

Lijn 54 St-Niklaas – Mechelen

Spoorlijn in verval



Puurs, 14 november 2011

Waarom deze persontmoeting ?

- De sporen 1 en 2 in station Puurs zijn verrot
- Treinen rijden 20km/h, sinds 10 augustus 2011
- Avondspits, altijd grote vertragingen
- Dit duurt nu al maanden... en dat blijft duren
- Spoorlijn 54 is in verval





1. Een spoorlijn in verval

11// Verouderde toestand van de lijn gemeld in ons dossier Regiometro op 17 juni 2009

12// Snelheidsbeperking tot 20 km/h over 1,5 km in station Puurs

13// Twee minuten extra rijtijd, dat zet zich door op andere treinen, want enkel spoor

14// Gevolg, avondspits altijd circa 10' vertraging

15// Ons besluit : spoorbedrijf onbetrouwbaar

11// Verouderde toestand van de lijn gemeld in ons dossier Regiometro op 17 juni 2009 :

De spoorlijnen zijn ook verouderd op technisch vlak.

Er zijn vele wissels en over te grote delen van de lijnen rijden de treinen met een lage snelheid. Zo is de snelheid bij de inrit van Willebroek en Boom, komend van Mechelen, beperkt tot 40 km/h over een vrij lang traject. Hierdoor ontstaan langere reistijden die de rit telkens 1,5 à 2 minuten langer maken. Onderzoek naar snelheidsopvoering naar 70 à 90 km/h is wenselijk. Maar ook nabij Puurs, Sint-Niklaas, Mechelen en Antwerpen-Berchem zijn er snelheidsbeperkingen die elke rit trager maken, en dat met een vrije baan.

