

Mondig Mobiel


Trein Tram Bus.be

beweging voor beter openbaar vervoer


PG-PP
Leuven X

Reisverslag Noorwegen

Dienstregelingen 2024 - 2026

Basisbereikbaarheid fase 1

Werkzaamheden op het spoor

Beste lezer

Beste lezer

Na vele keren uitstel is het dan eindelijk zover: op 1 juli gaat de basisbereikbaarheid in. Enfin, zo voelt het aan, want fase 0 die reeds uitgerold was, stelde niet veel voor. Maar op 1 juli gaat fase 1 in, en in heel wat regio's zal dat een serieuze impact hebben op de manier waarop de inwoners gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Dit verklaart waarom dit nummer uitzonderlijk achteraan drie bladzijden heeft met "Lijntjes". Daarin staat een mooi overzicht van de grootste wijzigingen in alle regio's. Neem die zeker eens door, ook voor de andere regio's dan waar u woont. Zo krijgt u een idee van wat er nu gebeurt, en er komen nog fases aan. Zonder twijfel zullen er reizigers zijn die voordeel halen uit de veranderingen, maar we houden ons hart vast voor het geheel en vrezen dat die basisbereikbaarheid niet meteen zal leiden tot de gewenste *modal switch*. Onze voorzitter legt het met een metafoor uit op bladzijde drie.

In dit nummer ook veel aandacht voor Noorwegen. Voor veel TreinTramBussers is de coronacrisis nu echt voorbij, nu we eindelijk de ledenreis naar het hoge noorden konden maken. De heenreis werd alsnog een uitdaging (zie blz. 17), maar voor de rest was deze reis er een om niet snel te vergeten. Zelfs de terugreis door Duitsland verliep helemaal volgens het boekje en dat lijkt tegenwoordig een zeldzaamheid te zijn. Misschien toch weer overwegen om op vakantie te gaan bij de oosterburen? Ze bieden alvast een zeer voordelige formule aan (blz. 16).

In dit nummer ook aandacht voor onze nationale spoorwegen: een analyse van het komende vervoersplan (blz. 9-11) en hoe werkzaamheden beter aangepakt en vooral beter gecommuniceerd kunnen worden (blz. 13). Maar ook het lokale openbaar vervoer krijgt aandacht, nu metro 3 in Brussel ter discussie staat (blz. 6).

Ik wens u veel leesgenot met Mondig Mobiel 144.

Henk Himpe, hoofdredacteur

In dit nummer

- 3_ Opinie: Wanneer krijgt het stads- en streekvervoer opnieuw zijn glans?
- 4-5_ TreinTramBus in actie
- 6-8_ Beleid: Welke toekomst voor de Brusselse metro 3?
- 9-11_ Dossier: NMBS-dienstregelingen 2024-2026: NMBS zet in op groei
- 12_ Excursienieuws
- 13-14_ Werkzaamheden op het spoor: te vaak overlast
- 15_ Een Desiro is geen IC-trein
- 16_ Europa: Deutschlandticket
- 17-19_ Europa: Met TreinTramBusBoot naar Noorwegen
Over vermiste reizigers en verwisselde koffers
- 20_ Opgespoord
- 21-23_ Lijntjes
- 24_ Vreemde haltnamen: Oedelem Vliegend Paard

Colofon

36e jaargang – nummer 144

april– mei– juni 2023,
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: Rudy De Ceunynck, Peter Meukens,
Jacques Peeters, Stefan Styne, Thea Swierstra,
Bert Van de Wiele, Max Verbraeken

Werken ook mee aan dit nummer:

Kim Geudens 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.145: 16 augustus 2023

Verantwoordelijke uitgever:

Peter Meukens, Kortrijksesteenweg 304, 9000 Gent

Foto voorpagina: Tram in Bergen - Thea Swierstra

Wanneer krijgt het stads- en streekvervoer opnieuw zijn glans?

Hoe het nu met haar ging, vroeg ik Olivia. “Maar slapjes”, antwoordde Ové, want zo noemen haar vrienden haar. “Ik ben door ondervoeding erg verzwakt, want mijn diëtist had ‘op de lijn letten’ wel heel strikt geïnterpreteerd.” Moedeloos trok ze haar schouders op. “Ze maken het mij zo moeilijk”, zuchtte Ové. “Ik kan niet meer buitenkijken, want de ziekenhuisramen zijn dichtgeplakt met de woorden *basisgezondheid en zorg op maat*. En zogenaamde experts hebben beslist dat het toilet op mijn kamer op slot gaat. Ik moet nu op de gang naar de wc, want dat is makkelijker voor de poetsploeg. Maar net als ik daar aankom, gaat de deur voor mijn neus dicht en sta ik een tijdje wortel te schieten.” Dat is toch voor iedereen zo, vroeg ik. “Maar nee, Otto in de kamer naast mij heeft net nog een spiksplinternieuw hoogtechnologisch privétoilet gekregen. Die leggen ze wel in de watten!”

Over gezondheidszorg is zo’n gesprek in een hoogontwikkeld land als het onze volstrekt ondenkbaar. Maar voor het Vlaamse stads- en streekvervoer is dit de bittere realiteit. Met dank aan de basisbereikbaarheid is het bijvoorbeeld gedaan met wat nog overbleef van het eens zo gerenommeerde Brugse stadsnet. In 1992 oogstte Brugge in de Europese mobiliteitswereld veel bijval met zijn innovatieve en succesvolle stadsnet: op ingenieuze wijze verbond De Lijn als piepjong en ambitieus ov-bedrijf alle Brugse wijken en deelgemeenten om de twintig minuten rechtstreeks met de binnenstad én het station.

De reizigerscijfers gingen massaal de hoogte in. In 2016 kwam al een eerste offer: het stadsbestuur verbande de bussen deels uit het centrum en de Noordzandstraat. De sympathieke stadsbusjes mochten op den duur zelfs niet meer de Grote Markt op, maar een gratis “shuttle” op kosten van de stad, die nergens op aansluit, stoorde er niet. Begrijp wie kan. Vanaf 1 juli bedienen ocharme nog maar twee centrumlijnen de Brugse binnenstad, en dat in een wijde boog rond de Grote Markt. Nagenoeg alle Brugse wijken en deelgemeenten verliezen hun rechtstreekse verbinding met de binnenstad. *Basisbe-*

reikbaarheid staat hier dus voor *binnenstadonbereikbaarheid*. Wie waagt een gokje: zou dat tot meer reizigers leiden? In Mechelen gebeurde in 2012 hetzelfde en haakten de stadsbusreizigers massaal af.

Vier jaar na de goedkeuring van het gamele decreet basisbereikbaarheid onder vinden de Vlaamse tram- en busreizigers de gevolgen ervan nu aan den lijve. Einde 2021 moest alle openbaar vervoer in Vlaanderen in één *big bang* veranderen. Totaal onrealistisch en onhaalbaar natuurlijk, vooral ook omdat De Lijn, door jarenlange besparingen uitgekleeft, de regie over het nieuwe net verloor. Het departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) zou dat varkentje samen met de onervaren gemeenten voortaan wel wassen. Maar zelfs met de hulp van dure consultants lukte dat niet en dus schoof minister Peeters die taak tegen de geest van het decreet opnieuw naar De Lijn. Eerst verguisd moest ze nu de meubelen redden, terwijl ze er niet meer op voorzien was. En met een nieuwe gefaseerde planning die haaks staat op het voorbereidend werk van de *big bang*. Een rommelige aanpak! De Lijn heeft het grote publiek pas in de loop van juni in detail geïnformeerd. Veel te laat natuurlijk, als je stads- en gemeentekernen plots zonder openbaar vervoer zet of lijnen een heel ander traject gaan rijden. Zullen de reizigers (kunnen) volgen? Het is nog maar de vraag.

Als de Vlaamse regering een *modal shift* wil – dat beweert ze toch – dan moet er onmiddellijk een einde komen aan de onderfinanciering van De Lijn. Tram en bus moeten weer hip worden, d.w.z. ze moeten mensen frequent en stipt brengen waar ze naartoe willen. Gaat de basisbereikbaarheid ons stads- en streekvervoer die nieuwe glans geven?

Peter Meukens, voorzitter



Vroeger mochten stadsbussen de Brugse Markt nog wel bedienen.

Foto Jacques Peeters

TreinTramBus in actie

Ook in de afgelopen lentemaanden zaten de medewerkers en vrijwilligers van **TreinTramBus** niet stil. In de pers kwamen we met commentaar op het nieuwe vervoersplan van de NMBS en het wegvallen van de trams naar Hoboken. Maar daarnaast is er ook alledaags werk dat niet in de krant komt. We stippen even enkele zaken aan.

TreinTramBus betreurt staking

De laatste maanden hadden de trein-, tram en busreizigers het al behoorlijk te verduren met buitengewoon veel dienstverstoringen, vertragingen en afgeschafte ritten. Het toppunt kwam echter op vrijdag 10 maart met een algemene staking bij het openbaar vervoer. In minder dan een jaar tijd legden de vakbonden in ons land voor de vierde keer alle openbaar vervoer plat om hun grieven kracht bij te zetten.

In een persbericht stelden we dat het al te gemakkelijk is om de gebruikers van het openbaar vervoer ongevraagd steeds opnieuw als stootkussen te gebruiken voor de syndicale actie. Zij zijn het niet die invloed hebben op de gestegen energieprijzen, de dalende koopkracht, de pensioenproblematiek. Wel integendeel, ze zijn er mee het slachtoffer van. **TreinTramBus** steunt de oproep van de vakbonden om meer en prioritaire in het openbaar vervoer te investeren, maar het is een zwakgebod als je een betere dienstverlening eist door ze zelf moedwillig te verstoren. Vakbonden schijnen wel eens te vergeten dat het openbaar vervoer er voor de reizigers is en niet omgekeerd.

TreinTramBus klaagde bij deze gelegenheid opnieuw aan dat 24-urenstakingen altijd de avond voordien om 22 uur beginnen en in de praktijk minstens 36 uur duren. Reizigers verdienen het met respect behandeld te worden.

TreinTramBus en Rover in Beneluxparlement

Op 17 maart werden **TreinTramBus** en zus-



Met de minimale dienstverlening bij stakingen blijft het mogelijk om je te verplaatsen, maar 's avonds kan dat lastig worden. Foto Rudy De Ceunynck

tervereniging Rover in het Beneluxparlement gehoord over het grensoverschrijdend treinverkeer tussen de drie landen. Even de grens oversteken is anno 2023 zo gedaan. Veel mensen doen dit bijna dagelijks voor werk, studie of boodschappen. Een treinreis van Nederland naar België en omgekeerd is echter nog steeds moeilijk door te dure tickets en abonnementen die maar aan één grenskant gelden. De grens per trein oversteken is vaak tweemaal zo duur als een binnenlandse treinreis. Bovendien is één trein per uur in deze automobiele tijden allesbehalve wervend. Verplicht de vervoerders om de grensoeslag af te schaffen en laat alle binnenlandse tickets gelden tot het eerste knooppuntstation over de grens.

Op 10 december 2023 gaat de Drielandentrein eindelijk tussen Maastricht en Luik rijden (zie ook pag. 10). In Luik-Guillemins sluit de Drielandentrein mooi aan op de IC van/naar Brussel en Oostende. Dan gaat ook een S-trein Visé (Wezet) – Luik rijden. In de steigers staat een tweede treinserie Maastricht-Eijsden. We pleitten voor integratie van beide treinseries, zodat er twee keer per uur een verbinding Luik – Maastricht komt.

Haltesluitingen?

In de pers verschenen eind maart alarmerende berichten dat op basis van de reizigerstellingen een aantal stopplaatsen op

de lijst stond om gesloten te worden. Uiteraard zijn wij niet voor sluitingen, maar het kan geen kwaad om het gebruik van stopplaatsen en stations af en toe tegen het licht te houden. Bekijk dit wel genuanceerd: gemiddelden zeggen niet altijd iets, er zijn misschien piekperioden/-dagen of -uren.

In het verleden werd ook wel eens vergeeten om het geheel te bekijken. Waarom wordt de halte zo weinig gebruikt? Wie zijn de gebruikers? Is er een alternatief? Bijvoorbeeld wordt de halte Hambos vooral gebruikt door werknemers van enkele bedrijven, misschien is het niet meer nodig dat de trein er ieder uur stopt, maar in de piekuren wel?

Tussen Leuven en Waver liggen vier weinig gebruikte haltes vlak bij elkaar (Pécrot, Florival, Archenne en Gastuche). Wat ons betreft mag de NMBS gerust bekijken of die niet samengevoegd kunnen worden tot twee of drie haltes. Met de uitgespaarde tijd kunnen de reizigers op deze lijn in Leuven een veel betere aansluiting naar Brussel krijgen.

