

ABLLO vzw

Actiecomité ter beveiliging van het leefmilieu
op de Linkeroever en in het Waasland vzw
Ondernemingsnummer: 0416.970.534
Secretariaat: Stationsstraat 78, 9170 Sint-Gillis
www.abllo.be

Bankrekening nr. **409-5060061-03**



Sint-Niklaas: 23/08/2017

Aan het College van Burgemeester en Schepenen
AC De Zaat
Frans Boelplein 1
9140 Temse

Betreft: Aanvraag door INFRABEL- Area North-West, Koningin Maria Hendrikaplein 2, 9000 Gent voor het bouwen van een nieuwe toegang tot de perrons van het station Temse, met luifelstructuur boven de nieuwe toegangstrap en toegangshelling naar perron 2 te Temse; kadastrale gegevens Temse 2de afdeling sectie D.



Impressie van het ontwerp van helling te Temse (recente Infrabel-realisatie te Haversin).

Mijnheer de burgemeester,
Dame en heren schepenen,

Het is zeer positief, dat werk wordt gemaakt van de toegankelijkheid naar beide perrons van station Temse. De kern van de overstaprol van het station is het te voet gaan. Die overstaprol is hiermee niet afgewerkt. Er is geen duidelijkheid over het vervolg in de aanpak.

- Wanneer worden de perrons verhoogd van 28 naar 76 cm boven het spoor?
- Wanneer en hoe wordt het aansluitend publiek domein aangepakt?

De loopweg moet in beide reisrichtingen beter aansluiten met:

1. Hoge perrons en treinen met instap op één niveau.
2. De centraal onder de perrons gelegen tunnel, met een ruim bemeten voetpad.
3. De pleinen, straten en wijken rondom het station.
4. De fietsstallingen, de halten van De Lijn, de kus-&-rij-zones, de parking.

Op deze vier punten biedt het ontwerp evenmin antwoord. Het is dus onduidelijk in hoeverre het project past bij deze vier punten en of deze hypothekeert.

Elementen in dit bezwaarschrift

Infrabel legt bij deze vergunningsaanvraag een Projectnota en detailplannen voor.

Uit de Projectnota blijkt dat de ontwerpers weinig toegevoegde waarde nastreven, met het project, met de spoorlijn, met de toekomstige treindienst en dus met het vervoerpotentieel binnen de hoogdynamische corridor Mechelen – Sint-Niklaas. Wij maken bezwaar over:

1. Visie en probleemstelling.
2. Bindende beleidsplannen.
3. Operationeel scenario lijn 54.
4. Ruimtelijk concept op buurtniveau en van de overstaprol.
5. Milieuwinst.
6. Veiligheid.
7. Technische aspecten.
8. Verzoek om op te leggen voorwaarden.

1. Visie en probleemstelling

Vervoer per trein is een half afgewerkt product. Treinen rijden niet van deur tot deur. Bij een verplaatsing per trein is altijd aansluitend vervoer nodig voor en na. Treinen rijden bovendien op tijdstippen die zelden goed passen. Daarom moet veel zorg besteed worden aan de tijdstip- en afstandsgevoeligheid. Pas dan kan de trein een grotere rol spelen op de vervoersmarkt en is de bijdrage in het klimaatdebat betekenisvol.

Op de spoorlijn Sint-Niklaas – Mechelen rijdt slechts om het uur een trein. Een trein om het half uur is minimaal gewenst volgens Spoorstrategie Waasland en de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn. Door ook zorg te besteden aan een betrouwbare aansluiting met de stationsomgeving (lokale schaal) en met andere spoorlijnen (bovenlokaal) is vervoersgroei op lijn 54 mogelijk. Bovendien moet elke trein en elk perron op de lijn goed toegankelijk zijn (microschaal). Elk stationsproject moet dus kaderen in een samenhangend geheel op elk schaalniveau tegelijk.

Infrabel staat er voor bekend om met te weinig visie infrastructuurprojecten te realiseren:

- Recent werden de perrons in Willebroek opgehoogd tot 55 cm boven het spoor en in Sint-Niklaas tot 76 cm. In combinatie met de grote nieuwe vloot materieel type Desiro, met instap op 80 cm past de 76 cm zeer goed, de 55 cm niet.
- Na de recente vernieuwing van de verouderde spoorbaan in Willebroek, Puurs, Temse en op de bruggen over Schelde en N16 blijven de treinen kruisen te Puurs. En er is nog steeds geen harmonie met de brugopeningen. Is een trein om het half uur nog steeds onmogelijk na deze zware investeringen? Er lijkt geen operationeel streefdoel, noch een vervoerplan te bestaan bij Infrabel.

In het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen staat (p.96) :

Een hiërarchische structurering en invulling van het vervoerssysteem, met een uitdrukkelijke keuze voor andere modi dan de auto biedt ruimtelijke kansen.

Net m.b.t. die kansen blijft het dromen omtrent het stationsgebied Temse en lijn 54.

