

Regelmaat tram en bus belangrijker dan snelheid

Vlotte reizigersdoorstroming is doorslaggevend

LUC DESMEDT, JOHAN DE MOL (UGENT), MARC BROECKAERT (VIAS), DIRK CLAES

Voor tram- en busreizigers zijn regelmaat en betrouwbaarheid doorslaggevender dan een hogere voertuigsnelheid. Doorstroming van de voertuigen mag geen doel op zich worden. Het afschaffen van haltes in stedelijk gebied creëert grotere onderlinge halte-afstanden, een maatregel die de automobilist niet zal verleiden om over te stappen naar het openbaar vervoer. De OV-bedrijven kunnen de vertragingen die ze zelf veroorzaken (te beperkte toegangsdeuren, halte-inrichting, podesten, informatie naar de reizigers, ...) ook zelf wegnemen. De winst die deze maatregelen opleveren, kan de kwaliteit van de dienstuitvoering gevoelig verbeteren.

Het aantal teksten, visies, maatregelen, ..., over de doorstroming van openbaar vervoer, is bijna ontelbaar en toch blijft een stabiele reistijd een probleem. Meestal worden infrastructurele maatregelen voorgesteld, zoals verkeerslichtenbeïnvloeding of aparte, vrijliggende tram/busbanen. De wegbeheerder dient er voor te zorgen dat bus en tram voorrang krijgen in het verkeer. Plaats en voorrang hebben een belangrijke impact op efficiënt, vlot openbaar vervoer. Inkorting of minder verstoring van de reistijd draagt bij tot het comfort van de reiziger: tijdig aankomen, naadloze aansluiting op andere modi, ... Dit lijkt zo vanzelfsprekend dat men vergeet dat de interne organisatie van het openbaar vervoer zelf ertoe kan bijdragen dat de reistijd tot het haalbare minimum wordt beperkt. Een voorbeeld maakt dit duidelijk: wanneer een trein niet altijd exact op dezelfde plaats stopt, moeten wachtende reizigers naar het (meestal) laatste rijtuig lopen, waardoor de opstaptijd toeneemt en er vertraging is. Het is niet alleen voor de modale reiziger weinig comfortabel om naar het laatste rijtuig te hollen, voor de minder mobiele reiziger is het zelfs veelal onhaalbaar.

BELANG VAN PUNCTUELE REISTIJD

De reiziger stelt vooral een punctuele reistijd op prijs. De vlotheid en de betrouwbaarheid waarmee een gebruiker de bestemming bereikt, ook met een overstap, is het belangrijkste. Daarbij vormen vlotter in- en uit het rijtuig stappen, goed op elkaar afgestemde dienstregelingen, een proactieve en regulerende verkeersleiding, het voorkomen van tijdrovende personeelsaflosbeurten, sneller en veilig sluiten van deuren, meer deuren die de in- en uitstapduur verkorten, oordeelkundige inzet

van het geschikte rollende materieel, een doorstroomvriendelijke binneninrichting... het recept om de vlotheid en betrouwbaarheid te realiseren.

Volgens de Reizigersbond is doorstroming synoniem voor de vlotheid en de betrouwbaarheid waarmee een tramtreinbusgebruiker de bestemming bereikt. Deze bijdrage lijst op wat De Lijn en de MIVB zelf kunnen doen om de totale verplaatsingsduur, tram- en/of busrit inbegrepen, zo kort mogelijk te houden, zonder de voertuigsnelheid te verhogen. Haltes schrappen om sneller de eindhalte te bereiken, is hierbij uit den boze.

KORTE WACHTTIJD: VLOT IN EN UIT

Anders dan de MIVB verlaagt De Lijn sinds jaren de frequentie op haar tram- en buslijnen. Reizigers wachten gemiddeld langer dan voorheen. Op de Gentse lijn 1 lag in 2017 het plaatsaanbod in de ochtendspits centrumwaarts een derde lager dan in 2007. Tegen 16 Hermelijns trams destijds, rijden er nu 8 zevendelige Albatros trams. Meer reizigers maar minder capaciteit: bijgevolg



Foto: Reizigersbond

Tredes bemoeilijken en vertragen de toegang tot zitplaatsen voorbij uitstapdeur in recente Lijnbussen.



