

De twee gezichten van het openbaar vervoer in Estland

Tallinn, de Estse hoofdstad, kwam in 2013 even in het nieuws met de melding dat openbaar vervoer voortaan gratis zou zijn. Als je ten minste als inwoner van Tallinn was ingeschreven, toeristen en Esten van buiten Tallinn moesten nog steeds betalen. Een interessante stap in de juiste richting op het eerste gezicht, maar in Estland zitten er bij het openbaar vervoer nog verschillende addertjes onder het gras – als ze al niet door auto's zijn platgereden.

Wortel schieten voor een wortel

De treinen van Elron, de Estse treinmaatschappij, zijn elektrische en dieselektrische Stadler FLIRT's die vanaf 2012 in dienst zijn genomen en aan hun knaloranje livrei hun bijnaam *porgand* (Ests voor wortel) te danken hebben. De treinen zijn comfortabel en vrij vlot toegankelijk voor minder mobiele mensen en met de gratis wifi aan boord heb je zelfs in de kleinste stations een goede ontvangst om dit artikel te lezen. In tegenstelling tot de NMBS kun je ook nog steeds een kaartje bij de treinbegeleider kopen tegen het standaardtarief, al kan je online of bij de ticketautomaten aan boord vaak nog een paar euro besparen.

Tot zover het goede nieuws. Een treinreis moet je namelijk goed plannen en je kan lang niet overal naartoe sporen. Dat komt omdat na de herstelling van de Estse onafhankelijkheid in 1991 een groot aantal spoorlijnen werd stilgelegd door achterstallig onderhoud. Twee voorbeelden daarvan zijn de lijn Tallinn – Haapsalu tot het dorp Riisipere in 1995 en het baanvak Lelle – Pärnu in 2018. Door die twee vrij controversiële stilleggingen zijn Pärnu en Haapsalu, twee van de belangrijkste Estse badplaatsen, zonder treinverbinding komen te vallen en heeft de bus die lijnen grotendeels overgenomen. Een situatie die voor België enigszins vergelijkbaar is met hoe de stillegging van het baanvak Libramont – Bastenaken is verlopen. Bovendien is een groot deel van het spoorwegennet enkelsporig en grotendeels niet geëlektrificeerd wat een vlotte dienstverlening vaak bemoeilijkt. Door het breedspoor zijn de spoorwegen in

de drie Baltische landen niet compatibel met het Europese normaalspoornet.

Daarnaast heeft de trein bijzonder te lijden onder de concurrentie van de auto aangezien je in Estland voor een auto geen belastingen of registratiekosten hoeft te betalen. De huidige Estse regering wil die situatie beëindigen en het Estse parlement heeft de nodige wet al goedgekeurd. Door een veto van de Estse president wordt die wet momenteel herzien en is het onduidelijk vanaf wanneer die belastingen van kracht zullen worden.

Qua dienstregeling ben je rond Tallinn nog het best bediend met een trein om het uur of het halfuur. Voor andere bestemmingen hang je echter af van een ontoereikende en/of onregelmatige dienstregeling. Zo telt de verbinding Tallinn – Tartu nog elf dagelijkse treinen, maar de verbindingen naar Narva en Viljandi, twee belangrijke provinciesteden, moeten het slechts met vijf treinen per dag stellen. Ter vergelijking: vanuit Erpe-Mere heb je buiten de zomerperiode zes treinen per dag in elke richting.

Toch spoort het weer enigszins

Toch lijkt er weer wat beweging in de Estse spoorwegen te komen. In juni 2024 kwam de eerste van zestien nieuwe elektrische treinen in Estland aan die volgens de huidige planning vanaf 2025 op de dan geëlektrificeerde lijn Tallinn – Tartu zal rijden. Daarmee komt dus materiaal voor andere bestemmingen vrij. Ook lijken de Esten sinds de komst van de Stadler FLIRT's de trein enigszins te hebben herontdekt. Van iets minder dan vijf miljoen passagiers in 2012 rondde het passagiersaantal in 2019 voor het eerst de kaap van acht miljoen en gaat voor 2024 weer in die richting.

