



VZW Vlaamse Reizigersbond

Reizigersbond@telenet.be

www.reizigersbond.be



ONDERBREKING TRAMLIJNEN DOOR SPOOR- EN WEGWERKZAAMHEDEN

Werkwijze in 1990-1991 versus 2021

Suggesties voor 2022-2023

GENT DE LIJN OMLEIDINGEN TRAMS 2022

Afhandelwijze van de onderbrekingen door spoorwerkzaamheden in 1990/91 versus 2021 – Suggesties voor 2022

0. Inleiding

Bij werken, of deze nu door De Lijn of een andere partij (gemeentes, AWW, etc.) worden uitgevoerd, die leiden tot een tramonderbreking, probeert De Lijn in de mate van het mogelijke tijdelijk andere tram- of busverbindingen te organiseren om reizigers zo goed mogelijk op hun bestemming te brengen. (Lydia Peeters, Vlaams minister van mobiliteit en openbare werken, antwoord op parlementaire vraag nr. 102 d.d. 02.10.21 van Stijn De Roo)

Een concrete verwezenlijking was de pendelbuslijn P4 (bediening wijk Gentbrugge Moscou en omgeving na opschorting tramdienst naar Moscou).

Alle trams, door De Lijn ingezet in Gent, beschikken over twee stuurposten.

Bijgevolg volstaat een keerwissel nabij de grens der werken om de tramdienst maximaal in stand te houden, ook bij lokale onderbrekingen wegens spoor- en/of wegwerkzaamheden.

1. Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) 2022

Volgens het ontwerp Geïntegreerd Investeringsprogramma 2022 worden gepland:

1.1. Spoorwerkzaamheden Sint-Salvatorstraat – Langesteenstraat – Sint-Veerleplein (lijn 4).

1.2. Spoorwerkzaamheden Voskenslaan (lijn 1).

1.3. Tevens worden werkzaamheden (spoor- en wegdek) in de Kortrijksepoortstraat aangekondigd van februari tot april 2022 (lijn 1).

1.4. Het openbaar onderzoek naar de heraanleg van Coupure Rechts is aan de gang (lijn 4).

2. **Werkwijze** tramlijn 1 in 1990-1991

2.1. De tramdienst Evergem/Wondelgem naar Rabot en via Burgstraat, Gravensteen, Korenmarkt en Veldstraat werd in gewone exploitatie gehouden tot aan de grens der werken (Koophandelsplein). Er bevond zich toen een keerwissel nabij de Ketelbrug, kant Koophandelsplein.

2.2. Versterking (centraal gedeelte) lijn 2 tijdens onderbreking van lijn 1 Kortrijksepoortstraat-Nederkouter

Tijdens de onderbreking van lijn 1 (toen: Sint-Pietersstation – Korenmarkt – Wondelgem/Evergem) door de heraanleg van de Kortrijksepoortstraat en de Nederkouter in 1990-1991 werd het tramaanbod op lijn 2 (toen: Sint-Pietersstation – Gentbrugge) versterkt met 'tussendiensten'. Tussen Sint-Pietersstation en Zonnestraat/Kouter werd in de schoolspits een 3-minutenfrequentie aangeboden. Met het oog op het mogelijk maken van deze partiële tramdiensten werd een keerwissel geplaatst in de Zonnestraat.

Deze keerwissel is anno 2021 nog beschikbaar. Bij gebruik ervan komen de beide deuren van een PCC naast het trottoir aan de halte Zonnestraat richting Zwijnaarde maar niet deze van een Hermelijn noch van een Albatros.

Er is evenwel ook een keerwissel beschikbaar op de Kouter zelf. Gebruik ervan maakt het voor Hermelijn en Albatros mogelijk om met alle deuren in rechte lijn aan de halte Zonnestraat stil te staan.

Dit tramaanbod en reisweg richting stadscentrum werd in 1990-1991 op een (bij duisternis verlicht) informatiebord getoond aan de treinreizigers die het stationsgebouw via de hoofdingang verlieten.