Foto: Reizigersbond

Onaangepaste tramhalten verlengen nodeloos de haltestilstandtijden (Gent, Rozemarijnbrug)

stappen de reizigers minder vlot in en uit. Sommigen stappen zelfs even uit om inzittenden de kans te geven uit te stappen. De totale haltestilstand en de ritduur nemen toe. De feitelijke reizigersdoorstroming verslechtert, ook al verloopt de rit in een groter voertuig.

ONDERLING AFGESTEMDE DIENSTREGELINGEN

Destijds waarborgden toezichters na 20 uur en 's zondags op knooppunten in Gent de onderlinge aansluiting tussen tram en bus. Deze in Duitstalige landen nog steeds courante praktijk (*Sammelanschluss*) waarborgt dat overstappers ook bij lage frequenties vlot opschieten. Door bezuinigingen verviel in Gent dit gerichte toezicht (signaal). De op elkaar afgestemde dienstregelingen verdwenen. In de plaats kwam een verminderd aanbod met uiteenlopende frequenties. De reizigersdoorstroming verslechterde: na 20 uur duren verplaatsingen met een overstap nu langer dan twintig jaar geleden.

PROACTIEVE EN REGULERENDE VERKEERSLEIDING

Op buitenlandse tram- en busnetten is het proactief toezicht op de regelmaatbeheersing standaard. Via camera's op straat, overzichtsschermen en rechtstreeks contact grijpen de verkeersleiders (dispatchers) in om een onmiddellijke aansluiting te waarborgen, de regelmaat te herstellen, een bestuurder te vragen even te wachten, enz. Terreinkennis is essentieel: in Dresden is er één dispatcher per twee tramlijnen. Zodra een trambestuurder een groenfase overslaat of de haltestilstandtijd overschrijdt, vraagt een dispatcher een verklaring.

Bij De Lijn hebben de minder talrijke dispatchers de handen meer dan vol. Ook al is de doorstroming van tram en bus in Vlaanderen slechter dan in het buitenland, toch kunnen de Lijn-dispatchers de regelmaatbeheersing niet systematisch opvolgen en ook niet altijd meteen ingrijpen.

TIJDROVENDE PERSONEELSAFLOSBEURTEN

Ook de aflosbeurten van tram- en busbestuurders bepalen de reizigersdoorstroming. Tijdrovende aflossingen aan een centrumhalte veroorzaken wreveld bij de reizigers. Op voorstedelijke lijnen rijden de bussen op het aflossingstijdstip vaak de stelplaats in en uit. Dit vergt gauw 5 minuten. Bijvoorbeeld op de Lijn Zomergem-Gent impliceert dit dat de overstap aan het Sint-Pietersstation in het gedrang komt. De klokvastе busdienstregeling houdt immers geen rekening met dit oponthoud.

VERSNELD, VEILIG SLUITEN VAN DE DEUREN

Veiligheid is bepalend maar afhankelijk van de trambestuurder duurt het in- en uitstappen van evenveel reizigers beduidend langer of korter. Gevolg: onregelmatige dienstuitvoering bij trams op eenzelfde lijn. Waarom? Bij De Lijn sluiten sommige trambestuurders, op een veilige manier, versneld de deuren, anderen doen dit niet. Tijdens de terugname en tot de deurvergrendeling functioneren de veiligheidsinstellingen. Bij gelijkaardige MIVB-trams wordt een uniforme, snelle sluitingsprocedure gebruikt. Op het instrumentenbord van de Franse trams is er één knop voor het gelijktijdig openen en sluiten van alle deuren. Franse trambestuurders korten de haltestilstandtijd in tot standaard 20 seconden. Op die manier verwezenlijken zij stabiele rittijden. In Mannheim weerklinkt het geluidssignaal dat de tramdeuren gaan sluiten zodra deze opengaan: dit spoort aan om zonder dralen in- of uit te stappen.