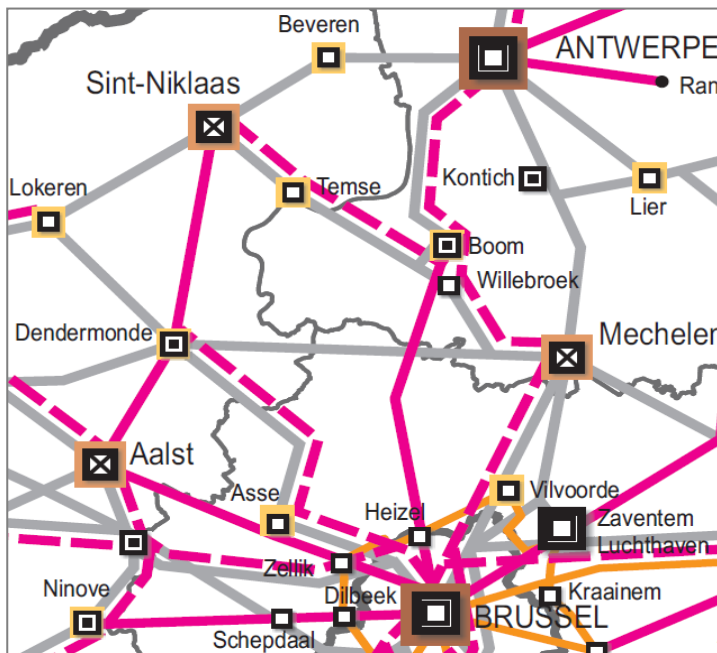
In het kader van Routeplan 2030, voor de ruime vervoersregio Antwerpen, wordt vooropgesteld, dat de modal shift drastisch moet wijzigen. Het aandeel van de auto moet dalen van 68 naar 50%. Spoorstrategie Waasland schetste eerder al ambitieuze streefwaarden voor het spoorvervoer: tot 2,5 keer meer treingebruik (p. 10). In dit groeiscenario zou het aantal in- en uitstappers in station Temse, zijnde 1224 per werkdag in 2015, moeten groeien tot boven de 3000.

In de uitrol van basisbereikbaarheid vertrekt Vlaanderen van een gelaagdheid van het net. Op de eerste plaats komt het Treinnet, als ruggengraat van het openbaar vervoer op interregionale verbindingen. Dan moet lijn 54 dringend anders aangepakt worden.

Hoe die visie gerealiseerd wordt blijft afwachten. Reizigers moeten rekening houden met jarenlange vertragingen. Het vervoerplan 2018 – 2020, in voege vanaf 9 december 2017, brengt alvast geen wervende vernieuwing op lijn 54.

2. Bindende beleidsplannen

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is Temse kleinstedelijk gebied, gelegen in het stedelijk netwerk de Vlaamse Ruit en tussen de regionaalstedelijke gebieden Sint-Niklaas en Mechelen (zie p. 329 e.v.). Alle steden en gemeenten aan lijn 54 zijn economisch gebied of economisch knooppunt (p. 431 e.v.). Het RSV stelt m.b.t. lijn 54 : *onderdeel van het regionaal spoorwegnet ... dit doet geen afbreuk aan mogelijke en noodzakelijke kwalitatieve uitbouw en versterking van dit regionale spoorwegnet* (p. 501). Infrabel kadert het project niet in de kansen die deze hoogdynamische corridor biedt.



In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen is station Temse weerhouden als knooppunt op regionaal niveau (p.499). En in de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn wordt de stedelijkheidsgraad “kleinstedelijk” en de knooppuntrol “bovenlokale knoop” in combinatie met kwaliteitscriteria van een treindienst onderlijnd (zie afbeelding). Infrabel geeft nul garantie dat station Temse die rol gaat vervullen.

Stedelijkheidsgraad	Knooppunten	Interstedelijke en (inter)regionale vervoersstructuur
grootstedelijk gebied	internationale knoop	trein
regionaal stedelijk gebied	interstedelijke IC/IR knoop	light-train
kleinstedelijk gebied	interregionale knoop	sneltram
	bovenlokale of stedelijke knoop	regionale tram

