat in enkele maanden tijd niet rond. Op tal van plaatsen in Vlaanderen dreigen woonkernen met de basisbereikbaarheid niet meer bediend te worden. De bus zal sneller rijden, maar de reizigers zullen langer onderweg zijn. Trouwens, die reizigers, die zijn *quantité négligeable*, want van enige vorm van participatie is geen sprake. De reizigers worden niet betrokken bij nieuwe vervoersplannen.

In september had minister Peeters in het tv-programma *Terzake* de mond vol van haar zogenaamde 'bottom up'-aankpak voor de gefaseerde – en dus totaal onrealistische – invoering van de basisbereikbaarheid. Nu weten we wat gefaseerd betekent: de 'bottom' is bereikt. Het is wachten op de 'up'. Of wordt die ook afgeschaft?

Peter Meukens

Dit is een kortere aangepaste versie van het artikel dat op 14 oktober in De Standaard verscheen.



Ook tram 4 kent een hoge rituitval.

Foto Rudy De Ceunynck

TreinTramBus in actie

In september vindt de Week van de Mobiliteit plaats, altijd een speciaal moment in onze werking. We kwamen regelmatig in de media met input over diverse spoorthema's, maar ook de Antwerpse trams stonden in de spotlights. En: een Groene-Halteswandeling werd ingewandeld (zie daarvoor pagina 13).

Tariefverhoging bij de NMBS

In de loop van september werden er details bekend over de tariefverhoging per 1 februari, eind oktober werden die bevestigd (zie ook pagina 16). Bij beide gelegenheden droegen we het standpunt uit dat zo'n verhoging een fout signaal is als je mensen wilt overhalen om het openbaar vervoer te gebruiken. Anderzijds is de stijging binnen de grenzen van het beheerscontract en hebben we begrip voor de stijgende kosten waarmee de NMBS wordt geconfronteerd.

Inspiratiedag Duurzame Mobiliteit

Hoe evolueren we naar meer duurzame mobiliteit, wat zijn de drempels en hoe kunnen we die wegwerken? Tijdens de inspiratiedag 'Gedrag in verandering' op 22 september in congrescentrum Lamot in Mechelen zoomden we in op vervoersmodi en verplaatsingsmotieven. We sloten samen met 130 aanwezigen de Week van de Mobiliteit af en overhandigden de beleidsaanbevelingen van de campagne '30 Dagen Minder Wagen' aan Filip Boelaert, secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De beleidsaanbevelingen zijn te vinden op de website www.duurzame-mobiliteit.be.

TreinTramBus betreurt stakingen, maar steunt vraag voor meer middelen en personeel voor het spoor

Da afgelopen tijd legden de spoorbonden het Belgische treinverkeer driemaal grotendeels plat. Hun motieven waren oprecht, maar ze troffen met de stakingen de reeds veelgeplaagde reizigers, niet de politici die overtuigd moesten worden van de noodzaak om extra te investeren in het spoor.

In een persbericht zeiden we het zo: "Als reizigers delen we de bezorgdheid van het spoorwegpersoneel over de personeelstekorten. De gevolgen – geschrapte treinen, te korte treinen door onderhoudsproblemen, te weinig personeel in de stations – ondervinden ook wij elke dag", meent Stefan Stynen, voorzitter van reizigersvereniging TreinTramBus. Rond Antwerpen zijn sommige treinen al bijna een jaar geschrapt bij gebrek aan machinisten en/of controleurs. In Morselt Oude God stopt daardoor zelfs in de spits amper één trein/uur. Ook naar Essen, Puurs en de Kempen rijden nog steeds niet alle geplande treinen. De aanhoudende kwaliteitsproblemen duwen mensen de auto in.

Als dichtbevolkt land moet België ondubbelzinnig kiezen voor een performant en efficiënt spoornet. TreinTramBus staat achter de ambitieuze plannen van minister Gilkinet en de federale regering om overal om het half uur een trein te laten rijden. In combinatie met goede aansluitingsknopen kan het spoor hierdoor de ruggengraat worden van

een performant openbaar vervoer, waarvoor mensen hun auto laten staan. Stynen: "Die *modal shift* is nodig om onze milieu- en klimaatdoelstellingen te halen en ons verkeersinfarct op te lossen. Zonder extra mensen en middelen, vooral dan machinisten, controleurs en onderhoudsmedewerkers, zal dat echter niet lukken."

Overleg met het kabinet Gilkinet

Op 18 oktober hadden voorzitter Stefan Stynen en medewerker Kees Smilde een goed gesprek met enkele adviseurs van minister van Mobiliteit Gilkinet (Ecolo). Het ging vooral over het plan 2040 en de contracten, maar ook over allerlei vormen van exploitatie-ellende, het Euregioonaal verkeer en de talrijke werkzaamheden. Ook al is het niet de taak van een minister om operationele problemen op te lossen, is het voor hem uiterst belangrijk om te weten wat er bij de reizigers leeft.

Vermindering tramaanbod in Antwerpen onaanvaardbaar

Op maandag 7 november schroefde De Lijn haar tramaanbod in Antwerpen drastisch terug. Op tramlijnen 1, 4, 7, 8 en 24 rijden de trams in de daluren nog maar om het kwartier i.p.v. om de 10 minuten. In de



De dienstregeling van veel Antwerpse tramlijnen werd in november uitgedund.

spits passeren ze alle 12 i.p.v. 8 minuten, een daling met 33%. Tramlijn 6 rijdt in de daluren om de 12 minuten en in de spits om de 10 minuten. Op die manier wil De Lijn het tekort aan chauffeurs opvangen. Bovendien is het aantal trams tussen Eksterlaar en het station van Berchem gehalveerd omdat de bijna honderd jaar oude tramlijn aan het Eksterlaar plotseling in de weg zou liggen en afgebroken wordt: een onnodige oplossing voor een onbestaand probleem. In het centrum van Hoboken is de frequentie van tram 4 nu verlaagd, nadat tram 2 er in de lente al helemaal werd geschrapt. Daar rijden nu nog slechts 4 trams/uur in plaats van 12.

“Zonder meer onaanvaardbaar!”, zei Dirk Wiesé, voorzitter van onze werkgroep Antwerpen in een persbericht. “Dat De Lijn deze wijzigingen aankondigt met het opschrift ‘De Lijn helpt je op weg vanaf 7 november’, is bijzonder cynisch. De reiziger is immers de dupe, omdat de wegbeheerders al decennialang nalaten de doorstroming van trams en bussen te optimaliseren. Een tram

moet enkel groen krijgen als hij er is. In Antwerpen gebeurt net het omgekeerde: op nog teveel plaatsen springt het verkeerslicht op rood als de tram nadert. Met een goede doorstroming was een frequentieverlaging niet nodig geweest, omdat je dan voor hetzelfde aanbod minder trams en chauffeurs nodig hebt”, aldus Wiesé.

Maar dat is niet alles. Trams gaan niet alleen minder vaak rijden, overstappen wordt moeilijker gemaakt. Sommige lijnen rijden immers om de 10 minuten, andere om de 12 minuten, nog andere om het kwartier en stadsbussen vaak om de 20 minuten. Dirk Wiesé: “Zo klikt de dienstregeling niet in elkaar. Reizigers moeten twee keer langer wachten: eerst aan hun vertrekhalte en vervolgens nog eens aan de overstaphalte. Dit zal nog meer reizigers doen afhaken.”

Politici hebben voortdurend de mond vol van een noodzakelijke modal shift: dat betekent dat mensen meer het openbaar vervoer dan de auto zouden moeten gebruiken. “Door minder trams te laten rijden en ze op sommige plaatsen gewoon af te schaffen gaat dat niet lukken”, aldus Stefan Stynen, voorzitter van TreinTramBus. Wat nu in Antwerpen gebeurt, dreigt zich met de basisbereikbaarheid ook elders in Vlaanderen te herhalen: het tram- en busaanbod zal op sommige plaatsen minder goed worden. Zo win je natuurlijk geen reizigers. Stynen: “Dat de frequentieverlaging op het Antwerpse tramnet Vlaams minister van mobiliteit Lydia Peeters op geen enkele manier alarmeert, vindt TreinTramBus zeer verontwaardigd. Antwerpen en bij uitbreiding Vlaanderen verdienen een veel beter mobiliteitsbeleid.”

Te korte treinen op Antwerpen – Brussel

In de sociale media verschenen in de loop van november steeds meer klachten over te korte treinen op de verbinding Antwerpen – Brussel. Daardoor kwam het voor dat in Antwerpen-Berchem al geen reizigers meer konden instappen. Door de media hierover bevestigd wezen we op onderhoudsproble-

men in de werkplaatsen van de NMBS, zowel door een tekort aan technici als door een tekort aan wisselstukken.

Sociale media

Ons getsjilp dat de laatste drie maanden het meeste aandacht trok was een tweet over het terugschroeven van het tramaanbod van De Lijn in Antwerpen, zie ook hierboven. Ook op Facebook was dat bericht de grootste publiekstrekker, gevolgd door een bericht over de nieuwe nachttreinrjtuigen van de ÖBB en een bericht over het uitstel van de dienstregelingsuitbreidingen bij de NMBS.

Samenstelling Kees Smilde



Foto Jacques Peeters

Nieuws uit eigen huis

Sinds 1 oktober 2022 zijn we weer op volle sterkte op ons secretariaat in Gent.

An Buggenhout staat in voor de dagelijkse werking, de administratie en de ledenwerking.



Kees Smilde is beleidsmedewerker en zorgt voor onze communicatie.



Yves Das werkt vooral op projecten (Groene Halte) en campagnes (30 dagen zonder wagen).



Maak het openbaar vervoer niet gratis maar beter en laagdrempeliger

Om de energiecrisis op te vangen lanceerden onze politici de jongste maanden allerlei leuke ideeën: dagkaarten voor De Lijn voor één euro, een maandkaart voor alle openbaar vervoer voor zeven euro, de btw op treintickets naar nul procent ... Intussen plant de NMBS een prijsverhoging van bijna negen procent om de stijgende energie- en personeelskosten op te vangen. We wilden toch een *modal shift*?

Gratis, une fausse bonne idée

Mobiliteit is een basisbehoefte en met het openbaar vervoer kunnen reizen mag geen voorecht worden voor welgestelden. In België is dat – in tegenstelling tot het Verenigd Koninkrijk, waar de ov-tarieven veel hoger liggen – gelukkig niet het geval.

Gratis openbaar vervoer klinkt sympathiek, maar de kostprijs van volledig gratis ov zit niet zozeer in de weggevallen ontvangsten, wel in de nood aan extra capaciteit en ritten om de grotere vervoersvraag op te vangen. Het kan zelfs tot het perverse effect leiden dat nieuwe reizigers alleen maar extra kosten met zich meebrengen, omdat er bijvoorbeeld een bijkomende trein moet worden ingelegd en meer personeel nodig is. Zonder een breder, flankerend mobiliteitsbeleid zorgt gratis vervoer niet automatisch voor een grote *modal shift*. In Hasselt werd de *modal shift* destijds vooral bereikt dankzij een sterke verbetering van het busaanbod. Het gratis vervoer verlaagde de drempel voor nieuw reizigers, al bleken een aantal nieuwe busreizigers voorheen te stappen of te fietsen en was de impact op het autoverkeer beperkt. Anderzijds zorgde de gratis bus er wel voor dat ziekenhuispatiënten meer bezoek kregen; moeilijk meetbaar maar wel zonder meer positief. Gratis openbaar vervoer voor de minstbedeelden kan dus wel een legitieme keuze zijn.