MEER DEUREN, KORTERE HALTESTILSTANDTIJD

Een groter aantal tram- en busdeuren verkort de haltestilstandtijd aanzienlijk. Bij de Hermelijntrams, met vier dubbele deuren, blijven de eerste en laatste module, beide zonder een voor reizigers toegankelijke deur, ondergebruikt. In deze modules zijn er op drukke momenten vaak nog onbezette zitplaatsen, terwijl de staruimte vlakbij de deuren overbezet is. Reizigers vreten immers vast te raken in de staande massa bij het naderen van de uitstaphalte en hinderen zo reizigers die nadien in- of uitstappen.

‘Betrouwbare vlotheid verleidt automobilisten’

Etienne Van Daele maakte beroepshalve de wereldwijde tramrenaissance mee. Als technicus vergelijkt hij de dienstuitvoering op de Gentse tramlijn 1 met de Franse trampraktijk.

Welk is uw voorbeeld van goede doorstroming uit reizigersoogpunt?

“In Frankrijk haalt de tram de reizigers in de nabijheid van hun woning op, ook al vergt dit een omweg, en brengt hen ter bestemming. Bij ons heeft de reiziger voor- en natransport nodig. De Franse trams hebben korte halte-afstanden en stoppen uitsluitend en systematisch aan elke halte, gedurende een vooraf bepaald aantal seconden, zoals een metro. Bij verkeerslichten krijgen ze onvoorwaardelijk groen, alle overige gemotoriseerde weggebruikers rood. Dit geldt meestal ook voor de auto's die in dezelfde richting als de tram rijden, vaak tegen 30 km/uur en op slechts één rijstrook. Stationeren naast de rails is verboden. Park&Ride-plaatsen aan de eindhaltes worden bewaakt. Automobilisten die in groep op de tram overstappen, genieten een voorkeurstarief, voordeliger dan een parkeerplaats hartje stadscentrum. Deze compromisloze aanpak waarborgt een voortreffelijke tramdienst. De perfecte regelmaat verleidt de automobilist omdat de tram vlotter vooruitgeraakt dan de auto in dezelfde rijrichting.”

Uw ervaring met de belangrijkste tramlijn 1 in Gent?

“De gebrekkige regelmaatbeheersing. Een tram kan vertra-

ging oplopen door allerlei factoren: een defecte tramdeur; het sneller of trager sluiten van de deuren, hinderend gestationeerde voertuigen en leveringsverkeer; variabele wachttijden aan verkeerslichten, het al dan niet moeten stoppen aan haltes op verzoek. Die tram neemt alsmaar meer reizigers mee en wordt dan ingehaald door de eerstvolgende. Sinds 2011 is er tijdens de schoolvakanties een groter interval tussen twee trams, vooral 's ochtends, hoewel het hoger onderwijs wel les heeft en vele dagjesmensen doordeweeks winkelen. Vaak klonteren dan twee opeenvolgende trams: de eerste overvol, de tweede half bezet.”

Blijft de wegbeheerder in gebreke?

“Sinds 1982 rijdt tram 1 naar Wondelgem. In de Poperingestraat richting station wordt er frequent te dicht naast de rails geparkeerd. Eén nochalante autobestuurder verstoort zo de hele tramdienst. Hoewel zowel auto's als trams in de voorbije 36 jaar breder zijn geworden, heeft de wegbeheerder nog altijd geen afdoende maatregelen getroffen.”

Verbeter de doorstroming door tramhaltes te schrappen?