Specifiek voor lijn 82 Aalst – Burst zou de NMBS een experiment van drie jaar met een normale bediening tot in Zottegem moeten doen, om zeker te zijn van het potentieel, met een evaluatiemoment na die drie jaar. Dit lijkt ons ook een ideale lijn

voor het systeem “halte op verzoek” dat je in het buitenland hier en daar vindt: als er niemand op het knopje heeft gedrukt, stopt de trein niet.

De Raad van Bestuur van de NMBS besliste op vrijdag 31 maart om het aanbod wel uit te breiden (zie pagina 9-11) maar de beslissing over eventuele sluitingen drie jaar uit te stellen. Tegenover de media uitten we onze tevredenheid over beide beslissingen, maar wezen wel op de treinen in de regio Antwerpen die momenteel enkel op papier bestaan.

Studienamiddag Bus en rail als een geheel

Is een geïntegreerd openbaar vervoersysteem in België haalbaar? Hoe krijgen we meer samenwerking en coördinatie? Wat kunnen we leren van landen als Zwitserland? Wat denken experts, beleidsmakers en vervoersmaatschappijen? Op een door Bond Beter Leefmilieu, Trein-TramBus en anderen georganiseerde studienamiddag zochten we antwoorden op die vragen. Volgens Guy Hendrix van Integrato (www.integrato.be) heeft een 'Integraler Taktfahrplan' drie kenmerken: het is gecadanceerd, symmetrisch en gebaseerd op knooppunten. Het goede nieuws: de twee eerste hebben we in België al, laten we nu werk maken van de knooppunten! Zwitserland toont dat één geïntegreerd netwerk, een geïntegreerde dienstregeling en een geïntegreerd tarief mogelijk zijn. Cécilia Maes van Infrabel stelde dat met de (politieke) wil, middelen en tijd een Zwitsers model in België haalbaar is. Infrabel helpt graag bij de keuze van de knooppunten. Volgens onze voorzitter Peter Meukens wordt er nu al samengewerkt tussen de vervoersmaat-

Seniorenticket

We kregen de vraag binnen waarom we nog niet hadden gereageerd op het dreigende wegvallen van het populaire Seniorenticket van de NMBS. Wel, volgens ons is die dreiging niet zo groot. Vanaf februari 2025 zullen senioren een korting van 40% op enkele reizen en retours krijgen, ook voor korte afstanden. Vanaf een bepaald aantal kilometers zal de prijs geplafonneerd worden – en dat plafond zal in de buurt van de prijs van het huidige seniorenticket liggen. De woordvoerders van zowel NMBS als de minister hebben dit – na enkele alarmerende berichten – bevestigd.

schappijen, alleen gebeurt dat op basis van goede wil, er is nood aan een sterker sturend kader.

Sociale media

Ons getsjilp dat de laatste drie maanden het meeste aandacht trok was een tweet met een oproep om Knack-journalist Stijn Tormans aan spreekrecht in het Vlaams Parlement te helpen door een petitie te ondertekenen. Tormans pleit terecht voor de afschaffing van reclame op bussen die vooral belastinggeld kost én megahinderlijk is voor de gebruikers van het openbaar vervoer. Ook op Facebook was (opnieuw) een bericht over de nachttrein Brussel – Berlijn de grootste publiekstrekker, gevolgd door een bericht over de nieuwe trams van de MIVB en een bericht over een (omstreden) nieuw station voor Kortrijk.

Samenstelling Kees Smilde



Guy Hendrix van Integrato legt op de studienamiddag het knooppuntensysteem uit.

Foto Rudy De Ceunynck

Welke toekomst voor de Brusselse metro 3?

Na jagenlang studeren en overleggen was de kogel eindelijk door de kerk: in 2014 besliste het Brussels Gewest om een derde metrolijn te bouwen van Albert in Vorst via Zuid- en Noordstation tot Bordet in Evere. Aan de eerste fase van Albert tot Noordstation wordt sinds 2020 gewerkt, maar de voorbije jaren staken corona, de energiecrisis en de inflatie flinke stokken in de wielen en dan is er ook nog het Zuidpaleis en de drassige Brusselse ondergrond. Over de bouw van fase 2 van het Noordstation naar Bordet zijn de meningen nog sterker verdeeld.

Het ontstaan van metro 3

De tramtunnel tussen Noordstation en Lemonnier is iets meer dan vijftig jaar oud en werd gebouwd door de koker voor de overdekte Zenne om te vormen tot een koker voor tramverkeer. In 1993 kreeg deze lijn een vervolg met een tramtunnel tussen Zuidstation, Sint-Gillis en Albert in Vorst. De tramtunnel tussen Lemonnier en Zuidstation die beide premetrotunnels met elkaar verbindt, dateert nog uit 1957. Hier kruisen de frequente trams elkaar nog gelijkgronds en steken de reizigers de sporen zelfs nog over via een pad.

Tot 2007 reden door de tramtunnels tussen Noord en Lemonnier vijf verschillende tramlijnen, die de wijken en gemeente in het noorden (Evere, Neder-over-Heembeek, Laken en Schaarbeek) en zuiden (Anderlecht, Elsene, Sint-Gillis, Ukkel, Vorst) van Brussel rechtstreeks verbonden met het centrum. De rechtstreekse verbindingen tot in het hart van de stad waren handig, maar de doorstromingsproble-



Het tracé van metrolijn 3

men op de bovengrondse trajecten zorgden in de tunnels voor veel vertragingen en capaciteitsproblemen. Op alle bovengrondse trajecten vrij beddingen creëren en langere trams inzetten, was praktisch en politiek niet haalbaar.

Nethervorming 2007

Vanaf 2007 werd de lijnvoering daarom drastisch vereenvoudigd en rijden er sindsdien nog slechts twee hoogfrequente tramlijnen door de tunnels: lijn 3 Esplanade – Noordstation – Churchill en lijn 4 Noordstation – Vanderkindere – Parking Stalle. Deze twee lijnen rijden over hun hele traject op een eigen bedding en worden volledig geëxploiteerd met trams van 43 meter. In de spits rijden ze tegenwoordig allebei om de vijf minuten, zodat je in theorie nooit langer dan twee en een halve minuut moet wachten. In de daluren rijden beide trams om de acht minuten, 's avonds laat om het kwartier. Ook bestonden er nog avondlijnen, maar die werden stelselma-



Tram 3 bij vertrek in aan het toekomstig metroperron in Brussel-Noord
Foto Stefan Stynen

tig afgebouwd. Tot november 2022 reed tram 51 Stadion – Zuidstation – Van Halen nog door de tunnel tussen Zuidstation en Albert. Deze lijn beschikt niet overal over een vrije bedding en vooral op de Alsebergsesteenweg in Ukkel is de doorstroming verre van optimaal. Op deze lijn rijden bovendien kortere trams.

Hoewel de nethervorming van de MIVB in 2007 veel kritiek oogstte, kenden de lijnen 3 en 4 een sterke groei. De hoge frequentie, extra capaciteit en betere toegankelijkheid van de lagevloertrams vielen duidelijk in de smaak. Het moet bovendien gezegd worden dat de overstap aan hetzelfde perron in het Noordstation bovendien uitermate vlot verloopt. In het Zuidstation is dat minder het geval, vooral voor reizigers uit Vorst, die weinig andere rechtstreekse verbindingen naar het centrum hebben. Zij moeten immers twee tot drie roltrappen afdalen en door de metropoortjes gaan om over te stappen van tram 82 op de trams 3 of 4 naar de binnenstad, of de sporen oversteken aan Lemonnier. Niettemin kampen de trams in de noord-zuidtunnels opnieuw met capaciteitsproblemen. De frequentie nog verhogen kan niet; nog langere trams kunnen bovengronds niet rijden zonder alle perrons en talrijke kruispunten aan te passen.

Tram 55 rijdt zich vast tussen autoverkeer

Ook tram 55 Bordet – Rogier, een lijn door de dichtstbevolkte wijken van Schaarbeek en Evere, bleef inmiddels groeien en kampt – ondanks een vijfminutenfrequentie in de spits – nog steeds met capaciteitsproblemen. De smalle straten op het traject bieden weinig mogelijkheden om vrije beddingen te creëren. Circulatiemaatregelen kunnen een beetje soelaas bieden, maar de ingrepen die in het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move voorzien zijn, botsen op heel wat weerstand. Die weerstand wordt door de oppositie handig opgepookt, maar zorgt er wel mee voor dat de trams op deze lijn vrij traag blijven. Terwijl de Brusselse metro in 2020 een gemiddelde commerciële snelheid van 27,9 km/h haalde, bedroeg die voor de tram slechts 16,2 km/h. Tram 55, met wei-



Bouw van het station Toots Thielemans, op de achtergrond het Zuidpaleis

Foto Stefan Stynen

nig eigen beddingen, scoort met slechts 12,42 km/h in de spits nog een stuk slechter. Voor de reiziger wordt dat deels gecompenseerd door de kortere halteafstand en het wegvallen van de verticale verplaatsing van en naar de metroperrons, maar performant is het niet en dan hebben we het nog niet over de vele malen dat de tram geblokkeerd wordt door laaden losverrichtingen en al dan niet dubbel geparkeerde auto's.

Metro van Albert tot Bordet

De MIVB en het gewest willen deze knelpunten aanpakken met de nieuwe metrolijn 3 van Albert in Vorst tot Bordet in Evere via Zuidstation en Noordstation. In fase 1 worden de ombouw van de bestaande premetrotunnels tussen Albert en Zuidstation en tussen Lemonnier en Noordstation en de stations op die as aangepast voor de metro. Dat betekent onder meer dat er een derde stroomrail moet komen en dat de perrons volledig op metrohoogte moeten worden gebracht. Fase 1 omvat echter ook drie andere grote werven die onmisbaar zijn om de metro te kunnen exploiteren: de ombouw van het eindpunt Albert, een nieuw stuk tunnel met een nieuw station Toots Thielemans tussen Zuidstation en Anneessens en een nieuw stukje tunnel onder de sporen bij het Noordstation als keerpunt voor de metrostellen. Fase 2 omvat de bouw van een geboorde tunnel die daarop aansluit en zeven haltes verder eindigt bij Bordet en een nieuw metrodepot op de stelplaats van Haren.

De werken voor fase 1 schieten goed op en zijn al goed zichtbaar in station Albert, in de buurt van het Zuidstation en bij het Noordstation, al speelt die laatste werf zich grotendeels ondergronds af. Om te vermijden dat de treinsporen verzakken moet er immers behoedzaam tewerk worden gegaan. De overstappen tussen tram en metro zullen in Brussel-Noord ook in de toekomst aan hetzelfde perron gebeuren.

In Albert komt er op niveau -2 een eindpunt voor de metro, met daarboven twee verschillende eindpunten voor de trams 4 (richting Stalle), 7 (richting Heizel via de grote ringlanen) en 18 (het zuidelijke deel van de huidige tram 51 naar Van Halen). Tram 7 wordt hopelijk op relatief korte termijn verder verlengd richting Vorst en/of Anderlecht, want met slechts twee persoonsporen wordt dat eindpunt erg krap voor de exploitatie van twee frequente tramlijnen. Lijn 51 heeft twee afzonderlijke sporen. Alle overstappen tussen trams onderling of tussen tram en metro verlopen ondergronds.

Zuidpaleis

De tunnel van het Zuidstation naar Anneessens is al grotendeels gebouwd, inclusief de dakplaat van het nieuwe station Toots Thielemans onder de Stalingradlaan. Om van de Stalingradlaan op de tunnel in de Lemonnierlaan aan te sluiten moet de metro echter onder het Zuidpaleis door. Dat gebouw is niet geklasseerd, maar de gevels zijn wel beeldbepalend. Omdat de oorspronkelijk geplande technieken niet



Tram 4 in Annessens, waarbij zichtbaar is dat de perrons deels verlaagd werden voor de trams, maar op metrohoogte werden gebouwd.

Foto Stefan Stynen

haalbaar lijken, onder meer gezien de drassige ondergrond in Broeksele, moet nu een keuze worden gemaakt tussen het Zuidpaleis deels afbreken, waarbij de gevels blijven staan, of een veel duurere techniek om er toch onderdoor te kunnen zonder het gebouw te beschadigen. Dat fase 1 in 2025 niet klaar zal zijn, is helaas een zekerheid.

Een aantal stads- en mobiliteitsverenigingen pleiten er met hun plan Premetro+ voor om het hele metroproject op te geven en terug te keren naar een tramexploitatie, maar gelet op de gevorderde staat van de werken en de capaciteits- en regelmaatproblemen die dat dreigt mee te brengen, lijkt dat geen realistische optie. Het ondergrondse wisselcomplex bij Lemonnier bewijst al vele jaren waardevolle diensten, maar stoot met 88 trambewegingen per uur tegen zijn limiet aan. Zonder de lijnen 3, 4, 51, 81 en 82 te ontvlechten is het quasi onmogelijk om de vervoerscapaciteit nog uit te breiden. Daar heb je dus sowieso dat nieuwe stuk tunnel voor nodig. De vervanging van de tramlijnen op de kleine ring door metro 2 riep destijds ook veel weerstand op, maar intussen moeten we vaststellen dat die metro reizigersaantallen vervoert die met afzonderlijke tramlijnen niet haalbaar zouden zijn.