Een duurzame *modal shift* bereik je dus in de eerste plaats door goed openbaar vervoer aan te bieden, dat snel, comfortabel en efficiënt is. Dat mag ook iets kosten, als daar kwaliteit tegenover staat. Bij de Brusselse MIVB is dat vandaag het geval. In Vlaanderen zal De Lijn ook met een 1-eurotarief vandaag weinig keuzereizigers kunnen overtuigen. Aan een spotgoedkope tram of bus waarop je niet kunt rekenen, heb je niets. Als minister Peeters in een *modal shift* wil investeren, is er een betere manier: ze moet werk maken van een betere doorstroming. Dat levert bovendien vier keer winst op: je kan met hetzelfde aantal voertuigen en chauffeurs meer kilometers afleggen, de betere stiptheid trekt meer reizigers aan en dat leidt tot meer ontvangsten, waarmee uiteindelijk extra aanbod kan worden gefinancierd. Zo doorbreken we de negatieve spiraal in het Vlaamse stads- en streekvervoer.

Twee andere werkpunten zijn een betere informatie en toegankelijkheid. Vlaanderen is stilaan de enige regio in Europa waar je nog altijd op een bus kunt stappen zonder te weten welke de volgende halte zal zijn. Vaste klanten weten dat wel, maar occasionele reizigers

laten de bus links liggen omdat ze het risico niet willen lopen hun halte te missen. Ook toegankelijkheid zou anno 2022 een basisrecht moeten zijn en ook hier geldt weer dat een reiziger met een beperking geen boodschap heeft aan een (bijna) gratis bus of tram waar hij niet op geraakt. Als de ticketontvangsten op dat vlak verbetering brengen, is dat goed besteed geld.

Tariefintegratie

In heel wat andere landen weet men al lang dat je trein, tram en bus als één geheel moet presenteren. Oostenrijk voerde in de zomer van 2021 het zogenaamde Klimaticket in. Met dat ticket reis je voor € 1.095 (€ 1.205 voor een gezin met maximaal 4 kinderen) een heel jaar lang in het hele land met alle openbaar vervoer. Bij de NMBS kost een netabonnement € 3.357/jaar in tweede klas en zelfs € 5.169 in eerste klas. Voor die prijs mag je nog niet eens met De Lijn, MIVB of TEC rijden. Met een abonnement voor kortere afstanden, zoals een jaarabonnement Antwerpen - Brussel voor € 1.559 mag je dan weer alleen de trein nemen tussen de zone Antwerpen en de zone Brussel of naar een van de tussenliggende stations. Voor de MIVB of De Lijn betaal je nog extra, respectievelijk €499 en € 311/jaar. Volledige flexibiliteit op die hele as kost je dus € 2369/jaar. Wil je eens naar Gent, dan krijg je als goede klant met je abonnement Antwerpen-Brussel zelfs geen korting. Zo concurreert het ov zichzelf uit de markt, zeker als de concurrent een salarismetwagen met een tankkaart is, die je overal brengt en waarmee je zonder gedoe je hele gezin meeneemt.



Het Duitse negen-euro-ticket was in het stads- en streekvervoer en in regionale treinen geldig.

Voor een automobilist is er in België maar één wegnnet, ook al wordt dat in de praktijk onderhouden door drie gewesten en bijna zeshonderd gemeenten. Ov-gebruikers moeten daarentegen hun weg zoeken met vier vervoersmaatschappijen, die elk hun eigen tariefsysteem en vervoersvoorwaarden hanteren. Die complexiteit is nefast als we nieuwe reizigers naar het ov willen lokken. Het Duitse 9-euroticket haalde de internationale media omdat het spotgoedkoop was, maar ook hier waren de integratie en het gebruiksgemak de grootste troeven. In 2023 zou er een opvolger komen. Voor € 49/maand zou je dan nog steeds alle openbaar vervoer in Duitsland mogen gebruiken, behalve IC- en ICE-treinen. Vertaald naar de Belgische context zou dat betekenen dat het ticket in het hele land geldig zou zijn, behalve op ICE, Thalys en Eurostar.

Voordeliger reizen met een kleine groep

Als je op stap wil met een kleine groep vrienden die allemaal een los ticket moeten kopen, blijkt samen met de auto rijden vandaag vaak goedkoper, zeker als je niet ver genoeg rijdt om een railpass (tegenwoordig Standard Multi) te gebruiken. Voor € 87 (en zelfs € 96 vanaf 2023) rij je zelfs met de huidige brandstofprijzen een heel eind. Bij de huidige formule voor gro-

te gezinnen, waaraan een boel voorwaarden verbonden zijn, vallen bovendien te veel mensen uit de boot.

In Zwitserland bestaat het *General Abonnement* al meer dan 120 jaar. Een half miljoen Zwitsers hebben er een en gebruiken zonder beperkingen alle ov in het land. Bovendien beschikken nog eens 2,8 miljoen Zwitsers over een *Halbtax*, waarmee ze alle ov aan halve prijs kunnen nemen. Als dat in België met de ov-pas ook zou lukken – en waarom niet? – is meteen het probleem van de duurdere tickets voor kleine groepen van de baan. Al wie over een ov-pas beschikt, kan immers zonder beperkingen samen op stap. Geef abonnees bovendien de mogelijkheid om voordelige meereistickets te kopen, zodat ze kennissen mee over de streep kunnen trekken.

Kostendekkend zijn dergelijke formules wellicht niet, maar dat zijn de salariswagens nog veel minder. Het kan wel een gamechanger zijn om van het ov de rug-gengraat van onze mobiliteit te maken, zeker als er dag- en weekpassen komen voor occasionele reizigers. Voor de ov-bedrijven en werkgevers zou het ook een flinke administratieve vereenvoudiging met zich meebrengen. Een aantal wegenprojecten, zoals Oosterweel of de geplande verbreding van de ring rond Brussel,

worden wellicht overbodig of kunnen kleinschaliger.

Keuzes maken

In zijn mobiliteitsbeleid maakt België geen keuzes, waardoor het autoverkeer een onevenredig aandeel van onze ruimte en verkeerscapaciteit opsoupeert. De budgettaire schaarste, de nood om zuinig om te springen met energie of brandstof, maar ook onze klimaat- en milieudoelstellingen zijn allemaal goede redenen om prioriteit te geven aan collectief vervoer. De vergroening van de salariswagens is een vergiftigd geschenk, waardoor we nooit meer verlost geraken van deze uitwas van onze fiscale koterij, die op haar beurt een ongunstige ruimtelijke ordening stimuleert – de autokilometers kosten toch niets – waar je met openbaar vervoer geen antwoord kunt op bieden. Rekeningrijden zal hoe dan ook terug op tafel komen als steeds meer mensen elektrisch gaan rijden en de inkomsten uit de brandstofaccijnzen wegvallen. Maar zo lang willen wij niet wachten om de auto verder uit onze steden te weren ten gunste van het openbaar vervoer, de fiets en ruimte voor de voetganger.

Stefan Stynen

In Memoriam Francis Verhees

Begin december overleed Francis Verhees (95), jarenlang zeer actief bij Trein-TramBus. Geboren in Antwerpen, werkte hij vanaf 1951 als ingenieur in de steenkoolmijn van Winterslag. Op het einde van zijn loopbaan begeleidde hij als personeelsdirecteur mee de sluiting van de Kempische Steenkoolmijnen. Daarnaast was hij een kenner en vurig verdediger van het openbaar vervoer. Als mede-bezieler van SOL (Sporontsluiting Limburg), als lid van het Raadgevend Comité van de Treingebruikers en andere commissies, als voordrachtgever, lobbyist, enz. Als bestuurder loodste hij Trein-TramBus mee door een moeilijke periode. Daarnaast was hij ook een geboren verteller van anekdotes en grappen. We zullen Francis missen en betuigen ons medeleven aan de familie in deze donkere dagen.

Jacques Peeters



Francis Verhees in 2013

Foto Thea Swierstra

Antwerpse tram kan nu al sneller sporen

De Antwerpse tram vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer in stad en rand. Die rol wordt bij de 'werf van de eeuw', de bouw van de Oosterweelverbinding, nog crucialer: volgens het Toekomstverbond moet het aandeel openbaar vervoer verdubbelen. Ondertussen wordt het tramnetwerk echter alleen maar schraler. Als we de *modal shift* ernstig willen nemen, moet de negatieve spiraal waarin het openbaar vervoer zich bevindt, keren. Hoofdprobleem is natuurlijk de besparingsmodus waarin ons openbaar vervoer momenteel staat. De Lijn verdient absoluut meer middelen om haar rol beter te kunnen vervullen. Maar ze moet ook de juiste keuzes maken. De periode dat trams stilstaan aan de haltes is gemiddeld goed voor 16,7% van de totale rijtijd. En ook aan stoplichten wordt nog steeds veel tijd verloren. Onze vrijwilliger Erik Heylen dook samen met de mensen van ZuidOostRand RouteOverleg (Zorro) in de materie.

Vrijwilligers van TreinTramBus hebben in 2022 met de chronometer in de hand nauwkeurige doorstromingsmetingen uitgevoerd op alle tramlijnen in Antwerpen. Dat bracht interessante feiten aan het licht.

• Tijdverlies aan verkeerslichten

Volgens de wegcode heeft een spoorvoertuig voorrang, zodat trams een hogere gemiddelde snelheid zouden kunnen halen. Maar omdat de trams in Antwerpen te vaak moeten wachten aan verkeerslichten, is de gemiddelde snelheid veel te laag.

In verhouding tot het aantal verkeerslichten op het traject is tramlijn 3 de lijn met de beste doorstroming qua verkeerslichtenregeling. De korte tramlijn 11 is al jaren de slechtst bedeelde lijn, met bijna een kwart van de tijd stilstand voor rood. Dat vertaalt zich ook in een gemiddelde snelheid van slechts 10,7 km/u. Ook de premetrolijn 8 scoort, ondanks slechts zeven verkeerslichten op het traject, vrij slecht, mede door de slechte en ondoordachte inplanting van de haltes Herentalsebaan voor het verkeerslicht zelf.

Tramlijn	Aantal verkeerslichten	% verliestijd per rit
1	26	12,9%
2	32	11,3%
3	20	6,2%
4	33	15,0%
5	13	5,8%
6	35	14,3%
7	37	18,5%
8	7	13,3%
9	11	5,5%
10	30	16,2%
11	14	23,5%
12*		
15	32	10,5%
24	24	21,5%

(*buiten dienst wegens spoorwerken)

Uit metingen blijkt dat de trams 5 tot 24% van de totale rijtijd verliezen aan verkeerslichten.

Zowel op de gewest- als de gemeentewegen slagen de wegbeheerders er intussen wel in om vooruitgang te boeken bij de lichtsturing door trams en bussen. Toch zijn de al doorgevoerde verbeteringen niet altijd zichtbaar in een aangepaste dienstregeling. Voor de reiziger betekent dat dus nog geen snellere verplaatsing. Wanneer daar werk van zou worden gemaakt, zou het – hopelijk tijdelijke – tekort aan bestuurders deels kunnen worden opgevangen zonder de frequenties te moeten wijzigen. Vooral op de tramlijnen 11 en 24 zijn de dienstregelingen onnodig langgerekt. Gerichte maatregelen kunnen de doorstroming nog verder verbeteren en zo leiden tot meer efficiëntie (meer ritten met hetzelfde materieel en evenveel personeel) en tot een beter en sneller aanbod voor de reiziger.