“Het succes van de Gentse stadstrams hangt af van de hoge frequentie, de korte loopafstand tot de halte en de parkeermogelijkheden nabij de bestemming van de reiziger. Zeker sinds het Circulatieplan in april 2017 van start ging, is een nabijgelegen halte een troef. In juli 2017 schrapte De Lijn de perfect op Hermelijnlengte aangelegde halte Sint-Denijslaan

Bij de Albatrostrams geldt dezelfde vaststelling. Gerelateerd aan de tramlengte en de reizigerscapaciteit is het aantal deuren – vijf dubbele en een enkele - van de zevendelige Albatros geringer dan bij de Hermelijn en zelfs dan bij de driedeurige PCC-tram versie Antwerpen. Compleet fout gaat het indien de middelste Albatrosdeur, in de vierde module, defect is. Dan is het opont-houd aan de halte veel langer; wordt er niet doorgeschoven naar de vierde module en kunnen vele wachtenden niet mee. Deze tram wordt dan al gauw ingehaald door de volgende. In Antwerpen wordt de voorste (enkele) Albatrosdeur, vlakbij de stuurcabine, nog gebruikt, in Gent niet meer.

Gelijkaardige MIVB-trams beschikken wél over dubbele deuren, ook vlakbij de stuurcabine. In Brussel zijn de gemiddelde haltestilstandtijden beduidend korter: De 31 meter lange trams in Tallinn hebben 5 dubbele deuren, net zoveel als de zevendelige Albatros, die wel de helft langer is. Logischerwijze duurt de gemiddelde haltestilstand van de lagevloertrams van De Lijn minstens de helft langer dan bij de MIVB en de Franse tramnetten. Adviesbureaus die de commerciële snelheid op Vlaamse tramnetten vergelijken met die op buitenlandse netten, verwijzen niet naar het aantal beschikbare deuren noch naar de haltekwaliteit. Precies doordat de trambreedte in Antwerpen en Gent tot 2,30 m moet worden beperkt, moeten er veel, oordeelkundig ge-

spreide tramdeuren zijn. Deuren zijn duur bij aankoop maar een te gering aantal deuren wordt betaald door langere omloop- en haltestilstandtijden¹.

OORDEELKUNDIGE MATERIEELINZET

Bij een verwachte hogere vraag (meer reizigers) moet het grootste beschikbare rollend materieel ingezet worden. Nochtans, in december 2016, tijdens de Gentse Winterfeesten, liet De Lijn vooral kleine PCC-trams op lijn 2 Melle-Zwijnaarde rijden. Gevolg: langdurige haltestilstanden en veel reizigers die niet meer aan boord geraakten. Ondertussen stond een tiental Hermelijn-trams rijklaar maar ongebruikt in de stelplaats. Deze vlot toegankelijke grote trams inzetten was financieel nadelig, aldus De Lijn². De Lijn honoreerde evenmin de vraag van het Gentse stadsbestuur om tijdens de paasvakantie 2017, bij de start van het Circulatieplan, geen PCC-trams meer maar moderne Hermelijnen op lijnen 2 en 4 in te zetten, hoewel dit perfect haalbaar was.

GEBRUIK BINNEN- EN BUITENLUIDSPREKERS

Vaak wordt de haltestilstand nodeloos verlengd doordat een

¹ Zie M. Broeckaert, D. Claes, J. De Mol en L. Desmedt, 'Reizigerswensen voor 146 nieuwe trams', in Verkeersspecialist nr. 209, september 2014, p. 15-18.

² Brief van De Lijn d.d. 25.01.2017 aan vzw Reizigersbond.

omdat er af en toe een langere Albatros passeert. Dat is klantvriendelijk: 850 m onderlinge halteafstand in een woongebied verleidt geen enkele automobilist en stoot vaste tramklanten zelfs af."

Zorgen minder bushaltes ervoor dat de bus vlotter opschiet?

"De bushaltes zijn op verzoek. Indien er niemand aan de halte wacht of afstapt, rijdt de bus gewoon verder. Een grotere loopafstand naar en van de bushalte zal geen automobilist verleiden, zeker niet in woonzones met de auto in de eigen garage. Nochtans schrapte De Lijn in juli 2016 tientallen bushalteplaatsen in Gent."

Bij spoorwerkzaamheden moet De Lijn de tramdienst toch noodgedwongen onderbreken?

