

ABLLO vzw

Actiecomité ter beveiliging van het leefmilieu
op de Linkeroever en in het Waasland vzw

Ondernemingsnummer: 0416.970.534

Postbus 7, 9100 Sint-Niklaas

www.abllo.be

Bankrekening nr. **BE 21 4095 0600 6103**



Mediabericht

8 december 2014

Ablo en TreinTramBus stellen beleidsplan regionaal spoorvervoer voor

***Spoorstrategie Waasland* geeft startschot voor klantgerichte herziening vervoersplan NMBS**

Op 14 december 2014 gaat het veel besproken NMBS-vervoersplan van start. Hét nieuws voor het Waasland is dat alle verbindingen trager worden. Het aantal verbindingen blijft zowat gelijk. Vrijwel zeker is dat de spitsuren vertraginggevoelig blijven bv. op de verbinding Sint-Niklaas – Dendermonde. Om een grondige opwaardering van het vervoersplan mogelijk te maken moet de planning nu beginnen. *Spoorstrategie Waasland* geeft de aanzet voor een beleidsmatig samenwerkingsverband. Infrabel en NMBS blijken niet in staat om alleen dit wervende beleid uit te tekenen.

Spoorstrategie Waasland geeft een voorzet voor een beleidsmatige samenwerking op het regionale spoorwegnet vanuit het Waasland richting Antwerpen, Gent, Mechelen en Brussel. Op initiatief van het intergemeentelijk samenwerkingsverband Interwaas is Spoorstrategie Waasland kort voorgesteld aan beleidsmensen tijdens een studiedag op 18 oktober 2014. (zie blz. 3 in het document).

Die samenwerking heeft betrekking op de drie spoorlijnen, zeventien stations en evenveel stationsomgevingen, veertien steden en gemeenten, drie provincies en tal van andere, mogelijke partners.

Dit voorstel van **Spoorstrategie Waasland** wil veel meer mensen en goederen in de trein. Dit met het oog op meer duurzame mobiliteit. Dit moet mogelijk gemaakt worden via een breed maatschappelijk gedragen en onderbouwd planningsproces. Want de samenhang is vrij complex.

Deze **Spoorstrategie Waasland** met richtinggevend actieplan levert een eerste bijdrage in dit complexe planningsproces. Dit zijn de blikvangers:

1. Er moet **een eenvoudig en helder netwerkschema** ontwikkeld worden. Alle stations hebben minstens een trein om het half uur en die halen gemiddeld tot 80 km/h. Deze rijden rechtstreeks naar de grote steden. Of ze bieden onderling een goede aansluiting (zie bijlage 1).
2. Treinen die precies om het half uur rijden, kruisen elkaar om het kwartier in **knooppunten**. Die stations in vijf kleine steden bieden om het half uur aansluiting met het streeknet van De Lijn. Alle dorpen in het Waasland, Klein-Brabant en het Dendermondse winnen erbij (zie bijlage 2).
3. Al decennia vechten belangengroepen voor een universele **toegankelijkheid**. Alle stations en treinen moeten vlot toegankelijk gemaakt worden. Fietsen moeten gratis mee kunnen, net als op de veerboot (zie bijlage 3).
4. **Barrièrewerking, lawaaihinder en zelfdoding** zijn thema's waarbij het grote spoor een zware hypotheek legt op het lokale niveau. Wil het spoorvervoer duurzaam zijn, dan moeten die thema's met lokale beleidsmensen uitgeklaard worden (zie bijlage 4).
5. Het **station centraal plaatsen in de kernen en in het lokale net**. De technische diensten (mobiliteit, stedenbouw) van steden en gemeenten

moeten kwaliteit van de ruimte nastreven, veeleer dan banaliteit. Ze plaatsen het station centraal in de kern met aantrekkelijk publiek domein, bouwkundige verdichting en een veilige ontsluiting van het station (zie bijlage 5).