2.3. werd in 1990-1991 een vervangingsbus ingelegd op de door tram 1 niet bediende lijnsectie tussen het Sint-Pietersstation, de Kortrijksesteenweg en de omgeving Plateaustraat/Bagattenstraat. Bedieningsfrequentie: om de 7 minuten in de spits, daarbuiten om de 12 minuten (de helft van de tramfrequentie).

2.4. werd de tramdienst tussen Rabot en Sint-Pietersstation versterkt (immers, toen bediende tramlijn 1 de omleidingsroute via Coupure niet).

3. Werkwijze tram 4 in 1990-1991

Vervanging tram 4 tijdens onderbreking sectie Geldmunt-Grauwpoort/Sluizeken

Wegens spoor- en wegwerkzaamheden tussen Geldmunt, Langesteestraat en Grauwpoort/Sluizeken (ca. 500 meter) werd vanaf 27 augustus 1990 tot voorjaar 1991 de tramdienst 4 tussen Muide (keerlus Voormuide, Sassevaartkaai) en Korenmarkt tijdelijk vervangen door een vervangingsbusdienst via Sint-Jacobs. Frequentie: om de 12 minuten.

4. Vaststellingen naar aanleiding van de dringende spoorvervanging Kortrijksepoortstraat (15-19 november 2021)

4.1. De tramlijn 1 werd tussen Rabot en Sint-Pietersstation omgeleid via Coupure en Koning Albertlaan. 10 haltes van lijn 1 werden tijdens schooldagen niet bediend. Er werd niet voorzien in een vervangingsbusdienst noch in een trambediening op de tramsporen van Rabot via Burgstraat, Gravensteen en Korenmarkt tot de bestaande keerwissel Savaanstraat/Nederkouter, dit in tegenstelling tot in 1990-1991, toen tram 1 de bediening (vanuit Evergem, Wondelgem, Bloemekenswijk en Rabot) van alle binnenstadshaltes tot aan de grens der werkzaamheden bleef verzekeren (zie 2.1).

4.2. De buurtbewoners van de Kortrijksepoortstraat ontvingen een eerste brief d.d. 12.10.21, waarin sprake was van "laswerken", en een tweede brief d.d.

09.11.21 waarin de "hoogdringende werken" werden aangekondigd. In de lokale media kon pas op 12.11.21 kennis worden genomen van deze onderbreking.

4.3. Aan de haltepalen en tramschuilhuisjes tussen Rabot en Van Monckhovenstraat (maar niet aan tramperron 2 aan het Sint-Pietersstation) werden op zondag 14 november 2021 - pas na het intreden van de duisternis - tijdelijke infoborden aangebracht met aankondiging van de onderbreking, en verwijzing naar de omleidingsroute en de alternatieve haltes via Coupure en Koning Albertbrug (foto 1 en 2). *Voor de meeste reizigers aan de niet bediende haltes vormden deze alternatieve haltes geen bruikbare tijdelijke vervangingshalte, wegens de grotere wandelafstand heen en terug en de afwijkende bestemming.*