• Langdurige halteringstijden en gebrekkige circulatie in de trams (te weinig deuren)

Stilstand aan de haltes neemt gemiddeld 16,7% van de rijtijd in beslag, wat vrij veel is. Voor de slechtere doorstroming in en rond de voertuigen is niet de wegbeheerder maar De Lijn zelf verantwoordelijk. De oorzaken van langere reizigerswissels en rijtijden zijn: te korte trams, nieuwe trams met steeds minder deuren en de hinderlijke plaatsing van ontwaardingstoestellen in de deuropening. In de lagevloertrams worden de voordeuren niet gebruikt. Deze trams zijn bovendien niet voorzien van achterdeuren.

Tramlijn 8 noteerde opvallend weinig verliestijd per rit door op- en afstapbewegingen (10,7%). Dat heeft te maken met het lage aantal haltes en natuurlijk ook met de inkorting tot halte Astrid (net niet in het stadshart), wat ook veel reizigers deed afhaken. Zowel lijn 4 (veel rituitval) als lijn 10 (overbelasting) piekte met bijna 21% stilstand aan de haltes.

• Betere lichtsturing ten voordele van bovengrondse lijnen

Het ligt voor de hand dat lijnen die door de premetro rijden, minder tijd verliezen aan verkeerslichten dan bovengrondse lijnen. Een betere lichtsturing zal dus meer voordeel opleveren op die laatste. De winst die daar gehaald wordt, kan ook leiden tot een herverdeling van middelen ten voordele van alle lijnen.

TreinTramBus en Zorro zijn van plan om elk jaar opnieuw een meting te doen op het Antwerps openbaar vervoer. Zo krijgen we een goed beeld van hoe de grootste problemen voor trams worden aangepakt en of dat tot een betere dienstverlening leidt.

(Dit is een ingekorte versie van het persbericht dat op 21 oktober verscheen)

Autonoom *bomiel*

Beste stad H.

Hasselt heeft het. Met een punt. Uw marketeers houden het graag wat mysterieus, want wat is "het"?

Tot voor kort kon de slogan aangevuld worden met "Hasselt heeft het ... proefproject met een zelfrijdende shuttle opgestart." Intussen werd dat: "Hasselt heeft het ... proefproject met een zelfrijdende shuttle stopgezet". Waarom? Het koppige ding is na een onverwachte ontmoeting met een levend wezen – genaamd voetganger – in de berm beland. En hoewel het om een "autonome shuttle" gaat die zelf hoort te weten en te bepalen wat hij doet – dat is toch de definitie van autonoom – vertrouwde men het zaakje ogenschijnlijk al niet op voorhand, want er was constant een begeleider aan boord om in geval van nood in te grijpen. Die begeleidende steward was flink van zijn melk toen hij, helemaal dooreenges(c)hutteld, uit het voertuig kroop. Immers, toen die voetganger plotseling langs het traject opdook – waarom blijven mensen in Hasselt niet gewoon binnen? – had hij nog een snok aan het stuur willen geven. Alleen ... een autonome shuttle heeft geen stuur!

U had beter naar Vlaams mobiliteitsminister Lydia Peeters geluisterd. In een interview in Het Belang van Limburg loofde zij op 15 oktober de volledig autonoom rijdende busjes op Terhills in Maasmechelen. "Dat zijn busjes waar zelfs geen stuur meer in zit", sprak de minister vol bewondering. Dat wil ze zo snel mogelijk ook op de Limburgse trambussen. Stuurloosheid als beleidsdoel. Enfin, we wijken af. Die shuttles hebben geen stuur en dus kan je er in geval van nood ook geen snok aan geven. Hoe moeten we dat oplossen? Hasselt en bij uitbreiding Vlaanderen kan hier pionierswerk leveren. Uw dienaar wil u daarbij graag adviseren. We moeten eerlijk zijn: Hasselt is niet de eerste om zo'n proef met een zelfrijdend busje te doen. Al honderden Europese steden en regio's zijn de Limburgse hoofdstad daarin

de laatste jaren voorgegaan. Want een modeverschijnsel is zo'n proef wel, al is ze in al die jaren maar zelden verder dan het proefstadium geraakt. Misschien omdat mensen het niet zo wervend vinden om zich met een stuk of 10 lotgenoten in een bakje te wringen dat kleiner is dan een doorsnee SUV anno 2022 en dat met zijn 10 km/uur niet echt het snellere alternatief kan genoemd worden? We wijken alweer af.

De oplossing zit hem in de omkering. Geen probleem voor die shuttle, waar je kop noch staart aan krijgt, omdat die er voor en achter hetzelfde uitziet. We moeten weg van die ouderwetse mobiliteit en vanaf nu resoluut kiezen voor innovatieve en futuristische "*bomiliteit*". Onze overheid moet massaal op "bermontwijkende maatregelen" (bom) inzetten. Dat maakt het zo'n autonome shuttle een stuk makkelijker. Vlaanderen zet zo een nieuwe stap vooruit in de vaart der volkeren. Dat had het al een keer gedaan met de ommezwaai van basismobiliteit (je rijdt van A naar b) naar basisbereikbaarheid (je rijdt van a naar B). En met Hasselt als pilootstad kan het die krachttoer nog eens overdoen. Ja, Hasselt heeft het. Punt. Het wordt de eerste *bomiliteitsstad* ter wereld. Haal die shuttle maar terug van stal. Alles komt goed, als ... die verdomde Hasselaren tenminste op het juiste moment binnen willen blijven.

Uw autonoom bomiele reiziger
Ronie I.



Autonoom bomiel in Hasselt

Foto Kris Peeters

Kan basisbereikbaarheid slagen?

In april 2019 stemde het Vlaams parlement het decreet basisbereikbaarheid. Bijna vier jaar later is er van een grondige hervorming van het Vlaams openbaar vervoer niets in huis gekomen. Het gaat integendeel steeds slechter. Minister Peeters wil nu wanhopig de uitrol van basisbereikbaarheid faseren – of forceren – vanaf 1 januari 2023. Maar wat is er eerst nodig om van basisbereikbaarheid een succes te maken? We geven tien richtlijnen mee.

1. Meer geld voor meer en beter openbaar vervoer

Onder andere door blijvende besparingen verliest De Lijn al reizigers sinds 2011. We moeten nochtans meer gebruik maken van het openbaar vervoer. Het is klimaatvriendelijker, veiliger en biedt meer capaciteit dan alle andere vervoermiddelen. Die modal shift naar duurzaam vervoer is trouwens noodzakelijk door internationale afspraken.

Het openbaar vervoer moet een volwaardig alternatief voor de auto worden. Niet enkel voor woon-werkverkeer, zoals voorzien door basisbereikbaarheid, maar ook voor recreatief verkeer.

Dit vereist dus meer geld en geen uitgaanstop zoals nu voorzien. Dat geld moet dienen voor kwaliteit (meer lijnen en ritten, betere info, meer personeel) en investeringen (materieel, halten, vertramming van drukke lijnen, sneltramlijnen).

Verdeel die budgetten eerlijk. Uit berekeningen van TreinTramBus blijkt dat regio's zoals Kortrijk veel minder geld per inwoner krijgen dan Vlaams-Brabant.

2. Luister eerst naar de tram- en busreizigers

De minister en de directie van De Lijn beweren voortdurend dat de reizigers centraal staan in hun plannen. Nochtans worden net zij uitgesloten van de beslissingen over basisbereikbaarheid. Naar hun mening is nooit gevraagd. Naar hun voorstellen tot verbetering werd nooit geluisterd. Er kwam nooit een openbaar onderzoek van de nieuwe plannen.

Het nieuwe netwerk wordt ver boven hun

hoofden beslist door studie bureaus en theoretici.

Geen wonder dat in Antwerpen bv. al twee plannen in de vuilnisbak zijn beland na hevig protest. Ook elders groeit de onrust.

Het kan nochtans anders: in Brussel communiceerde de MIVB een jaar vooraf via een website over de geplande hervorming van het busnet.

Herzie het decreet en stel de plannen op in alle openheid en met voorafgaande inspraak van de bevolking. Luister en hou rekening met de opmerkingen van reizigers, chauffeurs en andere mensen op het terrein.

3. Eerst tellen en testen

Oorspronkelijk ging men in drie gebieden basisbereikbaarheid uittesten. Dit is nooit op het terrein gebeurd. Men vond het evenmin de moeite de reizigers op bestaande lijnen nauwkeurig te tellen. Basisbereikbaarheid gaat uit van theoretische reizigersaantallen en veronderstellingen. Doe dus eerst ernstige reizigerstellingen. Meten is weten.

Test eerst of de mobiliteitscentrale en de nieuwe vraagafhankelijke systemen voor het vervoer op maat wel werken.

Test eerst de nieuwe reisplanner om gebreken zoals in de huidige planner te vermijden.

Laat nieuwe netwerken starten op 1 juli, dan kan je nog even proefrijden en er de kinderziekten uithalen. Mensen met schoolgaande kinderen kunnen dan nog een keuze maken.

4. Eerst voldoende, gemotiveerd en bekwaam personeel

Geschrapte ritten jagen reizigers weg. Met personeelstekorten kan je geen basisbereikbaarheid invoeren.

Verbeter de interne organisatie, communicatie en de werksfeer. Mensen willen enkel bij een aantrekkelijk bedrijf (blijven) werken.

Schaf de onbegrijpelijke maatregel af dat eigen personeel geen extra ritten mag rijden bij De Lijn, maar wel – onder voorwaarden – bij privébusfirma's.

Laat bij De Lijn mensen met terreinkennis beslissen in plaats van wereldvreemde theoretici die geen rekening houden met de praktijk. Stel onafhankelijke mobiliteitsdeskundigen aan in de raad van bestuur.



Belbus in Roeselare

Foto Jacques Peeters

5. Eerst kwaliteitsvolle informatie en communicatie



Halte-info
MIVB en De Lijn
aan Westland
Shopping
Jacques Peeters

De Lijn loopt inzake informatie vaak dertig jaar achter. De website is stroef en klantvriendelijk en verdient volgens Licht en Liefde het AnySurferlabel niet.

Lijnenplannen van centrumgebieden zijn onduidelijk en soms verouderd. Omleidingsinfo is onbegrijpelijk of misleidend, of ontbreekt gewoon.

Leesbaarheid van schermen is vaak slecht door lichtinval of te kleine lettertjes.

Bij de MIVB zie je op ongeveer 90% van de voertuigen een werkende visuele halte aankondiging, bij De Lijn ongeveer 15%. Een werkende gesproken halte aankondiging hoor je op ongeveer 90% van de MIVB-vloot, bij De Lijn ongeveer 6%.

Voordat een sterk gewijzigd netwerk met basisbereikbaarheid in te voeren moet de kwaliteit van info en communicatie dus fors omhoog.

Volg goede voorbeelden zoals in Brussel. Geef gevolg aan de vele suggesties en klachten van gebruikers. Stuur mystery shoppers op pad om tekortkomingen op te sporen.

Zorg ervoor dat het vervoer op maat volledig geïntegreerd is in de reisplanner, inclusief prijsberekening van deur tot deur.

6. Eerst meer regelmaat en reissnelheid

Een principe van basisbereikbaarheid is dat openbaar vervoer sneller moet worden om aantrekkelijk te zijn. Voer dus sneller doorstrotingsmaatregelen uit, geef tram en bus voorrang aan verkeerslichten, pas het wegprofiel en verkeersremmers aan zodat bussen vlotter doorkunnen.

Basisbereikbaarheid concentreert lijnen op een beperkt aantal assen waardoor honderden halten verdwijnen. Dit verhoogt de loopafstanden. Als de bus tien minuten wint door een rechtgetrokken traject, maar de looproute wordt vijftien minuten, dan verliest de klant tijd. Concentratie van lijnen mag geen doel op zich zijn. Bekijk dus eerst geval per geval of lijnenconcentratie meer voor- dan nadelen oplevert.