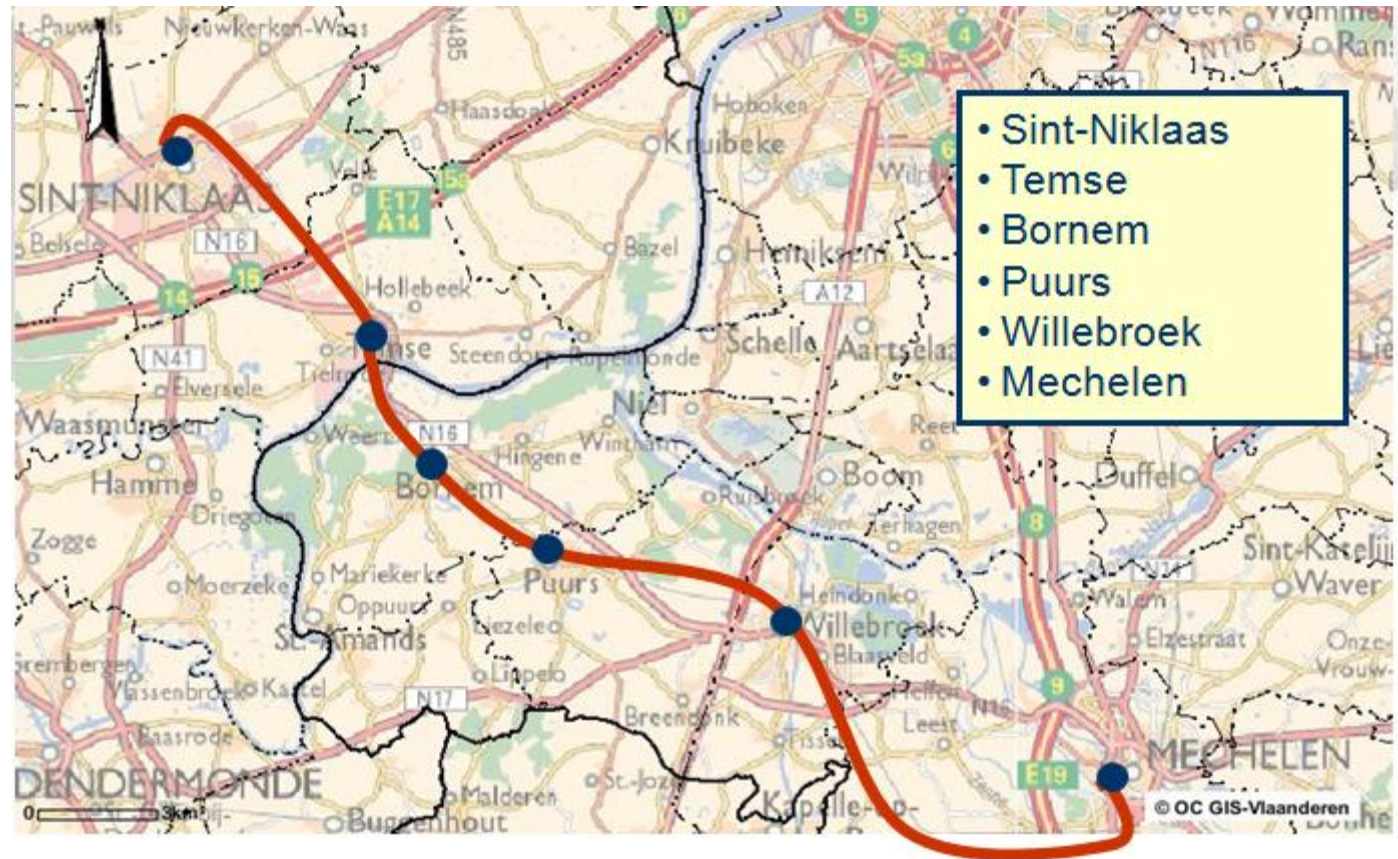


12// Snelheidsbeperking tot 20 km/h over 1,5 km in station Puurs

Begin van de snelheidsbeperking komend van
Mechelen (links) en St-Niklaas (rechts)



13// Twee minuten extra rijtijd per trein,
dat zet zich door op andere treinen,
want er is meestal enkel spoor



14// Gevolg, avondspits altijd circa 10' vertraging

Bijvoorbeeld : de werkdag avondspits te Temse van maandag 10 tot vrijdag 28 oktober 2011, aantal minuten vertraging voor vijf treinen tijdens het drukste spitsuur :

Week	41					42					43				
Datum	10	11	12	13	14	17	18	19	20	21	24	25	26	27	28
17:33 naar Mechelen		8	8	9	14	12	7	10	10	13	9	11		8	**
17:33 naar <u>St-Niklaas</u>		8	17	9	16	13	8	11	11	13	9	12	5	8	7
17:50 naar <u>St-Niklaas</u>	5	9	8	9	**	13	7	10	12	13	11	12	5	8	5
17:50 naar Leuven	5	9	7	9		13	8	10	11	13	9	11		7	5
18:09 naar <u>St-Niklaas</u>	6	7	6	9	10	12	7	11	9	13	9	10	7	6	6

Uit officiële melding RailTime van Infrabel en klantenervaringen op de lijn.

*** afgeschaft.*

15// Ons besluit : spoorbedrijf onbetrouwbaar

- De technici kunnen geen wervend product op het spoor brengen
- Aansluitingen worden niet meer verzekerd
- Geen respect voor klanten, da's geen klasse
- Niet wervend voor nieuwe klanten (in deze socio-economisch verdichte corridor).



The logo for INFRABEL, featuring the word "INFRABEL" in large, bold, blue capital letters. To the right of "INFRABEL", the tagline "Right On Track" is written in a smaller, blue, sans-serif font, oriented vertically.

INFRABEL
Right On Track

2. Infrabel is nalatig geweest

Infrabel onderhoudt en moderniseert de Belgische spoorinfrastructuur. Elke dag zorgen onze medewerkers voor de goede staat van de sporen, bovenleiding, bruggen, tunnels, seinen, enz. Zo kan het treinverkeer in België veilig en stipt verlopen

(www.infrabel.be/nl/over-infrabel/een-notendop)

Wij hebben aan Infrabel drie vragen gesteld :

21// Waarom die 20 km/h ?