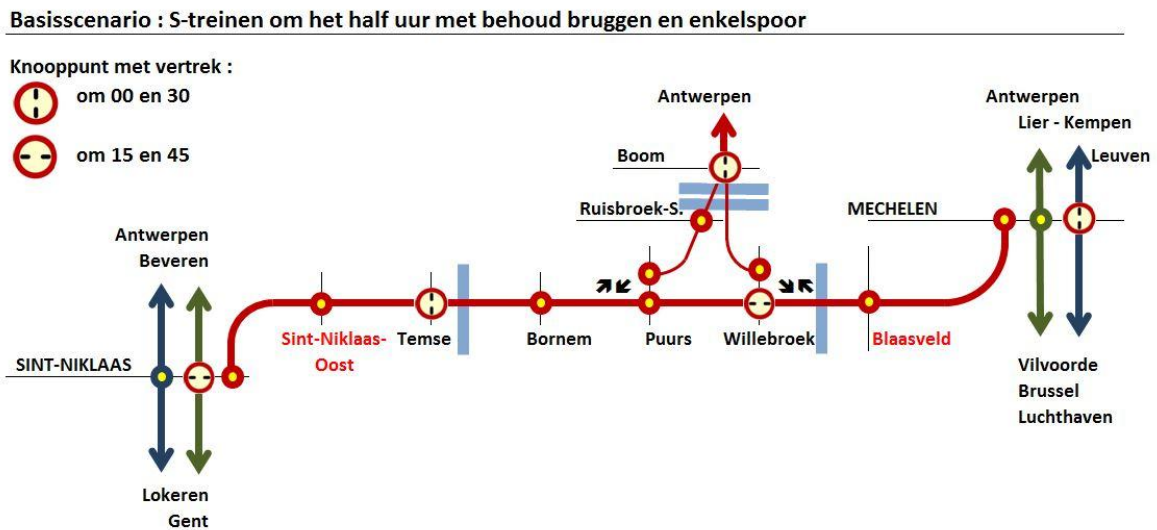
In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, bindende bepalingen, wil de gemeente *een vernieuwingsproject rond de stationsomgeving – waterfront opstarten* (p. 254).

De gemeente, in samenspraak met Infrabel en andere partners, doet niets.

De bouwverordening “wegen voetgangersverkeer” (29-4-1997) wordt deels gevolgd met de helling naar perron 2, niet met de nieuwe trap naar perron 1. Onduidelijk blijft hoe ver in de buurt *de obstakelvrije en vloeiende loopweg* wordt ontworpen tot in de aansluitende straten. Van een vloeiende loopweg is geen sprake van en naar perron 1, maar ook niet met de helling naar perron 2 welke een knik van 180° heeft. De samenhang van het voorliggende project met deze niet limitatieve selectie beleidsplannen en regels ontbreekt geheel.

3. Operationeel scenario lijn 54

In Spoorstrategie Waasland wordt uitvoerig stilgestaan bij een noodzakelijke samenwerking voor alle spoorlijnen, stations in het Waasland en omgeving, inclusief voor goederenvervoer. Wij betreuren, dat Infrabel (noch NMBS) geen operationeel scenario en stappenplan voor lijn 54 voorlegt, waaraan het project in station Temse invulling geeft. Volgende schets toont een mogelijk basisscenario, met treinen om het half uur.



We durven aannemen dat beide sporen, beide perrons en de onderdoorgang in station Temse de basis blijven vormen van elk operationeel (doorgroei) scenario, zelfs met vier treinen per uur, zoals De Lijn voorstelt. Maar bij forse groei van het treingebruik hoort een goed onderbouwde uitrusting van station Temse en van het publiek domein en de overstapvoorzieningen.

Op dit punt blijft het plan het meest in gebreke. Dit volgt hierna.

4. Ruimtelijk concept op buurtniveau en van de overstaprol

In de Projectnota besteedt Infrabel onvoldoende aandacht aan de ruimtelijke context. Die paragraaf is zeer slecht onderbouwd. Eén, er is geen degelijke analyse van de kansen, sterkten, zwakten en bedreigingen in het ruimtelijk weefsel. Twee, er is ook geen analyse van de aansluitende verplaatsingswijzen, hun netwerken en de overstapvoorzieningen en kwaliteit van publiek domein. Schetsvarianten van mogelijke ruimtelijke concepten van de buurt ontbreken. Bijgevolg is niet duidelijk in hoeverre het ontwerp past in de ontwikkeling van dit knooppunt.

Vraagtekens blijven ondermeer omtrent :

- De kwaliteit van de onderdoorgang en de loopwegen in de overstap tot pakweg 250 m rond de onderdoorgang.
- De relatie met de geplande fietssnelweg Mechelen – Sint-Niklaas (F 18), met het lokale en bovenlokale fietsnet en dus ook met het toenemend belang van fietsstallingen en uitbouw van een Fietspunt.
- De latere inpassing van bushaltes, zo dicht mogelijk bij de treinen. Een mogelijke lijnvoering van de bussen langs de tunnel of langs het G. Gezelleplein.
- De relatie met de auto-ontsluiting en de K&R- en P&R-voorzieningen.

Deze punten dienen structureel goed ingepast te zijn in het op te waarderen publiek domein, de aan te passen circulatie en een bouwkundige verdichting nabij het station. In het Infrabel-ontwerp ontbreekt die onderbouwing geheel.

De gemeente en andere overheden blijven hier ook in gebreke. Niemand beweegt in de uitbouw van dit regionaal knooppunt.

