

ABLLOvzw

Samen in actie
voor een beter leefmilieu
in het Waasland



**Open persontmoeting in het gemeentehuis te Puurs, Hoogstraat 29
maandag 14 november 2011 om 15 uur**

Spoorlijn 54 St-Niklaas – Mechelen in verval

Deze zomer zijn er grote mankementen aan het spoor vastgesteld in station Puurs. Treinen mogen er sinds 10 augustus 2011 nog amper 20 km/h rijden om niet te ontsporen. De verouderde toestand van de spoorlijn is er op verslechterd. Tijdens de avondspits zijn er bijna altijd grote vertragingen. Dat duurt minstens een jaar. Spoorlijn 54 is in verval.



Impressie van de slechte toestand van spoor 1 in station Puurs, kijkend in de richting van St-Niklaas.

Een spoorlijn in verval

De verouderde toestand van heel de spoorlijn werd reeds gemeld in het dossier Regiometro van juni 2009. Er is duidelijk niets mee gebeurd. Treinen kunnen niet meer op tijd rijden. De snelheidsbeperking van 20 km/h geldt in station Puurs en is effectief over ruim 1,5 km. In verhouding met de er normaal geldende beperking van 40 km/h resulteert dit in ruim twee minuten extra rijtijd. Op deze enkelsporige lijn telt elke vertraging dubbel. Want dat zet zich door op de tegemoetkomende treinen. Vooral tijdens de avondspits lopen de vertragingen op tot gemiddeld 10 minuten. De dienst is dan onuitvoerbaar geworden. Hij is dus onbetrouwbaar. Aansluitingen in Mechelen en St-Niklaas worden niet meer verzekerd.

Een bijkomend ongemak is, dat de overwegen in de stationsbuurt extra lang gesloten blijven. Infrabel pikt op die manier vrije tijd van de klanten en van de buren. Infrabel schaadt het vertrouwen bij het brede publiek en het imago van heel het spoorbedrijf. Onbetrouwbaar zijn de technici, want ze kunnen geen wervend product op het spoor brengen. Er is geen respect voor klanten, da's geen klasse. Laat staan dat men hiermee klanten zou werven in de socio-economisch sterk verdichte dorpen en steden aan de lijn. Niet dus.

Een rit St-Niklaas – Mechelen duurt normaal 35 minuten tijdens de spits met de vele vaste snelheidsbeperkingen verspreid over de lijn. Door de huidige chronische vertragingen loopt de rijtijd op tot 45 minuten, net wanneer het aantal klanten het grootst is. Op deze 34 km lange lijn met amper vier tussenstops behoort een rittijd van 30 minuten tot de mogelijkheden, mits doordachte investeringen om dat daadwerkelijk te halen én om dit op een betrouwbare wijze te doen. En het zou al mooi zijn mocht er strak om het half uur zo'n trein rijden met verzorgde aansluitingen in de stations.



Begin beperking 20 km/h komend van Mechelen of Boom (links) en van Sint-Niklaas (rechts)

Volgende tabel toont hoe erg de vertragingen doorwegen gedurende drie weken midden oktober 2011. Ze toont links de voorziene vertrektijd van vijf treinen in Temse in de werkdagavondspits tussen 17:30 en 18:30 uur. In de volgende kolommen staat de vertraging in minuten per dag voor genoemde treinen, van maandag 10 oktober tot en met vrijdag 28 oktober 2011. De toestand is hopeloos. Spoorlijn 54 is in verval.

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 St-Niklaas		8	17	9	16	13	8	11	11	13	9	12	5	8	7
17:50 naar St-Niklaas	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 St-Niklaas	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.*

Infrabel is nalatig geweest

We hebben hierover contact opgenomen met de woordvoerder van Infrabel, de heer Frédéric Petit. Die stelt dat de dwarsliggers van de sporen 1 en 2 het einde van hun levensduur naderen. 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. 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. Dus tegen vermoedelijk april 2012 is de toestand hersteld. Andere bronnen spreken van augustus 2012. Infrabel noemt dit een tijdelijk ongemak en verontschuldigt zich daarvoor ten aanzien van de lokale treinreizigers. Op de vraag of er perspectieven zijn voor bijkomende investeringen met het oog op een meer betrouwbare en aantrekkelijke treindienst, blijft het antwoord ronduit oppervlakkig. En er wordt doorverwezen naar NMBS-Mobility wat de treindienst betreft, die hiervoor verantwoordelijk is.