De financiële kater van fase 2

Fase 1 wordt sowieso duurder dan verwacht en zal later dan gepland opgeleverd worden, maar aan fase 2, de nieuwe tunnel van Noordstation naar Bordet, moet nog worden begonnen. De totale kostenraming is intussen opgelopen van 850 miljoen euro in 2009 tot 2,65 miljard euro. De kosten zouden intussen al een miljard euro hoger liggen dan gepland en de metro zou ten vroegste in 2032 Evere bereiken. Zonder extra middelen – er is sprake van ongeveer een half miljard ongebruikte Belirisfondsen en een eventuele lening van de Europese Investeringsbank – kan Brussel dit onmogelijk betalen zonder zwaar te bezuinigen op andere mobiliteitsprojecten of op ander broodnodig beleid. Rekeningrijden is een andere mogelijke inkomstenbron, maar zullen onze politici na 2024 plotseling wel de moed hebben om deze maatregel in te voeren?

Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe tramlijn naar Neder-over-Heembeek, en er liggen ook nog andere projecten op de tekentafel: een tramlijn van het Noordstation via Thurn & Taxis naar Jette, de vertramming van de drukke buslijn 95 tussen het centrum en de omgeving van het kerkhof van Elsene. Ook de verlenging van tram 7 van Albert naar Vorst en Anderlecht, waar we het hierboven al over hadden, staat in dit lijstje, net als de aanleg van een westelijke tramtangente ter vervanging van de drukke buslijnen 49 en 53. Hoewel ongetwijfeld een nuttig project kan fase 2 voor vertraging of zelfs afstel zorgen van deze projecten, en dat is zelfs zonder potentiële nieuwe kostenexplosies bij deze werf. Brussel moet dan ook onderzoeken of er echt geen manieren zijn om de capaciteit en regelmaat in Schaarbeek en Evere te verhogen zonder deze metroverlenging.

Stefan Stynen



Aanleg tram 10 in Neder-over-Heembeek, halte Zavelput Foto Stefan Stynen

NMBS-dienstregelingen 2024 - 2026:

NMBS zet in op groei

Bij de invoering van de dienstregeling 2015 kondigde de NMBS aan dat er voortaan om de drie jaar een grote aanpassing van de dienstregeling zou komen. Met de dienstregeling 2024 die ingaat op zondag 11 december 2023 is het opnieuw zover. We proberen de talrijke veranderingen op een rijtje te zetten. Ze zijn op het moment van schrijven nog onder het voorbehoud van goedkeuring door de minister-raad en van toewijzing van de gevraagde spoorwegcapaciteit door Infrabel.

Uitbreiding in vier schijven

Sinds de coronaperiode is het woonwerkverkeer gedaald tot 93% van de cijfers van 2019. Het vrijetijdverkeer daarentegen is stevig toegenomen, vandaar dat we vooral in dat segment een forse uitbreiding van het aanbod mogen verwachten. Nadat er in december 2022 uitgesproken weinig veranderde, zet de NMBS in december 2023, december 2024, juni 2025 en december 2025 resoluut in op uitbreiding van het aanbod.

Die uitbreiding gebeurt vooral door verbeteringen aan de frequentie en aan de amplitude van de treinen op vrijdag- en zaterdagavond. De NMBS heeft goed begrepen dat een hoofdfrequent aanbod nodig is om de automobilist uit zijn wagen te lokken en ook dat er een publiek is voor late treinen rond de grote steden. Ook aan de structuur van het aanbod verandert er – in tegenstelling tot de vorige jaren – het een en ander.

In december 2023 gaat het vooral om de uitbreidingen die eigenlijk al voor december 2022 waren voorzien, in december 2024 hoofdzakelijk (maar niet uitsluitend) om lateavontreinen rond Antwerpen en Brussel en in juni/december 2025 om een aantal diverse uitbreidingen.

Het kader

Aan de kant van de infrastructuur zijn er enkele beperkende factoren, vooral de werkzaamheden aan de stations van Bergen, Hasselt, Denderleeuw, Gent-Sint-Pieters, Mechelen, Kortrijk en Ottignies. Anderzijds zijn er ook enkele projecten die

eindelijk afgeraken, zoals het tweede spoor tussen Bockstael en Schuman en het derde en vierde spoor tussen Etterbeek en de vertakking naar Louvain-la-Neuve. Door werkzaamheden aan de trambrug in de Carsoellaan over lijn 26, de oostelijke ring rond Brussel, zal het aanbod op deze lijn tijdelijk beperkt worden, voordat het wordt uitgebreid.

Op basis van de reacties op het vorige vervoersplan heeft de NMBS een lange lijst van 93 mogelijke verbeterprojecten opgesteld. Op basis van potentieelstudies, financiële en praktische haalbaarheid en een klassieke verdeling van de verbeteringen over de gewesten werden daaruit 27 projecten gekozen, die we hier gegroepeerd per regio bespreken. De opsomming hieronder is onvolledig, meer info staat per provincie op <https://www.belgian-train.be/nl/about-sncb/en-route-vers-mieux/transport-plan>.

Brussel en Brabant

Bij het S-net in en rond Brussel zijn er enkele aanpassingen en uitbreidingen. S4 kronkelt momenteel van Aalst via Jette – Schuman – Merode en Vilvoorde naar Mechelen. Vanaf juni 2025 zal deze lijn vanaf Schuman door de week twee maal per uur gaan rijden en Louvain-la-Neuve als eindpunt hebben. Eerder al, in december 2024, zal S4 ook in het weekend rijden, maar dan op het deeltraject Aalst – Brussel-Luxemburg. Ook Edingen – Geraardsbergen – Denderleeuw (deeltraject van S6) en Halle – Delta – Vilvoorde (deeltraject van S7) zullen vanaf juni 2025 op werkdagen twee maal per uur rijden.

De slome maar desondanks succesvolle S9 Eigenbrakel – Brussel-Schuman – Kortenberg – Leuven – Landen rijdt vanaf december 2025 op zaterdagen als bijkomende S-trein van Eigenbrakel naar Leuven.

Een belangrijke verbetering vormen de S-treinen die op vrijdag- en zaterdagavond worden toegevoegd. Voor sommige bestemmingen zal het mogelijk zijn om rond 1u. in Brussel-Centraal te vertrekken!

Antwerpen

De NMBS zag en ziet - terecht - veel poten-



De dienstregeling is de kern van het aanbod.

Foto Marco van Uden

tiel in de stopplaats Noorderkempen en voorziet al jaren een uitbreiding van het aanbod. Corona, technische obstakels en personeelsgebrek strooiden echter roet in het eten. Vanaf december 2023 zou er op werkdagen de hele dag door een extra treinserie Noorderkempen – Antwerpen-Centraal gaan rijden, waarin de bestaande P-treinen worden geïntegreerd.

Vanaf december 2024 gaat S33 Antwerpen – Herentals – Mol ook in het weekend rijden; IC30 Antwerpen – Turnhout kan dan versneld worden. Ook vanuit Antwerpen komen er op vrijdag- en zaterdagavond latere S-treinen in veel richtingen.

Zeker voor de regio Antwerpen zou er eigenlijk een fase 0 moeten komen: er zijn nog steeds voorziene treinen die in de praktijk niet rijden.

Limburg

De verbinding Hasselt – Antwerpen wordt vanaf december 2024 ook in het weekend versneld door Aarschot niet meer te bedienen. Om Aarschot toch een verbinding met de Koekenstad te geven wordt de IC Leuven – Antwerpen voortaan ook in het weekend ingelegd.

De lijn Mol – Hasselt wordt vanaf december 2024 ook zondags om het uur bediend. In december 2025 komt er op deze lijn een extra

P-treinpaar. Voor de rest verliest Limburg in december 2023 enkele P-treinen tussen Hasselt en Genk, terwijl er vraag genoeg is om deze twee steden de hele dag door om het half uur te verbinden.

Oost-Vlaanderen

De dienstregeling 2024 brengt voor de regio Gent nog een kleine verrassing. Eerder dan verwacht gaat de S53 Lokeren – Gent doorrijden naar Oudenaarde. Omdat de werkzaamheden aan het Sint-Pietersstation naar een volgende fase gaan, is er geen plaats meer om deze treinserie in het station te keren. De lijn Eeklo – Gent – Ronse wordt vanaf december ook op zondag om het uur bediend, daarmee verdwijnt ook de laatste tweeuursdienst in Vlaanderen.

De IC Sint-Niklaas – Dendermonde – Brussel en verder wordt vanaf december 2024 in Dendermonde “geknipt”, maar de S34 Antwerpen – Lokeren wordt een keer per uur naar Dendermonde verlengd. Wij voorspellen dat dat de NMBS veel klachten gaat opleveren, want het station van Dendermonde met zijn smalle onderdoorgang is minder geschikt om over te stappen. Wie van Dendermonde of Zele naar Antwerpen wil, gaat er wel op vooruit.

Er wordt nog steeds niets gedaan aan de slechte aansluiting vanuit het Meetjesland naar Antwerpen, een toestand die al sinds 2014 bestaat.

West-Vlaanderen

Tussen Brugge en Kortrijk zitten we in het weekend al enkele jaren met de merkwaardige constructie van 3 treinen per 2 uur. In december 2025 wordt deze situatie eindelijk genormaliseerd en zullen beide treinseries tussen de grootste steden van de provincie opnieuw om het uur rijden. Verder verdwijnt er in december 2023 een vroege trein Oudenaarde – Kortrijk. Het spreekt voor zich dat niemand in de provincie West-Vlaanderen hier tevreden mee is. Samen met de sociale partners en de provincie had TreinTramBus vorig jaar een nota met verbetervoorstellen opgesteld, waarin we een intensievere bediening van Knokke, Blankenberge en Poperinge hadden gevraagd, alsmede een echte IC tussen Brugge en Kortrijk. Daar komt voorlopig dus niets van terecht.

Luik

Het Euregionaal vervoer heeft bij de NMBS nooit echt in de bovenste schuif gelegen, maar stukje bij beetje verandert dat. Vanaf december 2023 zal de Tweelandentrein eindelijk een Drielandentrein worden en de verbinding Luik – Maastricht – Heerlen – Aken bedienen. Verder vervangt een nieuwe treinserie Luik – Verviers – Aken de bestaande verbinding Spa – Verviers – Aken. Hier wordt nu nieuwer materieel ingezet, de trein zal beginnen en eindigen in Luik-Saint-Lambert, dus in het centrum van de stad en er komen 's avonds meer ritten. De schaduwkant is wel dat de veel gebruikte overstap tussen de IC Oostende – Eupen en het grensoverschrijdende boemeltje vakkundig om zeep wordt geholpen: een verplaatsing Brussel – Aken zonder ICE of Thalys zal zo een half uur extra kosten.

Rond Luik wordt verder in december 2023 de S-trein Waremme



De dagen van de oude treinstellen naar Aken zijn geteld. Foto Jan Goeman



S53 naar Lokeren zal vanaf december in Oudenaarde beginnen (en met dieseltreinstellen rijden).

Foto Rudy De Ceunynck

(Borgworm) – Luik doorgetrokken naar Visé in plaats van naar Flemalle-Haute. De stoptrein Luik – Namen wordt vanaf december 2025 opgenomen in het Luikse S-net en krijgt dan een halfuursdienst.

IC12 (door de week Kortrijk – Welkenraedt) zal vanaf december 2024 ook in het weekend rijden, dat wil zeggen: tussen Brussel-Zuid en Luik. De verbinding Kortrijk – Gent rijdt in het weekend door naar Mechelen en dat blijft voorlopig zo. Helaas wordt hier de kans gemist om ook in het weekend een doorgaande trein Kortrijk – Luik in te leggen. Verder zal het ons benieuwen of de beide dienstregelingsgaten die deze treinserie door de week heeft in het weekend ook verschijnen. Infrabel legt namelijk op de hoge-

snelheidslijn Leuven – Luik een middel-euws aandoend tijdslot voor visuele inspectie op. Op lijn 4 bleek zo'n tijdslot zonder trein na enig aandringen van Nederlandse kant niet nodig.

Luchthaventreinen voor Charleroi

Sinds kort is de verbouwing van het station Fleurus tot multimodaal knooppunt af. Vanaf juni 2023 legt de TEC een busdienst van Fleurus naar de luchthaven in. Vanaf december 2023 gaat er zowel door de week als in het weekend een IC Leuven – Waver – Ottignies – Fleurus – Charleroi rijden. Deze nieuwe treinserie zal een ruime amplitude hebben. Op ons aangeven komt er een stop in de Leuvense deelge-

meente Heverlee, waar wij bij bewoners en bezoekers veel potentieel zien. In het weekend zal de S61 Ottignies – Fleurus – Charleroi vanaf december 2023 ook om het uur gaan rijden (momenteel om de twee uur).