foto 1

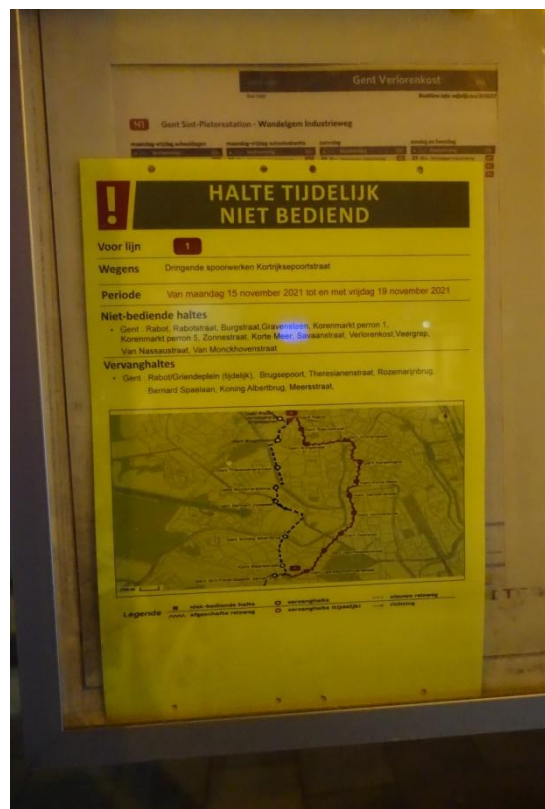


foto 2

4.4. Op het dynamische vertrektijdenbord aan tramperron 2 Sint-Pietersstation (en onderaan het dynamische Lijnscherm in de stationshal) en in de Veldstraat verwees één enkele cryptische regel (een benaming voor tramlijnen 1 en 4 waarmee de reizigers niet vertrouwd zijn) naar de omleidingsroute (foto 3, 4 en 5 en 5bis). De gebruikelijke dienstregeling én het standaardtramnetplan van lijn 1 bleven aan de haltepaal aan tramperron 2 geafficheerd. Gemeenschapswachten/Lijnspotters hielpen de aan het tramperron 2 wachtende reizigers maandagvoormiddag .



Foto 3 links, foto 4 boven.

Foto 5 en 5 bis onderaan links

Op het knooppunt van het drukste treinstation van Vlaanderen en van de drukste Gentse tramlijn werden de reizigers ofwel té laat ofwel in het geheel niet geïnformeerd.

Gevolg was dat talrijke tramreizigers (scholieren, studenten, werknemers...) op 15 november ongewild te laat op hun bestemming aankwamen. Ook de dagen nadien stelden vele aan het tramperron 2 op lijn 1 ingestapte reizigers met verbazing vast dat de tram richting Koning Albertbrug reed; sommigen van hen stapten onbegrijpend uit aan de eerste halte (Meersstraat) en keerden naar het tramperron 2 terug. Toeristen met bestemming in de binnenstad verdwaalden, zelfs tot in Evergem Brielken.

De op de matrixfilmen (boven de stuurpost en op de flank) van de Albatros- en Hermelijntrams goed leesbaar geafficheerde mededeling 'via lijn 4' -



alternerend met de eindbestemming Evergem/Wondelgem - bleek voor vele reizigers ontoereikend (foto 6). Gewoontereizigers die hun vertrouwde tram opwachten, merken zulke mededeling lang niet altijd op. Voor occasionele reizigers is deze mededeling te summier. De kennis van het tramlijnennet beperkt zich voor vele gewoontereizigers tot de vertrouwde route van lijn 1 richting Korenmarkt. Voor occasionele reizigers is het 'normale' (geafficheerde) lijnennetplan richtinggevend. Het 'normale' lijnennetplan en de 'normale' doorrittijden bleven gedurende de omleidingsperiode op de haltepaal van tramperron 2 geafficheerd (foto 8). Op de courant gestelde vraag 'Rijdt deze tram naar het centrum?' werd aan het tramperron 2 geen enkel reizigersgericht antwoord gegeven, behalve op maandagvoormiddag (Gemeenschapswachten).

foto 6



foto 8



Een desbetreffende melding door Reizigersbond, met foto's ten bewijze, via de Facebookpagina van De Lijn, bleef zonder gevolg (foto 7).

