

Een reactie over de kusttram anno 2023"

14 dagen op vakantie in Nieuwpoort geeft de mogelijkheid om met de kusttram ritjes te maken en te kijken hoe het verloopt met onze bekende kusttramlijn. Dit jaar is er gereisd tussen de haltes 'Knokke station' en 'De Panne station'. Wat is opgevallen staat hieronder vermeld. Veel leesplezier.

1. Infrastructuur



Op infrastructuurgebied is aan de **Westkust** weinig veranderd ten opzichte van 2022. Wel is er een nieuw zeil op het afdak aan de halte 'Nieuwpoort stad' geplaatst. Het was wel tijd, want het vorige vertoonde gebreken.

foto 1: Halte 'Nieuwpoort stad' heeft een nieuw zeil gekregen.

Aan de **Oostkust** is er vooral gewerkt aan de spoorinfrastructuur in Zeebrugge, maar nog niet alles is volledig afgewerkt. De halte 'Blankenberge Pier' heeft een nieuwe inrichting gekregen, maar de haltepalen zijn nog tijdelijk. Is het een nieuwe 'Look' van de tramhaltes?



foto 2: Halte 'Blankenberge Pier'.

De halte 'Wenduine Manitoba' is dit jaar volledig af en operationeel.

In de omgeving van **de halte 'Zeebrugge kerk'** zijn de vernieuwingswerken nog niet klaar. Sporen moeten nog vervangen worden en de halte 'Zeebrugge kerk' richting Oostende heeft een nieuwe locatie gekregen, maar deze is nog niet in gebruik.

Foto 3: De nieuwe locatie van de halte 'Zeebrugge kerk' richting Oostende.





Foto 4: Rechterspoor op de foto is nog niet vernieuwd in de omgeving van de halte 'Zeebrugge kerk'.

Zoals je kan zien op de foto's 2 en 3 zijn de **nieuwe perrons** alleen maar verhoogd in het midden voor één deur (dit was voor de lagevloerdeur van de oude BN-trams). Is dit niet wat spijtig dat de nieuwe perrons niet op de hoogte van de alle deuren zijn gebracht, of gaan ze dit nadien doen??

Voor de nieuwe CAF trams (soms worden deze ook "zeelijner" genoemd) zou het gemakkelijker zijn dat alle deuren een

gelijkvloerse instap zouden hebben. De reizigers zullen dan ook meer verdeeld opstappen in de tram en er zal geen drummen zijn aan één deur.

foto 5: Een CAF-tram die juist halteert aan de verhoging.

Natuurlijk een duidelijke aanduiding op de perrons waar **rolstoelen en buggies** moeten instappen zou handig zijn. Zo kunnen ze gemakkelijk bij de plaatsen voor de rolstoelen in de tram geraken. Wel is het opgevallen dat de plaatsen voor rolstoel, buggies en fietsen dikwijls bezet zijn door reizigers die op de klapstoeltjes zitten en deze niet automatisch verlaten bij het binnenkomen van reizigers met rolstoel of buggy of fiets. Hoe kan je dit oplossen? Ik heb wel gezien dat er dan rolstoelen midden in de gang staan en dan nog in de verkeerde richting. Bij het plots stoppen zou dit gevaarlijk kunnen zijn.



De **oude BN-trams** waren met 12 stuks nog aanwezig, maar De Lijn wuift ze uit op 23 september 2023 met een opendeurdag in de stelplaats van Oostende aan de Nieuwpoortsesteenweg. Deze trams zullen dan geen obstakel meer zijn voor een totaal verhoogd perron.

Hierbij aansluitend is het opgevallen dat **de laatste deur van de CAF-tram** nog steeds **gesloten** blijft.



Dit is omdat de CAF-tram zodanig stopt zodat de deur voor rolstoelers aan het verhoogd gedeelte van het perron komt, wat correct is en de meeste chauffeurs zich eraan houden dit jaar, maar daardoor komt die laatste deur aan bepaalde haltes (bv 'Nieuwpoort Sint-Bernardusplein') voorbij het einde van het perron. Het heeft ook als gevolg dat in dit laatste deel van de tram minder gemakkelijk reizigers plaats nemen.

foto 6: De gesloten laatste deur.