7. Eerst garantie op aansluitingen en aankomst

Door het ov-net in lagen op te splitsen, vergroot basisbereikbaarheid het aantal aansluitingen tussen treinen, trams en bussen en tussen lijnen onderling. Zorg eerst dat die aansluitingen theoretisch en praktisch haalbaar en betrouwbaar zijn. Motiveer de eigen tram- en buschauffeurs om volgens de dienstregeling te rijden en op elkaar te wachten. Versterk de verkeersleidingen om aansluitingen te bewaken en alternatieven te geven als het toch misloopt.

Maak één centraal aanspreekpunt voor reizigers die in de kou blijven staan door gebreken in de dienstverlening. Garandeer dat de klant

steeds op zijn bestemming raakt, desnoods met een taxi.

8. Nu investeren in vertraming en sneltramlijnen

Volgens internationale studies hebben investeringen in openbaar vervoer een hoger rendement dan investeringen in het autoverkeer. Ook voor de verbetering van het milieu kan je maar beter investeren in het openbaar vervoer. Toch investeert de Vlaamse regering (te) veel in nieuwe wegen en fietspaden en te weinig in openbaar vervoer.

Er is wel geld voor laadpalen maar niet voor behoorlijke halten. Er gaan miljoenen subsidies naar e-auto's maar niet naar nieuwe trams en e-bussen.

Begin nu eindelijk met de tramlijnitbreidingen opgenomen in het Antwerps Masterplan (2016) voor 965 miljoen euro. Start met de vertraming van drukke buslijnen in Gent. Maak werk van de sneltramprojecten in Limburg en Vlaams Brabant. Basisbereikbaarheid mikt immers op hogere snelheden om reizigers aan te trekken.

Vertraming – maar geen trambussen – geeft gegarandeerd veel meer reizigers en is kostenefficiënter door de grotere voertuigen.

9. Start een sturend en streng parkeerbeleid

Een modal shift naar duurzaam vervoer komt er enkel als vervuilen de modi minder aantrekkelijk worden, zei de benchmarkstudie over De Lijn al in 2009.

Zo is er bij ons een totaal gebrek aan parkeerbeleid: Vlaanderen is een grote parking geworden. Ruimte is echter te schaars en kostbaar voor parkeren. Voer een stop in op nieuwe parkeerplaatsen. Als je de auto tot in de centra en tot vlakbij attractiepolen laat rijden en parkeren, dan benadeel je het openbaar vervoer.

Geef centrumbewoners gratis busabonnementen in plaats van gratis bewonersparkeerkaarten.

10. Laat autoverkeer zijn werkelijke kosten betalen

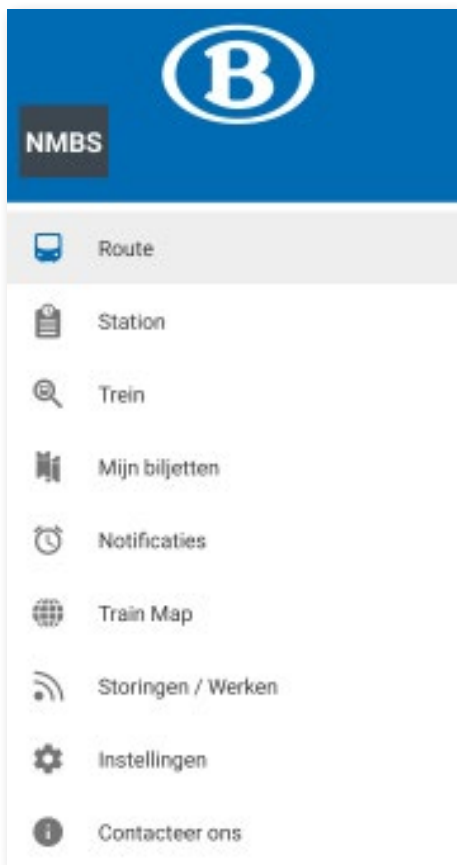
Nog een manier om duurzaam vervoer te bevorderen is het aanrekenen van de werkelijke kosten aan het wegverkeer. Zo is het totaal onverantwoord om voor sommige wagens geen verkeersbelasting aan te rekenen. Ze vervuilen immers nog steeds. Bovendien is hun productie en die van batterijen allesbehalve milieuvriendelijk.

Na elf jaar uitstel wordt het ook tijd om in Vlaanderen rekeningrijden voor personenauto's in te voeren. Uit tal van studies en buitenlandse voorbeelden blijkt het een uitstekende manier om files te verkleinen en het openbaar vervoer te stimuleren.

De opbrengst kan mee dienen om de gevraagde investeringen in kwaliteitsvol openbaar vervoer te betalen en van basisbereikbaarheid een succes te maken.

Jacques Peeters

RIP oorspronkelijke NMBS-app



Bij de spoorwegen werd in volle coronapandemie de Move-save app gelanceerd om de drukte in de treinen te kennen. Op basis van historische data over treingebruik en actualisaties ingegeven door de treinbegeleider, ontstonden kleurencodes die info over de bezetting gaven. Al snel werd deze aparte applicatie samengevoegd met de gewone routeplanner-app in de nieuwe NMBS-app. Sindsdien werd de nieuwe app, die van de gebruikers een uitgesproken lage waardering kreeg, systematisch gepusht ten nadele van de oude, die een uitgesproken hoge waardering kreeg.

Wie wil zoeken op treinnummer, is eraan voor de moeite. Deze functionaliteit is niet overgenomen uit de oude app. Naar onze mening een groot gemis: een pendelaar (die meestal zijn treinnummer wel kent) kon zo reis een plannen, zonder daarbij telkens terug via de routeplanner te moeten passe-

ren. Voorts bevatte de oude app een overzicht van de storingen in realtime, de nieuwe niet; die zijn (per trein) wel nog te vinden bij het opzoeken van trajecten. Een overzicht van storingen was net nuttig om een alternatieve route te zoeken zonder telkens opnieuw trajecten uit te proberen.

Al in december 2021 dreigde de NMBS de oude app niet meer te ondersteunen. Na aandringen van TreinTramBus en andere partijen werd dat beperkt tot "niet meer aan te bieden". Helaas was het op 27 november 2022 definitief einde verhaal voor de oude app. RIP degelijke oude NMBS-app.

Kees Smilde

Quiz

In Mondig Mobiel nummer 141 vroegen we wat de naam van het daar afgebeelde station was. Normaal rijden de treinen vanuit dat station allemaal naar Ronse, maar af en toe is er eens eentje naar Geraardsbergen. Een tiental lezers liet zich daardoor niet in de war brengen en gaven de juiste oplossing: Eeklo. Een onschuldige hand trok de naam van de winnares: Sofie De Roeck uit Geraardsbergen.

Een verkeersverbod behalve naar ... Pizzahut. In de achtergrond een MIVB-bus. Hoe heet dit belangrijke knooppunt en hoeveel ov-bedrijven komen hierlangs?

Mail voor 16 februari je antwoord aan info@treintrambus.be of schrijf naar TreinTramBus (Kortrijksesteenweg 304, 9000 Gent). Misschien win jij wel een NMBS-reischeck ter waarde van 20€!



Foto Jacques Peeters

Groene-Haltewandeling Schulen – Diest feestelijk ingewandeld



Foto Yves Das

Op zaterdag 12 november openen we een nieuwe Groene Haltewandeling die start aan het station van Schulen. Meer dan 50 enthousiaste wandelaars togen naar Schulen om de wandeling feestelijk in te wandelen.

Burgemeester Bert Moyaers (Herk-de-Stad) en onze voorzitter Stefan Stynen hielden korte toespraken, er werd een lintje doorgeknipt en de stad bood een drankje aan. Daarna kon de wandeling naar het station van Diest starten.

TreinTramBus ontwikkelde deze wandeling samen met Agentschap



Foto Yves Das

Natuur en Bos, Regionaal Landschap Haspengouw en Voeren en Natuurpunt. De Groene-Haltewandeling is een bijkomende toeristische attractie waarmee het Europese Life Delta-project uitpakt en die je naar uitgesproken mooie plekjes brengt.

De volledige wandeling is zoals altijd beschreven in een uitgebreide wandelbrochure. Je vindt er informatie over de wandelroute, mogelijke inkortingen, openbaar vervoer en verschillende points of interest waarlangs de route je brengt. De wandelroute is 16 km lang en kan ingekort worden naar 14,5 km. De brochure is te bestellen via onze website www.groenehalte.be.



Foto Kees Smilde

Kortingkaart komt, RailPass verdwijnt?

Interview met Marc Huybrechts (NMBS)

Marc Huybrechts (°1963) is sinds januari 2019 directeur Marketing & Sales van de NMBS. Daarvoor oefende hij diverse leidinggevende functies in de financiële sector uit. Na een tijd in de distributie werd hij directeur Mail & Retail Solutions bij bpost. Hij pendelt bijna dagelijks met de trein naar Brussel en vond in een woelige stakingsweek even een rustig moment voor een interview met Mondig Mobiel.

Hoe bent u bij de spoorwegen terecht gekomen?

Na enkele gesprekken met Sophie Dutoir besloot ik om voor de uitdaging te gaan. De mobiliteitssector is een zeer interessante sector, je kunt bijdragen tot de vooruitgang van de maatschappij en de spoorwegen hebben een groot nut voor onze samenleving. Dat geldt niet alleen voor mezelf, dat zeggen veel mensen die na hun studies of na een andere baan bij de NMBS beginnen.

Toen de aankondiging kwam dat de jaarlijkse indexaanpassing in 2023 8,73% en meer zal bedragen, reageerden veel reizigers – vooral via de sociale media – ontzet. Kunt u toelichten wat u heeft doen besluiten om de ruimte die het oude beheerscontract u biedt helemaal te gebruiken?

Eerst en vooral: het is geen beslissing geweest die wij luchthartig hebben genomen, maar we hebben de regels van het beheerscontract gewoon toegepast. De si-

tuatie is wat ze is, we worden geconfronteerd met veel hogere kosten voor energie en personeel en we hebben die extra middelen gewoon nodig. Mochten we die gestegen kosten volledig doorrekenen, dan zouden de prijzen stijgen met meer dan 25%! Vergeet niet dat onze prijzen in vergelijking met die in de buurlanden bescheiden zijn – ze zijn bijvoorbeeld geplafonneerd op 150 kilometer afstand en er zijn tal van kortingsmogelijkheden. Maar ik geef meteen toe dat internationaal vergelijken zeer moeilijk is. Verder is de prijs belangrijk, maar voor onze reizigers zeker niet het enige element in de beslissing om de trein te nemen. Tot slot hebben we die middelen nodig voor de verbetering van het aanbod, zoals een hogere frequentie, en om meer comfortabele treinen aan te schaffen.

In het voorjaar van 2023 komen we wel met een belangrijke vernieuwing en dat is het flexibele abonnement, waar sinds corona veel vraag naar bestaat van mensen die nog slechts twee of drie keer per week naar hun werk pendelen. Momenteel loopt er een uitgebreide test.

Opvallend is de prijsstijging van 9 euro (87 → 96 euro) bij de RailPass/Standard Multi, dat is 10,03%, vanwaar zo veel?

We moeten de Standard Multi bekijken in het globale aanbod en dat aanbod moet evolueren. Dit ticket is vooral interessant voor de lange afstand, voor de korte en middellange verplaatsingen willen we op termijn iets anders doen. Bij de invoering van de RailPass was het eigenlijk niet de



Marc Huybrechts

Foto © David Plas/NMBS

bedoeling dat meerdere mensen samen reizen op een ticket.

