

'T GROENE WAASLAND



*Ons Streven, De Raaklijn, vzw Durme,
Pannenweel, Natuurpunt Waasland, VELT,
Wase Imkersbond, JNM, Hof van Saksen,
Vogelbescherming, M&M Okear*

Tweemaandelijks natuur- en milieutijdschrift 36ste jg - nr 5; november 2016 - nr **198**

NATUUR EN MILIEU

duurzame stroomleveranciers p6



paddenstoelen p3



bermen maaien p8



Lokale Voedseldag p24



klimaatdagen p. 12



DOSSIER : betere stationsomgeving TEMSE p26

IN HET WAASLAND



STATION TEMSE : SAMEN WERKEN AAN EEN REGIONAAL KNOOPPUNT

Lokale besturen maken zich regelmatig zorgen om hun station. De gemeente Temse keek dit voorjaar bezorgd naar de loketsluiting en de nieuwe, klant-onvriendelijke passerelle in het station. Alle heil enkel van de NMBS-groep verwachten is onvoldoende. De boodschap is: draag gezamenlijk zorg in de ontwikkeling van station Temse tot regionaal knooppunt.

Station Temse zit niet goed ingebed in het lokale weefsel. Het publiek domein in de stationsomgeving heeft weinig verblijfskwaliteit. Met de N16 en het oprittencomplex van de Krijgsbaan, is de stationsbuurt vooral op de auto afgestemd. De weg naar het station voor stappen, trappen en de bus is hieraan ondergeschikt en bijgevolg matig tot slecht uitgerust. Bewegwijzering van / naar het station is er amper. Nochtans ligt station Temse vrij centraal in de bebouwde kom. Er is een optimale samenwerking nodig om station Temse tot een regionaal knooppunt te ontwikkelen. De provincie zou hierin het initiatief nemen.

Pleidooi voor een wervende treindienst

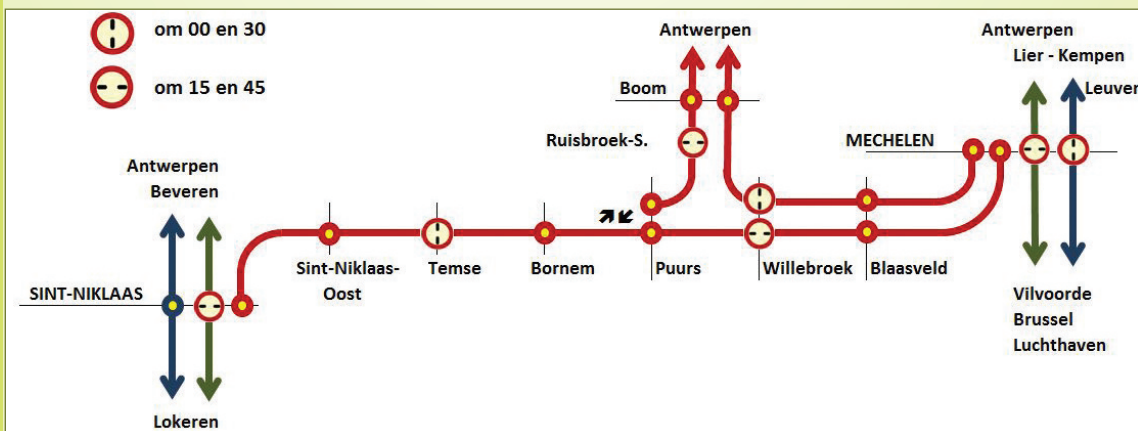
Voor de spoorlijn Sint-Niklaas - Mechelen stelt Spoorstrategie Waasland (groene waasland nr. 188) voor om minstens om het half uur een trein in te leggen. Temse en Willebroek zijn hierin als kruisingsstation en ook als regionaal knooppunt ingetekend. De treinen kruisen elkaar dicht bij de

bruggen. Een trein om het half uur en de scheepvaart daartussenin is haalbaar. In Temse vertrekken de treinen naar Mechelen en naar Sint-Niklaas dus tegelijk en dit op het uur en het half uur. Enkele minuten voor die kruising kunnen de bussen uit een viertal richtingen aankomen aan station Temse. Daarna kunnen ze vertrekken.

Hoe het station opwaarderen in de buurt ?



In de stationsbuurt zijn er een tiental trajecten die als aan- en afvoerroute kunnen dienen. Verder weg vertakken die routes in de wijken. De routes kunnen voor één of meerdere vervoerswijzen dienen. De gemeente moet in haar **verkeerscirculatieplan (VCP)** keuzes maken hieromtrent. Doorgaans geeft men voorrang aan de stappers, dan de trappers, dan het openbaar vervoer en dan het privé vervoer met de auto. Het kaartje geeft aan dat men redelijkerwijs de bestaande onderdoorgang hierin



als sluitstuk moet zien. Deze ligt tussen de A. Wautersstraat en de Parklaan, ongeveer in het midden onder de bestaande perrons.

Visie op station en buurt

De gemeente kan in haar zorg voor het station het verkeerscirculatieplan verder onderbouwen met een ruimtelijke structuurschets.

De schets hiernaast toont een aanzet hiertoe.

Het heeft geen belang om hierin onvolmaaktheden te zoeken. In deze fase van de planvorming moet eerst eenduidigheid bestaan over de visie op station Temse **als regionaal knooppunt**.