Nog steeds zijn er **belangrijke haltes** niet goed toegankelijk voor de reizigers, ik denk dan vooral aan de haltes 'De Panne centrum', 'Middelkerke Casino', 'Oostende Marie-José' en 'Knokke station'. Deze laatste heeft wel een verhoogd perron voor de aankomende tram, maar niet voor de vertrekkende. Natuurlijk kan de uitklapbare helling gebruikt worden. Gebeurt dit?

foto 7: Een vertrekkende tram aan het perron van de halte 'Knokke station'.



foto 8: De opstapplaats aan de halte 'De Panne centrum' op straatniveau.

Wat ook soms opvalt is dat de perrons niet onderhouden worden, zo staat heel wat onkruid te groeien op het perron van de halte 'Lombardsijde Schoolstraat', een perron dat vrij recent is aangelegd.

In het wachthuisje aan de halte 'Sint-Bernardusplein' hebben ze informatie geplaatst voor 'Adembenemende plekken', maar die plaat staat volledig in het zicht van de zittende reiziger in het wachthuisje die de tram wil zien aankomen. Er moet meer nagedacht worden bij het plaatsen van deze borden!



foto 9: Het paneel staat in de weg van de zittende reiziger in het wachthuisje aan de halte 'Sint-Bernardusplein' te Nieuwpoort.

Het vernieuwde **tramstation van Oostende** is prachtig gelegen, maar het blijft een **donkere spelonk** waar veel te weinig licht is.

Voor de vervanging van de tijdelijke **Lijnwinkel** is er blijkbaar hoop. In de ruimte tussen tram- en treinstation is er een rond gebouw dat in de toekomst, zelfs dit jaar, de Lijnwinkel zal worden, zo staat dit toch vermeld op de plakkers. Dit gebouw staat daar reeds lang maar het wordt niet in gebruik genomen!!



foto 10: Nieuwe locatie toekomstige Lijnwinkel.



foto 11: Aanduiding van in gebruikname.

Dat de Lijnwinkel wel nodig is, is duidelijk te zien bij een bezoek aan het tramstation in een drukke periode, zoals de zomervakantie. Dat de Lijnwinkels elders zijn afgeschaft of minder open zijn, blijft een spijtige zaak voor de vele sporadische reizigers die zeker op deze kustlijn te vinden zijn in de vakantieperiodes.

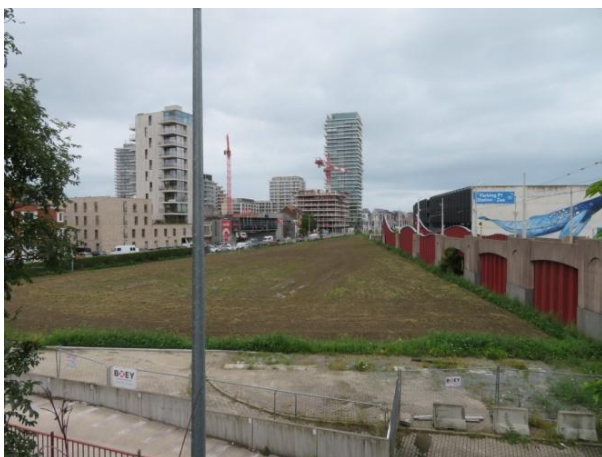
foto 12: Wachtende reizigers voor de Lijnwinkel in het tramstation 'Oostende station'.



foto 13: De toegeplakte Lijnwinkel aan de halte 'Nieuwpoort Sint-Bernardusplein'.

De **glazen wanden** naast het wandelpad van het treinstation naar de perrons van de trams worden niet onderhouden.

foto 14: Met zicht op de nieuwe Lijnwinkel, valt de vuile glazen wand duidelijk op.



De oude stelplaats en wasplaats naast het station van Oostende is volledig opgekuist op gebied van traminfrastructuur, maar wat zal dit worden, een parkje of...?

foto 15: Opgeruimd staat netjes, maar nog niet netjes genoeg, de oude stelplaats naast het station van Oostende.



De **elektronische borden**

zijn dit jaar vrij goed operationeel, maar toch niet overal.

foto 16: Het elektronisch bord van het laatste model aan de halte 'Nieuwpoort Sint-Bernardusplein' heeft de hele vakantie zo gestaan.