Maar dat is toch niet verboden?

Zeker niet, maar de prijs per rit is zeer laag. In vergelijking met andere kaartsoorten vinden we dat dit product niet in verhouding is. Op termijn willen we kortingen met een percentage invoeren. De forfaitaire tickets zijn pas aantrekkelijk als je een zekere afstand aflegt. Reizen voor mensen die meerdere keren de trein nemen moeten voordeliger blijven, ook op korte en middellange afstand, zo kunnen we een steentje bijdragen aan een echte modal shift.

Een vraag van onze wandelaars: vroeger was er bij het weekendretour een terugrit van een ander station mogelijk. Uw voorganger heeft die mogelijkheid in 2018 afgeschaft, maaropperde wel de denkpiste dat in het weekend ook enkele reizen met 50% zouden kunnen worden verkocht. Volgt u die denkpiste of hebt u een ander idee voor de wandelaars?

De vraag is terecht en mijn gedachten gaan ook in die richting. Voor een weekendticket mag de voorwaarde dat je heen- en terugreist naar en van dezelfde bestemming wat mij betreft op de helling. Ook voor het seniorenticket overwegen we versoepelingen.

Op sommige stations staan stewards die klanten die naar het loket willen gaan met zachte dwang naar de automaten begeleiden. Dit terwijl uw loketmedewerkers in iedere tevredenheidsenquête uitgesproken hoge cijfers scoren. Is daarmee een trend naar nog minder loketten ingezet?

Het klopt dat de tevredenheid over het loketpersoneel hoog ligt, maar dat geldt ook voor de verkoop via automaten en de website. In de eerste helft van het jaar zijn er regelmatig problemen met de verkoop via de app geweest (mensen bestelden een ticket maar kregen het niet), dus die scoorde toen minder goed. Die problemen zijn nu grotendeels opgelost. De sluiting van nog meer loketten is vandaag niet aan de orde, maar we volgen de ontwikkelingen en de vragen van onze reizigers goed op. Er zijn gewoon minder reizigers die naar het loket gaan dan enkele jaren geleden. Vijf jaar geleden werd nog 54% van de tickets via het loket verkocht, nu is dat minder dan 15%.

Ja, er is een autonome ontwikkeling, maar u stimuleert die ook.

Het personeel blijft een grote rol hebben, maar simpele transacties gaan aan een automaat ook heel gemakkelijk. Menselijke aanwezigheid in het station is belangrijk, maar hoeft niet noodzakelijk te worden ingevuld achter een gesloten loket. Verder moet u ook een onderscheid maken tussen structurele en punctuele acties. In september en begin oktober hebben we stewards ingezet om de studenten te wijzen op de mogelijkheid om hun abonnement gemakkelijk te verlengen via een automaat.

In het kader van de nieuwe beheerscontracten wilt u graag de tarieven vernieuwen. Hoe zal dat eruit zien?

Een van de doelstellingen die we hebben is het ticketaanbod te ver-

“Ons aanbod is niet altijd even goed leesbaar”



Deze klant kocht zijn RailPass aan het loket.

Foto Clemens Schröter

eenvoudigen, want nu is het niet altijd even goed leesbaar. Momenteel dwingen we de reizigers te vaak om vergelijkingen te maken, bijvoorbeeld tussen een gewoon ticket of een ticket met forfaitaire korting, zoals de Multi's.

Er zijn doelgroepen aan wie wij extra voordelige voorwaarden willen blijven aanbieden, zoals jongeren, senioren en reizigers die een verhoogde tegemoetkoming genieten. Zowel eenmalige als frequente reizigers uit die groepen zullen aanbiedingen krijgen. Zoals door het Raadgevend Comité is gevraagd, werken we ook iets uit voor frequent reizende senioren.

Daarnaast willen wij voordelige tarieven aanbieden aan frequente reizigers, eventueel via een kortingskaart. Wat we niet willen is die kaart toevoegen aan al de rest, zoals de Multi. Er komt een globale herziening

van het aanbod, anders wordt het te ingewikkeld.

Zo'n kaart heeft tot 2010 bestaan: de getrouwheidskaart, een minder pakkende naam.

Het belangrijkste is dat zo'n kaart de reiziger flexibiliteit geeft en korting op korte, middellange en lange afstand.

Er wordt in het kader van de vernieuwing gesproken over de afschaffing van de Kaart Grote Gezinnen. Wat gebeurt er met de huidige klanten?

Ik kan bevestigen dat de korting bij NMBS wordt afgeschaft. We willen namelijk de voordelen aan alle kinderen en jongeren geven. Het huidige systeem is niet logisch: het leidt ertoe dat tweeverdieners met drie kinderen wel korting krijgen en een alleenstaande ouder met twee kinderen niet. We merken ook dat de korting de laatste jaren steeds minder wordt gebruikt. De ouders zullen hun huidige levenslange korting op verplaatsingen verliezen. Wel blijft het systeem van de verhoogde tegemoetkoming behouden. De kaart op zich blijft, want die wordt uitgegeven door de Gezinsbond en andere partners.



Bahncard, de populaire kortingkaart van Deutsche Bahn

Vorig jaar werden de Brussel XL-Pass ingevoerd, een flinke verbetering voor de rand rond Brussel. Kunnen we de komende tijd ontwikkelingen in de richting van geïntegreerde tarieven verwachten?

Jazeker, dat staat ook zo in het ontwerp van het toekomstige contract van openbare dienst. Wel lijkt me tariefintegratie vooral nuttig voor korte afstanden in stedelijke gebieden. Op de lange afstand botst het kilometersysteem van de NMBS op de meestal forfaitaire systemen van de regionale vervoerders. Ik ben trouwens voorstander van het "one-shop"-principe. Wie bijvoorbeeld vanuit het binnenland een ticket naar Oostende koopt, zou het aansluitende ticket voor de Kusttram in een keer mee moeten kunnen kopen.

Hoe staat u tegenover de invoering van een trein-tram-busticket, een dagpas voor alle openbaar vervoer?

Dat staat momenteel niet op agenda.

En een trein-tram-busdag zoals die vroeger altijd in september plaatsvond?

Dat is zeker bespreekbaar in het kader van promoacties. Onze laatste acties waren trouwens bijzonder succesvol, met name het Duo Ticket, maar ook de actie waarbij abonnementen tijdelijk voor een halve prijs werden aangeboden deed het goed. Pendelaars die al een abonnement hadden konden een gratis dagretour krijgen.

Er zijn momenteel veel kwaliteitsproblemen, voor de Vlaamse reizigers vooral op lijn 25: oude treinen, te korte treinen, vertraagde treinen, geen treinen ... Als ik reiziger uit Morsel-Oude-God was en mijn jaarabonnement had verlengd op een moment dat er nog twee treinen per uur waren, zou ik mij bekocht voelen, want uw collega's hebben een van de twee treinseries geschrapt. Voorziet u een vorm van compensatie voor die reizigers?

Wij betreuren de situatie, sterker nog, ik lig er soms wakker van, en we werken kei-

hard om de problemen op te lossen. Wij voorzien echter geen extra compensatie voor die reizigers buiten de al bestaande compensatieregelingen.

Het Euregionaal verkeer (bij de NMBS vaak "transfrontaal" genoemd) valt ook onder uw werkerrein. Waar ziet u daar het grootste groeipotentieel? Wat is in deze sector de grootste missing link?

Naar Nederland, maar dan vooral verder naar Rotterdam en Amsterdam, zie ik de grootste mogelijke groei. Het andere grensoverschrijdende vervoer zal groeien zoals het binnenlandse vervoer. We werken verder aan de drielandentrein Luik – Maastricht – Aken en bestuderen de verbinding Brussel – Keulen. Wat in het aanbod nog ontbrak, waren aangepaste tarieven voor Breda, maar dat wordt in het kader van het komende openbare-dienstcontract rechtgezet.

Om vernieuwingen te testen maakt u soms gebruik van reizigerspanels. Hoe is zo'n panel samengesteld en hoe werkt het?

We hebben permanente panels met ongeveer 450 mensen aan wie we elke maand

tevredenheidsenquêtes voorleggen. Deze panels zijn representatief samengesteld wat betreft regio en leeftijd. Daarnaast hebben we ook panels in functie van de doelgroep.

We stellen vast dat het verschil tussen spits en dal aan het afvlakken is, wat de exploitatie goedkoper maakt. Anderzijds krijgen we een groter verschil tussen de dagen: dinsdag en donderdag zijn momenteel voor de pendelaars het drukst. Verbindt u daar conclusies aan?

Wij monitoren de situatie natuurlijk intensief en stellen hetzelfde vast. Het is echter nu nog te vroeg om te zien of het structureel is, maar het lijkt er wel op dat de ochtendpiek op vrijdag het rustigst is. In het vrijetijdsverkeer stellen we iets anders vast, namelijk een stijging van de vraag op vrijdagavond. In het kader van de volgende vervoersplannen overwegen we daarom om op sommige verbindingen rond grote steden op vrijdag- en zaterdagavond latere ritten in te leggen.

Tot slot: hebt u een suggestie of een goede raad voor TreinTramBus?

Jullie vragen zijn altijd pertinent en nuttig voor ons en misschien realiseren jullie je dat niet, maar wij luisteren. We hebben niet altijd direct een antwoord en zijn vaak gedwongen om keuzes te maken en prioriteiten te stellen, de financiële middelen zijn immers niet oneindig.

Kees Smilde

Op 1 februari 2023 past NMBS haar tarieven aan. Voor een standaardticket betaal je gemiddeld 8,73% meer. Abonnees zullen 9,73% meer betalen. Verder zijn er deze opvallende aanpassingen:

- Senior Ticket: 7,80 euro i.p.v. 7,20 euro
- Youth Ticket: 7,10 euro i.p.v. 6,60 euro
- Youth Multi (GoPass) digitaal: 57 euro i.p.v. 53 euro
- Youth Multi (GoPass) papier: 59 euro i.p.v. 55 euro
- Youth Holidays 1 week: 19 euro i.p.v. 18 euro
- Youth Holidays 1 maand: 31 euro i.p.v. 29 euro
- Local Multi (KeyCard): 29 euro i.p.v. 27 euro
- Standard Multi (RailPass) digitaal: 93 euro i.p.v. 84 euro
- Standard Multi (RailPass) papier: 96 euro i.p.v. 87 euro

Colombia trendsetter met groen openbaar vervoer

Zuid-Amerika staat er niet meteen bekend om dat het op ecologisch vlak vooroploopt. Steden stikken er zowat in de vervuilende uitlaatgassen van het drukke verkeer dat vooral bestaat uit aanschuivende auto's en bussen met daar tussendoor laverende motors, veel motors. Net daarom vindt er in de Colombiaanse miljoenensteden Bogotá en Medellín zo'n ingrijpende omslag plaats die van het land meteen een trendsetter maakt.

Vooral Bogotá kreunt onder een zware deken van vervuiling. De stad ligt op 2.600 meter hoogte ingebed tussen bergen, waardoor vervuiling en smog er blijven hangen. Om daar iets aan te veranderen en om iets te doen aan het opstroppende verkeer is de ruim zeven miljoen inwoners tellende hoofdstad bezig een omslag te maken. Sinds 2019 rijden er zo'n duizend elektrische gelede en dubbelgelede bussen, en er loopt nog een bestelling voor nog eens ruim vijfhonderd. Dat maakt dat Bogotá een van de grootste elektrische busvloten ter wereld heeft.