Spoorstrategie Waasland houdt een pleidooi voor samenwerking aan dit regionaal knooppunt, samenwerking met de gemeente, De Lijn, de provincies, W&Z, AWV, Interwaas e.a. Daarin is zeer bondig weergegeven hoe men tot een samenhangend concept zou kunnen komen. In bijlage tonen we voorbeelden van meer gedetailleerd ontwerpend onderzoek, als basis in de ontwikkeling van het strategisch project Regionaal Knooppunt Temse.

5. Milieuwinst

Op milieuvlak is enkel onderzoek gedaan naar de waterafvoer en infiltratie van het hemelwater van de circa 400m² luifeloppervlak.

- Energiepotentieel met PV-panelen op dit dak, niets daarover.
- Geluidsoverlast van de N16 en het comfort voor de wachtende treinklant blijft buiten beschouwing. Niet uitgewerkt door Infrabel.
- En forse reizigersgroei levert ook winst op inzake ruimtegebruik, energie, leefbaarheid, klimaat. Evenmin uitgewerkt.

6. Veiligheid

Infrabel gaat onzorgvuldig om met de veiligheid. De reeds aanwezige passerelle is zeer onveilig voor tal van openbaar-vervoergebruikers. Reizigers met bagage, met buggy, met (vouw)fiets, met evenwichts-, grijp-, stap- en zichtproblemen kunnen die (bijna) niet gebruiken. Of die nemen de trein niet meer.

Het zich goed voelen op de hellingen, trappen en in de onderdoorgang komt niet ter sprake in de projectnota. Het openwerken van het tunnelplafond met 12x2,4 m is beschamend weinig om meer lichtinval te geven. Het tunnelplafond kan met 12x9,6 m opengewerkt worden.

Infrabel ontwierp een betonnen constructie tussen wanden met zeer geringe belevingswaarde. De foto op de titelpagina toont vrij goed wat Infrabel voorstelt. Het is de pas afgewerkte onthaalinfrastructuur, tevens de lokale verbinding tussen wijken, in station Haversin: 1,8 m breed met een knik van 180°. Wat staat er achter de hoek te wachten?

Een vormgeving met een meer open karakter, spiegels, samenhang (trap en helling samen), verlichting, groen, camera's, e.d. zou een heel andere belevingswaarde kunnen opleveren. Een helling met een open talud oogt veel prettiger (zie de foto's hierna).



Beide foto's tonen treffend de kwaliteitsverschillen.

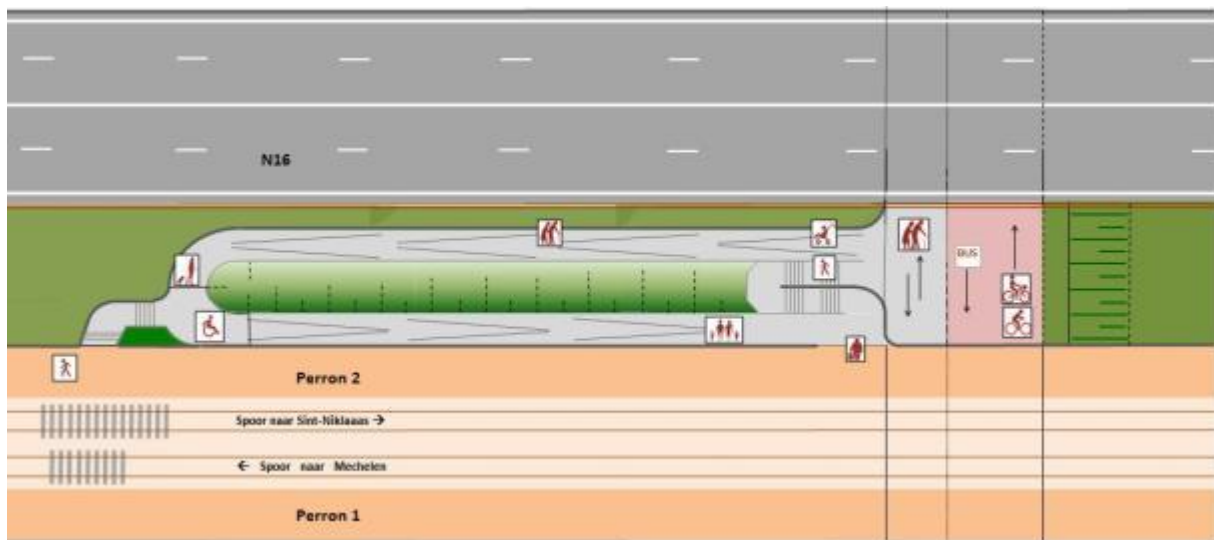
7. Technische aspecten

Uit eenvoudig ontwerpend onderzoek leren we alvast, dat trap en helling kunnen gecombineerd worden.

Dit levert tal van voordelen op:

- Er moet slechts één wand van de tunnel verwijderd te worden.
- Er zijn geen aparte keermuren nodig.
- De constructie kan op één extra breed trottoir aansluiten en oversteken in de tunnel is niet nodig.
- Het trottoir kan goed aansluiten op het G. Gezelleplein en het (nieuwe) Stationsplein.
- De lengte van de nodige luifel stemt ongeveer overeen met het Infrabel-ontwerp.

