

**ACTIECOMITE TER BEVEILIGING VAN HET
LEEFMILIEU OP DE LINKEROEVER EN IN
HET WAASLAND v.z.w.**

Postbus 7, 9100 Sint-Niklaas
Bankrekening nr. 409-5060061-03
KBO 416.970.534
www.abllo.be

Sint-Niklaas, 6 december 2006

Persmededeling

De Spoorwegen kunnen 1000 autoritten per uur uit Kennedytunnel weghalen.

De automobilistenvereniging VAB klaagt vandaag de 70 km/u. snelheidsbeperking in de Kennedytunnel aan. Filevorming, maatschappelijke kosten en onnodige milieubelasting zijn toegenomen, zegt ze. De toegenomen veiligheid is voor de VAB een randverschijnsel, en milieubelasting wordt geciteerd voor de schone schijn. Als milieukoepel in het Waasland wil ABLLO vzw daar het volgende tegenover stellen. De NMBS, samen met de federale minister van mobiliteit als voogd, moeten beseffen, dat op de as Gent-Antwerpen de kans op betere mobiliteit zo voor het grijpen ligt. Voeg aan de slechte NMBS-dienstregeling, die op 10 december 2006 van start gaat, tegen dinsdag 2 januari 2007 twee IR-✓-treinen per uur toe op de spoorlijn 59 Antwerpen-Gent.

Reeds anderhalf jaar geleden werd deze treindienst voorgesteld door ABLLO vzw in samenwerking met de BTTB vzw. Het volledige dossier met daarin een voorstel van dienstregeling is terug te vinden op:

www.abllo.be/pdf2/mobiliteit/trein_antw-gent_2005.pdf

Helaas zien we dat de treindienst volgende week 10 december een heel stuk slechter wordt op de IC-verbinding Gent-Antwerpen, waardoor wellicht meer mensen opnieuw de auto zullen verkiezen!

De door ABLLO vzw en BTTB vzw voorgestelde IR-✓-treinen kunnen, net als de E17, de hele verstedelijkte corridor rond de E17 ondersteunen met meer duurzame mobiliteit.

1. Treinen rijden volgens het blokstelsel. Ze houden afstand in functie van de remweg. Veiligheid door afstand te houden is hiermee daadwerkelijk verzekerd, hetgeen op overvolle wegen (en in de Kennedytunnel) niet het geval is.
2. Kleine piekurtreintjes moeten vervangen worden door de wervende IR-✓. Want het is een meer marktgericht treindienstconcept.
3. Treinstellen met vier à zes dubbeldeksrijtuigen volstaan. Strategisch gekozen stopplaatsen tussen het wervende IC- en het tandende L-niveau worden geïntegreerd in deze voorgestelde nieuwe treinserie.

4. Het tarief van De Lijn kan toegepast worden op deze treinen. Vlot overstappen is dan ook geen probleem.
5. Maak deze trein ook toegankelijk voor passagiers met fiets, dan is de aansluiting verzekerd bij het bezoek aan steden.
6. Stel dat er voortaan per IR-✓-trein gemiddeld 300 klanten vervoerd worden tijdens de spits. Dan verwerkt de Kennedytunnel hiermee circa 1200 klanten in beide richtingen samen gedurende één spitsuur. Dit stemt overeen met 1000 autoritten.
7. Want, mensen uit de regio hebben hiermee vaker een alternatief voor het autosolisme.
8. Kleine stopplaatsen zoals Melsele, Belsele en Nieuwkerken-Waas blijven nog om het uur een trein hebben. De Lijn zorgt hier reeds voor de basismobiliteit.
9. Met de IR-✓-treinen blijft ruimte vrij om tot vier vrachttreinen per uur per richting op de hoofdspoorlijn in te schakelen. Zo kan elke vrachttrein tot 100 vrachtwagens vervangen. Dit zijn 400 vrachtwagens per uur per richting minder.
10. En in de nu soms overvolle IC-treinen komt ruimte vrij voor vervoer in betere omstandigheden.

Het siert een automobilistenvereniging, als ze breder denkt inzake mobiliteit. Er is beslist meer dan het vooruitperspectief: veiligheid, sociale rechtvaardigheid, economie, milieu en gezondheid. En van de NMBS en haar voogdijminister verwachten we daadkracht en snelle actie, alsof het seinhuis van Brussel-Noord is afgebrand. De dienstregeling tussen twee grote Vlaamse steden verdient beter dan wat de NMBS van 10 december af van plan is.... .

ABLLO vzw, 6 december 2006

Contacttelefoons : 03 7707147 en 03 7770158

erik.rombaut@scarlet.be

famtrapp@scarlet.be

Dit document is terug te vinden op: www.abllo.be/mobiliteit.htm