Ook in op andere vormen van vervoer zet Bogotá in. Zo werden fietspaden aangelegd en is een deel van de stad op zondagen autovrij. Er is een kabelbaan naar de arme wijk El Paraíso, waardoor de bewoners nu in een kwartier in het centrum staan. 700.000 mensen verplaatsen zich dagelijks per gondel. Daarnaast zijn er plannen voor de aanleg van een metro.

Medellín achterna

Daarmee gaat Bogotá Medellín achterna. De tweede stad van het land is momenteel de enige stad in Colombia met een metro. Al is het wel een bijzondere, want deze rijdt bovengronds en heeft veel weg van een trein. Een treinstel van het door Siemens gebouwde materieel heeft in 1990 proefritten gemaakt in Nederland.

Medellín was ook de eerste Colombiaanse stad die de relatief goedkope kabelbaan inzette voor openbaar vervoer. In 2004 werd een eerste lijn in gebruik genomen, vier jaar later de tweede. Ze spelen een belangrijke rol in de ontsluiting van de hoog tegen de bergflanken aangedrukte favelas.

Zoals Medellín de reputatie had een van de gevaarlijkste steden ter wereld te zijn, gold dat voor Comuna 13 op wijkniveau. In deze hoger gelegen buurt werden drugsoorlogen uitgevoerd onder leiding van de wereldberoemde cocaïnebaron Pablo Escobar. De situatie verbeterde niet meteen nadat Escobar in 1993 door een politiekogel om het leven kwam. Guerrillamilities van de FARC en

*Medellín was de eerste stad in Colombia met een kabelbaan.
Foto Thea Swierstra*



de ELN zetten de terreur voort. Politie en leger hielden er vervolgens in 2002 met resultaat grote schoonmaak.

Metamorfose

Medellín maakte een grote metamorfose door en ook Comuna 13 leeft weer. De bewoners kunnen gemakkelijk naar de stad dankzij de kabelbaan en ook de bouw van zes roltrappen heeft bijkomend een boost gegeven aan de economische en sociale ontwikkeling. Dat heeft dan weer zijn effect op de criminaliteit. De misdaadcijfers in heel Medellín zijn fors gedaald sinds de komst van de kabelbaan. Comuna 13 is tegenwoordig iets wat niet mag ontbreken als je Medellín bezoekt. De wijk bulkt van hoogstaande

straatkunst en de ene na de andere kunstgalerie opent er de deuren. Medellín werd in 2016 bekroond als meest innovatieve stad met de Lee Kuan Yew World City Prize.

En dan is er nog de tram die in 2015 zijn herintrede deed. In de jaren vijftig reed er ook eentje, maar die werd toen te veel als een sta in de weg gezien. De voorkeur ging uit naar meer plaats voor auto's en motors. Maar toen mensen rond 2010 nog minder snel vooruit geraakten dan pakweg 65 jaar geleden, realiseerden ze zich dat het ongebreideld uitbreiden van het wagenpark en het afschaffen van de tram fout waren.

De nieuwe Ayachotram rijdt in een betonnen bedding met negen haltes, maar wordt de komende jaren verder uitgebreid. Begin dit jaar lanceerde Metro de Medellín een aanbesteding voor een 13,3 kilometer lange lijn en zeventien haltes. De twintig nieuwe tramstellen zullen ongeveer 175.000 passagiers per dag kunnen vervoeren.

Het openbaar vervoer zit in Colombia duidelijk in de lift. Niet alleen wat het aanbod betreft, ook naar gebruikers. Tijdens de spitsuren zijn er nog altijd files, maar nu vind je de megalange rijen vooral voor de toegangspoorten naar metro en tram.

Thea Swierstra

Openbaar vervoer in Noorwegen

Noorwegen is de bestemming van de volgende meerdaagse reis van TreinTramBus. Dit langgerekte land is met een oppervlakte van 385.207 km² meer dan tien keer zo groot als België, maar telt slechts vijf miljoen inwoners, goed voor een bevolkingsdichtheid van 13 personen/km². De agglomeraties van Oslo, Bergen en Trondheim tellen respectievelijk ongeveer een miljoen, 300.000 en 200.000 inwoners. De rest van het land is naar onze maatstaven dus zeer dun bevolkt. Dat merk je ook aan het openbaar vervoernet, dat buiten de grote steden grote gaten vertoont.

Eén land, vier treinmaatschappijen

Noorwegen telt verschillende spoorwegmaatschappijen: Vy, Flytoget, Go-Ahead Nordic en SJ Nord, waarvan Vy de belangrijkste is. Het Noorse spoornet is grotendeels enkelsporig, waardoor een mooi gecadanceerde dienstregeling niet haalbaar is en wat ook wel eens voor vertraging zorgt.

Vy exploiteert het voorstadsnet rond Oslo en de Bergensbanen, een van de mooiste spoorlijnen van Europa. Vanuit Oslo reis je door het binnenland en over een plateau op meer dan 1200 m hoogte naar Bergen. De lijn is 493 km lang en telt talrijke bruggen en tunnels, waardoor de rit van bijna zeven uur nooit vervelt. In Myrdal kun je overstappen op de Flamsbana, een van de bekendste toeristische lijnen van Noorwegen, die op een afstand van 20 km een 865 meter naar beneden rijdt en eindigt bij de Sognefjord. Van hieruit kun je

met de trein terug naar Myrdal of met de boot en de bus naar het station van Voss op de Bergensbanen.

De Noorse treinen zijn doorgaans zeer comfortabel en op langeafstandstreinen kan je in de bar terecht voor eten en drinken. Als je je eten en drinken meeneemt naar je zitplaats betaal je iets minder dan wanneer je in de barwagen blijft zitten. Op langeafstandstreinen moet je doorgaans reserveren. Dat is ook nodig, want op de lijnen van Oslo naar Trondheim of Stavanger bestaan sommige treinen uit slechts vier rijtuigen.

De Sørlandsbanen van Oslo naar Kristiansand en Stavanger wordt in concessie geëxploiteerd door Go Ahead. Door de kronkelige route ondervindt de relatief trage trein – een reistijd van ongeveer acht uur voor een afstand van 440 km – zware concurrentie van bus- en vliegtuigverbindingen. Een nieuwe lijn bouwen doorheen dichter bevolkte gebieden is zelfs voor het rijke Noorwegen geen evidentie.

Drie generaties trams

In **Oslo**, dat ook over voorstadstreinen en een metro beschikt, is de tram ook voor toeristische verplaatsingen vaak een handige optie, met bijvoorbeeld een halte bij de ingang van het Vigelandpark. Dankzij het beleid om de stad grotendeels autoluw te maken, is de doorstroming doorgaans prima, maar de relatief compacte trams zitten overdag soms wel behoorlijk vol. Vanuit toeristisch perspectief is tram 12 het interessantst. Lijn 13 is dan weer bijzonder omdat ze een stukje spoor deelt met de metro.



Het station Oslo Sentral, links het nieuwe gedeelte, rechts het oude

Foto Stefan Stynen



Bybanen (tram) in Bergen

Foto Stefan Stynen

Het net telt zes lijnen, die allemaal bij het hoofdstation komen. Er rijden drie generaties trams. De oude Duewagtrams uit de jaren 1980 beschikken niet over een lage vloer maar bieden een prima rijcomfort. De volgende generatie zijn een reeks lagevloertrams van AnsaldoBreda, bij ons berucht als constructeur van de Fyra. Vanwege hun matige betrouwbaarheid worden ze na amper twintig jaar al vervangen door nieuwe 2,60 m brede trams van het Spaanse CAF, een neef van onze nieuwe Zeelijn. Met hun bredere wagenbak bieden deze stadstrams opvallend meer volwaardige zitjes dan onze kusttram. Noch aan de haltes, noch in de trams zijn er automaten. Tickets moet je vooraf kopen in lokale winkeltjes, die gelukkig ruime openingstijden hebben.

Het huidige tramnet van **Bergen** is volledig nieuw en bestaat voorlopig slechts uit twee lijnen. De lijn naar de luchthaven is 20 km lang en telt 27 haltes. De zevendelige Stadlertrams van 42 m en 2,65 m breed bieden tegelijk een grote capaciteit en veel comfort. De tram rijdt door heel wat tunnels maar op de eindhalte bij de luchthaven na, liggen alle haltes bovengronds. De halte Sletten roept misschien bepaalde verwachtingen op, maar blijkt gewoon voor de deur van een shoppingcentrum te liggen. Deze herfst opende in Bergen een tweede tramlijn.

Tot slot vermelden we hier ook nog even de noordelijkste tramlijn ter wereld in **Trondheim**. De stad telt slechts één tramlijn van

8,8 km, een restant van een netwerk dat ooit uitgebreider was. Op weekdagen rijden de trams om het kwartier, in het weekend om het half uur. Zowel de voertuigen als de sporen zijn relatief oud en de toekomst van de lijn, die wat aan onze voormalige buurtspoorwegen doet denken, is onzeker. Bij het eindpunt kan je een wandeling rond een meertje maken.

Zowel Oslo, Bergen als Trondheim beschikt over een transportmuseum met een interessante collectie en waar je door enthousiaste vrijwilligers wordt verwelkomd.

Metro tot in de heuvels, boot naar het noorden

De metro van **Oslo** bestaat uit een ondergronds tunneltraject onder het centrum van de stad waarmee een aantal bovengrondse voorstadslijnen aan elkaar werden gekoppeld. De meeste lijnen rijden om het kwartier. In het centrum moet je daardoor nooit langer dan een paar minuten op een metro wachten. Buiten het centrum rijdt de metro meestal bovengronds, met soms mooie vergezichten over de Oslofjord. Met lijn 1 naar Frognerseteren klim je in de heuvels tot 469 m hoogte. In de buurt van de halte Holmenkollen kan je een Olympische springschans bezoeken, gebouwd voor de winterspelen van 1952.

Noorwegen telt onnoemelijk veel eilandjes en beschikt over een zeer lange kustlijn. Bovendien liggen alle grote steden in de buurt van de kust. Er zijn dan ook heel wat

mogelijkheden om over het water te reizen. Met de postboot van de Hurtigrute vaar je op vijf dagen en nachten helemaal van Bergen tot Kirkenes bij de Russische grens. De comfortabele ferryboten varen het hele jaar door en zijn tegenwoordig vooral populair bij toeristen, maar vervullen ook nog steeds een functie als verbinding tussen talrijke steden en dorpen langs de kust, die soms midden in de nacht worden bediend.

Informatie en tickets

Hierboven hebben we al namen van verschillende vervoersmaatschappijen laten vallen. Gelukkig is er een gemeenschappelijke bron van informatie: Entur. Deze overkoepelende maatschappij centraliseert de dienstregelingsgegevens van alle maatschappijen, onderhoudt de website entur.no en een app en baat ook de laatste vijf stationsloketten uit: Oslo, de luchthaven van Oslo, Stavanger, Bergen en Trondheim. Via de website en app kun je ook aan tickets geraken.

Zonder vliegtuig naar Noorwegen?

Als je helemaal met de trein naar Noorwegen wil, moet je via Hamburg, Malmö en Göteborg reizen. Zelfs met een stuk nachttrein tussen Hamburg en Zweden ben je dan minstens 24 uur onderweg. Opties met een nachtboot Kiel-Göteborg of Eemshaven-Kristiansand kosten evenveel tijd, maar zijn wellicht relaxter. De ferry vanuit Nederland naar Kristiansand vaart sinds vorige lente driemaal per week en sluit mooi aan op de trein uit Groningen.

Stefan Stynen

In de paasvakantie van 2023 organiseert TreinTramBus een reis naar Noorwegen. Wie zich eerder opgaf voor de Scandinaviëreis krijgt automatisch meer informatie toegestuurd. Nieuwe belangstellenden kunnen een berichtje sturen naar info@treintram-bus.be.