Deze vormgeving biedt ook gebruiksvoordeel. Er is geen apartheid tussen trap- en hellinggebruik. Gebruikers kunnen in een meer samenhangende en meer open ruimte overstappen. Begin- en eindpunt van de helling komen samen met begin en eindpunt van de trap. De twee toegangen tot het perron liggen op ongeveer 50 m van elkaar. Dit concept dient ook aan perron 1 toegepast te worden (niet in afbeelding ingetekend).



Voor de werf voorziet Infrabel een bijkomende overweg aan de kop van de perrons kant Sint-Niklaas. Zodoende kan de passerelle meteen weg en kan de overwegwachter terug tijdelijk aan de slag. Want de werf moet ook veilig bereikbaar zijn.

8. Verzoek om op te leggen voorwaarden

Het project moet van hogere kwaliteit zijn. ABLLOvzw verzoekt om voorwaarden op te leggen aan Infrabel en andere samenwerkende partners.

- A) De klantvriendelijke passerelle moet eerst verwijderd worden. Er moet opnieuw een tijdelijke overwegbeveiliging voorzien worden, uit respect voor elkeen met beperkingen.
- B) De gemeente moet een samenwerkingsverband opzetten om het strategisch project “stationsgebied Temse” vorm te geven. Dit behandelt o.m.
 - Ontwerpend onderzoek van het publiek domein rondom het station, met focus op korte aansluiting, kwaliteit van de ruimte, sociale ruimte, medegebruik met wederzijds respect, toegankelijkheid voor ieder met beperkingen.
 - Aansluiting met en vormgeving van de overstapvoorzieningen zoals stalling- en parkeergebouw. Dit moet gekoppeld worden aan de kortst mogelijke loopweg van / naar de treinen enerzijds en het auto- en fietsnet anderzijds.
 - Bijkomende bouwkundige verdichting met socio-economische meerwaarde en afwerking van de pleinruimte, zoals het Beleidsplan Ruimte dat ziet.
- C) Infrabel en NMBS moeten ontwikkelingsscenario's opmaken voor lijn 54, voor de korte, middellange en lange termijn. Het ambitieniveau moet hoog liggen met het oog op een universeel toegankelijk systeem en sterke groei van het treingebruik.
- D) Infrabel en NMBS moeten ook onderzoek uitvoeren naar de groeiprognoses van aantallen in- en uitstappers in station Temse. Ze schetsen de multimodale verdeling van het aansluitend vervoer, met voorrang voor voetgangers (iedereen is immers voetganger in de overstap) en van trappers, busgebruikers, k&r-en p&r-gebruikers.
- E) Binnen dit kader moet Infrabel de combinatie van helling en trap naar perron 1 en 2 hertekenen zodat dit geen hypotheek legt op de verdere ontwikkeling van dit regionaal knooppunt.

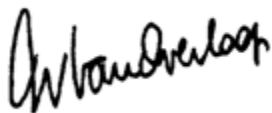
Wij rekenen erop dat Infrabel dit project beter onderbouwt. Dit begint bij een samenwerkingsverband met genoemde mogelijke partners. Om meer toegevoegde waarde te halen in het personenvervoer van/naar station Temse in combinatie met een grondige opwaardering van de overstap naar allerlei vormen van aansluitend vervoer tot ver buiten de stationsbuurt. Een regionaal knooppunt waardig, met aantrekkelijk openbaar domein.

Wij vertrouwen erop dat dit strategisch project met opwaardering van de ruimtelijke kwaliteit en multimodaliteit, met duurzame modi voorop, een ernstige bijdrage kan leveren in het klimaatdebat.