22// Wanneer wordt hieraan verholpen ?

23// Zijn er perspectieven voor bijkomende investeringen op lijn 54, voor een meer betrouwbare en aantrekkelijke treindienst ?

21// Waarom die 20 km/h ?

- *De dwarsliggers van de sporen 1 en 2 naderen het einde van hun levensduur.*
- *Het is een strategie van Infrabel om de sporen stapsgewijs te vernieuwen en om tegelijkertijd maatregelen te nemen voor de veiligheid.*
- *Gezien de toestand van deze dwarsliggers en overeenkomstig de veiligheidsreglementering wordt daarom de snelheid tijdelijk verlaagd tot 20 km/u.*

22// Wanneer wordt hieraan verholpen ?

- *Volgens de huidige timing wordt spoor 2 hersteld voor einde 2011*
- *En omstreeks maart van volgend jaar volgt spoor 1.*
- *Na die werken kan de beperking van 20 km/h telkens opgeheven worden.*
- *Tegen april 2012 is de toestand hersteld.*

Andere bronnen spreken van augustus 2012.

23// Perspectieven voor bijkomende investeringen?

- *Voor bijkomende investeringen met het oog op een meer betrouwbare en aantrekkelijke treindienst, blijft het antwoord oppervlakkig.*
- *En er wordt doorverwezen naar NMBS-Mobility wat de treindienst betreft, die hiervoor verantwoordelijk is.*

24// Ons besluit ten aanzien van Infrabel

- Infrabel is nalatig geweest. Er is hier geen overmacht (bv. zettingen door uitzonderlijke felle stortregens)
- De infrastructuur is door de tand des tijd aangetast. En dat is te voorzien.
- Infrabel onderhoudt en investeert hier onvoldoende en te laat. De klant is hiervan de eerste dupe.

3. Geen grondige aanpak verwachten

31// Federale minister van Mobiliteit

32// Vlaamse minister van Mobiliteit

33// Provincies

34// Gemeenten op één lijn



31// Federale minister van Mobiliteit

Geen visie omtrent de rol van het regionale spoor
Dus ook geen visie voor deze spoorlijn

32// Vlaamse minister van Mobiliteit

Er is een visie (Mobiliteitsvisie 2020), maar een potentieelonderzoek voor deze lijn blijft uit
Welk aandeel op 413.100 verplaatsingen per dag ?

	Aantal inwoners	Geschat aantal inwoners van het invloedsgebied	Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag
	1.1.2008	< 2,5 km van station	2,7
St-Niklaas	70.450	50.000	135.000
Temse	27.285	16.000	43.200
Bornem	20.347	12.000	32.400
Puurs	16.399	10.000	27.000
Willebroek	23.664	15.000	40.500
Mechelen	79.503	50.000	135.000
Totaal	237.648	153.000	413.100