Infrabel onderhoudt en moderniseert de Belgische spoorinfrastructuur. Elke dag zorgen onze medewerkers voor de goede staat van de sporen.... Zo kan het treinverkeer in België veilig en stipt verlopen (www.infrabel.be per 22 oktober 2011).

INFRABEL
Right On Track

Naar ons oordeel is Infrabel nalatig geweest. Want er is hier duidelijk geen overmacht, zoals uitzonderlijke felle stortregens die de stabiliteit van de spoorbaan op een niet voorzienbare wijze zou hebben aangetast. 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. En daartussenin is NMBS-Mobility de dupe. Zij betalen samen, en indirect ook de Belgische belastingbetaler, voor een slecht product.

Geen grondige aanpak te verwachten

Met de voorlopige aanpak van Infrabel –die ruim te laat komt– is de lijn niet bij de tijd. De vraag uit “Regiometro” om voor heel de lijn een ondernemingsplan op te stellen blijft tot op heden onbeantwoord. In deze sterk verstedelijkte as van St-Niklaas tot Mechelen is het vervoerpotentieel erg groot. Waar blijft het beleid om, gelet op dit potentieel, een zinvolle toekomst uit te tekenen voor deze structureel verouderde lijn? Ze hebben allen boter op het hoofd:

- De federale minister en overheidsdienst Mobiliteit, die er niet in slagen om een visie uit te werken, noch omtrent de rol van het regionale spoor in dit land, noch voor deze spoorlijn.
- De Vlaamse minister van Mobiliteit die, gelet op het voorschrift om potentieelonderzoek te voeren in het kader van het Netmanagement, dit potentieel niet aankaart bij de NMBS-groep.
- De provincies, die in het kader van enkele Spoorlijncomités, geen mobiliteitsbeleid voeren. Getuige hiervan is de enkelsporige lijn Eeklo – Gent die geheel is gemoderniseerd onder hun hoede, maar ongeschikt is gebleven om er om het half uur een trein op in te leggen.
- De gemeenten, die niet op één lijn zitten om samen hun stations en hun lijn tot een schoolvoorbeeld van regionale een duurzame verplaatsingsvrijheid laten te maken.

NMBS-groep houdt de klanten altijd maar wortels voor

Inmiddels paait de NMBS-groep de klanten door ze altijd maar wortels voor te houden. Zo kondigt men het “Transportplan 2013” aan. Hiermee zou alles veel beter worden. Maar een open debat hierover blijft uit. En op de dienstregelingfolder van lijn 54 prijkt een modern treinstel dat er niet rijdt. De one-liner “Bestemming beter” wordt hier niet waargemaakt. Een normaal bedrijf zet alleen de producten in de schijnwerper die ze effectief aanbieden. Niet bij de NMBS-groep. Nu al verschijnen er foto’s in NMBS-publicaties van de in 2008 bestelde treinstellen voor het GEN, maar die zijn pas in 2016 in gebruik.



Valse sfeerbeelden uit de dienstregelingbrochure van 12 juni 2011 van de lijn St-Niklaas – Mechelen: er rijden geen moderne treinen en er is geen “Bestemming beter” te bespeuren. Valse reclame.

Op lijn 54 zijn de productiemethoden geheel verouderd. De spoorinfrastructuur is verouderd. Er zijn oubollige loketten die zichzelf niet in stand kunnen houden. Alle treinen op de lijn zijn slecht toegankelijk. Er is de lage frequentie. Er is geen band met regionaal mobiliteitsbeleid, zoals in Zwitserse kantons en Nederlandse provincies. Het ontbreekt duidelijk aan visie. Getuige de pas heraangelegde, maar nog te lage perrons in Willebroek. Zelfs een doorgaande trein naar Brussel via Mechelen is er niet en komt er niet. Nu al is duidelijk dat een goede overstapverbinding naar Brussels Airport aan één perron in Mechelen onmogelijk wordt, na de bouw van de Diabolo, waarvoor de klant nu al betaalt. Puur consumentenbedrog.

Regiometro blijft dode letter

Het is inmiddels al van 17 juni 2009 geleden dat we het dossier Regiometro hebben gepresenteerd in het stadhuis van Boom. Daarin werd één vraag gesteld : Maak een ondernemingsplan voor een gastvrije regionale trein op de lijnen 54 (St-Niklaas – Mechelen) en 52 (Antwerpen – Boom – Mechelen). Maar Regiometro blijft dode letter. Waar wacht men op, om deze lijnen aan te pakken ? Want beide lijnen zijn sterk verouderd. Ze behoren beslist niet meer tot de referentie van de regio en haar inwoners.