Schaduwkanten

Uiteraard staan we positief tegenover de stevige uitbreiding van het aanbod, maar we zien ook schaduwkanten. Zeker, er zijn talrijke verbeteringen, maar verwijzingen naar een knooppuntensysteem zoals door de minister gewenst komen in de documentatie niet voor. Verder concentreren de verbeteringen zich in het centrum van het land, de “periferie” (Limburg, West-Vlaanderen, Waals Picardië, Luxemburg) heeft het nakijken.

In West-Vlaanderen blijft Lichtervelde een knelpunt in plaats van een knooppunt. Voor de verbinding Brugge en Kortrijk had de NMBS in 2014 een fout concept gekozen, waardoor de verbinding voor iedereen veel langzamer werd. In een poging om daar iets aan te doen kortte de NMBS in 2017 de lange stop in Lichtervelde sterk in, maar daardoor werden de aansluitingen vanuit de Westhoek naar Kortrijk en Brugge veel langer. De reistijd van Kortrijk naar Brugge en Oostende blijft echter ook in 2024 nog steeds langer dan voor 2015. De enige manier om daar iets aan te doen is de invoering van een echte intercity.

Wie in het weekend vanuit de Kempen vertrekt, zal voor veel bestemmingen altijd in Antwerpen-Berchem moeten overstappen, want de lijn Lier – Mechelen wordt dan niet bediend. Deze reizigersvraag zit bij de NMBS al jarenlang onder de radar en helaas blijft dat ook de komende drie jaar zo.

Tot slot zien we wel een lichtpuntje bij het vervoer over de grenzen. Van zowel Belgische als Duitse kant is bevestigd dat de lang gevraagde IC-treinen naar Aken er komen, al is het dan pas na de verschuiving van de systeemgrens (momenteel voorzien voor 2027).

Kees Smilde

IC22 Antwerpen – Brussel wordt een spooktrein

Sinds de coronatijd rijdt er een treinserie Antwerpen – Brussel minder, wat tot een gehalveerde bediening van Mortsel-Oude-God en capaciteitsproblemen heeft geleid. Achtergrond is een personeelstekort in de regio Antwerpen. De NMBS heeft zich nooit willen vastpinnen op een datum voor de hernieuwde invoering van deze vierde verbinding per uur tussen de twee grootste steden van het land. Uit de documenten die we over de verbetering van het aanbod kregen blijkt nu dat de kans dat deze verbinding terugkomt zeer klein is. Eerst zijn er werkzaamheden in Brussel-Zuid ten behoeve van het nieuwe hoofdkantoor van de NMBS, waardoor spoor 20 en 21 enkele maanden niet beschikbaar zullen zijn. Vanaf december 2024 komt er een extra trein per uur naar Nederland, waardoor er tussen Mechelen en Antwerpen niet genoeg plaats meer is. De NMBS heeft hiervoor een contract getekend zonder zeker te weten of er wel een rijpad is. Geen voorbeeld van zorgvuldig beleid!

Excursienieuws

Op 21 juli trekken we naar Noord-Frankrijk. Nu het nog kan, maken we op de heenreis gebruik van de busverbinding van De Lijn tussen Ieper en Armentières (of *Armentiers*), want deze lijn heeft het maar een jaar volgehouden en verdwijnt op 31 augustus. We hadden graag vanuit Armentières naar Hazebrouck (*Hazebroek*) gespoord om daar de nieuwe bus Hazebrouck – Poperinge te nemen voor de terugreis. Helaas, deze lijn start niet meer op 1 juli zoals gepland, maar pas op 1 september. Het rondje dat we in gedachten hadden, zal dus nooit mogelijk zijn.

Als alternatief stellen we een reis naar *Sint-Winoksbergen* voor, in het Frans kortweg Bergues. Het stadje, ooit een Vlaamse hanze- en vestingstad, werd wereldberoemd dankzij de film 'Bienvenue chez les Ch'tis'.

We spreken af aan het station van Ieper tegen 10u. (aankomst IC uit Antwerpen om 9.44u.). We reizen naar Armentières

via een mooi traject via Wijtschate (bekend van de tv-serie 'Eigen kweek') en het kleine stadje Mesen. Aankomst in Armentières tegen 11u. Korte wandeling en lunch, om 12.54 vertrekt de trein naar Bergues, waar we 45 minuten later aankomen. We hebben drie uur de tijd voor de verkenning van het mooie stadje (o.a. belfort, zestiende en zeventiende-eeuwse Vlaamse gevels) en het bezoek aan een brasserie. Dan is er nog een klein stukje trein naar Dunkerque (*Duinkerke*, aankomst 16.48), vanwaar we om 17.15u. met DK'bus via Leffrinckoucke (*Leffrinkhoeke*) gratis naar het station van De Panne reizen (aankomst 18.18u.). Van daaruit kan ie-

dereen terug huiswaarts.

Kostprijs: 12 euro. Voor het traject Ieper-Armentières kun je je eigen Buzzy Pass, Lijnkaart of ticket gebruiken, die zijn ook geldig op het Franse traject. Een warme lunch vinden zal in Armentières op dat uur wellicht een moeilijke, zo niet onmogelijke zaak zijn. Breng best je lunchpakket mee en geniet van een koffie of 'un café belge' (pintje).

Begeleiding: Henk Himpe

Inschrijven: voor 10 juli via www.treintrambus.be, maximaal 24 deelnemers.



Stadhuis van Sint-WinoksbergenFoto Jean-Pol Grandmont – eigen werk, CC BY-SA 3.0

TreinTramBus vraagt hulp in twee dossiers

Gentspoort

Gentspoort is een project van tramlijnen, tunnels en 'betekenisvolle plekken', waarbij gestreefd wordt naar vlot en veilig verkeer om zo Gent mooier en leefbaarder te maken. Alle informatie staat op gentspoort.be. Er is ook participatie mogelijk, zowel in een 'denktank' die het hele proces overschouwt als in werkateliers waarin voor een bepaalde zone kansen en aandachtspunten besproken worden. Bestuurslid Rudy De Ceunynck zal namens TreinTramBus deelnemen aan de denktank. Welke mensen uit Gent of met kennis van Gent hebben interesse om TreinTramBus te vertegenwoordigen in een of meer werkateliers? Er zijn zes zones: Kortrijksesteenweg, Parkplein - Ter Platen, Tentoonstellingslaan – Zuid, Zuid – Kasteellaan, Dampoort en Dok Zuid – Tolpoort. De eerste vergaderingen van de eerstgenoemde zones zijn al achter de rug, maar er zijn nog latere vergaderingen. Inschrijven kan via <https://gentspoort.be/participatie/werkatelier/>. Laat je wel even ons secretariaat (info@treintrambus.be) weten dat je een zone opvolgt en geef je ons dan wat feedback?

Regionale mobiliteitsplannen

De openbare onderzoeken naar de regionale mobiliteitsplannen per vervoerregio gaan van start. Het eerste echte inspraakmoment in heel het proces. In de VVR Brugge, Gent, Kempen, Mechelen, Limburg, Vlaamse Rand loopt dit onderzoek van 31 mei tot 29 juli. Meer details staan op <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios> waar je met wat omwegen kan doorklikken naar de plannen per vervoerregio.

Neem zeker eens een kijkje voor je eigen vervoerregio. Hoe ziet onze mobiliteit er over enkele jaren uit? Je kunt uiteraard zelf rechtstreeks reageren, maar TreinTramBus wil dat ook globaal voor de regio doen voor wat betreft het openbaar vervoer. Opmerkingen die daar mee te maken hebben, stuur je daarom best ook naar ons secretariaat (info@treintrambus.be of per post naar TreinTramBus, Kortrijksesteenweg 304 in 9000 Gent).

Doe dit wel ten laatste een maand voor het einde van de onderzoekstermijn, zodat we nog tijd hebben om alles samen te vatten.

Tijdige en correcte informatie zijn cruciaal

Werkzaamheden op het spoor: te vaak overlast

Wie vaak per trein reist in het weekend en tijdens vakanties, weet het al: je kan niet meer reizen op basis van je eigen kennis van de dienstregeling. Altijd zijn er wel ergens spoorwerkzaamheden die zorgen voor een langere reisduur en/of andere reiswegen en meer en meer ook voor reizen met een vervangbus. Ook al geloven we best dat die werkzaamheden noodzakelijk zijn, er rijzen toch heel wat vragen over de manier waarop die georganiseerd worden – en nog meer over de communicatie voor en tijdens de werken.

Late bekendmaking

Over de timing van spoorwerkzaamheden kunnen alvast twee vragen gesteld worden: wanneer worden de werken best uitgevoerd (bv. meerdere weekends zoals naar Essen of in de herfstvakantie zoals tussen Brugge en Oostende) en wanneer wordt dat dan aan de reizigers bekendgemaakt? Grote werkzaamheden worden twee jaar op voorhand door Infrabel vastgelegd, maar op de site van de infrastructuurbeheerder is het via een zoekmachine moeizaam zoeken naar werven. De gewone reiziger gaat overigens niet bij Infrabel kijken, maar bij de NMBS die de treinen inlegt. Op die site kan je een en ander vinden bij “Reizigersinformatie” in het linkermenu, net onder de planner. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen huidige werken en toekomstige werken, maar de toekomst is bij de NMBS erg kort, hooguit een paar weken. De Nederlandse collega’s kijken verder vooruit, wel twee maanden. Duitsland heeft een app waarmee je je automatisch kan laten informeren zodra werkzaamheden gebeuren op een verbinding waarop je bent ‘geabonneerd’.

Summiere informatie

De info die je op de site vindt is net als die in de stations de laatste jaren erg summier geworden. Meestal wordt alleen nog vermeld dat er op een lijn gewerkt wordt en dat de dienstregeling aangepast wordt, maar voor de rest wordt simpelweg naar de aangepaste dienstregeling in de app verwezen. Heb je die niet, dan moet je maar bellen. Klantgericht is dat allesbehalve. Alleen wanneer er een vervangbus ingelegd wordt, vind je wel nog de dienstregelingen en een vermelding waar die bussen stoppen. De informatie zelf kan ook vreemd zijn: zo ging het onlangs op de affiche over werken tussen Sint-Niklaas en Puurs plots over de studententrein Poperinge – Sint-Joris-Weert. Kan het nog frappanter? Ja hoor. Enkele weekends reden de treinen van Brussels Airport naar De Panne niet via Aalst, maar rechtstreeks tussen Brussel en Gent. Dat is een veel snellere reisweg, waardoor de treinen ook tussen Gent en De Panne een half



Vervangbus naar Brugge

Foto Rudy De Ceunynck

uur vroeger reden. Het eerste weekend hingen er in de stations langs de lijn naar De Panne geen affiches uit. Pas na tussenkomst van TreinTramBus werd dit alsnog in orde gebracht. De vervroeging van de treinen die weekends was niet het enige probleem. De NMBS offerde ook alle aansluitingen in het knooppunt Lichtervelde op. Moest je bv. vanuit Veurne in Kortrijk zijn, dan had je pech en moest je een half uur wachten in Lichtervelde. Dat had je maar moeten weten, er waren immers toch werkzaamheden in Aalst? Lange verbindingen kunnen daarom wellicht bij werkzaamheden beter opgesplitst worden zodat aansluitingen op een andere plaats niet in het gedrang komen. Hiervoor is denken vanuit reizigersperspectief en niet in functie van de treinomloop essentieel.

Eerste of laatste trein weg

Een niet te onderschatten probleem van werkzaamheden is dat de eerste en laatste trein vroeger vertrekken. Wie uit gewoonte naar het station gaat en niet op de hoogte is van de aangepaste dienstregeling kan zo wel eens voor een onaangename verrassing komen te staan. Wie bv. de eerste ICE naar Frankfurt moet halen vanuit Oostende, weet dat hij daarvoor de trein van 4.43u. moet nemen. Maar als de trein omgeleid wordt via Lichtervelde, is die bijna een half uur eerder vertrokken. Wist je dat niet, dan sta je voor voldongen feiten in het station, want met de volgende trein haal je je internationale aansluiting niet. Het kan best dat op je internationale ticket nog het

normale vertrekkur stond, want toen je lang op voorhand je ticket boekte – kwestie van zo goedkoop mogelijk te reizen – zaten de aangepaste dienstregelingen nog niet in de internationale planners.