2. Exploitatie



Op gebied van dienstregeling is de exploitatie tijdens de zomermaanden wel een mooi voorbeeld voor vele andere tramlijnen van De Lijn.

Maar de Lijn heeft 'grootse' plannen met het openbaar vervoersnet, ze noemen het '**basisbereikbaarheid**'. Wat dit juist inhoudt zal je misschien al wel vernomen hebben.

Het komt hier op neer dat ze de lijnen gaan optimaliseren en zo weinig mogelijk zwakke lijnen uitbaten, daarvoor moeten andere modi ingezet worden en je kan dan overstappen op de 'hoogwaardige', frequente lijnen in de "Hoppin-punten"(overstapplaatsen).



foto 17: De QR-code voor het netplan.

In West-Vlaanderen zijn er sinds 1 juli al verschillende veranderingen doorgevoerd, maar daar heb ik geen details van. De dienstregelingsboekjes van de buslijnen zijn er niet, want er komen nog een hele reeks veranderingen aan, zodat nu het drukken van nieuwe boekjes geen zin heeft. Dit heeft een Lijnwinkel-dame gezegd.

Voor meer info moet je naar de Lijnwinkel of de toepassingen op computer of smartphone.

Zo ook als je de netkaart wilt zien moet je via je smartphone het plan oproepen met QR-code die in sommige wachthuisjes te zien is.



foto 18: Voor zij die geen smartphone hebben hangt er soms nog een oud, verbleekt en niet correct netplan, hier aan de halte 'Nieuwpoort Sint-Bernardusplein'.

Er is gelukkig nog één document gedrukt voor de kustlijn en dat is een **opvouwbare dienstregeling voor de kusttram**. Dit is al jaren zo dat de dienstregeling gedrukt wordt op folders en voor elke periode is er een nieuwe folder. Maar de grootte en de kwaliteit gaat soms wel eens achteruit. De folder bevat wel nuttige informatie naast de dienstregeling o.a.

over de tarieven. Spijtig is wel dat bij de haltes niet vermeld staat dat er een lijnwinkel is en dat de halte gemakkelijk rolstoeltoegankelijk is. Ik weet wel dat elke tram een oprijplaat heeft, maar wordt die gebruikt, of kan die altijd gebruikt worden, of durft iedereen dat te vragen?

Ik moet er onmiddellijk bij vertellen dat **de kusttram een gewone tramlijn is geworden**, waar geen speciale acties meer worden gevoerd om de tram bij de toerist bekend en aantrekkelijk te maken. Wie herinnert zich nog de 'Zonnelijn'-actie, de hostessen op de tram, de boekjes met allerhande aantrekkingspolen die je met de tram kon bereiken en daarbovenop, kreeg je nog een korting op ingang of tramrit. Vorig jaar kon je nog naar Plopsaland met de kusttram met een korting, maar ook dat was dit jaar afgeschaft. Niets meer van al dat wat geweest is en wat aantrekkelijk was.

Wat De Lijn wel heeft gedaan dit jaar, is de nummer van de tramlijn omgevormd van nummer '0' naar 'KT', waarschijnlijk de afkorting van 'KustTram'. Dit betekent dat alle haltepalen en alle softwares werden aangepast.

Foto 19: Haltepaal met aangepaste halteaanduiding en dienstregeling met de lijn 'KT'



Wat ook heel eigenaardig is, is dat er op sommige haltepalen tweemaal 'KT' op staat. Wat daar de bedoeling van is, is mij niet duidelijk.



Foto 20: Tweemaal 'KT' op de haltepaal.

Daarnaast zijn er ook **12 haltes van naam gewijzigd**, sommige kregen een volledige nieuwe naam, sommige een aangepaste naam. Dit betekent dat alle haltepalen, alle drukwerken waar lijnnummer en namen op voorkomen, de softwares in de tram (zowel in de CAF-trams als de BN-trams) en voor de visuele en auditieve aanduidingen moesten aangepast worden.

Wat brengt dit op? Was dit nodig? Hoeveel heeft dit allemaal gekost en wat is de reiziger daarmee geholpen, of scheidt het zelfs verwarring? Wat is het directe voordeel hiervan voor de reiziger?