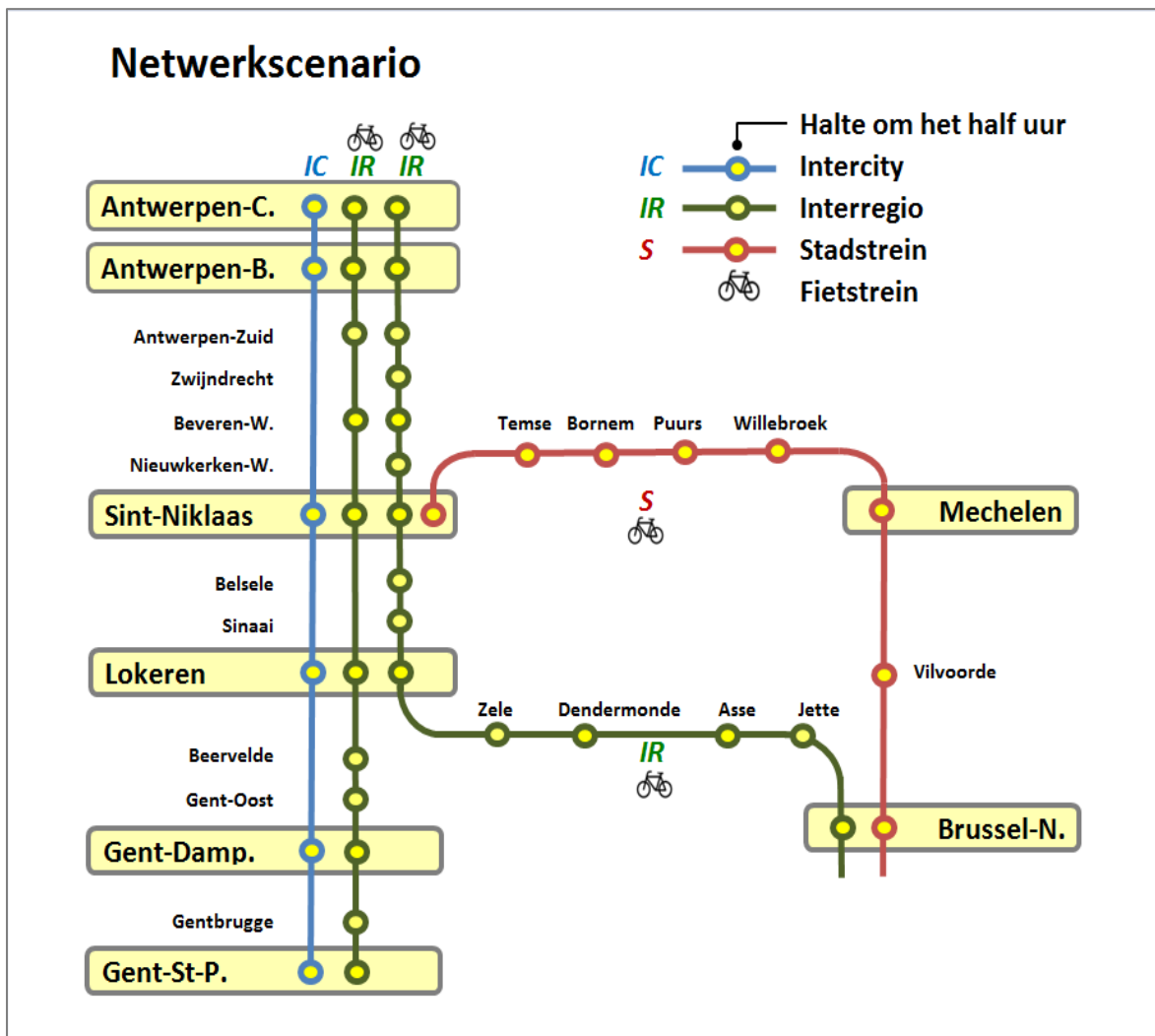
6. **Geef stations een wervende bestemming.** Stations moeten goed uitgerust zijn om over te stappen. Daar horen goede overstapvoorzieningen, parkings en fietsenstallingen bij. Een doordachte socio-economische ontwikkeling kan er ook voor zorgen dat stations beter passen in de dagelijkse behoeften (winkels, horeca,...). Lokale besturen moeten meewerken aan de planvorming (zie bijlage 6).
7. **Het vrachtvervoer** moet groeien en passen in het netwerkschema (zie: 1). Op grote Europese goederencorridors rijden nu meer dan 100 (lange, zware) vrachttreinen per dag. In het voorgestelde netwerkschema is tussen Melsele en Gent – bij wijze van voorbeeld– ruimte voor 160 vrachttreinen per dag. Meer doelgerichte investeringen zijn nodig in beveiliging, wisselverbindingen, sporenplan, overwegen, geluidschermen en dergelijke (zie bijlage 7).