Namens de Raad van Bestuur van ABLLO vzw

De voorzitter,

De Secretaris



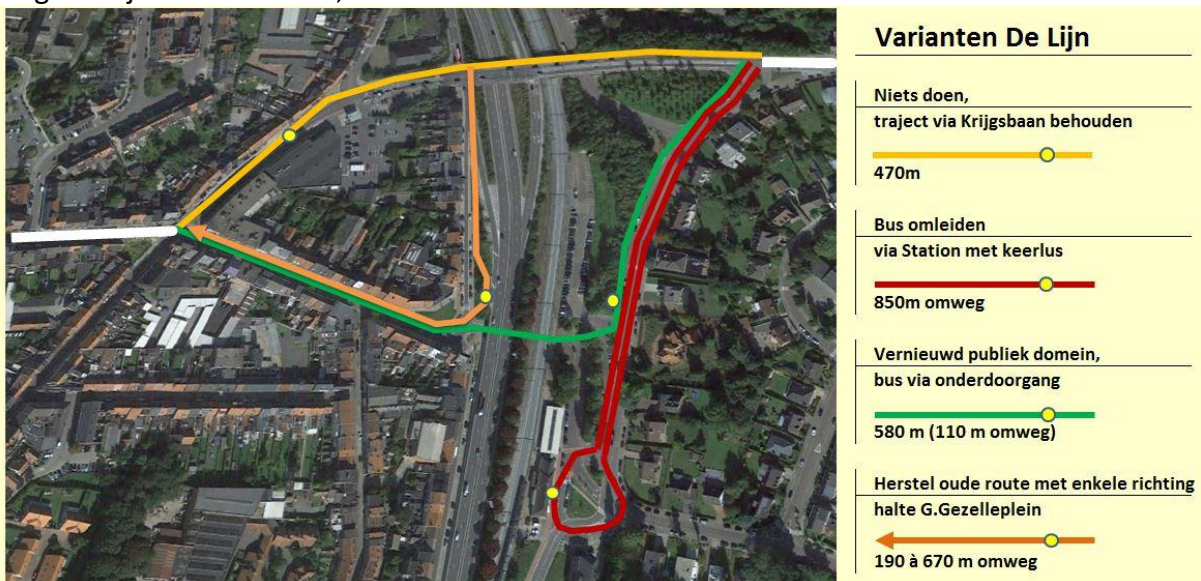
Bijlage : voorbeelden van ontwerp onderzoek

1-- Een analyse van de routhemogelijkheden tussen stad en station. De onderdoorgang kan een volwaardige schakel vormen voor stappers en trappers. Hij waaiert in een achttal richtingen uit in de wijken rondom. Er is de barrièrewerking van N16, L54. Er is het oprittencomplex N16/N419, recent nog aangepast, zodat de bus niet bij het station kan aansluiten.

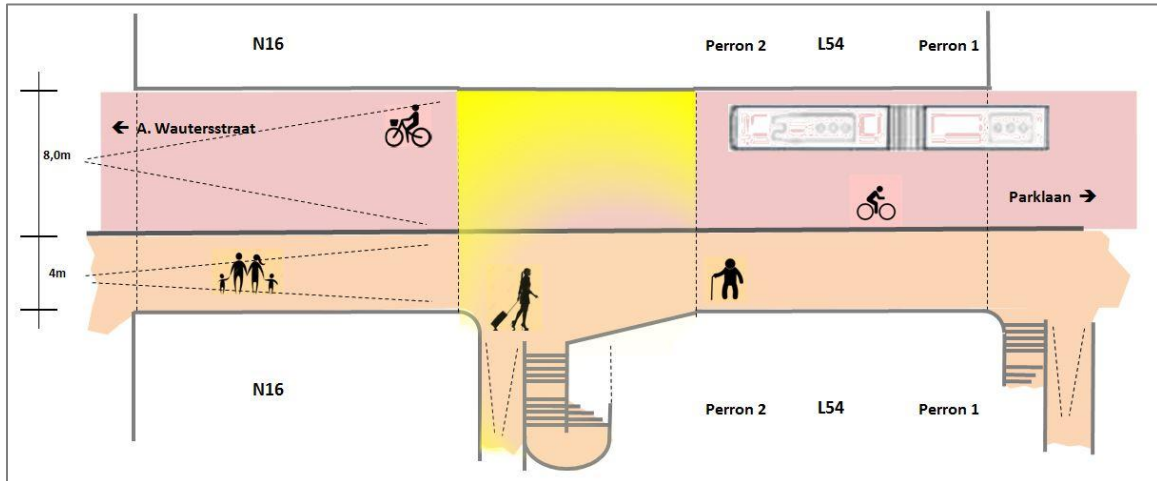


2-- Onderzoek naar varianten in de lijnvoering voor De Lijn.

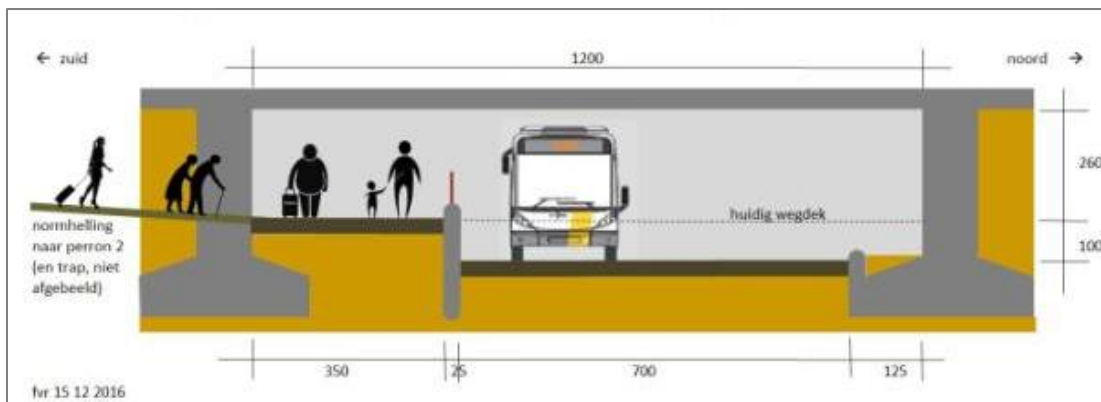
Wellicht is het herstel van de oude route, met halten op het G.Gezelleplein, nog het meeste haalbaar. AWV moet met het dictaat van de auto op het traject Viaduct oplossingen aanreiken. Of het circa 1 m dieper uitgraven van de rijbaan in de tunnel, zodat hij ook toegankelijk is voor de bus, meefinancieren.