Proefproject met vraagtekens

Nieuwe buslijn Ieper – Armentières van start

Buslijn 72 Ieper – Le Bizet werd op 1 september verlengd van het grensgehuucht tot aan het station van het Noord-Franse Armentières. Zo krijgt West-Vlaanderen een bijkomende busverbinding met de Franse bureu. Begin oktober trok een zeskoppige delegatie van de werkgroep West-Vlaanderen alvast eens op verkenning. De buslijn draait een jaar op proef. Zal dat voldoende zijn om nieuwe reizigers te lokken?

Frankrijk en West-Vlaanderen hebben een lange gemeenschappelijke grens (of schreve, voor de lokale bevolking), maar die met het openbaar vervoer overschrijden is geen sinecure. Per trein kan het niet meer. Er is alleen nog een trein van Kortrijk naar Rijsel, maar die gaat een stuk door Henegouwen. De Franse firma DK'bus biedt aan de kust wel een frequente verbinding tussen station De Panne ('gare d'Adinkerque') en Duinkerke. Vroeger een keer per uur rechtstreeks, sinds enkele jaren om het half uur met overstap op een stadsbus in Leffrinckoucke, maar wel gratis. Weinigen weten dat ook De Lijn de Franse grens overgaat: een variante van lijn 84 Ieper – Moeskroon bedient enkele keren op een schooldag enkele haltes in Halewijn (Halluin) zodat Franse jongeren die om een of andere reden in België schoollopen mee kunnen; andere reizigers hebben weinig baat bij deze bussen.

Sinds 1 september is er nu een lijn waarmee je om de twee uur van Ieper naar Armentières (soms nog Armentiers genoemd) kan. Daar-

voor werd de bestaande lijn Ieper – Le Bizet verlengd en herschikt, en daardoor kon ook de frequentie op de lijn Ieper – Veurne uitgebreid worden. Een en ander was voorzien in de plannen van basisbereikbaarheid, maar omwille van Europese subsidies kon dit experiment niet langer uitgesteld worden. De lijn moet zich in een jaar tijd bewijzen, en dat zal geen makkelijke zaak zijn. Internationale samenwerking blijkt niet vanzelfsprekend – ook rond De Panne – Duinkerke waren er al eens strubbelingen – en de testploeg van de werkgroep West-Vlaanderen van TreinTramBus zag begin oktober in Armentières nog steeds geen dienstregeling hangen en in- en uitstappen gebeurde niet aan een perron in het busstation, maar op een parkeerstrook. Simon Rosseel twitterde meteen of het wel de bedoeling was van deze lijn ook een succes te maken. Gelukkig kwam er snel verandering: Peter Roose, burgemeester van Veurne en voorzitter van de vervoerregio Westhoek, bezorgde ons een foto van een Franse haltepaal mét de dienstregeling van de nieuwe lijn naar Ieper. Vincent Huart, regiomanager bij De Lijn, lichtte nadien toe dat het de Fransen zijn die de dienstregelingen moesten aanbrengen en verzekerde ons dat er nu ook gehalteerd wordt aan een busperron, waar nu in een uithoek een tijdelijke (sic) haltepaal staat. Chauffeurs moeten dan wel een extra rondje naar de parkeerstrook rijden, want blijven staan aan het perron mag niet.

Om te reizen naar Armentières heb je geen speciaal kaartje nodig: alle vervoersbewijzen van De Lijn zijn ook op het Franse traject geldig. Maar in Frankrijk staat geen automaat en omdat Franse reizigers wellicht de app van De Lijn niet kennen noch per sms een ticket kunnen kopen, kunnen ze alleen met een bankkaart contactloos betalen. We stelden De Lijn daarom voor om op deze lijn toch weer toe te laten met cash te betalen. Om de lijn succesvol te maken moet immers ook op Noord-Fransen gerekend worden die een dagje naar Ieper willen, niet alleen op Vlamingen die Armentières willen leren kennen of van daaruit verder reizen met een Franse bus of trein. De bus bedient immers het centrum van Armentières en eindigt dan aan het station. Daar zijn er treinaansluitingen naar Rijsel, Hazebroek, Calais en Duinkerken, al check je best een planner, want de regionale treinen in Frankrijk rijden relatief frequent maar nogal onregelmatig. Ieperlingen kunnen zo naar de lichtstad zonder de omweg via Kortrijk. Het station van Armentières wordt ook aangedaan ook diverse buslijnen uitgevoerd door ilévia, de vervoermaatschappij die het openbaar vervoersnetwerk in de agglomeratie Rijsel beheert.

Armentières is een kleine industriestad met 25.000 inwoners. Zijn geschiedenis begon al in de negende eeuw als Atramentarias. Eeu-



Bus naar Armentières aan het station van Ieper

Foto Nico Callens



Lijn 72

Kaartje Nico Callens

wenlang lag het op de grens tussen het Franstalige en Nederlands-talige deel van het graafschap Vlaanderen. In 1518 werd Armentières nagenoeg volledig verwoest door een grote brand. In 1668 werd de gemeente bij Frankrijk ingelijfd. In de negentiende eeuw had Armentières een belangrijke textielindustrie. In de vorige eeuw heeft de stad erg geleden onder de wereldoorlogen.

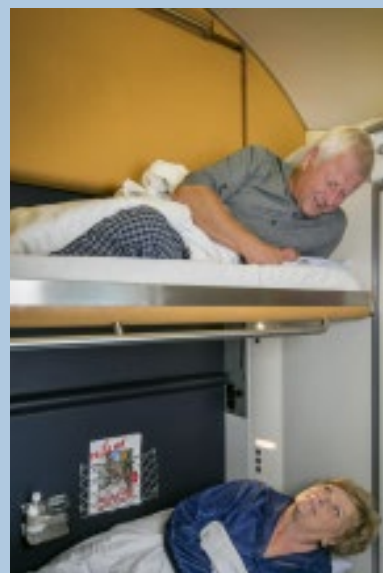
Veel musea en monumenten zijn er in Armentières niet, maar zoals in zoveel oude Vlaamse steden torent wel een belfort boven het centrum uit. Om te shoppen moet je ook niet meteen naar Armentières, maar een picon gaan drinken in een van de horecazaken is natuurlijk een alternatief. Misschien heeft het naburige Hazebroek, met een halte van de tgv Duinkerke – Parijs, meer te bieden. Die stad zou een busverbinding krijgen met Poperinge, maar die lijn kwam nog niet van de grond. De Franse wet voorziet namelijk verplichte gordel-dracht op landelijke wegen en De Lijn heeft geen bussen met gordels. De Lijn is nu in verdere onderhandeling met de Fransen en met het departement Mobiliteit en Openbare Werken en is een bestek aan het opmaken om de verbinding in de markt te zetten. Er wordt nu gemikt op de zomer van 2023. Laat ons dan maar duimen dat de bus naar Armentières niet eerder verdwijnt dan dat die naar Hazebroek gaat rijden.

Henk Himpe

www.ilevia.fr
www.rex-tourisme.com

Nachttrein-nieuws

Vanuit Brussel komen er dit jaar geen nachttreinen bij, maar er zijn wel vernieuwingen die voor reizigers uit onze streken interessant kunnen zijn. De nachttrein van München naar Venetië met doorgaande rijtuigen naar Zagreb / Rijeka (Kroatië) en Boedapest (Hongarije) vertrekt voortaan uit Stuttgart. Vooral in de tegenrichting is dat van belang: in plaats van om 6:15 in München uit te moeten stappen kun je nu tot Stuttgart (aankomst 8:37) blijven liggen en daar dan overstappen.



Comfortabel slaaprijtuig in een NightJet
 © ÖBB/Harald Eisenberger

De NightJet van München naar Milaan wordt via Genova en de Cinque Terre naar La Spezia verlengd. Deze trein stopt niet meer in Milano Centrale, maar in het onbekende Milano Rogoredo. Dit wordt overigens een van de eerste treinen waarop in het najaar van 2023 het allernieuwste materieel van de Oostenrijkse spoorwegen zal worden ingezet.

De Franse spoorwegen (SNCF) voorzien in de zomer van 2023 een nachttrein Parijs – Hendaye langs de kortste route. In de zomer van 2022 werd deze bestemming ook bediend, maar dan als tijdelijke verlenging van de nachttrein naar Tarbes. Vanuit Hendaye is Spaans Baskenland gemakkelijk bereikbaar.

In alle stilte werken NMBS en de Oostenrijkse ÖBB inmiddels verder aan de planning voor een gecombineerde dagelijkse nachttrein naar Wenen en Berlijn, die vanaf december 2023 moet gaan rijden. Om dergelijke initiatieven te stimuleren heeft minister Gilkinet (Ecolo) een fonds van twee miljoen euro gereserveerd. Spoorwegondernemingen kunnen een beroep op dit fonds doen om vermindering van rijpad- en tractiekosten van nachttreinen te verkrijgen.

Kees Smilde

Kort nieuws over trein, tram en bus

In oktober vervoerde De Lijn ongeveer 70% van het aantal reizigers voor de coronacrisis.

Slechts 14,6% van de bushaltes in Vlaanderen zijn toegankelijk voor mensen met een beperking. Volgens het Masterplan moet dit in 2030 al 50% zijn, antwoordde minister Peeters in het parlement. Gemeenten kunnen tot 5.000 euro subsidie per aangepaste halte krijgen. Voor halten langs gewestwegen is het Agentschap Wegen en Verkeer verantwoordelijk.



Op 1 meter hoogte: briefje met uitleg over de ontwaarder...

Foto Jacques Peeters

Recent opgemerkt: onder de witte bankkaartontwaarders van De Lijn hangt nu een blaadje met uitleg. Op ongeveer 1 m hoogte en in kleine lettertjes...

Aan het Sportpaleis in Antwerpen is de bovengrondse tramspoorverbinding tussen de Theunisbrug en de lijn naar Deurne

(Van der Delftstraat) opgebroken. Ze was

amper een jaar geleden heraangelegd. Een soepele uitbating van het tramnet wordt (nog) moeilijker.

De vroegere busstelplaats Brugge-Assebroek, daterend uit 1903-1905, wordt na elf jaar leegstand omgevormd tot een ruimte voor binnensporten.

Op 17 oktober werd het nieuwe busstation van Diest (zie Mondig Mobiel 141) geopend.

Eind november startte in het belbusgebied Klein-Brabant (Puurs – Sint-Amands) een proefproject met reservatie via de Hoppincentrale (de vroegere Mobiliteitscentrale) of via de Hoppinapp. De Hoppincentrale moet in de toekomst het aanspreekpunt

voor alle ov-vragen worden. De huidige busjes zouden blijven.

De Lijn bestelde zeven kleine e-busjes bij een Chinese constructeur voor het toekomstige stadsnet(je) in Brugge - te weinig voor de in basisbereikbaarheid voorziene lijnen die nog door de binnenstad mogen rijden van het huidige stadsbestuur.

Vanaf 1 september rijden jongeren tussen 18 en 24 jaar en 65-plussers bijna gratis bij de Waalse vervoermaatschappij TEC. Een jaarabonnement kost dan nog maar 12 euro. Bedoeling is het openbaar vervoergebruik te stimuleren en het autogebruik te verminderen. Jongeren van 12 tot 17 jaar betalen trouwens minstens 132 € per jaar, zij hebben weinig keuze...