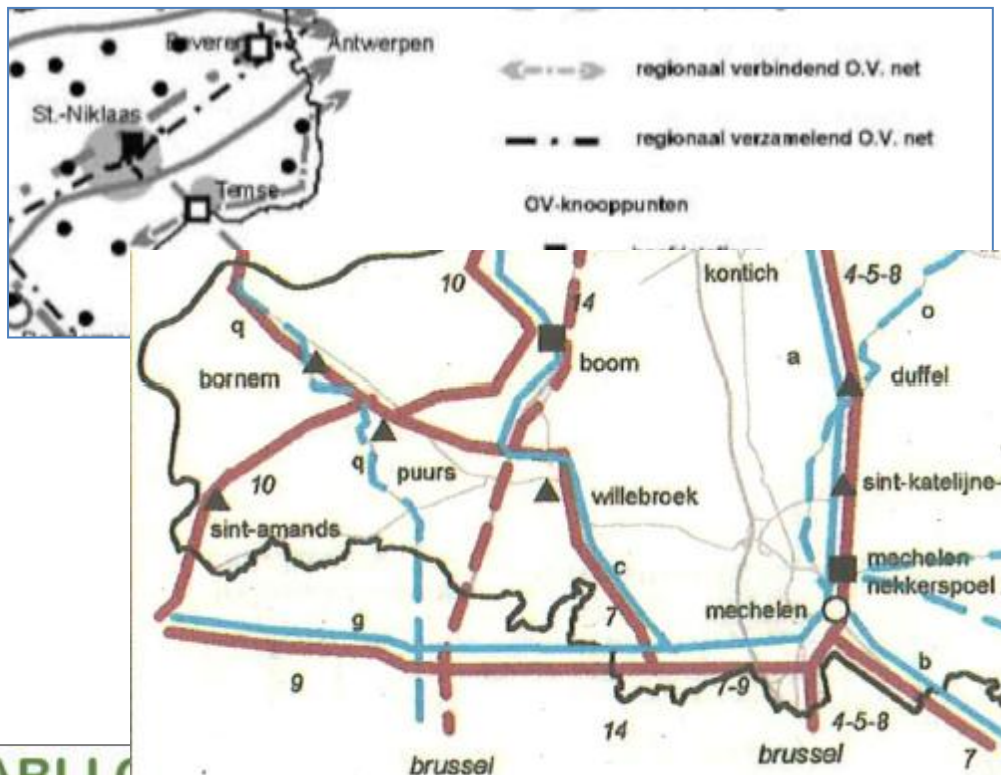
Verplaatsingen per dag op basis van "Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 1996" blz. 53
Inwoners : www.statbel.fgov.be/downloads/pop200801com.xls

(Bron : Regiometro, p. 7)

33// Provincies

Er moet meer gebeuren, dan wat Spoorlijncomitees nu doen :

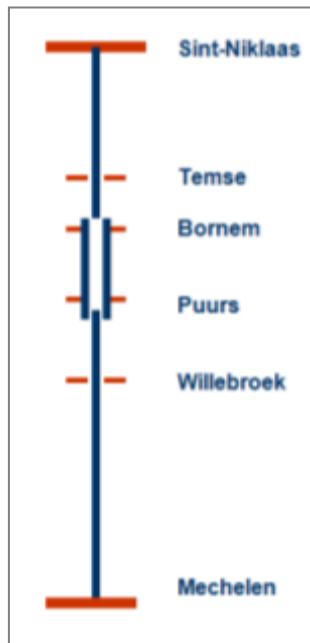
- Regionaal verbindend OV-net uitbouwen, zoals in de provinciale ruimtelijke structuurplannen staat :



(Bron : Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (links) en Antwerpen)

34// Gemeenten op één lijn

De zes gemeenten zitten niet op één lijn om samen hun stations en hun lijn tot een schoolvoorbeeld van regionale en duurzame verplaatsingsvrijheid te maken



	IR	IR
St-Niklaas IC.IR	5:48	6:18
Temse IR	5:55	6:25
Bornem IR	5:59	6:29
Puurs IR	6:03	6:33
Willebroek IR	6:07	6:37
Mechelen IC.IR	6:18	6:48

Voorbeeld van visie-elementen

- IR³⁰, snel en klokvast
- Betrouwbaar (dubbel spoor Bornem – Puurs)
- Elk tussenstation met IR-label
- Herbestemming stationsgebouwen
- Multimodale aanpak
- De weg naar het station centraal
- Vervoersambitie, bv. gemiddeld 150 klanten per trein, ruim 10.000 / dag...

35// Besluit : samenwerking verzocht

De oproep uit Regiometro (p.16) blijft geldig :

13. Samenwerkingsverband en projectgroep

Verder onderzoek naar de haalbaarheid van dit of een ander vervoersconcept is wenselijk.

Er is nood aan het oprichten van een stuurgroep met een vertegenwoordiging van alle gemeenten, beide provincies, De Lijn, de NMBS-groep, de Vlaamse en federale ministers van mobiliteit.