Nieuwe haltebenamingen

Deze Kustramhaltes krijgen vanaf 1 juli 2023 een nieuwe benaming:

De Panne Golfstraat wordt **De Panne Canadezenplein**

Oostduinkerke Groenendijk Bad wordt **Oostduinkerke Groenendijk**

Nieuwpoort Zonnebloem wordt **Nieuwpoort Sint-Bernardusplein**

Nieuwpoort Ysermonde wordt **Nieuwpoort Victorlaan**

Raversijde Domein Raversijde wordt **Raversijde Provinciedomein**

Oostende Raversijde wordt **Raversijde Middenlaan**

Oostende Ravelingen wordt **Oostende Duinenkerkje**

Oostende Weg naar Vismijn wordt **Oostende Vismijn**

Oostende Duin & Zee wordt **Oostende Oosteroever**

Bredene aan Zee wordt **Bredene Duinenplein**

De Haan Preventorium wordt **De Haan Zeepreventorium**

Duinbergen wordt **Duinbergen Kerk**

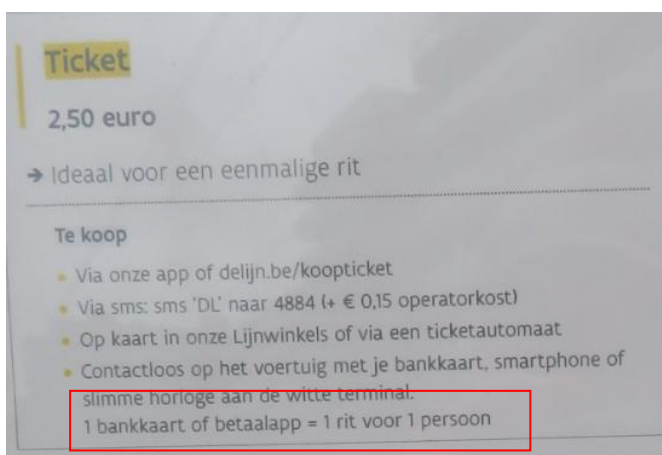
Natuurlijk hebben ze het woord 'Hoppin' aangebracht op de haltepaal, maar was het niet dat men er een aantal waren vergeten en deze waren ze manueel, vb in 'Westende Bad', met een plakker aan het toevoegen! Wat heeft een gewone reiziger aan dit woord 'Hoppin', ik ben zeker dat de meeste mensen zelfs niet weten waarvoor dit staat.



Er zijn **vervanghaltes** die dienen voor als de tram uitvalt en de bus de uitbating moet overnemen. Zo zijn er haltepalen geplaatst waar je de bus moet verwachten, maar deze 'haltes' zijn helemaal niet toegankelijk voor personen die zich moeilijk kunnen verplaatsen. In vele gevallen zijn het haltes waar je moet opstappen vanop straatniveau. Moet dit dan niet toegankelijk zijn voor iedereen?

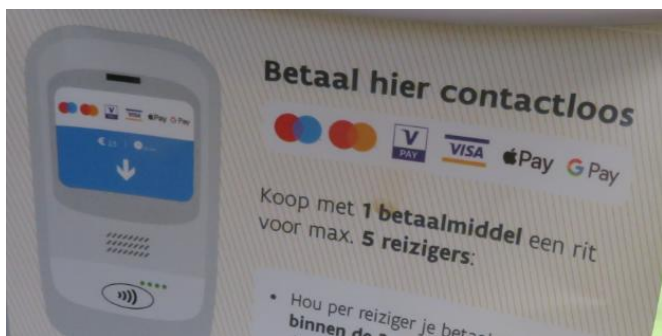
foto 21: Vervanghaltes aan de halte 'Oostende Vismijn' zijn helemaal niet toegankelijk, zelfs niet voor reizigers die goed te been zijn.

Nog steeds zijn de **extra trams tussen 'Oostende station' en 'Westende Bad'** niet vermeld op de dienstregeling. In Westende waar de terugdraaiende tram vertrekt is perron 3 weinig gekend. Natuurlijk, hoe weet je dat daar de eerstvolgende tram vertrekt?