Kortom, de verschillende beleidsorganen moeten nu de samenwerking opstarten om bij voorrang werk te maken van een toegankelijk, betrouwbaar én wervend openbaarvervoerssysteem met klantvriendelijke knooppunten en gericht op merkkelijk meer klanten. **Spoorstrategie Waasland** legt de basis om tegen 2020 daadwerkelijk met een wervend vervoersplan te kunnen starten. Indien hier heel binnenkort geen gevolg aan gegeven wordt, blijft het spoorstelsel maatschappelijk minderwaardig, een systeem dat niet inspeelt op de groeiende mobiliteitsbehoeften en de files.

Contact en/of meer uitleg:

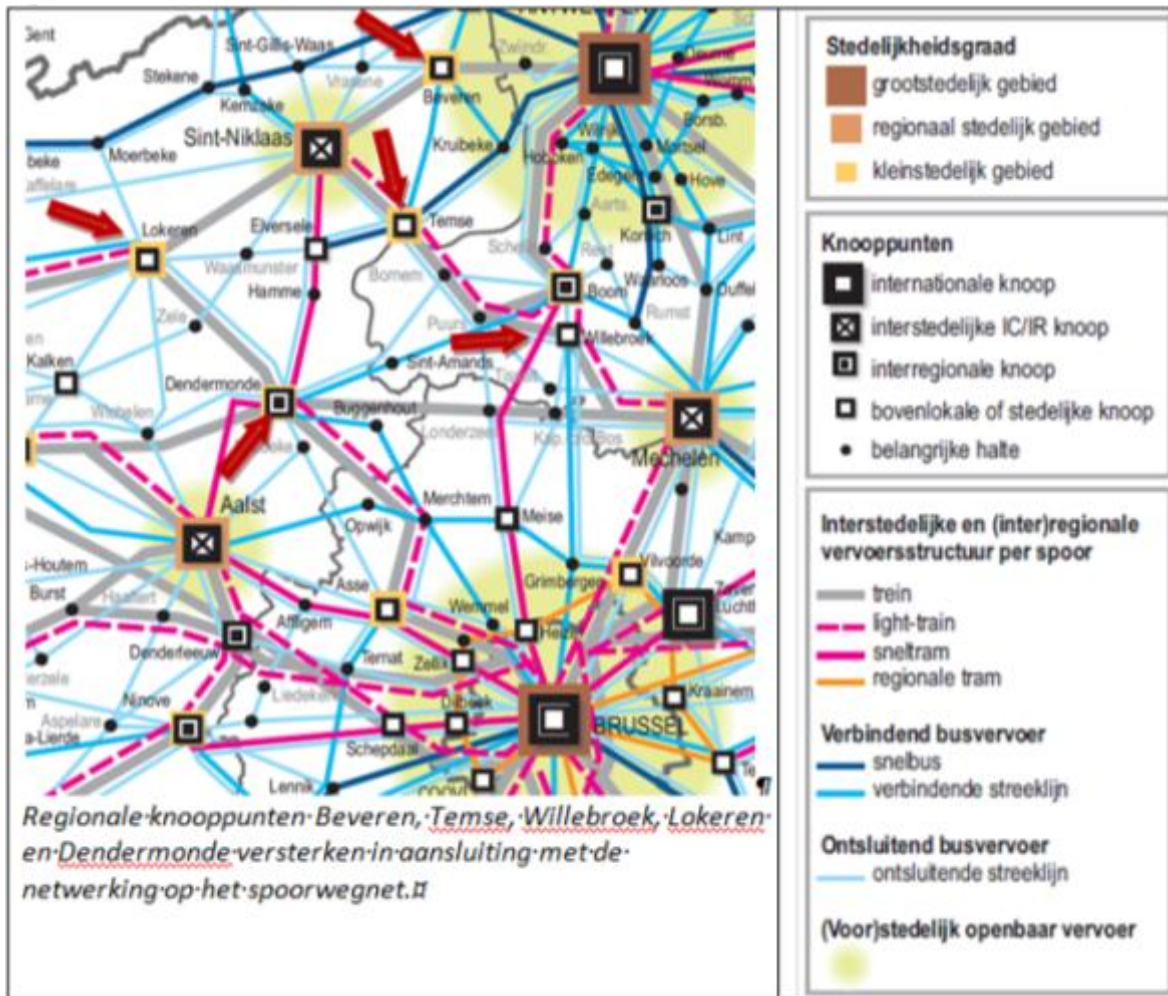
Fred Van Remoortel
Beukenlaan 22
B-9112 Sinaai
tel 00 32 (0)32 963 283
e-mail = fred.vanremoortel@gmail.com