"Niet noodzakelijk. Bij spoorwerkzaamheden is het verkieslijk



Foto: Etienne Van Daele

Gent, Bernard Spaelaan: in 2006 maakten klimwissels een lijnonderbreking bij spoorwerkzaamheden overbodig.

om de tramdienst te behouden, ook als dit een paar minuten oponthoud vergt. Bij de vervanging van versleten rails kan op enkelspoor afwisselend in beide richtingen worden gereden om de reiziger een tijdrovende overstap te besparen. De Lijn deed dit in 2006 in de Bernard Spaelaan (zie foto), maar niet meer bij de spoorvervangingswerken daar in 2018. Daarentegen blijven de MIVB-trams rijden, desnoods over tijdelijke, op het wegdek gelegde wissels."

Wat is uw grootste ergernis?

"Herhaaldelijk ondergaan reizigers in Gent stilstaande controles. Tram of bus wordt op een tram- of busbaan tot stilstand gebracht. Lijncontroleurs bekijken de vervoerbewijzen terwijl het voertuig tot 5 minuten stilstaat en het eerstvolgende voertuig ook moet wachten. Tram- en busbanen zijn bedoeld om een stipte dienstuitvoering haalbaar te maken. De meeste reizigers zijn in regel en worden benadeeld, sommigen missen een aansluiting. Stel je voor dat de NMBS op die manier zou controleren."

Hebt u nog een kostenneutrale wens?

"De productiviteit verhogen. Voorbeeld: één tram 1 op twee keert al terug aan Wondelgem Industrieweg (R4). Op zondagvoormiddag, tijdens de rustpauze (tot 16 minuten), zou de tram net zo goed kunnen doorrijden naar het nabije Evergem, met het busknooppunt Brielken en de treinstopplaats. De reizigers krijgen dan een tram om de 12 minuten (nu: om de 24) en de trambestuurder nog 7 minuten doorbetaalde pauze. Vlaams minister Weyts zou dit noemen: reizigers verleiden."

enkele reiziger op een platform te dicht bij de deuropening staat. In Wenen kan de bestuurder een ingesproken ad hoc bericht via public address laten omroepen. In buitenlandse bedrijven is een buitenluidspreker op trams en bussen al decennia courant, al was het maar om wachtenden aan de halte te verzoeken een volgend, minder drukbezett voertuig te nemen.

DOORSTROOMVRIENDELIJKE BINNENINRICHTING

De Gentse Hermelijintrams hebben geen multifunctionele ruimte. Bagage, rolstoelen en kinderwagens worden noodgedwongen gestald op een stapplatform, dicht bij een deur. Ze hinderen zo de andere reizigers.

Nog klantvriendelijker is de binneninrichting van vele autobussen. Zelfs recent aan De Lijn geleverde bussen hebben amper vaste zitjes die niet op een podest (verhoog) zijn geplaatst. Gevolg: oudere reizigers blijven liever staan dan een of twee treden te klimmen om een verhoogde zitplaats te bereiken. Nochtans gebruiken vele exploitanten die voor rekening van De Lijn rijden, al jaren bussen met bijna de helft podestloze zitplaatsen...

EERST VALIDEREN, DAN INSTAPPEN

Ter voorbereiding van de introductie van het RETIBO-systeem verplicht De Lijn sinds 2009 om langs de eerste (bus)deur in te stappen. Sindsdien nam de gemiddelde haltestilstandtijd toe, vooral bij gelede bussen op drukke haltes. De veralgemening van de verplicht bij opstap te valideren chipkaart (in plaats van het papieren Lijnabonnement) leidt tot toenemende reizigershinder evenals tot extra oponthoud op de tramplatforms en bij de busbestuurder. In Straatsburg en Marseille valideren de tramreizigers op het haltetrottoir, vooraleer in te stappen. Resultaat: minimale haltestilstandtijden. ■

De auteurs werken vrijwillig samen binnen de vzw Reizigersbond. Reacties: reizigersbond@telenet.be.

In het meinummer verschijnt een tweede artikel over doorstroming. Daarin gaat de vzw Reizigersbond na hoe de wegbeheerder de doorstroming kan verbeteren.

Trefwoorden: bus, De Lijn, doorstroming, MIVB, openbaar vervoer, tram.