Het omgekeerde kan ook. Na een zonnig weekje vakantie aan de middenkust wil je zo lang mogelijk op een terrasje blijven hangen. Terugreizen vanuit Oostende naar Luik kan nog om 23.05u. Tenminste, als de trein niet omrijdt en vroeger vertrekt om na het eerste stuk weer in het normale rijpatroon te vallen. Wellicht zijn in het verleden talrijke toeristen en andere reizigers 's avonds laat nog op zoek mogen gaan naar een hotel – op eigen kosten – want tegenwoordig legt de NMBS in dit specifieke geval een extra late trein in op het normale uur, althans tot Brussel. Maar op kleinere lijnen zonder grote horden toeristen zien we dat nog niet zo snel gebeuren.

Bus

Omdat meer en meer spoorlijnen voor enkele dagen of zelfs langer afgesloten worden, is de reiziger veelal aangewezen op vervangbussen. We stellen vast dat zelfs voor doorgaans drukke lijnen (te) weinig bussen ingelegd worden. Eerder dan alles op alles te zetten om de hinder zo klein mogelijk te houden, berust de NMBS er blijkbaar al in dat reizigers het openbaar vervoer gaan mijden bij werkzaamheden. Hoe langer het traject is waarop een vervangbus rijdt, hoe groter het tijdverlies. Er bereikten ons al verhalen van chauffeurs die kostbare tijd verliezen omdat ze het traject niet kennen of er geen idee van hebben hoe ze aan het station komen. Ook talrijk zijn de meldingen dat trein en vervangbus niet op elkaar wachten. Een sprekend voorbeeld: op zaterdag 20 mei vertrok de trein Puurs – Mechelen om 9.31u., precies op het ogenblik dat de reizigers uit Sint-Niklaas van de vervangbus stapten. Trein stipt, reizigers een uur te laat. Waarom wordt er geen personeel ingezet om cruciale overstappen vlot te laten verlopen?

In het buitenland zie je vaak dat er zowel een snelbus vertrekt die meteen naar het station rijdt waar je weer de trein op kan, als een stopbus bedoeld voor wie in een van de kleine tussenstationnetjes moet zijn. Uiteraard is die klantvriendelijke oplossing een pak duurder, maar die meerkost zou verrekend moeten zijn in de kosten van de werken van Infrabel. Nu komt Infrabel ermee weg alleen geen rijpaden voor de geschrapte treinen te mogen aanrekenen, maar alle andere kosten, bv. voor vervangend vervoer, komen ten laste van de operator, in België voor binnenlands verkeer steeds de NMBS. En die willen natuurlijk die kosten zo laag mogelijk houden, ook al is de reiziger maar al te vaak de dupe van die politiek.

Nooduitgang

Dat werkzaamheden op het spoor serieuze impact hebben op het treinverkeer, meer dan vroeger, heeft meerdere oorzaken. Het Belgische spoornet wordt intensief gebruikt en onderhoud moet omwille van de veiligheid absoluut gebeuren. Er worden daarbij ook nieuwe Europese veiligheidssystemen aangebracht. De veiligheidsmaatregelen bij werken zijn ook veel strenger dan vroeger – te streng volgens sommige experts – waardoor werken aan één spoor leidt tot het volledig sluiten van een spoorlijn, terwijl in het verleden afwisselend op enkelspoor gereden kon worden. En ten slotte heeft Infrabel in het recente verleden heel wat wissels en uitwijksporen uitgebrouwen, waardoor niet alleen bij calamiteiten maar ook bij werkzaamheden het veel moeilijker geworden is om een alternatieve treindienst te organiseren. Ook tegenover deze uit- en afbraakpolitiek heeft TreinTramBus zich al vaak kritisch uitgelaten. Een TreinTramBus-vrijwilliger verwoordde het onlangs zo: “Een nooduitgang ga je toch ook niet afsluiten omdat hij weinig gebruikt wordt.”



selend op enkelspoor gereden kon worden. En ten slotte heeft Infrabel in het recente verleden heel wat wissels en uitwijksporen uitgebrouwen, waardoor niet alleen bij calamiteiten maar ook bij werkzaamheden het veel moeilijker geworden is om een alternatieve treindienst te organiseren. Ook tegenover deze uit- en afbraakpolitiek heeft TreinTramBus zich al vaak kritisch uitgelaten. Een TreinTramBus-vrijwilliger verwoordde het onlangs zo: “Een nooduitgang ga je toch ook niet afsluiten omdat hij weinig gebruikt wordt.”

Onvoldoende vervangbussen, niet-gerespecteerde aansluitingen, onvolledige informatie: er is voor Infrabel en NMBS niet alleen werk aan het spoor, maar ook aan de winkel.

Henk Himpe

www.infrabel.be/nl/werven

www.ns.nl/reisinformatie/werk-aan-het-spoor/

<https://bauinfos.deutschebahn.com/>

Alvast voor de agenda: de jaarlijkse **ledendag** van **TreinTramBus** vindt dit jaar op **21 oktober** in **Kortrijk** plaats.

Een Desiro is geen IC-trein

Wanneer men dagelijks het nieuws via de talrijke kanalen verneemt, dan gaat het qua kommer en kwel bij het spoor vooral over vertragingen, verouderd materieel, al dan niet spontane stakingen, gemiste aansluitingen, overvolle rijtuigen, werkzaamheden, en de laatste tijd vooral ook over kortere treinen en tal van afschaffingen en ingekorte ritten. Maar bepaalde aspecten zoals van het reiscomfort, de 'reisbeleving', mogen wat mij betreft ook wel eens aan bod komen. Bij de Desirotreinen ontbreekt een zekere mate aan comfort - het gevolg van een onvoldoend doordachte aankooppolitiek.

De komst van de Desiro heeft ons spoorlandschap pas echt verschaald. Het is al lang niet meer fijn een reis met de trein te maken op die manier. Zo'n treintje is goed voor lokale verbindingen van pakweg maximaal 45 minuten tot een uur, vooral door de snelle optrek- en afremtijden. De Desiro wordt echter ook gebruikt om zogezegd de capaciteit te verhogen. Voor mij is het niet meer dan een 'railbus' waar bijna 300 man in kan, met amper één toilet zo groot als mijn badkamer en dus ook vaak bezet of afgesloten. Van de grijze zitjes en andere aankleding word je ook niet bepaald vrolijk.

De NMBS is jaren geleden begonnen deze in te zetten op Oostende – Antwerpen als intercity. Met als drogreden onder andere dat de oplevering van nieuwe dubbeldekkers op zich liet wachten. Ik heb toch wel een heel ander idee van een intercitytrein. Qua temperatuur is het vaak erg warm in zo'n Desiro, ik heb eens 35 graden meegemaakt. Men heeft er ook de goedkoopste uitvoering uitgekozen, de reiziger baadt nu in een troosteloze grijszwarte omgeving, amper afgewerkt bovendien. Ik heb de vorige twee zomers in Duitsland met veel comfortabelere Desiro's meegereden. Wij betalen wel voor een treinrit, maar hebben hierin geen inspraak. Of moeten we het met deze lagecomforttreinen stellen vanwege het al bij al bescheiden tarief dat we voor onze rit neertellen?

De toestand is nadien nog verergerd. Meer en meer lijnen werden 'verdesirood', zoals Antwerpen – Charleroi. Mechelen – Kortrijk en Antwerpen - Hamont volgden recent, allemaal IC's naar NMBS-nomenclatuur, maar ik bekijk dit toch anders. Mijn woede explodeerde toen ook de stellingen van Luik naar Luxemburg werden 'verdesirood'. Het begin van het einde, en ook de Luxemburgers waren en zijn 'not amused'. Dit is echt aan de schandalige kant, zeker voor een internationale verbinding.

Men gaat toch ook niet naar de Spaanse stranden met een lijnbus?

Helemaal ongehoord is de 'verdesirosering' van de lijn Brussel – Aarlen/Luxemburg. Ruim drie uur duurt zo'n rit en ik had al twee keer prijs. Niet daarvoor heb ik eind januari nog snel een meerrittenpas in eerste klasse gekocht. Bij mijn volgende trip naar Luxemburg overweeg ik dan ook via Vielsalm te gaan. Oké, dan heb je ook een Desiro tussen Luik en Troisvièrges, maar ervoor en erna toch andere en betere treintypes. Waarom zo vaak mensen moe-

ten overstappen in Aarlen op een lokale trein naar Luxemburg-hoofdstad is me trouwens ook een raadsel. De gratis optie via Athus is ook niet altijd aan te raden, ook in Luxemburg zijn nog steeds veel spoorwerken. De vervangbussen zijn er echter goed geregeld in alle aspecten.

ik begrijp het tekort aan personeel en deftig materieel, en meer algemeen alle euvels waarmee de NMBS geconfronteerd wordt. Maar waarom massaal zulke 'railbussen' als de Desiro werden besteld om dit nu zogezegd zo veel mogelijk op te lossen ... onbegrijpelijk. Een Desiro is geen IC-trein. Men gaat toch ook niet naar de Spaanse stranden met een lijnbus? De reiziger wil een minimum aan comfort. Ik heb klacht neergelegd bij de NMBS. Na wel wat weken wachten en excuusmails tussendoor, kreeg ik van hen een antwoord. Ik hoop echter dat de situatie zo snel mogelijk verbetert. De mensen zijn het meer dan moe, en dan verwacht men nog een verdere toename van het aantal reizigers ...

Kim Geudens



Een Desiro is geen echte IC, ook niet als de NMBS er IC-diensten mee rijdt. Foto Rudy De Ceunynck

Deutschlandticket

Er is veel rond te doen geweest, maar sinds 1 mei 2023 biedt Duitsland onbeperkt reizen in het regionale vervoer aan voor 49 euro per maand. Het Deutschlandticket is de opvolger van het populaire maar tijdelijke ticket van 9 euro. In tegenstelling tot het €9-ticket wordt het Deutschlandticket een permanent product.

Het Deutschlandticket is geldig voor alle regionale treinen van Deutsche Bahn en andere exploitanten in heel Duitsland (in de dienstregeling aangeduid met R, RE, RB, IRE of S-Bahn) en andere vormen van lokaal en regionaal vervoer, waaronder lokale bussen, stadsbussen, trams en U-Bahn. Het is niet geldig in ICE- en IC-treinen of soortgelijke langeafstandstreinen met de classificatie EuroCity, TGV, Thalys, Railjet, Westbahn, Flixtrain of Snälltäget. Dus ja, je kunt er Duitsland mee doorkruisen als je dat wilt, maar alleen met langzamere regionale treinen.

Het Deutschlandticket dekt alleen reizen die volledig binnen Duitsland plaatsvinden, met enkele uitzonderingen. Zo is het ook geldig op grensoverschrijdende regionale treinen van of naar Salzburg in Oostenrijk en op grensoverschrijdende regionale treinen van of naar Hengelo en Enschede in Nederland. Naar België is het bijvoorbeeld geldig op buslijn 24 van Aken naar Kelmis.

Het Deutschlandticket is bedoeld voor forenzen en niet zozeer voor toeristen, dus wordt het alleen verkocht in de vorm van een doorlopend maandabonnement of een eenmalige jaarlijkse betaling. Je kunt het maandabonnement echter op elk moment opzeggen, zelfs meteen nadat je slechts voor één maand hebt betaald. De meeste verkopers eisen wel dat je vóór de 10e van de maand opzegt om te voorkomen dat je de volgende maand €49 voor je Deutschlandticket moet betalen. De meeste verkopers vragen een betaling via domiciliëring, een paar staan betaling per creditcard toe (zie kader).

De Duitse minister van verkeer verwacht dat uiteindelijk zo'n zeventien miljoen mensen het ticket zullen kopen. Grotendeels vervangt het bestaande abonnementsformules. Chaotische situaties, zoals vorig jaar bij het 9-euro-ticket, worden voornamelijk niet verwacht omdat het ticket voor toeristen en dagjesmensen minder interes-



De invoering van het Deutschlandticket ging niet onopgemerkt voorbij.
© Deutsche Bahn AG / Dominic Dupont

sant is. Tegelijkertijd koesteren veel Duitsers nog scepsis over het voornaamste doel van het 49 euro-ticket: automobilisten eindelijk een keer de trein in krijgen.

Kees Smilde

Hoe koop je een Deutschlandticket?

Sinds kort is het ook mogelijk om een Deutschlandticket via de website van de Duitse Spoorwegen (DB, www.bahn.com) te kopen, en wel via domiciliëring.

Een wellicht gemakkelijker manier voor buitenlandse bezoekers om een Deutschland ticket te kopen is via de apps van een van de Verkehrsverbünde. Volgens de berichten zouden die van Bremen, Hamburg en Mainz het meest gebruiksvriendelijk zijn. Treinspecialist 'Man in Seat 61' (www.seat61.com) adviseert de MobiFahrPlanner app van het Verkehrsverbund Bremen, omdat deze betaling met kredietkaart aanvaardt en geen probleem heeft met buitenlandse adressen.

Stap 1: download de FahrPlanner app voor iPhone of MFahrPlanner app voor Android.