In april 2024 werd ook het definitieve ontwerp voor de reactivering van het baanvak Turba – Haapsalu gepubliceerd (Riisipere – Turba werd al in 2019 heropend). De nodige financiële middelen zijn daarvoor wel nog niet opzijgezet, dus voorlopig is het maar de vraag wanneer de opening effectief zal plaatsvinden

Wortelkleurige treinen
Foto Joris Mortelmans





Tramlijn 4 in Tallinn

Foto Joris Mortelmans

Het Balticum groeit weer voorzichtig samen

Ook internationaal beweegt er na jaren stilstand weer wat, en niet alleen bij het Rail Balticoproject dat Tallinn, Riga en Vilnius tegen 2030 met Polen en de rest van Europa moet verbinden. Begin 2023 sloten Estland, Letland en Litouwen namelijk een overeenkomst om een treindienst op te zetten tussen hun hoofdsteden op het bestaande breedspoor. Op 27 december 2023 reed er dan voor de eerste keer in bijna twintig jaar weer een rechtstreekse trein tussen Vilnius en Riga, maar nog niet naar Tallinn. De treindienst was al van bij het begin populair, maar met slechts één rit per dag is die nog lang niet opgewassen tegen de concurrentie van Air Baltic met veertig vluchten per week tussen beide steden. Voor het gedeelte Riga – Tallinn is nog verder overleg tussen Estland en Letland nodig. Wel werd in juli 2024 aangekondigd dat in augustus de eerste testritten tussen Tartu en Riga zouden

plaatsvinden. Daarnaast vloten de werken voor Tallinn Ülemiste, de nieuwe eindhalte van Rail Baltica, en andere werken op het Estse deel van het traject gestaag.

De bus en de tram doen het iets beter

Waar je op een Ests perron vaak wortel staat te schieten, is het op de busstations van Tallinn en Tartu een af en aan in alle richtingen. Estland heeft geen centraal georganiseerde busmaatschappij zoals De Lijn, maar een mengeling van openbare en privémaatschappijen. Het openbaar vervoer in Tallinn en Tartu wordt door de stad georganiseerd en wordt in de Estse provincies vaak gratis uitgevoerd door privémaatschappijen met een overheidssubsidie. Al moet je ook op het Estse platteland vaak wachten op een bus. Daarnaast gaan er sinds midden 2023 binnen de Estse regering stemmen op om die gratis ritten uit kostenoverwegingen af te schaffen, maar daar is momenteel nog niets over beslist.

Tallinn en Tartu beschikken over een dicht en frequent busnetwerk waarmee je gemakkelijk alle uithoeken van het centrum kan bereiken. Ondanks het gratis busvervoer in Tallinn voor inwoners blijkt wel dat de auto terrein heeft gewonnen in alle lagen van de bevolking omdat veel banen zijn verhuisd naar de stadsrand die slechter wordt bediend. En met de vooralsnog ontbrekende autobelasting en lage tot onbestaande parkeerkosten is de rekening dan snel in het voordeel van de auto gemaakt.

Langeafstandsritten (zoals Tallinn-Haapsalu) zijn daarentegen wel beta-

lend en worden tegen zeer schappelijke prijzen door privémaatschappijen uitgevoerd. Reisbussen zijn in tegenstelling tot West-Europa in Estland wel een grote concurrent van de spoorweg, onder andere dankzij de regelmatige en betrouwbare halfuursdienst tussen Tallinn en Tartu van Lux Express.

Tot slot beschikt Tallinn als enige Estse stad over een tramnet met in totaal vier tramlijnen. Momenteel heeft het tramnet van Tallinn met veel beperkingen te kampen door de bouw van de eindhalte van Rail Baltica, een nieuw spoorwegviaduct in het zuiden van de stad en de bouw van een nieuwe tramlijn naar de ferryhaven die in 2025 zal beginnen te rijden. De tramlijn naar de luchthaven is door de werken nog tot begin 2026 onderbroken en tegen 2029 staan ook andere tramuitbreidingen gepland.

Samengevat: je krijgt bij een algemeen overzicht een dubbel gevoel, maar het is niet allemaal slecht nieuws. Estland heeft dus zeker baat bij een doortastend beleid voor openbaar vervoer om de positieve elementen te versterken en bij de negatieve elementen het tij te keren.

Joris Mortelmans

- elron.ee/en
- web.peatus.ee/?locale=en (kaart met de Estse bushaltes en routeplanner)
- luxexpress.eu/en/about-us/
- tartu.pilet.ee/buy
- www.tpilet.ee/en/ (routeplanner voor busvervoer in Estland)



Concurrent van de trein: de bussen van de firma LuxExpress

Foto Joris Mortelmans