Bijlage 1, Networkscenario



Eenvoudig en helder networkschema. Alle stations hebben minstens een trein om het half uur. Deze rijden rechtstreeks naar de grote steden. Of ze bieden onderling een goede aansluiting.

Bijlage 2. Nieuwe regionale knooppunten



Treinen die om het half uur rijden, kruisen elkaar om het kwartier in knooppunten. De stations in vijf kleine steden (rode pijl) bieden om het half uur aansluiting met het streeknet van De Lijn. Alle dorpen in het Waasland, Klein-Brabant en het Dendermondse winnen erbij.

Bijlage 3. Toegankelijkheid



Al decennia vechten belangengroepen voor een universele toegankelijkheid. Alle stations en treinen moeten vlot toegankelijk gemaakt worden. Fietsen moeten gratis mee kunnen, net als op de veerboot.

Bijlage 4. Oog hebben voor goed nabuurschap.



Barrièrewerking, lawaaihinder en zelfdoding zijn thema's waarbij het grote spoor een zware hypotheek legt op het lokale niveau. Wil het spoorvervoer duurzaam zijn, dan moeten die thema's met lokale beleidsmensen uitgeklaard worden.

Bijlage 5. Het station centraal plaatsen in de kernen en in het lokale net.



De technische diensten (mobiliteit, stedenbouw) van steden en gemeenten moeten kwaliteit van de ruimte nastreven, veeleer dan banaliteit. Ze plaatsen het station centraal in de kern met aantrekkelijk publiek domein, bouwkundige verdichting en een veilige ontsluiting van het station.

Bijlage 6. Geef stations een wervende bestemming.



Stations moeten goed uitgerust zijn om over te stappen. Daar horen goede overstapvoorzieningen bij. Parkings en stallingen kunnen ook meer toegevoegde waarde bieden. Maar een verdere socio-economische ontwikkeling kan er ook voor zorgen dat stations beter passen in de dagelijkse behoeften (winkels, horeca,...). Lokale besturen moeten meewerken aan de planvorming.

Bijlage 7. Het vrachtvervoer moet groeien en passen in het netwerkschema.



Op grote Europese goederencorridors rijden nu meer dan 100 (lange, zware) vrachttreinen per dag. In het voorgestelde netwerkscenario is tussen Melsele en Gent – bij wijze van voorbeeld – ruimte voor 160 vrachttreinen per dag. Meer doelgerichte investeringen zijn uiteraard nodig in beveiliging, wisselverbindingen, sporenplan, overwegen, geluidsschermen...