Stap 2: klik op het menu-icoontje linksboven en ga naar Tickets. Selecteer dan Deutschlandticket.

Stap 3: klik op de rode knop "Register" onderaan. Klik vervolgens op "Sign up for free" en registreer, de app vermeldt de meeste landen en heeft geen problemen met niet-Duitse postcodes.

Stap 4: Selecteer "Credit Card" en koop uw Deutschland ticket.

Je toont het Deutschlandticket als een QR-code in de app op je slimme telefoon. Makkelijk!

Je moet nu nog zorgen voor een geldig vervoersbewijs van je vertrekpunt in België naar Aachen Hbf. Hiervoor bestaan verschillende formules.



Met TreinTramBusBoot naar Noorwegen

Over vermiste reizigers en verwisselde koffers

Het had heel wat voeten in de aarde om met 34 TreinTramBus-leden op studiereis te kunnen naar Noorwegen, maar we kunnen ondanks alles terugkijken op een prachtige week, met heel wat nieuwe medereizigers.

Het plan was eigenlijk om naar Noorwegen te reizen door vanuit België de trein te nemen naar de Noord-Nederlandse havenplaats Eemshaven en daar de ferry te nemen naar het Noorse Kristiansand. Sinds een paar jaar is er daar een verbinding over water, maar niet eentje die veel zekerheden biedt, zo leerden we kort voor vertrek.

Blijkbaar worden de ferrymaatschappij en de havenautoriteiten in Eemshaven het maar niet eens over een vaste aanlegplaats voor het schip. Daardoor vaart de boot meer niet dan wel. Maar, zo was ons verzekerd, de boot zou op donderdag 6 april wel uitvaren. Niet dus. Inmiddels is Holland Norway Lines – na een intermezzo in Cuxhaven - uitgeweken naar het Duitse Emden.

Daardoor moesten reisleader Erik Heylen en kantoormedewerker Kees Smilde razendsnel overschakelen op een ander plan en konden de deelnemers hun treinticket naar Nederland annuleren. Het nieuwe plan werd er eentje met een tussenstop in het Deense Aarhus. Kees reisde zelfs nog af naar Aken, haalde daar uit een automaat de treintickets en leverde ze bij Erik af in een Antwerps station. Van een heksentoer gesproken.

Valiezenkoers

En zo kwam het dat we die donderdag niet verzamelden in Antwerpen-Berchem, maar in Brussel-Zuid. Via Keulen en Hamburg reisden we naar Flensburg, een Duits dorp op de grens met Denemarken. Al

ging dat niet zonder slag of stoot. In Hamburg hielden we valiezenkoers, omdat de trein tussen Keulen en Hamburg de nodige vertraging had opgelopen en we nog maar een paar minuten hadden om over te stappen op de trein naar Flensburg.

Het was dus niet helemaal duidelijk of iedereen wel mee was. Zo kwam Rina Vanspeybrouck op een gegeven moment buiten adem de coupé binnengestapt met de vraag of iemand haar man Luc Couscheir had gezien. Nee dus. Een tijdje later stond Luc daar en die was dan weer op zoek naar Rina. “Ze moest luisteren naar mij. Als ze op mij gewacht had, dan moest ze nu niet zoeken.” Uiteindelijk nam het voltallige gezelschap de trein naar Aarhus, waar we na een reis van dik 13 uur aankwamen.

Vroege vogels konden nog iets van Aarhus proeven, voor de rest bleef het bij een glimp tussen hotel en station, want we stapten de volgende dag weer de trein in. Ditmaal reisden we via Aalborg Vestby en Hjørring naar Hirsthals, waar we de boot namen naar Kristiansand, een vaartocht van iets meer dan drie uur.

Kofferruil

Toen we ons klaarmaakten om van board te gaan, vond Rik Pelckmans zijn koffer niet terug in de bagageruimte. Er stond nog een koffer, maar dat was niet de zijne. Toch besloot Rik die dan maar mee te nemen. In de koffer vond hij allerlei papieren die aan Erik bleken toe te behoren. Die had nietsvermoedend de koffer van Rik meegenomen. Opmerkelijk, want beide koffers waren weliswaar donker van kleur, maar verschillend van vormgeving en ook het merk was niet hetzelfde. Maar zo kon toch ieder weer met zijn eigen spullen van board.

In Kristiansand zagen we de MS Romanti-



*Reisleader Erik Heylen deelt de tickets voor de treinreis Kristiansand – Stavanger uit.
Foto Thea Swierstra*

ka uitvaren, de boot waarmee we anders naar Noorwegen waren gereisd. Wij namen daar de Go Ahead-trein naar Stavanger, een rit van zo'n drie uur. Daar kwamen we iets vroeger dan verwacht aan. Bij de Noorse spoorwegen nemen ze de tijd blijkbaar ruim, want elke volgende stop wordt aangekondigd als: “We komen aan binnen vijf à zes minuten.”

In Stavanger zetten we onze koffers af in het hotel, waarna de meesten een wandelingetje maakten. We wandelden door de oude stad met haar witte huizen en langs de haven. Sommigen gingen daarna nog iets eten, anderen keerden terug naar het hotel.

Surrealistisch beeld

De zaterdag namen we voor de verandering de bus. Met een luxe touringcar reisden we door naar Bergen. Daarvoor ging de bus twee keer op een boot. Onderweg informeerde de chauffeur ons uitstekend over de reis en wat we onderweg zoal zagen. Rond 14 uur kwamen we aan. Het was niet ver naar het hotel. Dat lag achter het station, dat er verlaten bij lag wegens

werken. Geen treinen aan de perrons, geen mensen die haastig een aansluiting probeerden te halen. Een bijna surrealistisch beeld.

Ook nu weer lieten we de koffers in het hotel en gingen we onder leiding van Erik de stad in. We wandelden langs de oude haven en oude havenpakhuisen en liepen door de smalle straatjes erachter, waarvan je het bestaan niet zou vermoeden had Erik ons er niet naartoe gebracht. Hij gaf een korte uitleg over het doortrekken van tramlijn 2, die naar het centrum rijdt. Verdere technische besprekingen bleven uit. Zou het kunnen dat ons publiek aan het veranderen is?

Als afsluiter namen we de Fløibanen. Dit is volgens Wikipedia de enige kabelspoorweg in Scandinavië. Eenmaal op de bergtop Fløyen hadden we een prachtig uitzicht over de stad. Daarmee hadden we geluk, want van Bergen wordt gezegd dat het er 300 dagen per jaar regent en wij waren er net op zo'n schaarse zonnige dag. Weinigen hadden er dan ook aan gedacht om zonnecrème mee te brengen. We gingen naar Noorwegen, nietwaar? Van arren

moede deed Simon Rosseel zijn muts op en sjaal om niet te verbranden.

Lijntjes

De tweede dag in Bergen deden we wat een klassieker is bij een TreinTramBus-studiereis: lijntjes. We verkenden het light-railnet door eerst tram 2 te nemen naar de wijk met de gelijknamige eindhalte Fyllingsdalen. Daar aangekomen kondigde Erik aan dat we meteen de tram in de omgekeerde richting zouden nemen. Dat ontlokte een nieuwkomer de verbaasde reactie: "Oh?! Nu stappen we weer in de tram naar de andere kant."

In Nesttun namen we vervolgens bus 20 naar de stavkirke (staafkerk) van Fantoft, wat zelfs het element natuur toevoegde aan onze reis. Na een venijnige klim konden we een houten kerk uit het jaar 1100 bewonderen in een bosrijke omgeving.

Daar viel de groep uit elkaar. Een deel wilde daar een tijd op de bus wachten, anderen gingen te voet naar het museum van componist Edvard Grieg en nog andere groepsleden kozen ervoor om te voet een paar haltes verder te wandelen naar een



In Bergen rijdt ook een trolleybus

Foto Thea Swierstra

halte waar trolleybussen stopten om dan verder de stad te verkennen.

Sneeuwballen

Op paasmaandag namen we de trein van Bergen naar Oslo, door het nationaal park Hardangervidda wat de grootste hoogvlakte is van Europa. Het was een rit van bijna 7 uur door een steeds witter wor-

*Zouden we onszelf voortaan niet TreinTramBoot noemen? Snelbus Stavanger – Bergen gaat onderweg mee op een ferry.
Foto Henk Himpe*





dend landschap. Sommige reisgenoten vermaakten zich tijdens de tussenstops dan ook met sneeuwballen gooien, om Karl Vermaercke en Erik niet te noemen. Eenmaal in Oslo was de sneeuw zo goed als weg.

Ver moesten we deze reis niet gaan voor onze hotels, maar in Oslo moesten we zelfs niet naar buiten. Ons hotel bevond zich in het voormalige Øststasjon, tegenwoordig het centraal station van de hoofdstad. Daar wachtte Rudy De Ceunynck ons op, die een alternatieve reis maakte en even bij ons aanhaakte in Oslo.

Na het inchecken verkenden we samen het station en we stelden vast dat de aankondigingsborden er anders uitzien dan bij ons: elke lijn heeft er een eigen kleur, wat het allemaal erg overzichtelijk maakt. Daarna maakten we nog een rit met tram 18, die op het eindpunt verder ging als tram 17.

Pijpenstelen

Op onze laatste volledige dag in Noorwegen reden we eerst met tram 12 naar het Nobels Fredssenter in het voormalige weststation. Jammer genoeg was het gesloten, maar in het nabijgelegen raadhuis konden we een tentoonstelling bezoeken over de vredesstrijd in Wit-Rusland, Rusland en Oekraïne. Opnieuw tram 12 bracht ons naar Vigelandsparken, een park vol

sculpturen van Gustav Vigeland. Hij maakte beelden van het menselijk lichaam in allerhande standen en combinaties.

Tram 12 bracht ons ook naar de eindhalte

Majorstuen, waar we overstapten op de metro. In Bekkestua zagen we hoe in dit station zowel tram als metro dezelfde sporen delen door gebruik te maken van perons met verschillende hoogtes, aangepast aan tram en metro. Eenmaal terug in het centrum kon ieder zijn eigen programma afwerken. Het regende pijpenstelen, dus musea en cafés waren populair.

De volgende dag was er tijd om nog enkele lijntjes te doen en om op het dak van het moderne operagebouw te wandelen en toen moesten we de ferry naar het Duitse Kiel op. Om 20 uur hadden we een gezamenlijk buffet aan boord. Na een nachtje op de boot spoorden we via Hamburg en Keulen terug naar Brussel, waar we niet alleen afscheid namen van elkaar, maar ook van Erik als reisleader, iets waarvoor hij uiteraard uitvoerig bedankt werd. Alweer een mooie week is voorbij gevlogen.

Thea Swierstra



Kort nieuws over trein, tram en bus

De Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten verwijt mobiliteitsminister Peeters een onduidelijk beleid waardoor de aanleg van lokale Hoppinpunten zeer traag vordert. Zowel de financiering, als de deelsystemen die aan de Hoppinpunten moeten langskomen zijn slecht geregeld. Van de geplande 1.966 punten zijn er drie jaar na de start amper 65 klaar, de meeste in Leuven. Nochtans vormen ze een belangrijk onderdeel van basisbereikbaarheid.

Hoewel het nieuwe busnet al drie jaar geleden beslist werd en op 1 juli zou ingaan, slaagde het Brugse stadsbestuur er niet in om de drukke bushaltes aan Sint-Salvator, Dijver en Stadsschouwburg comfortabel heraan te leggen. Een gebrek aan aandacht voor toegankelijkheid, wachtcomfort en kwaliteit.

Het mysterie van het werkelijk aantal reizigers bij De Lijn vanaf 2016 is na speurwerk van de krant De Standaard opgelost. In 2022 zou De Lijn 245,3 miljoen mensen vervoerd hebben, vergeleken met 340,7 miljoen in 2019, voor corona. In 2016 waren het er nog 518,8 miljoen, maar toen werden forfaitaire ritten aangerekend voor abonnees. De Lijn wil de tellingen nu - eindelijk - nauwkeuriger maken met 3D-telcamera's op de voertuigen.

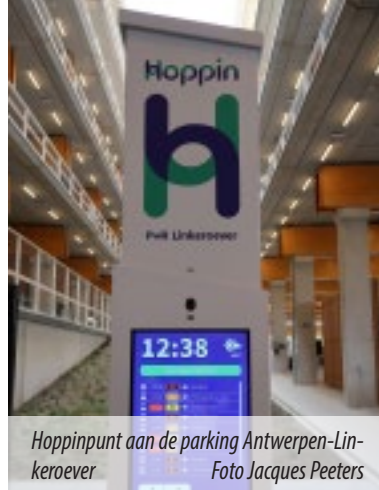
De vorige jaren investeerde de Vlaamse regering onvoldoende in de aankoop van propere bussen voor De Lijn. Er rijden nu vervuilde bussen tot twintig jaar oud. Het binnenrijden van lage-emissiezones met die vuile bussen zou in 2026 zo'n 30 miljoen euro aan boetes opleveren. De Lijn onderzocht de mogelijkheid om tweedehandsbussen van zes à zeven jaar oud in het buitenland aan te kopen.

