



WENSEN DE NMBS EN INFRABEL EEN STATION DAT MEER MENSEN AANSPOORT OM DE TREIN TE NEMEN?

Het station van Lokeren heeft dringend behoefte aan een andere indeling van sporen en perrons opdat het treinverkeer efficiënter kan verlopen. Voor die nieuwe indeling moet wel het stationsgebouw wijken. Dat kreeg pas een nieuw dak.... Wensen de NMBS en Infrabel eigenlijk wel een klantvriendelijk station dat meer mensen aanspoort om de trein te nemen? De stad lijkt dit al vast wel te wensen, nu zij een RUP (Ruimtelijk uitvoeringsplan) gaat opmaken voor de stationsbuurt.

Toegegeven, de NMBS en Infrabel hebben wel al wat gerealiseerd in Lokeren: bouw van achteringang met parkeerterrein (1997), verwijdering vijfde perronspoor, nieuwe liften en roltrappen, nieuw dak stationsgebouw, nieuwe klokken op de perrons (december 2022). De stad zorgde voor extra parkeerplaatsen en legde een deeltje van het Stationsplein opnieuw aan. Wat ontbreekt, is echte samenwerking vanuit een samenhangende visie. Hoog tijd dus voor een doelgerichte samenwerking.

Er is een financieel lichtpuntje in dit verhaal. Op 23 december 2022 heeft de Ministerraad het Openbare dienstcontract van NMBS en het Performan-

tiecontract van Infrabel goedgekeurd, evenals de investeringsplannen van beide ondernemingen voor de periode 2023 – 2032. Het toeval wil, dat de stad Lokeren de draad heeft opgenomen voor de opmaak van een Ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) van de Stationsomgeving. Zal men erin slagen om met al deze plannen echt samen te werken, met het oog op het realiseren van veel meer omgevingskwaliteiten?

Masterplan De stad had in 2011 al een eerste totaalplan van de stationsomgeving. Dat plan werd verbeterd in 2016: als Masterplan zou de Stationsbuurt worden vernieuwd. Twee jaar later zouden de werkzaamheden van start gaan. Nu, twaalf jaar later, is van samenhang nog niet veel te merken. Vooral de NMBS en Infrabel blijven bij de pakken zitten wat betreft de efficiëntieverhoging van sporen en perrons. Want meer dan wat cosmetisch onderhoud hebben we nog niet gezien. Het Groene Waasland (HGW) wijdde in 2017 zijn nummer 200 aan dit station: beginnend met de vraag hoe de sporen en perrons aangepast kunnen worden voor een efficiëntere treindienst. En hoe dit station veel beter kan passen in zijn omgeving? Kortom, hoe kunnen we het treingebruik stimuleren? Daar wordt in het overigens uitstekende Masterplan onvoldoende aandacht aan besteed. Een modern station moet compact en functioneel zijn en optimaal aansluiten op de omgeving, dichtbij en verder weg. Ontworpen vanuit de reiziger en zijn gevoeligheid voor tijd en afstand, en rekening houdend met goederenvervoer op dezelfde spoorinfrastructuur, dus ook met goed nabuurschap.



*Toekomstbeeld
van
station Lokeren
(zie HGW nr. 200).
Nu wel haalbaar,
mits een goede
samenwerking
tussen stad,
provincie, NMBS,
Infrabel
en anderen...*



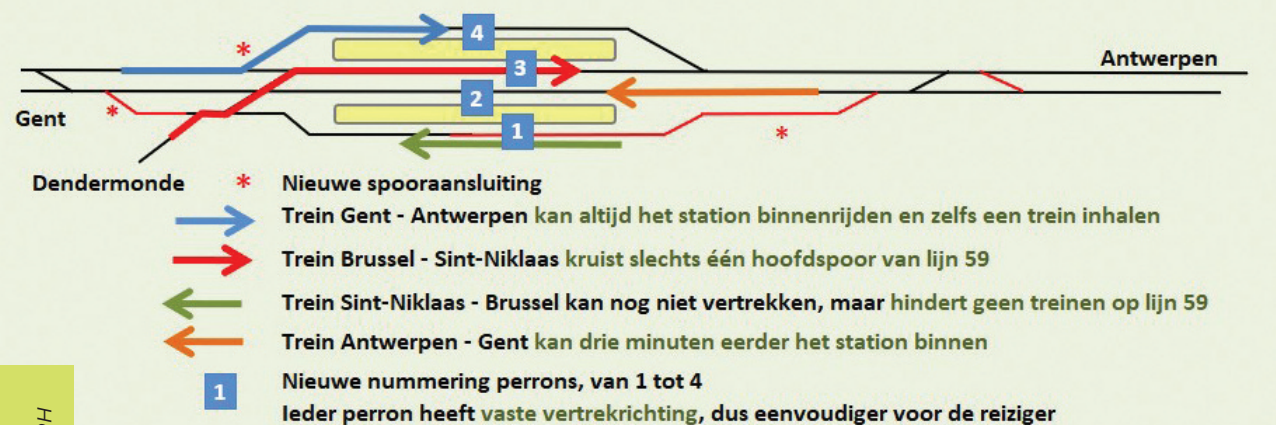
Station Lokeren vandaag: **INEFFICIENT**