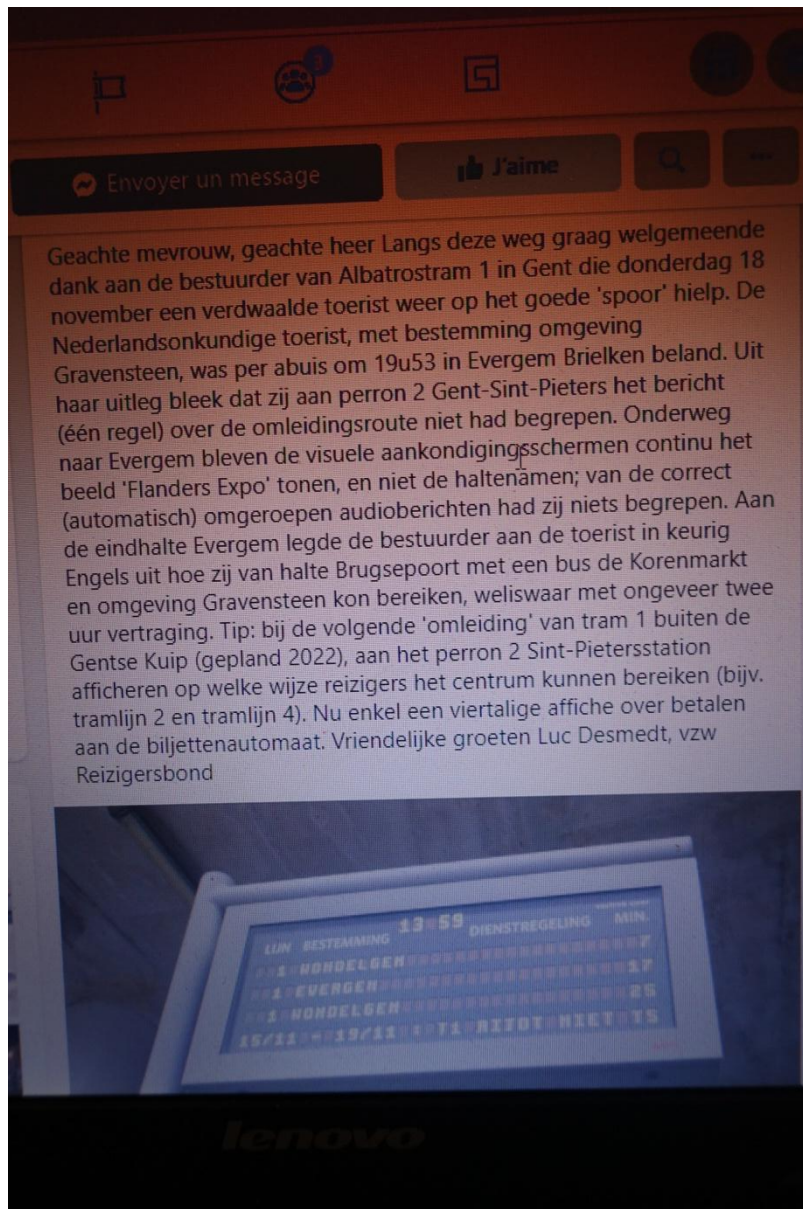


Foto 7

4.5. Vele reizigers gebruikten tramlijn 2 in plaats van tramlijn 1 tussen het Sint-Pietersstation en het stadscentrum. Tramlijn 2 was niet versterkt en bleef hoofdzakelijk met Hermelijntrams bediend. Het gevolg was dat op drukke momenten deze trams meer dan één minuut aan de halten Sint-Pietersstation (perron 20) en Zonnestraat (richting Sint-Pietersstation) moesten blijven staan tijdens het moeizame instappen van de wachtende reizigers. Desalniettemin bleven, herhaaldelijk, nog wachtende reizigers op deze halten achter (foto 9).



foto 9

5. Informatieverspreiding

5.1. Vaststelling.

De mediaberichten over de onderbreking bereikten duidelijk lang niet iedere tramreiziger, mede door de 'brugperiode' (Wapenstilstand). Vele gewoontereizigers (forensen en Gentenaren) namen hun vertrouwde tram 1 pas weer voor het eerst op 15 november (na hun vorige rit op 10 november) en stelden proefondervindelijk vast dat zij hun beoogde bestemming niet (tijdig) zouden kunnen bereiken. Op 15, 16 en 17 november werden aan de niet bediende halten nodeloos wachtende reizigers opgemerkt en ook onaangenaam 'verraste' reizigers. Op de dynamische echtijdschermen bleven immers (niet relevante) doorrittijden geafficheerd, alternerend met een mededeling over de omleiding. De halteplaat zelf bleef onbedekt. Lang niet elke nodeloos wachtende reiziger merkte de omleidingsinformatie op de tijdelijke kartonnen borden op

foto 10.