De Lijn gaf vorig jaar 2.184 boetes van 20 euro aan trouwe klanten die hun abonnement een tweede keer niet gescand hadden bij het instappen. In totaal kregen 23.480 reizigers een boete voor het niet scannen van hun vervoerbewijs. TreinTramBus vindt dit onredelijk.

Op de website van het Rekenhof vind je het Voortgangsrapport Toekomstverbond van 27 maart met kritiek op het plan om onder de Antwerpse binnenstad nog een metrotunnel te bouwen tussen Zuid, Groenplaats en Centraal station. De kostprijs is al opgelopen tot 842 miljoen euro. Het Rekenhof stelt vast dat er geen enkel uitvoeringsplan of financiering voor tramprojecten bestaan. Het bekritiseert ook de ambtelijke beslissing van MOW om ritten met autopassagiers voortaan als 'duurzame' verplaatsingen mee te tellen.

De afbraak van de verdiepingen boven het busstation naast Brussel-Noord is volop bezig. De bussen blijven wel rijden.

De NMBS gaat de toiletten in veertien belangrijke stations laten ren-



Hoppinpunt aan de parking Antwerpen-Lin-keroever
Foto Jacques Peeters

overen en uitbaten door de Nederlands bedrijf. Een bezoekje zal dan wel 1 euro kosten.

De NMBS brengt elke dag gemiddeld dertien 'gestrande' reizigers per taxi naar hun bestemming. Dat kost 217.000 euro per jaar volgens een parlementair antwoord van minister Gilkinet.

In Herentals wordt een nieuwe spoorbrug gebouwd op de oever van het Albertkanaal. Ze zal hoger liggen dan de huidige brug om binnenschepen met een extra containerlaag te laten passeren.

Door onvoldoende budgetten worden de verbeteringswerken aan perrons en toegangen in de stations van Waregem, Lier en Dendermonde met vele jaren uitgesteld, tot grote ontgoocheling van de reizigers.

De MIVB bestelde zeventig elektrische bussen bij Evobus, te leveren vanaf 2024. Hun batterijen worden 's nachts in de stelplaats en overdag aan eindpunten opgeladen.

Vanaf 26 april reden in Brussel de eerste van de negentig nieuwe trams reeks 3200 in reizigersdienst, na een zeer lange proefperiode.

De MIVB gaat zijspiegelcamera's op haar bussen plaatsen om dodehoekongevallen te vermijden.

In Neder-over-Heembeek zijn de eerste sporen voor de toekomstige tramlijn 10 geplaatst.

Begin april verschenen de eerste tramsporen op het plein voor het station Luik-Guillemins. Elders in de stad vordert het werk aan de nieuwe tramlijn traag maar zeker.

Jacques Peeters

In Luik vorderen de werkzaamheden voor de tram goed. Foto Jacques Peeters



Lijntjes

De Lijn – Basisbereikbaarheid fase 1

Op 1 juli 2023 start fase 1 van de basisbereikbaarheid. Hieronder vind je de meest opvallende wijzigingen. Daarnaast zijn er ook heel wat halten die verschuiven of verdwijnen en lijnen die een nieuw nummer krijgen. Schoolvarianten krijgen vaak een eigen lijnnummer. Het is mogelijk dat sommige aanpassingen worden uitgesteld tot 1 september.

In de vervoerregio **Brugge** valt het volledig nieuwe Brugse stadsnet op. Er blijven zes lijnen over. Enkel lijnen 1 en 2 gaan nog door de Brugse centrumstraten.

- Lijn 1 AZ Sint-Jan – Station – Centrum – Sint-Kruis
- Lijn 2 Coiseaukaai – Centrum – Station – Kinopolis
- Lijn 3 Sint-Andries – VIVES – Station – Malehoek – Sint-Kruis
- Lijn 4 Sint-Andries – Gevangenis – Station – Assebroek – Van Zuylen
- Lijn 5 Sint-Michiels – Station – Sint-Pieters – AZ Sint-Jan
- Lijn 6 Daverlo – AZ Sint-Lucas – Sint-Jozef – Koolkerke

Lijn 29 Torhout – Ruddervoorde – Hertsberge – Beernem is een nieuwe vaste lijn. Deze vervangt scholierenlijn 212 die pas sinds 1 januari 2023 bestond. Daarnaast zijn er nieuwe spitslijnen 280 Beernem – Wingene en 281 Oedelem – Beernem – Wingene – Tielt.

Lijn 40 (ex-33) Brugge – Blankenberge rijdt niet meer via Zuienkerke. Een nieuwe lijn 49 Brugge – Zuienkerke – Wenduine vangt de bediening van Zuienkerke op. Deze lijn 49 gaat pas in een volgende fase volledig van start.

Lijn 44 Westkapelle – Knokke verdwijnt. De ritten worden geïntegreerd in lijn 41 Brugge – Knokke. Deze lijn gaat via de Blankenbergsesteenweg.

De sneldiensten 58S Brugge – Eeklo verdwijnen en gaan op in de reguliere lijn 58 Brugge – Gent.

Lijn 60 (ex-63) Brugge – Oedelem – Knesselare – Aalter rijdt om het halfuur tussen Brugge en Oedelem. Tijdens de spits rijdt deze lijn van Knesselare naar Aalter. De spitsritten naar Ussel krijgen lijnummers 602 en 603.

Lijnen 72 en 74 van Brugge naar Loppem en Torhout rijden via de Rijsselstraat. Samen met de nieuwe stadslijn 2 vervangen zij lijn 27 naar Loppem.

Lijn 80 (ex-62) Brugge – Moerkerke – Middelburg rijdt via Sint-Kruis en krijgt extra ritten tussen Brugge en Moerkerke. Ook lijn 993 (ex-43) Brugge – Damme rijdt via Sint-Kruis.

Lijn 88 Tielt – Ruiselede – Aalter is nieuw. Deze lijn rijdt ieder uur op weekdays. Lijn 15 Gent – Lotenhulle – Tielt rijdt nog maar tot Lotenhulle. Tussen Lotenhulle en Ruiselede is er enkel nog de belbus.

Het Brugse avondnet verdwijnt in fasen. Het wordt vervangen door de reguliere buslijnen die 's avonds later rijden. Enkele avondlijnen verdwijnen al op 1 juli 2023.

In de regio **Kortrijk** gaat lijn 1 Kortrijk – AZ Groenige ieder kwartier rijden. Lijn 10 Kortrijk – Rollegem – Belleghem – Rollegem vervangt lijn 12. Het rechtstreekse traject tussen AZ Groenige en Rollegem verdwijnt. Lijn 16 Kortrijk – Rollegem – Moeskroen wordt spitslijn 101. Lijn 15 Kortrijk – Spiere wordt spitslijn 102 en gaat tot Helkijn.

Lijnen 42 Kortrijk – Gullegem – Moorsele en 61 Kortrijk – Izegem – Ardoie gaan in Heule via de markt rijden, samen met lijn 62 naar Roeselare.

Lijn 43 Komen – Wervik – Menen rijdt nu via Geluwe, terwijl lijn 72 Kortrijk – Harelbeke – Anzegem tussen Harelbeke en Deerlijk een rechtstreekse route krijgt in plaats van door de wijken te rijden.

Lijn 81 Kortrijk – Lauwe – Menen krijgt meer ritten



Bus 55 Gent-Zelzate rijdt nog steeds via de R4.

Foto Rudy De Ceunynck

tussen Kortrijk en Lauwe. Samen met lijn 82 Kortrijk – Lauwe – Moorsele is er een halfuurdienst naar Lauwe. Op lijn 83 Kortrijk – Aalbeke – Moeskroen rijden de verkorte ritten tot Aalbeke nu ook verder tot Moeskroen. In Moeskroen gaat de bus niet via het centrum.

De oorspronkelijke lijn 84 Ieper – Menen – Moeskroen wordt gesplitst. Het deel tussen Ieper en Menen krijgt het lijnnummer 80. Lijn 80 gaat niet meer via de markt in Ieper. Lijn 84 blijft over tussen Menen en Moeskroen.

In de regio **Midwest (Roeselare)** komen er twee nieuwe belangrijke assen via Oostrozebeke. Lijn 11 Roeselare – Rumbekke – Izegem – Oostrozebeke – Waregem vervangt spitslijn 81. Deze lijn rijdt ieder uur, op zondag om de twee uur. Lijn 12 Tielt – Meulebeke – Oostrozebeke – Wielsbeke (– Waregem) biedt nieuwe verbindingsmogelijkheden. De lijn rijdt ieder uur, maar niet op zondag. Enkel de schoolritten gaan tot Waregem. Zo ontstaat er samen met lijn 52 Tielt – Meulebeke – Ingelmunster Kortrijk en halfuurdienst tussen Tielt en Meulebeke.

Lijn 54 Roeselare – Dadizele – Menen neemt tussen Roeselare en Beitem de ritten over van lijn 55 die via Moorslede ging. Vanuit Moorslede richting Dadizele blijven enkel spitsritten over met nieuwe lijnnummers.

Lijn 94 Ieper – Zonnebeke – Moorslede – Roeselare zal frequenter rijden (om het halfuur op weekdagen).

In de regio **Oostende** komt er een nieuwe lijn 60 Oostende – Luchthaven – Nieuwpoort – Koksijde – Veurne ter vervanging van lijnen 68 en 69. Deze lijn wordt in Koksijde aangevuld met lijn 61 Groenedijk – Oostduinkerke – Sint-Idesbald – Koksijde.

De Oostendse ringlijn 4/9 wordt vervangen door twee afzonderlijke lijnen 2 (Vuurtorenwijk) en 4 (Bredene). Wie van de Vuurtorenwijk naar Bredene moet of v.v. is aangewezen op de kusttram.

Lijn 51 Oostende – Torhout krijgt een nieuwe reisweg via Westkerke. Scholierenlijnen vangen de verlaten trajectdelen op.

Er komt een nieuwe vaste lijn 505 Snaaskerke – Gistel – Zevekote – Moere in het kader van vervoer op maat. Deze lijn rijdt enkel tijdens de daluren.

Verder zijn er nieuwe reiswegen voor bussen vanuit Oostende: in Zandvoorde voor de bussen 21, 22, 23 (Westkerke), tussen Oostende en Bredene voor lijnen 35 (Brugge) en 46 (Klemskerke) en tussen Oostende en Oudenburg voor lijn 54 (Brugge)

In de regio **Westhoek** zal lijn 50 Ieper – Oostvleteren – Lo – Veurne verlengd worden tot Koksijde vanaf 1 september 2023. Ook in de zomer zal lijn 50 Alveringem en Lo bedienen. Lijn 50 zal ieder uur rijden, op zondag om de twee uur. Ook lijn 51 Ieper – Poperinge – Roesbrugge – Veurne gaat tot Koksijde vanaf 1 september 2023.

In Ieper komt er een frequente verbinding tussen het station, de markt en het Jan Ypermanziekenhuis met lijn 91 (ex-1) en lijn 95 naar Roeselare. Lijnen 80 (Menen) en 89 (Komen) gaan niet langer via de Ieperse markt.

In het Heuvelland komt er op weekdagen om de twee uur een nieuwe vaste lijn 71 Ieper – Kimmel – Mesen – Nieuwkerke – Loker – Poperinge.

Lijn 20 Diksmuide – Ieper rijdt tijdens de week en op zaterdag frequenter, maar lijn 56 Veurne – De Panne rijdt buiten de zomermaanden niet langer in het weekend.

Vanaf 1 september 2023 is er een nieuwe lijn 62 Poperinge – Steenvoorde – Hazebrouck (Frankrijk), ten koste van lijn 72 Ieper – Mesen – Armentières die niet meer tot in Frankrijk gaat.

In de regio **Vlaamse Ardennen** krijgt lijn 40 (ex-41) Oudenaarde – Ename – Welden – Roborst – Zottegem een betere frequentie op zaterdag. Ook op zondag zal deze lijn rijden. Lijn 65 Oudenaarde – Melden – Berchem – Ruien – Avelgem rijdt meer op zaterdag (uurfrequentie).

De regio **Aalst** krijgt twee nieuwe verbindingen in het kader van vervoer op maat. Lijn 21 Mere – Lede – Wichelen – Overmere – Zele rijdt ieder uur van maandag tot zaterdag. Verder komt er van maandag tot zaterdag elk halfuur een nieuwe lijn 1 tussen Dendermonde station en het Sint-Blasiusziekenhuis.

In de vervoerregio's **Waasland** en **Gent** zijn er geen wijzigingen.

In de vervoerregio **Antwerpen** zijn er voornamelijk aanpassingen ten noorden van de stad Antwerpen. De sneldiensten X70 (ex-771) naar Zandvliet en X71 (ex-776) naar Putte zullen elk halfuur gaan rijden.