Inefficiënt De indeling van sporen en perrons in het station van Lokeren is inefficiënt (zie de figuur 'Vandaag'). Dit schema toont dat de indeling van sporen en perrons na precies 50 jaar dienst achterhaald is: de sporen A, 3 en 4 worden weinig of niet gebruikt. De vernieuwing van lift en roltrap in

2021 naar spoor vier is een nutteloze investering, want dit spoor is overbodig. De geplande verhoging van perron vier is dan ook nutteloos. De sporen 1 en 2 verwerken bijna alle treinen. Door de vrij korte opeenvolging van treinen, met weinig uitwijk- of haalmogelijkheid, ontstaan hier vaak vertragingen.

Station Lokeren, indeling sporen en perrons : MORGEN

EFFICIËNTER



Station Lokeren MORGEN : **EFFICIENTER**

Efficiënt In HGW nr. 200 is een compact station met slechts twee perrons met elk twee sporen voorgesteld (zie de figuur 'morgen'). Dit schema toont een 'efficiënt' model. De huidige sporen A, 1, 2 en 3 worden omgevormd tot de sporen 1 tot 4. Dit levert extra ruimte op aan de voorzijde en aan de achterkant van het station. Zo ontstaat een veel compacter station, dat tegelijk veel efficiënter kan worden gebruikt.

Uit dit schema blijkt dat het doortrekken van spoor A zeer veel voordelen biedt. Door het huidige spoor A te koppelen aan het spoor van Sint-Niklaas, ontstaat spoor 1 uit het 'efficiënt' model. Het stationsgebouw moet dan wel worden afgebroken en herbouwd. Ingrijpend, maar wel goed voor een efficiëntere verwerking van het drukke treinverkeer.



Vragen

Wij vrezen dat verdere aanpassingen aan het stationsgebouw, sporen, perrons en in de omgeving onvoldoende zullen zijn gelet op de klimaatambities en de keuze om de trein een veel belangrijker rol te laten vervullen. Daarom deze vragen van ABLLO vzw aan de NMBS en Infrabel in verband met het 'efficiënt' model:

(1) Toon aan dat de huidige spoor situatie of een alternatief voorstel **minstens even efficiënt** werkt als het 'efficiënt' spoormodel van ABLLO, zoals hiernaast voorgesteld (zie ook in HGW nr. 200)

(2) Als **(1)** kan worden aangetoond, zal ABLLO dat ook steunen. **Indien niet**, waarom wordt het voorgestelde 'efficiënt' spoormodel dan niet als basis genomen bij verdere beslissingen?


Voorts hebben wij nog een vraag aan de bevoegde overheden over de geschetste knelpunten van sporen en perrons in relatie met het Masterplan en HGW nr. 200:

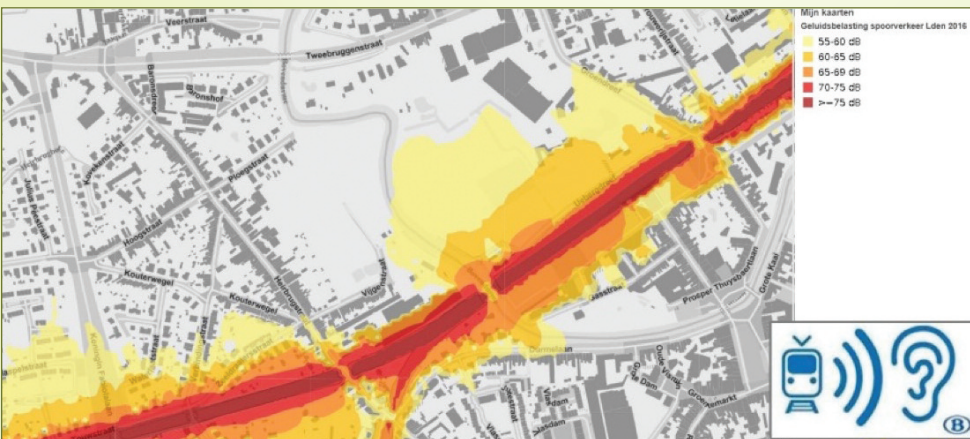
(3) Wanneer start de samenwerking, te beginnen met het 'efficiënt' spoormodel?

Het wordt de hoogste tijd om verder samen te werken aan het Masterplan Stationsgebied en aan het voorstel Maak van station Lokeren bruisend trefpunt in de stad in HGW nr.200 (februari 2017). Het is nu vooral een taak van de NMBS en Infrabel om deze trein op de sporen te zetten. De stad en de burens wachten en wij zijn de vertragingen beu.

Meer lezen:

<https://hetgroenewaasland.be/OV>

 www.hetgroenewaasland.be/klik



Goed nabuurschap, bijvoorbeeld met minder ruimtebeslag van het station en, vooral, een goede geluidwerende afscherming zeker nu het treinverkeer nog drukker wordt.