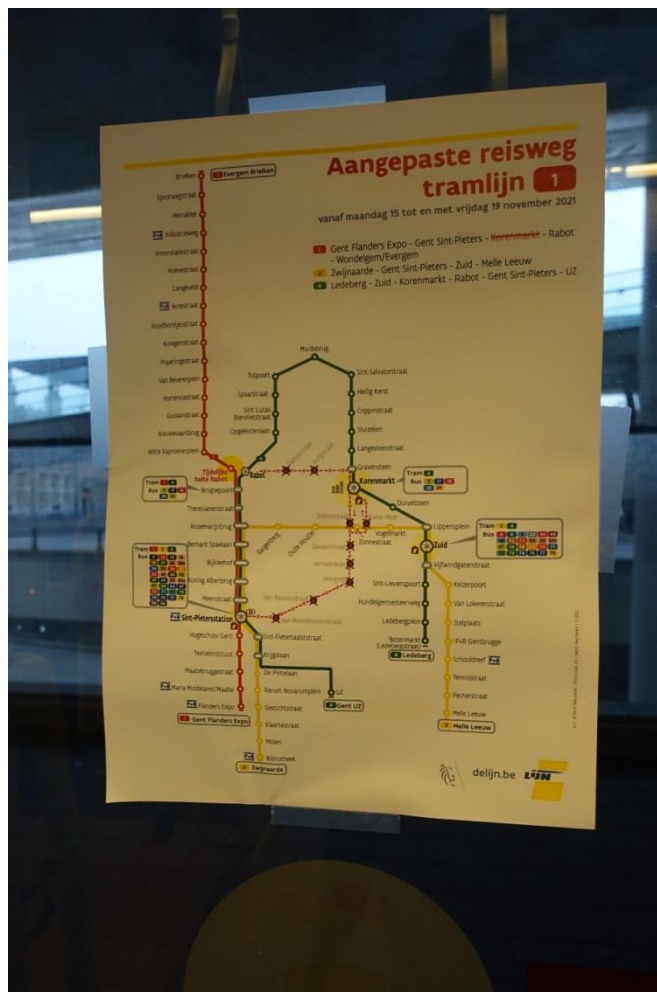


5.2. Suggesties onderbrekingen en omleidingen 2022

5.2.1. Minimum één week voordat de omleidingsroute van kracht wordt, via de boordroep een ingesproken aankondigingsboodschap (PA-kaart) automatisch herhalen, dit naar het voorbeeld van de duidelijke auditieve oproep betreffende het vaccinatiecentrum in Flanders Expo evenals van de duidelijke auditieve aankondiging van de tijdelijk naar het voormalige hoofdpostgebouw verplaatste halte Veldstraat/Korenmarkt.

5.2.2. Minimum één week voordat de omleidingsroute van kracht wordt, het schema met aangepast (tijdelijk) netplan en aangepaste lijnvoering aanbrengen in de ongebruikte infopanelen die zich bevinden in de geledingen aan boord van de trams. Dit ter aanvulling van de kleine A4/A3 (tijdelijke) netplans die tot nog toe op de ruiten van de deuren worden aangebracht (foto 11). Vele reizigers hebben geen gelegenheid om deze te bekijken (opengaande en openstaande deuren aan halten maskeren het kleine (tijdelijke) netplan, valideren/betalen en doorschuiven aan boord sluiten de rustige raadpleging van de info op de deuren uit).

foto 11



5.2.3. Aanbrengen aan de haltepalen en in alle schuilhuisjes van alle tramlijnen van het aangepaste (tijdelijke) schematische netplan, met verwijzing naar de vervanghaltes en/of de vervangbussen. Immers, ook reizigers die instappen aan

een halte (buiten de onderbrekings- of omleidingszone) die 'normaal' bediend blijft, horen tijdig te vernemen dat er een wijziging is voor verderop gelegen haltes, en mogen dit niet tot hun verrassing en te laat vaststellen.