Er is een onduidelijke situatie rond de **betaling met bankkaart**. Op de affiches die bijna aan elke halte uithangen, staat vermeld dat je per bankkaart maar één ticket kunt kopen. (dit was zo in het verleden)

foto 22: Affiches met de betaalmogelijkheden aan de haltepaal.



In de tram aan de betaalautomaat hangt dan een kaartje met de info dat dit kan voor 5 tickets. Ook op de webstek en op de papieren dienstregeling staat dit wel correct vermeld.

Foto 23: info aan de betaalautomaat in de tram.

Wat ik niet heb meegemaakt dit jaar, is dat de reizigers moeten overstappen op een andere tram in het station van Oostende. Maar wat ik wel heb gezien en ondervonden is dat de tram komende van Knokke een hele tijd kan blijven staan op de helling voor hij het station binnenrijdt. Waarvoor is dat nu wel goed?

Er zijn nog steeds verschillende reizigers die de betaal- en ontwaardingsautomaten niet kennen. Ofwel weten ze niet waar er ontwaard moet worden, ofwel weten ze niet welke automaat ze moeten hebben.

3. De trams



Alle **CAF-trams zijn geleverd** en, ik denk ook in dienst. Maar er reden nog steeds 12 BN-trams. Betekent dit dat er niet genoeg CAF-trams zijn, of zijn de CAF-trams nog aan het 'roderen'?



foto 24: De CAF-tram.

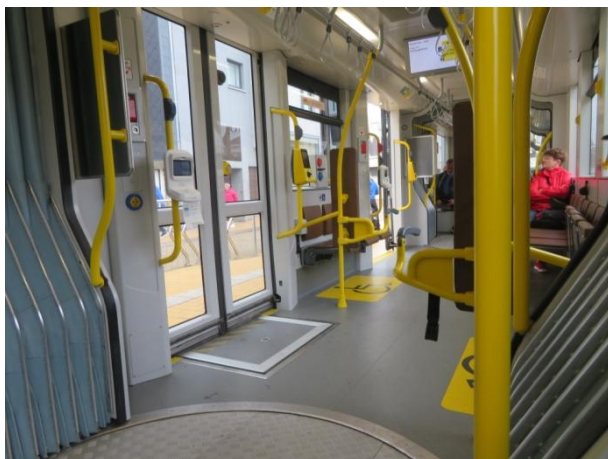


foto 25: De BN-tram.

Op de webstek van De Lijn staat het **afscheid van de BN-trams** op de agenda, op 23 september 2023 wordt in de stelplaats van De Lijn aan de Nieuwpoortsesteenweg een afscheidsfeest georganiseerd voor het brede publiek. Er zouden 3 trams bijgehouden worden door de TTO (Meta).

De kusttram gaat dan in de toekomst terug versterkt worden met trams uit Antwerpen en Gent in de zomermaanden. Wie betaalt dit transport? Hoeveel kost dit? Was het niet beter geweest dit geld in extra trams te steken die in optie nog voorzien waren? Is dit geen spijtige zaak?

De CAF-trams hebben te weinig zitplaatsen en zijn smaller dan de BN-trams, waarom? Waarom zijn dan ook geen langere versies gekocht geweest?



De trams zijn voorzien van 2 plaatsen voor rolstoelen, waar er ook klapstoeltjes zijn. Dit is zeker een positief punt, maar zijn ze vrij als er een rolstoel aankomt (zie hoger).

foto 26: De plaatsen links en rechts voor rolstoelen, de uitklapbare oprijplaat in een CAF-tram.

De CAF-trams hebben ook al kennis gemaakt met **integrale reclame en gedeeltelijk reclame**, waardoor er vensters zijn die minder zicht geven op de omgeving. Spijtig. Wat brengt dit op?



foto 27: Gedeeltelijke reclame.



foto 28: Integrale reclame.

De eerste en de laatste deur (als ze niet afgesloten is) van de CAF-trams zijn moeilijk toegankelijk wegens de opening (spleet) tussen het perron en de tram. Dit is opletten geblazen, zeker voor de oudere reizigers.



foto 29: De eerste en de laatste tramdeur zijn moeilijk toegankelijk door de grote gaping tussen perron en tram.

Tervuren,
1 september 2023
Dirk Claes