In Luik werd op 16 juli het eerste van twintig tramstellen geleverd. Vanaf het eindpunt Coronmeuse hangt er al bovenleiding tot aan de Pont Atlas. In de binnenstad gaat de sporenaanleg erg traag door problemen met planning en levering. Bij Luik-Guillemins starten de werken eerstdaags. De voorlopige openingsdatum van de nieuwe lijn is 25 april 2024, er is dus nog tijd voor proefritten.

De NMBS vervoerde in oktober 93% van het aantal reizigers van voor de coronaperiode. In de weekends ligt hun aantal zelfs hoger dan in 2019.

De nieuwe federale begroting valt mager uit voor de spoorwegen. Voor de periode 2023-2032 vroeg de NMBS in totaal 580

miljoen extra maar ze krijgt slechts 336 miljoen euro. Vooral de periode 2023-2024 wordt moeilijk. Volgens spoorbaas Dutoir krijgt de NMBS van de regering in die periode 550 miljoen euro te weinig door de veel hogere energiekosten en loonindexeringen. Dat betekent uitstel of afstel van investeringen, herbekijken van het aanbod, niet vervangen van personeelsleden of toch een verhoging van de schuldenlast.

De kost per gereden treinkilometer ligt nu op 29,2 euro.

De levering van de nieuwe M7-treinstellen door Alstom loopt ver achter op de afgesproken planning. In plaats van 445 stellen zijn er tot oktober maar 220 geleverd. Dit betekent dat oud materieel, met minder comfort meer kans op defecten, langer blijft rijden.

De enorme koepel in Luik-Guillemins werd door de Franse kunstenaar Daniel Buren tijdelijk opgevrolijkt met gekleurde vlakken. Dat geeft leuke effecten.

De Brusselse regering geeft in 2023 eenmalig 500 miljoen euro extra aan de MIVB voor investeringen, hogere brandstofprijzen, een beter aanbod en lagere tarieven voor 65-plussers.

Voor de agenda: op pinksterzondag 28 mei 2023 rijdt een tramtoet door Antwerpen ter gelegenheid van 150 jaar openbaar vervoer.

Jacques Peeters

Het dak van Luik-Guillemins werd met deze kunstzinnige tinten opgevrolijkt.

Foto Jacques Peeters



Lijntjes

Veren

De Antwerpse Waterbus kampt met een personeelstekort. Als gevolg vallen enkele vaarten structureel uit. Meer details op www.dewaterbus.be.

In Appels is er een nieuw zelfbedieningsveer over een oude Scheldearm. Het bevindt zich vlakbij het veer Appels – Berlare dat over de ‘echte’ Schelde gaat.

NMBS

Op 11 december 2022 startte de nieuwe dienstregeling van de NMBS. Dit zijn de opvallendste aanpassingen:

- Tussen Aarlen en Luxemburg kwamen er extra L-treinen.
- Het voornaamste station van Charleroi kreeg een nieuwe naam: “Charleroi Central” i.p.v. Charleroi-Sud. Na Brussel, Antwerpen en Verviers is Charleroi nu de vierde Belgische stad met een centraal station.
- De IC-treinen Bergen – Aulnoye Aymeries en Namen – Charleroi – Maubeuge verdwenen.
- S63 Charleroi – Erquennes werd om de twee uur verlengd naar Maubeuge, maar zonder stop in Jeumont.

De andere in Mondig Mobiel 141 gemelde uitbreidingen zijn uitgesteld tot 17 april 2023 of nog later.

De Lijn

Nog tot 31 januari 2023 kan je aan P+R Luchtbal te Antwerpen een voordelige tienrittenkaart kopen. Je betaalt € 10 voor een kaart die 3 maanden geldig is en je kan gebruiken in Antwerpen en omgeving.

Sinds 1 september 2022 rijdt buslijn 50 Veurne – Ieper op weekdays ieder uur.

In Antwerpen rijdt tram 4 Hoboken – Silsburg sinds begin november 2022 nog



De bussen zijn inmiddels van de Brugse Markt verjaagd.

Foto Jacques Peeters

maar tot Berchem Station. In ruil rijdt tram 9 P+R Linkeroever – Eksterlaar door tot Silsburg. Dit komt door het buiten gebruik stellen van de keerlus Eksterlaar.

Tram 11 Berchem – Melkmarkt rijdt de komende tijd maar tot het Centraal Station van Antwerpen. Dit door werken in de omgeving Melkmarkt.

Door personeelstekort reden diverse Antwerpse tramlijnen in november en december met een verminderde frequentie.

Sinds 10 oktober 2022 rijdt lijn 6 Mariakerke Post – Gent-Watersportbaan richting de Watersportbaan vanuit Gent-Dampoort rechtstreeks naar Gent Zuid. De omgeving van Sint-Amandsberg wordt in deze richting niet meer bediend. Dit komt door diverse werken waardoor grote vertragingen ontstonden.

Sinds 17 oktober 2022 rijdt buslijn 14 Antwerpen Opera – Hemiksem tot aan de abdij van Hemiksem.

Sinds 1 november 2022 rijden alle bussen in Brugge via de Sint-Salvatorkerk en de Dijver in plaats van via de Steenstraat. De bussen 1 (Ver-Assebroek), 4 (Koolkerke), 14 (Sint-Jozef), 88 (Sint-Michiels – Kinepolis), 90 (Dudzele), 91 (AZ Sint-Lucas) rijden dus permanent via de Dijver. Vanaf 1 januari 2023 wordt dat de definitieve situatie.

Sinds 29 november 2022 loopt er een proefproject met de Hoppincentrale. Deze centrale zal in de toekomst alle vervoer op maat coördineren. Als test kan je de flexbus Klein-Brabant via de Hoppincentrale

boeken. Deze is te bereiken via 0800 12 2 12 of de app. Voor de rest wijzigt er in de praktijk niets.

MIVB

Op 1 september 2022 kreeg bus 58 uit Vilvoorde een nieuwe eindhalte Albert II. De bus bedient niet langer metrostation IJzer maar passeert wel langs station Rogier.

Nog tot de zomer van 2023 is tram 51 Stadion – Van Haelen opgesplitst in twee delen. Vanuit Stadion rijdt de tram tot het Zuidstation. Vanuit Van Haelen rijden er trams tot Hoogte Honderd. Dit door werken in station Albert voor de toekomstige metro. Bus 48 Anneessens – Decroly is een alternatief.

Tram 92 Fort-Jaco – Schaarbeek is ook tot de zomer van 2023 ingekort tot Sint-Maria door werken. Er is een vervangbus (T-bus) tussen Kruidtuin en Schaarbeek.

Nog tot 2024 zijn er werkzaamheden in Vorst. Hierdoor zijn tramlijnen 82 Berchem – Drogenbos en 97 Louiza – Diegem onderbroken. Er zijn verschillende fases waarbij de onderbrekingen en omleidingen wijzigen. Reizigers met een MIVB-abonnement mogen trein S1 nemen tussen Brussel-Zuid en Ukkel-Stalle.

Connexxion

Vanaf 8 januari 2023 wijzigt de dienstregeling van lijn 19 Hulst – Antwerpen – Breda. De bus krijgt een langere reistijd door de files in Antwerpen.

Max Verbraeken

G.De Kleermaekers

G.De Kleermaekers staat er op de bushalte langs een van de hoofdwegen in Hoeilaart. Geen spatie en geen -straat, -laan of -weg erachter. Met bovendien een spelfout die je compleet op het verkeerde been kan zetten wanneer je meer informatie zoekt over deze persoon.

Als je in de archieven duikt krijg je een hele lijst met naamgenoten uit eind 1800, komende van onder andere Steenokkerzeel en Nossegem. De een was plekker (stukadoor), weer een andere bottier (schoenmaker) en als je het zo ziet is die meneer De Kleermaekers eindeloos vaak getuige geweest op een huwelijk.

Tot je de fout ontdekt door de plattegrond van Hoeilaart er eens bij te nemen en ziet dat de bushalte op het punt staat waar de Jezus-Eiksesteenweg, de Guillaume Dekleermaekerstraat en de Koedaalstraat samenkomen en je al snel bij Guillaume Dekleermaeker uitkomt. Serrist van beroep, wat heel logisch klinkt voor de druivenregio waarvan Hoeilaart deel uit maakt.

De Guillaume Dekleermaekerstraat heette oorspronkelijk Nieuwstraat en kreeg na de Tweede Wereldoorlog zijn huidige naam. Dekleermaeker woonde in die straat, samen met zijn vrouw en twee kleine kinderen tot in 1940 de Tweede Wereldoorlog uitbrak en hij de wapens opnam.

Dekleermaeker was nog geen dertig jaar toen hij een dag voor de capitulatie van België tijdens de Slag om de Leie om het leven kwam in Lichtervelde. Gestorven voor het vaderland. Volgens de website 18daagseveldtocht.be verliepen zijn laatste uren als volgt: op zondag 26 mei neemt het veertiende artillerieregiment waarvan hij deel uitmaakt tijdens de nacht stelling bij een boerderij ten westen van Aarsele en staat die om zeven uur klaar om het vuren te hervatten. Om één uur komt het bevel tot terugtrekking waarop besloten wordt de

zestiende infanteriedivisie te ondersteunen. Wanneer die aangevallen wordt door de Duitse luchtmacht, raken de soldaten Guillaume Dekleermaeker en George Vandebroek levensgevaarlijk gewond en worden ze afgevoerd voor verpleging naar Lichtervelde. Daar bezwijken zij aan hun verwondingen.

Twaalf dagen voor hij sneuvelde had Dekleermaeker zijn vrouw en kinderen nog een postkaart gestuurd. De tekst luidde:

*"Lieve Vrouw en Kinderkes,
Met deze laat ik U weten
als dat alles met mij nog
goed gaat en hoop van U
allen hetzelfde. We liggen
nog altijd op dezelfde plaats
maar gaan er waarschijnlijk
vertrekken waar weet ik
niet. In afwachting van
een weinig nieuws ontvang
de tederste kussen van Guillaume.
Doet den goedendag aan mijne Ouders."*

De gemeente Hoeilaart herdenkt elk jaar op 11 november zijn oorlogsslachtoffers en helden, telkens met het persoonlijke verhaal van de betreffende per-

soon. In 2020 was het de bedoeling om stil te staan bij Dekleermaeker, in de straat waar hij vroeger woonde. Door corona kon dat niet doorgaan, maar in 2021 gebeurde het alsnog.

Dekleermaeker ligt begraven op de gemeentelijke begraafplaats van Hoeilaart, waar de gesneuvelden van de Tweede Wereldoorlog verzameld zijn in een ereperk. Hoeilaart is niet de enige plaats waar Dekleermaeker herdacht wordt. Zijn naam staat gebeiteld in het gedenkteken voor de gesneuvelden van het veertiende artillerieregiment in Nieuwpoort.

De halte G.De Kleermaekers kun je bereiken met bus 343 die van Overijse-Maleizen via Hoeilaart naar het treinstation van Etterbeek rijdt en met bus 345 die van Waver via Hoeilaart naar Oudergem-Hermann-Debroux gaat. Tijdens de spits kun je beide bussen twee keer per uur nemen, daarbuiten passeert alleen bus 343 een keer per uur langs de halte. In het weekend geraak je dan weer elk uur enkel met bus 345 weg. Op zondag kun je pas ten vroegste 10 uur vertrekken en ten laatste rond 18.30 uur. Daarnaast rijden er in de week dagelijks twee schoolbussen die elk een rit per dag uitvoeren: de 504 Tombeek – Maleizen – Hoeilaart – K.A. Etterbeek en de 548 Overijse – Hoeilaart – Woluwe.

Thea Swierstra



Halte met spelfoutjes

Foto Thea Swierstra