Hoe men bijvoorbeeld in Nederland met de regionale trein omgaat, tonen volgende beelden.

Links, interieur van de regionale trein Dordrecht – Geldermalsen met royaal fietsplatform. Deze naadloos toegankelijke trein rijdt elk half uur, elke dag, tot 1 uur 's nachts. De vervoerder is Arriva, in het kader van het "Besluit aanwijzing vervoersdienst provincie Zuid-Holland regionaal openbaar vervoer per trein" Hierbij treedt de provincie Zuid-Holland op als concessieverlener voor deze regionale lijn.

Rechts, een goed toegankelijke NS-Sprinter in Houten. Deze rijdt om het kwartier op de lijn Utrecht – Geldermalsen – Breda / Tiel. Deze lijn is onderdeel van het "hoofdrailnet" (vergelijkbaar met de lijn Antwerpen – Gent), waarop de Nederlandse Spoorwegen (NS) tot 2015 het alleenrecht hebben voor het rijden van reizigerstreinen. Het loket in Houten is vervangen door een ander verkoopsysteem. Pal onder het perron is er een stalling voor ruim 3000 fietsen. Een nieuwe overstapcultuur.



Het dossier Regiometro is terug te vinden op :

- www.abllo.be/pdf2/mobiliteit/regiometro_20090609.pdf
- www.treintrambus.be/actueel/persberichten/604

Bijlagen in de persmap :

- Katern Regiometro
- Dienstregelingfolder lijn 54 NMBS-Mobility van 12 06 2011

Copy mail van Frédéric Petit van Infrabel van 19 oktober 2011 :

☆ **Petit Frederic** aan mij [details weergeven](#) 19 okt. (3 dagen geleden) [Beantwoorden](#)

Dag Fred,

Hieronder vindt u de antwoorden op uw vragen m.b.t. lijn 54:

1) Waarom die 20 km/u?
De dwarsliggers van de sporen 1 en 2 in het station Puurs naderen het einde van hun levensduur. Overeenkomstig onze stapsgewijze strategie is het Infrabel's doel om de sporen te vernieuwen (zoals we dit permanent ook doen op de rest van het Belgisch spoornet dat bijna 9.000 km aan sporen telt). Tegelijkertijd neemt Infrabel ook de nodige maatregelen op het gebied van veiligheid, de absolute prioriteit van de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder. Gezien de toestand van deze dwarsliggers en overeenkomstig onze veiligheidsreglementering wordt de snelheid tijdelijk verlaagd tot 20 km/u.

2) Wanneer wordt hieraan verholpen?
Volgens onze huidige timing zullen we dit jaar (voor eind 2011) nog spoor 2 vernieuwen en in het voorjaar (+/- maart) van 2012 het spoor 1. De snelheidsverlaging van 20 km/u op spoor 2 zal eind dit jaar -na de werkzaamheden- worden opgeheven; voor spoor 1 zal dit vermoedelijk in april 2012 -eveneens na de werkzaamheden- gebeuren. Het is dus een tijdelijk ongemak voor onze klanten waarvoor onze excuses aan de lokale treinreizigers van spoorlijn 54, maar dit is dus nodig vanuit het standpunt van de veiligheid en met het oog op een optimalisering van de dienstverlening.

3) Zijn er perspectieven voor bijkomende investeringen op lijn 54 met het oog op een meer betrouwbare en aantrekkelijke treindienst + uw andere vragen?
De komende jaren zijn er nog aanpassingswerken te Puurs gepland voor het onderhoudsvriendelijker maken van de spoorconfiguratie. Verder plant Infrabel op termijn ook de verhoging en modernisering van de perrons van Puurs en Temse. In Temse komt er mogelijk ook een bijkomende onderdoorgang. Het aspect van de treindienst kan u best bekijken met NMBS (directie Mobility) die hiervoor verantwoordelijk zijn.

Als u nog bijkomende uitleg zou wensen, dan laat u mij maar iets weten.

Mvg,
Frédéric

Vriendelijke groeten – Bien à vous – Kind regards

INFRABEL
Right On Track

FRÉDÉRIC PETIT
Woordvoerder – Porte-parole – Spokesman

CORPORATE & PUBLIC AFFAIRS
I-CP 002 s 40/5
Marcel Broodthaersplein 2 / Place Marcel Broodthaers 2
B-1060 Brussel(s) / B-1060 Bruxelles

Tel. [+ 32 \(0\)2 526 37 62](tel:+3225263762)
Fax [+ 32 \(0\)2 525 22 69](tel:+3225252269)