Verder zijn er een heel aantal aanpassingen aan het lijnverloop. Lijn 65 (ex 650) Kapellen – Merksem AZ Palfijn rijdt niet langer verder tot Luchtbal. Deze verbinding zal lijn 99 Merksem Nolfplein – AZ Jan Palfijn – Luchtbal ieder uur verzorgen. Lijn 99 neemt ook de bediening van lijn 651 over. Bus 33 Hoboken – Merksem gaat niet langer tot Ekeren, maar tot P+R Luchtbal. Deze gaat dus rechtstreeks van AZ Jan Palfijn naar Luchtbal. Bus 72 (ex-720) Antwerpen – Putte gaat niet meer via de wijk Schoonbroek in Ekeren. Er is wel een nieuwe lijn 66 P+R Luchtbal – Schoonbroek – Ekeren – AZ Jan Palfijn – Schoten die om het halfuur rijdt. Ten slotte is 70 het nieuwe lijnnummer voor lijn 770 Antwerpen – Zandvliet. Deze lijn gaat niet meer

Verenieuws

In Mechelen kun je op zaterdag een gratis pendelboot nemen tussen de parking Keerdok en het centrum van de stad (Haverwerf).

De veren over de Maas zijn nu gratis. Het gaat om Ohé en Laak (NL) – Ophoven (B), Grevenbicht (NL) – Rotem (B) en Geulle (NL) – Uikhoven (B). Ze varen van mei tot oktober tussen 10u en 18u (voorheen soms tot 20u).

Het veer in Oostende vaart tijdens de weekend en tijdens de maanden juli en augustus elke frequenter. Er wordt op vrijdag- en zaterdagavond ook later op de avond gevaren (tot eind september).

langs Berendrecht. Lijn X70 is een alternatief.

In de vervoerregio **Mechelen** zijn er belangrijke aanpassingen in Klein-Brabant. Er komen drie nieuwe lijnen. Lijn 25 Puurs – Hingene – Bornem – Sint-Amands, lijn 26 Puurs – Oppuurs – Sint-Amands en lijn 27 Sint-Amands – Baasrode – Dendermonde. Deze lijnen vervangen de lijnen 252 en 253. De drie lijnen rijden ieder uur wat voor Hingene en Oppuurs een verbetering is. Opvallend is de knip in Sint-Amands. Enkel spitslijnen 257 (via Mariekerke) en 269 (ex-254, via Liezele) zorgen nog voor een rechtstreekse verbinding tussen Dendermonde en Boom.

Lijn 88 (ex-288) Mechelen – Hombeek – Leest – Tisselt – Breendonk – Puurs krijgt een uurdienst op zaterdag. Lijn 89 (ex-289) Mechelen – Hombeek – Kapelle-op-den-Bos – Breendonk rijdt verder tot Londerzeel. Ook deze lijn geniet van een betere weekendfrequentie.

Naast lijn 550 Lier – Mechelen zal ook lijn 551 Sint-Katelijne-Waver – Mechelen doorrijden tot de Geerdegemvaart in de Colomawijk. Zo krijgt deze wijk een halfuurdienst in plaats van een uurdienst.

In de regio **Kempen** zijn geen belangrijke aanpassingen.

In de regio **Vlaamse rand** komt er met lijn 65 Asse – Ternat – Lennik – Leerbeek een nieuwe verbinding tot stand. Deze lijn rijdt van maandag tot zaterdag.

Lijn 116 Brussel Zuid – Ternat rijdt verder tot het station Essene-Lombeek.

Lijn 359 en 659 Roodebeek – Luchthaven versmelten tot lijn R59 met één reisweg.

Lijn 20 Dendermonde – Lebbeke – Opwijk – Asse is een samenvoeging van de lijnen 23 en 24. Deze lijn rijdt ieder uur. Lijn 21 Dendermonde – Lebbeke – Buggenhout – Opendorp – Malderen wordt een scholierenlijn 121 en rijdt niet langer tussen Opendorp en Malderen. De belbus is een alternatief.

Lijn 280 Mechelen – Hofstade – Perk – Vilvoorde rijdt vanaf nu ook op zondag.

Ander nieuws

NMBS biedt nu een flexabonnement aan. Met een Flex10 kun je binnen één maand 10 reisdagen op nemen, maar er bestaan meerdere formules.

De Lijn

Lijn 55 Gent – Zelzate rijdt sinds 1 april 2023 frequenter. De bus blijft de omleiding via Evergem Brielken en de R4 volgen en gaat niet meer via het centrum van Gent.

Tramlijn 11 Berchem – Antwerpen Melmarkt rijdt door werken tot 2025 niet. Tramlijn 12 Antwerpen Centraal Station – Sportpaleis rijdt opnieuw. Deze lijn is door de Oosterweelwerken nog ingekort tot Schijnpoort.

Lijn 683 Mechelen – Luchthaven rijdt op zon- en feestdagen via Hofstade in plaats van Zemst. Zo is er een bediening van het recreatiedomein Hofstade.

TEC

De TEC legt vanaf medio juni twee nieuwe lijnen in naar de luchthaven van Charleroi, een vanuit het station van Luttre en een vanuit het station van Fleurus. Meer details waren bij het afsluiten van dit nummer nog niet bekend.

In de regio **Leuven** is er op weekdagen een nieuwe vaste lijn 31 Aarschot – Langdorp – Zichem – Scherpenheuvel die de functionele ritten van lijnen 36 en 37 vervangt. Enkele scholierenritten gaan tot Diest. Verder blijft ook lijn 30 (ex-35) Aarschot – Rillaar – Scherpenheuvel – Diest bestaan met een betere weekendbediening. De nachtbussen in Leuven krijgen nieuwe lijnummers.

In **Limburg** krijgt lijn 20a Hasselt – Maastricht / Lanaken twee lijnummers: Maastricht blijft 20a, naar Lanaken wordt 20b. Beide rijden nu via de campus Diepenbeek. Ze zorgen voor een kwartierfrequentie tussen Hasselt en Bilzen.

De universiteit van Diepenbeek krijgt een nieuwe verbinding met Kortesseem met lijn 364. Deze rijdt ieder uur, maar alleen op lesdagen aan de universiteit. Deze lijn sluit in Kortesseem aan op lijn 38 Hasselt – Kortesseem – Borgloon – Heers. Verder zorgen lijnen 38 en 47 (ex-4) Hasselt – Kortesseem – Tongeren voor een halfuurdienst Hasselt – Kortesseem. Op zondagavond is er ook een lijn 363 Kothopper Hasselt – Diepenbeek. Lijn 74 Tongeren – Luik is nu lijn 79.

Lijn 26 Leopoldsburg – Kinrooi is nieuw en zorgt samen met lijn 302 Geel – Maaseik

voor een halfuurdienst tussen Leopoldsburg en Bree.

Er komt een nieuwe sneldienst X27 Maaseik – Dilsen-Stokkem – Genk. Deze lijn zal om het half uur rijden.

Lijn 17a Diest – Tessenderlo – Leopoldsburg wordt een vaste lijn en is niet langer enkel een spitslijn.

Lijn 299 Hasselt – Herk-De-Stad – Diest – Geel krijgt een halfuurfrequentie tussen Hasselt en Diest. Ook lijn 63 Maastricht – Eisden rijdt om het halfuur.

Van de Limburgse snellijnen met bijzonder tarief blijven twee lijnen over die enkel op vrijdag- en zondagavond rijden voor de studenten: lijn 178 Maaseik – Dilsen-Stokkem – Maasmechelen – Houthalen-Helchteren – Lummen – Leuven – Brussel en lijn 179 Bocholt – Bree – Hechtel-Eksel – Leopoldsburg – Beringen – Leuven – Brussel. De snelbussen naar Antwerpen (lijn 68) en Hamont vallen weg.

In het kader van vervoer op maat zijn er lijnen 229 Sint-Truiden – STVV – Asielcentrum en 660 Rekem – OPZC – Bessemer – ZOL Sint-Barbara.

Max Verbraeken

Oedelem Vliegend Paard

De Ronde van Vlaanderen 2023 vertrok op zondag 2 april weliswaar in Brugge, maar de officiële start was bij een bushalte: Oedelem Vliegend Paard. Daar ging de rode vlag voor het peloton met onder meer Wout Van Aert en Mathieu van der Poel naar beneden en de groene omhoog en begon de tijd te lopen. Of hoe een simpele bushalte een vooraanstaande rol kan spelen in zo'n belangrijk sportevenement.

Een vliegend paard is oorspronkelijk een figuur uit de Griekse mythologie, Pegasus genaamd. Dit gevleugelde paard ontstond uit de liefde tussen de Gorgoon Medusa en de zeegod Poseidon. Hij kwam ter wereld uit Medusa's bloed toen de held Perseus haar doodde.

Pegasus vloog naar de berg Helicon in Boeotia waar de negen Muzen leefden. Op de plaats waar hij met zijn hoef de grond raakte, ontstond een bron die heilig was voor de Muzen. De naam van de bron was Hippocrene: de paardenfontein. Volgens de mythe was het zo dat als je het water dronk, je de gave van het dichten ontving. Het vliegend paard staat dan ook symbool voor de dicht- en de creatieve kunst.

Cafés

In Vlaanderen heten (of heetten) veel cafés Het Vliegend Paard, maar in Oedelem is Vliegend Paard eerst en vooral een gehucht. Deze woonkern staat bekend om zijn brouwerij: Vliegende Paard Brouwers. Toch was er ook in deze woonkern ooit een herberg met de naam Het Vliegend Paard. De eerste vermelding hiervan is terug te vinden rond 1100. In 1636 is er een beschrijving terug te vinden van een terrein aan de Beverhoutsveldstraat 36 met twee vrijstaande huizen, een tuin en een boomgaard die Herberghe 't Vliegende Peirdt genoemd werden, later Het Vliegende Paard. Tot 1890 vergaderden de burgemeester en schepenen van Oedelem regelmatig in deze herberg.

Vlakbij 't Vliegende Peirdt waren er nog drie andere herbergen: het naastgelegen Zwart Paard, Het Wit Paard en Het Postpaard. Het plein waaraan deze cafés lagen was dan ook een wisselplaats voor postkoetsen. In Het Postpaard werd in de Eer-

ste Wereldoorlog een kamer met bureau ingericht en werden er kabels gehangen voor de militaire telegraaf of voor telefoonlijnen. Henri Huys, de eigenaar van het café, deed na de oorlog beroep op een vergoeding voor oorlogsschade. De vloer van het pand was namelijk door de Duitsers met hun 'Stiefeln' (laarzen) kapot gelopen. Huys kreeg daarop een nieuwe vloer. De herbergen 't Vliegende Peirdt/Het Vliegende Paard en Het Zwart Paard waren nog tot en met 1973 in gebruik, maar staan nu al vele jaren leeg. De opschriften zijn nog steeds leesbaar.

De bushalte "Vliegend Paard" komt op verschillende plaatsen voor en allemaal in West-Vlaanderen:

- Tielt Vliegend Paard (lijn 21 en 28) richting Tielt Station
- Tielt Vliegend Paard (lijn 21,28 en 77) richting Oedelem LTI, Aalter Station, Brugge 't Zand
- Oedelem Vliegend Paard (lijn 63 en 97) richting Brugge 't Zand, Brugge Station
- Oedelem Vliegend Paard (lijn 26, 63 en 97) richting Ursel Kerk, Beernem Station, Zwevezele Hille

- Meulebeke Vliegend Paard (lijn 52) richting Meulebeke 't Veld Sint-Antonius
- Meulebeke Vliegend Paard (lijn 52 en 77) richting Aalter Station, Tielt Station
- Ingelmunster Vliegend Paard (lijn 81) richting Roeselare Station
- Ingelmunster Vliegend Paard (lijn 68 en 81) richting Anzegem Station, Izegem Heilig Hartkerk
- Kortemark Vliegend Paard (lijn 40 en 47) richting Bovekerke Dorp, Torhout Busstation
- Kortemark Vliegend Paard (lijn 40 en 47) richting Bovekerke Dorp Ieper Station

Van Oedelem Vliegend Paard kun je door de week en in het weekend elk uur met bus 63 van De Lijn vertrekken richting Ursel of Brugge. In de spits rijden er extra bussen. Bus 97 is een avondlijn die vanaf 20 uur om het uur tussen Beernem en Brugge rijdt. Bus 26 is de belbus Beernem – Damme, die een veel ruimer gebied bestrijkt dan wat de naam doet vermoeden: namelijk van Zwevezele bij Lichtervelde tot Westkapelle bij Knokke-Heist.

Thea Swierstra



© Google Street View



Momenteel stopt buslijn 63 nog aan de halte Vliegend Paard, binnenkort is dat lijn 60.

Foto Thea Swierstra