Zie voorbeeld aangepast netplan Antwerpen met verwijzing naar vervanghaltes en vervanglijnen (foto 12). Het stratenpatroon in de directe omgeving van de Antwerpse lijn 12 sluit vervangende busdiensten via de nabije straten uit, dit in tegenstelling tot Gent, waar dit mogelijk bleek in 1990 en nog steeds mogelijk blijft.

Foto 12



5.2.4. Gebruik van opvallende informatieve sandwichborden aan de halten (zoals het geval was aan tramperron Sint-Pietersstation 18 en 20 tijdens de periode met vervanging van de sporen in omgeving Muide/Neuseplein) én in en buiten het stationsgebouw (hal en luifel).

Ook de NMBS gebruikt - in de stationshal én onder de luifel - grote verwijsborden om de weg naar de halteplaatsen van de vervangreisbussen te wijzen ingeval de treindienst tijdelijk wordt onderbroken(foto 13).

foto 13



Naar het voorbeeld van de Lijnaffiches (op de glazen wand aan de rand van het tramperron 2) die sinds 2015 oproepen om een vervoerbewijs in voorverkoop aan te schaffen en ter attentie van anderstalige reizigers wordt deze informatie het best in het Nederlands, het Frans, het Duits en het Engels gegeven.

Bij voorkeur wordt de het vaakst gestelde, evidente vraag *Hoe bereik ik het stadscentrum/Korenmarkt?* beantwoord door een bericht op zowel het infoscherm in de stationshal als met sandwichborden met een pijl ter doorverwijzing naar de halte van tramlijn 2 (richting Melle Leeuw) aan het tramperron 20, op de Clementinalaan, rechtover het Infopunt.

Indertijd werd tijdens de Gentse Feesten een 'tekstkar' gebruikt om de treinreizigers die het station verlieten, over het aanbod te informeren.

5.2.5. Gedurende de schooldagen van de week voorafgaand aan de start der werkzaamheden, de Gemeenschapswachten/Lijnspotters gericht inzetten aan de tramhalten waar veel scholieren en studenten gebruik van maken (bijv. Van Nassaustraart – Koninklijk Lyceum; Verlorenkost – Ugent en Instituut van Gent; Savaanstraat: Sint-Barbaracollege, enz.) om hen zo persoonlijk mogelijk tijdig in te lichten over de wijzigingen en de alternatieve reisweg om hun bestemming te kunnen bereiken tijdens de periode met werkzaamheden.

6. Vervangingsaanbod tijdens de in 2022 geplande werkzaamheden

6.1. Kortrijksepoortstraat

Door de kortere omleidingroute via Coupure bedraagt de omlooptijd (één rit Evergem resp. Wondelgem via Coupure en Sint-Pietersstation naar Flanders Expo

én terug) per voertuig 10 minuten minder – gemiddeld 5 minuten 'tijdwinst' per richting ` dan de gebruikelijke route via Korenmarkt en Kortrijksepoortstraat. Bijgevolg komen, bij een schooldagfrequentie van één tram om de 6 minuten (10 trams per uur) overdag, dienstregelingminuten én voertuigen vrij. Deze zouden kunnen worden hergebruikt voor de kostenneutrale 'financiering' van:

- een pendeltramdienst Rabot (keerspoor)- Gravensteen – Korenmarkt – Savaanstraat/Nederkouter (keerwissel);
- versterking in de brede schoolspits van lijn 2 tussen Sint-Pietersstation en keerwissel Kouter en/of maximale inschakeling van Albatrossen in de plaats van Hermelijnen;
- pendelbus Sint-Pietersstation – Kortrijksesteenweg – omgeving Plateaustraat/Bagattenstraat.