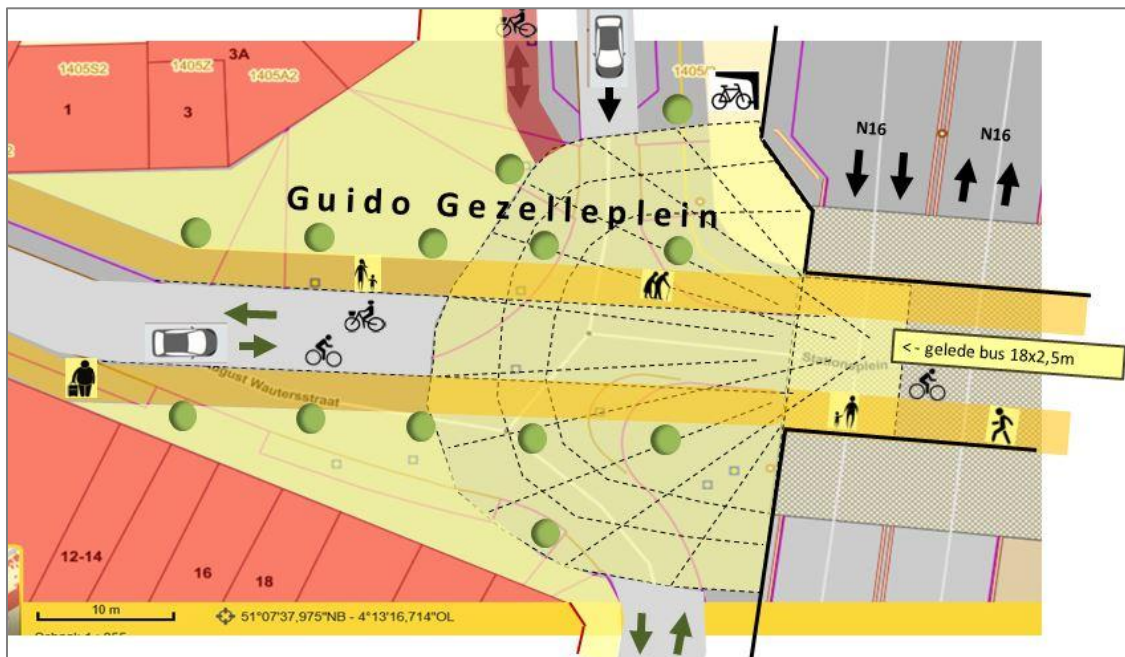
3-- Een potentieschets van de onderdoorgang met één ruim trottoir en een rijbaan voor bus en fiets. Uit ander ontwerp onderzoek blijkt dat bushaltes in de tunnel onvoldoende kwaliteit kunnen bieden: vergelijk met de bushaltes onder de spoorbrug bij station Antwerpen-Berchem. De schets toont ook, dat perron één op gelijkaardige manier moet aansluiten op de tunnel. Dit vereenvoudigt de overstap bij heen- en terugreis.



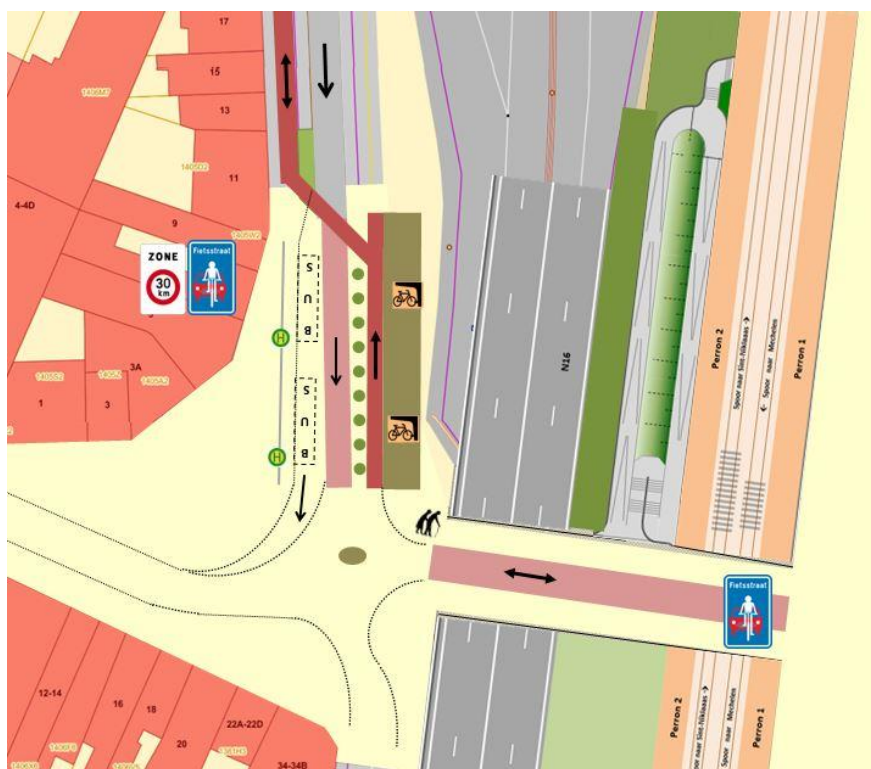
4-- Ontwerpend onderzoek aanpassing onderdoorgang voor doorrit bus. Hieruit blijkt dat een trap links en een helling rechts geen breed trottoir mogelijk laat, vermits dan twee smalle trottoirs nodig zijn.