Agenda: De hiervoor genoemde uitgangspunten kunnen als hefboom gebruikt worden voor een verdere onderbouwing in een nog uit te werken ondernemingsplan

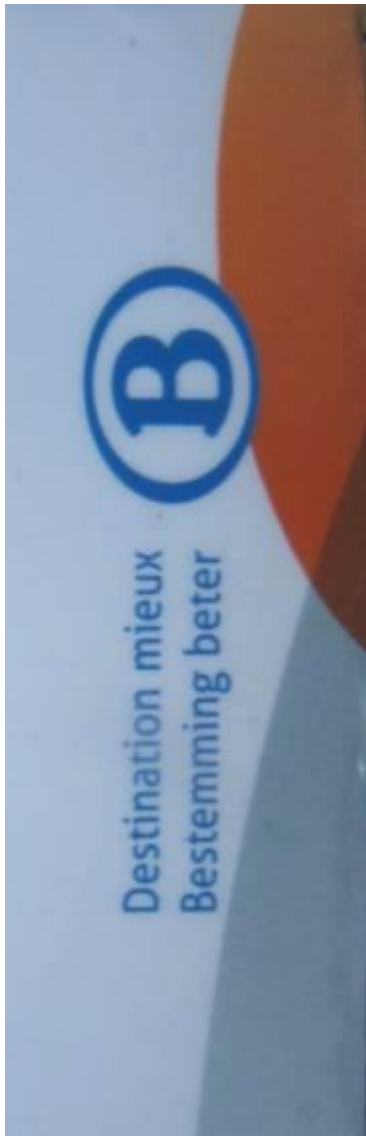
Timing: nu.

4. NMBS-groep houdt de klanten altijd maar wortels voor

41// Transportplan 2013

42// Lijnfolder scheidt verkeerd beeld

43// Verouderde productiemethoden



41// Transportplan 2013

Men beweert 'naar Zwitsers model' te willen gaan met een sterker IC-IR-net, met zuivere 30'-cadans.

Er is geen open debat

Men vergeet dat lijn 54 ongeschikt is om mooi om het half uur een trein aan te bieden

42// Lijnfolder scheidt verkeerd beeld



De tijd... er zijn chronische vertragingen

Moderne treinen... die rijden niet hier

Bestemming beter... er is geen perspectief

43// Verouderde productiemethoden (1)



Willebroek
Interieur van monumentaal
station, met bitter weinig
activiteit



Wolfheze (bij Arnhem)
Een zelfstandige
ondernemer runt dit kleine
station

43// Verouderde productiemethoden (2)



NMBS.

Verouderd materieel, slecht toegankelijk, weinig frequent en peperdure exploitatie...



Duitse Stadstrein

Modern materieel, goed toegankelijk, hoge frequentie, tariefintegratie, éénmansbediening...

44// Ons besluit : NMBS, geen visie voor deze lijn

- Pas aangelegde perrons in Willebroek te laag
- Er is, er komt geen doorgaande trein naar Brussel
- Een goede verbinding naar Brussels-Airport wordt onmogelijk, met Diabolo, waarvoor klant nu betaalt
- Puur consumentenbedrog



5. Regiometro blijft dode letter



Ons besluit : Regiometro blijft dode letter

Mogelijke uit te werken thema's van dit ondernemingsplan :

1. De vervoersvraag en het marktaandeel
2. Een nieuw treindienstconcept
3. Aangepaste spoorlijnen
4. Aangepaste perrons
5. Toegankelijke en vernieuwende stations
6. Nieuwe stations
7. Kracht in eenvoud in plaats van reizen
8. Intermodaliteit, van half afgewerkt naar integraal product
9. Economische integratie
10. Ecologische integratie
11. Doorgroei met andere lijnen
12. Sociale, culturele en toeristische integratie
13. Samenwerkingsverband en projectgroep



In de persmap :

Copy van antwoordmail van Frédéric Petit van Infrabel

Lijnfolder 2011 van lijn 54

Katern Regiometro

-Zie ook :

www.abllo.be/pdf2/mobiliteit/regiometro_20090609.pdf

www.treintramBus.be/actueel/persberichten/604