

In de strijd tegen de klimaatopwarming, de luchtvervuiling, fijn stof, de files en de verkeersonveiligheid, neemt het **openbaar vervoer een erg belangrijke plaats in**. Stipt en frequent vervoer, vlotte aansluitingen, comfort, kortom meer en beter openbaar vervoer: daar zou de overheid z'n tanden in moeten zetten.



Dit houdt onder meer in dat er voldoende geïnvesteerd wordt in het **onderhoud van de bestaande spoorweginfrastructuur**. Het artikel over de treinverbinding Sint-Niklaas - Mechelen toont aan dat dit niet altijd van een leien dakje loopt. Anderzijds moet er ook ruimte zijn voor nieuwe infrastructuur. Deze moet **efficiënt worden ingepand**. Vlotte aansluitingen met andere vormen van openbaar vervoer en het nastreven van allerlei voordelen op vlak van milieuvriendelijke mobiliteit, Het voornemen om het station van Beveren naar **de rand van de gemeente** te verplaatsen, stimuleert verder het gebruik van de auto in plaats van het gebruik van de fiets te promoten en het wandelen te stimuleren. Meer argumenten om het station in het centrum van Beveren te behouden kan je lezen in het Ablo-artikel over de tramlijn in Beveren. Ik denk dat ze ook jou zullen kunnen overtuigen...



problemen aan de sporen in Temse

Gebrek aan investeringen INFRABEL LAAT SPOOR SINT-NIKLAAS – MECHELEN ROTTEN

Eind februari zijn opnieuw grote mankementen vastgesteld aan de spoorlijn Sint-Niklaas - Mechelen. In 2011 was dit al het geval in station Puurs. Nu ligt de spoorbaan er verrot bij tussen Temse en Bornem. Treinen mogen er over ruim de helft van het traject nog amper 40 km/h rijden in plaats van 90 km/h, deels 60 km/h.

De 40 km/ wordt opgelegd over een afstand van bijna 2,5 km opdat de treinen niet zouden ontsporen. De verouderde toestand van de spoorlijn is er op verslechterd. Tijdens de avondspits zijn er bijna altijd vertragingen tussen 10 en 15 minuten. Gaat dit opnieuw een jaar duren eer er iets aan verholpen wordt? En wanneer volgt een investering ten gronde ?



Impressie van de rotte toestand van de dwarsliggers net naast de Scheldebrug, kant Temse

Een spoorlijn in verval

De verouderde toestand van heel de spoorlijn is reeds gemeld in het **dossier Regiometro van juni 2009**. In 2011 bracht ABLLO dit opnieuw onder de aandacht naar aanleiding van **vastgestelde verrottingsverschijnselen in station Puurs**. Nu is de toestand hopeloos tussen de stations Bornem en Temse die op slechts 3,9 km van elkaar verwijderd liggen. Hier haalt de trein normaal 90 km/h en hij is dan 3,5 minuten onderweg tussen beide stations. Op dit deel van de lijn geldt sinds einde februari, over een afstand van bijna 2,5 km, een



snelheidsbeperking van 40 km/h. Hierdoor zijn de treinen tot twee minuten langer onderweg op dit baanvak. Dit is op zich niet zo erg. Maar op deze lijn met enkelspoor zet iedere vertraging zich door op de tegemoetkomende trein.



Kort voorbij station Bornem richting Temse : begin van de beperking tot 90 km/h, onmiddellijk gevolgd door aankondiging beperking 40 km/h. Dus hier moet de remming tot 40 km/h beginnen.



Net tussen de Scheldebrug en station Temse zijn beugels aangebracht om de correcte spoorbreedte bovenop de rotte dwarsbalken te waarborgen.

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 10 à 15 minuten. De dienst is dan onuitvoerbaar geworden. Hij is dus onbetrouwbaar. Aansluitingen in Mechelen, Puurs en Sint-Niklaas worden niet meer verzekerd. Volgende tabel toont

hoe erg de vertragingen doorwegen tijdens een avondspits in station Temse tussen 17:30 en 18:30 uur.

08/03/2013 17:30 -> 18:30 : Treinen bij vertrek in Temse

-1 Ur

Vertrek	Vertraging	Bestemming	Spoor	Type trein
17:32	+ 00:11	Mechelen	1	P
17:33	+ 00:09	Sint-Niklaas	2	P
17:50	+ 00:13	Sint-Niklaas	2	P
17:50	+ 00:13	Leuven	1	IR
18:09	+ 00:13	Sint-Niklaas	1	IR

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

Daarenboven worden tijdens vele weekeinden IC-treinen op de verbinding Antwerpen – Gent omgeleid via Temse. Dit omdat de Kennedyspoortunnel dan gesloten is voor werken. Die omgeleide treinen lopen ook systematisch tot 10 minuten vertraging op, mede door de krappe aansluiting in Puurs. Bovenop het aangekondigde half uur extra reistijd komt daar nog eens een tiental minuten bij. 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 Sint-Niklaas – Mechelen duurt volgens de officiële dienstregeling **tot 35 minuten** tijdens de spits met de vele vaste snelheidsbeperkingen verspreid over de lijn. **Door de huidige chronische vertragingen loopt de rijtijd op tot boven de 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 straks om het half uur zo'n trein rijden met verzorgde aansluitingen in de stations. **Maar er wordt niet geïnvesteerd in deze lijn, zo staat te lezen in het Investeringsplan.**

ABLLO vzw