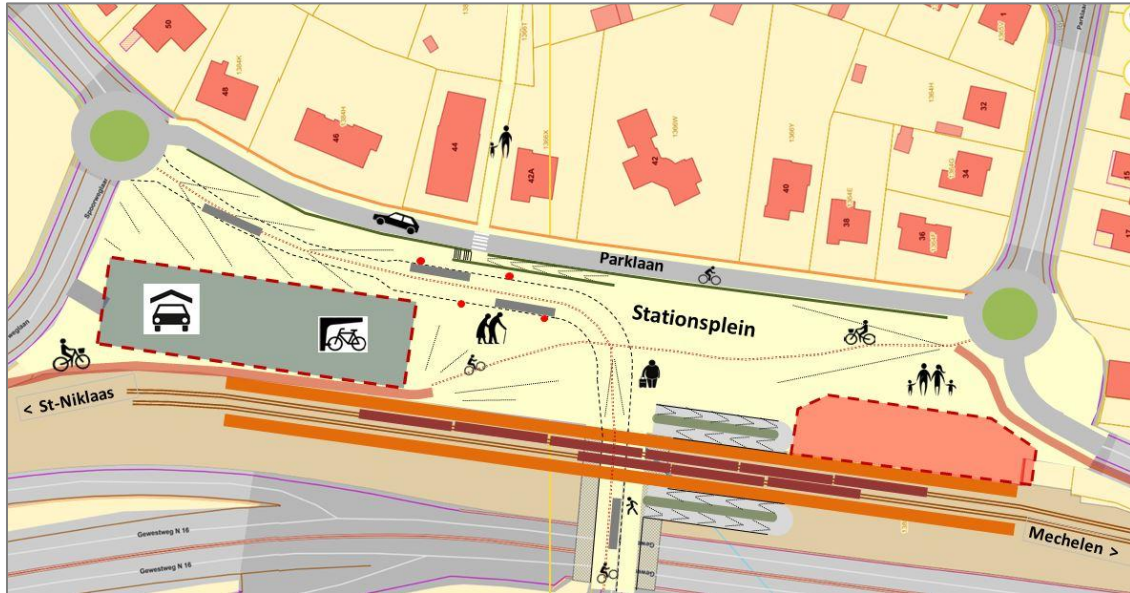
5-- Ontwerpend onderzoek opwaardering pleinruimte van het Guido Gezelleplein: als zone 30 met gemengd verkeer, rijlopers i.p.v; rijbanen, reliëfaanpassing en vooral met pleinruimte die de sociale dimensie vorm geeft.



6—Idem, maar met twee bushaltes; lijnvoering bus in lus. Viaduct eindigt als fietsstraat in één richting naar het plein toe. In de andere richting ligt een fietspad en ernaast een fietsenstalling. Onderdoorgang als fietsstraat en met twee zeer ruime trottoirs.



7-- Ontwerpend onderzoek herinrichting Stationsplein eveneens als zone 30, sociale ruimte met gemengd gebruik en met reliëfaanpassing. De Parklaan blijft in hoge positie liggen. Bouwkundige invulling, bv. Fietspunt met stalling en parking (links) en nieuwbouw met commerciële ruimten, woningen i.p.v. stationnetje zonder functie.



8-- Onderzoek naar symmetrie in het hart van de overstap. De samenhang tussen perron 1, perron 2 en de onderdoorgang kan het beste symmetrisch vorm gegeven worden. Elke overstapverplaatsing te voet moet heen en terug vlot en kort verlopen naar de stalling, de bushaltes, de parking, de k&r-zone, de verkooppunten en dit met gemakkelijke oriëntatie. En als onderdeel van het lokale tragewegennet vormt de onderdoorgang een grote meerwaarde.