6.2. Sint-Salvatorstraat – Langesteenstraat - Sint-Veerleplein

De ritduur van tram 4 op de sectie Sint-Salvatorstraat – Korenmarkt bedraagt 10 minuten, omgekeerd 7 minuten (twee richtingen samen: 17 minuten). Indien de



geplande werkzaamheden in opeenvolgende fases (bijv. eerst Grauwpoort/Sluizeken – Geldmunt, daarna Sint-Salvatorstraat) gebeuren ofwel indien ze in één enkele fase gebeuren en de tramdienst gedurende elke van de opeenvolgende fases onderbroken blijft, kan eventueel een vervangbusdienst vanaf Muidebrug naar Korenmarkt (terugkeermanoeuvre: Poel) worden ingelegd, zoals tijdens de onderbreking in 1990-1991 het geval was (foto

In elk geval gaat de voorkeur naar een fasering waarbij tram 4 zo lang mogelijk gebruik kan maken van de bestaande keerwissel (en van de opstel- en wachtruimte op eigen bedding) in de Langesteestraat en van de bestaande keerwissel op de Korenmarkt. Tijdens de werkzaamheden in de Langesteestraat en in de Geldmunt zelf kan de tram 4, komende van Ledeberg, gebruik maken van de bestaande keerwissel op de Korenmarkt. De mogelijkheid om vanuit Ledeberg het stadshart (en de overstaphalte Cataloniëstraat) met tram 4 te bereiken, moet maximaal worden gevrijwaard. De pauzetijd voor de trambestuurders kan aan de halte in de Cataloniëstraat (richting Ledeberg) worden genomen, zonder enige hinder voor het busverkeer richting Sint-Jacobs, alsook – zoals reeds het geval - aan de tijdelijke eindhalte in de Ledebergstraat (Botermarkt).

De tussen Sint-Salvatorstraat en Korenmarkt vrijkomende dienstregelingminuten (tram 4) kunnen aan een overstapvrije vervangbusdienst worden toegekend.

In elk geval moet worden vermeden dat de tram 4, komende van Ledeberg en Zuidkwartier, zou worden beperkt tot de keerwissel Duivelsteen, en dat de integrale sectie Duivelsteen – Korenmarkt – Muidebrug – Tolpoort onbediend zou blijven, terwijl er keerwissels beschikbaar zijn op de Korenmarkt en in de Langesteestraat. De niet-bediening van de sectie Duivelsteen – Tolpoort tijdens het voorbije Lichtfestival was begrijpelijk maar is hoegenaamd niet onvermijdelijk tijdens een langere periode aan spoorwerkzaamheden. Volgens gegevens van De Lijn bedraagt de wandelafstand van de halte Muidebrug tot de halte Duivelsteen (via Gravensteen en Korenmarkt) 2,6 km.

6.3. Voskenslaan

In het bijzonder de opvang van de schoolspitsen (Don Bosco, Atheneum en hoger onderwijs) langs de route van de tram kan niet gebeuren zonder versterking van de bestaande busdienst op het vak Maalte – Sint-Pietersstation.

6.4. Coupure Rechts

Zie brief d.d. 14.04.2021 (*bijlage*) met voorstel van plaatsing van een tijdelijke keerwissel op de eigen bedding in de Begijnhoflaan. Deze maakt de bediening door lijn 4 mogelijk vanuit Ledeberg en Muide tot aan de bestaande halte Brugsepoort, zo dicht mogelijk bij de scholen langs en nabij Coupure Rechts.

foto 15



foto 15

vzw Reizigersbond, december 2021