Willen de gemeente en andere partners :

1. een regionaal knooppunt ontwikkelen,
2. de weg naar het station in aansluiting met de treinen verbeteren volgens STOP-principe,
3. de leefbaarheid waarborgen in de stationsbuurt en de overige wijken,
4. de ruimtelijke kwaliteit versterken ?

Kansen om de bestaande onderdoorgang op te waarderen

Er zijn meerdere autoverbindingen die de N16 en L54 kruisen aan de oostzijde van het centrum : Krijgsbaan (N419), Kasteelstraat en Wilfordkaai. Voor voetgangers en fietsers zijn er geen goed uitgeruste verbindingen. Het is wenselijk om de bestaande onderdoorgang tussen A. Wautersstraat (G. Gezelleplein) en Parklaan (Stationsplein) bij voorrang in te richten voor voetgangers, fietsers en mogelijk voor bussen. Deze onderdoor-



Regionaal knooppunt, station

spoorlijn 54 en twee perrons

Weg naar station en buurt

overstap te voet, met fiets

ontsluiting bus en auto

bushalte in onderdoor

Leefbaarheid

zone 30

woonerf

stedelijke natuur

geluidsscherm N16

Versterking ruimtelijke kwaliteit

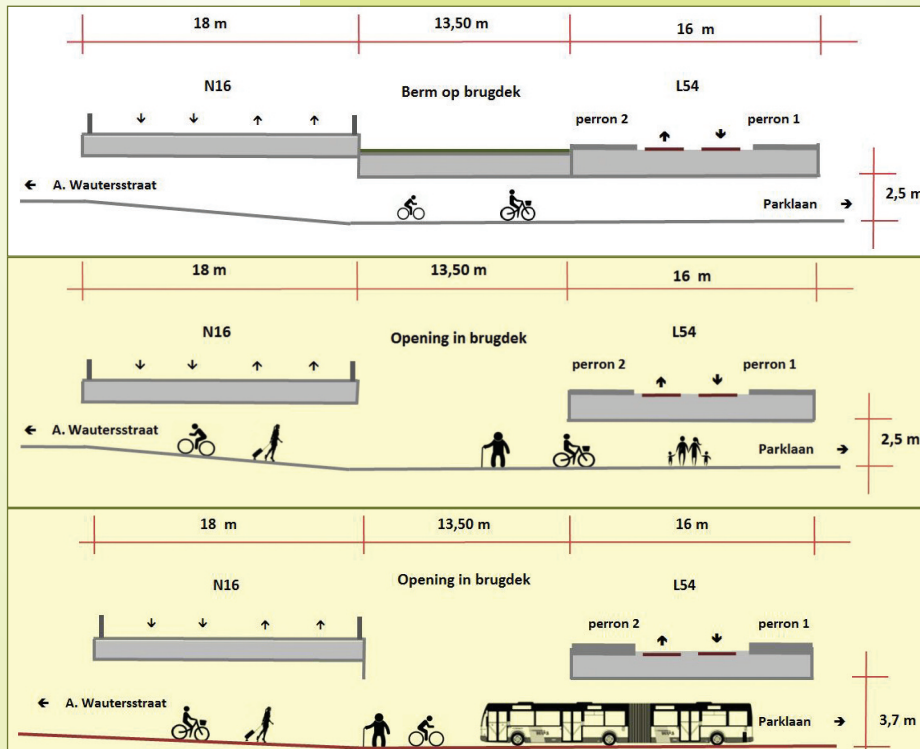
helling, integratie in weefsel

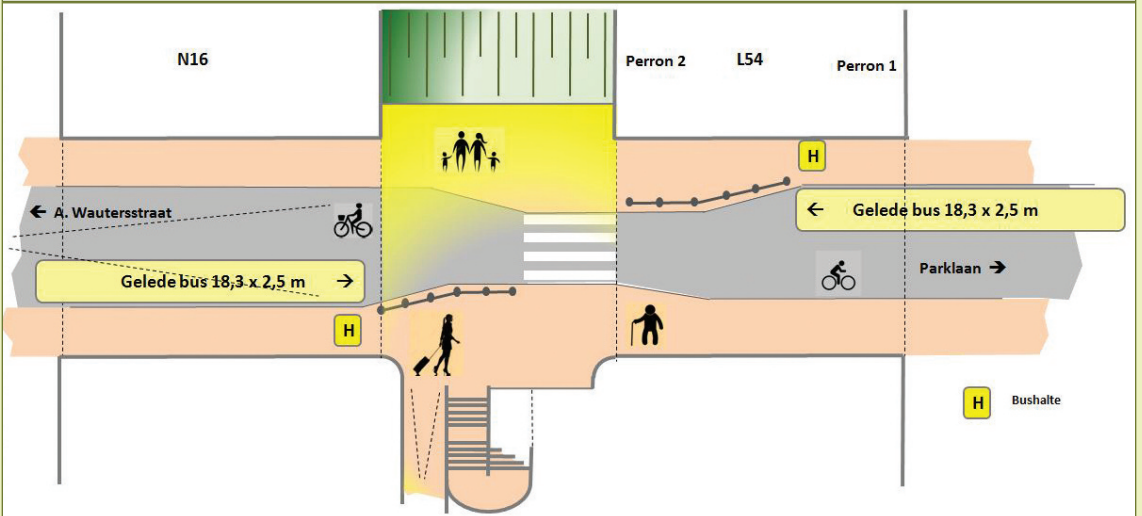
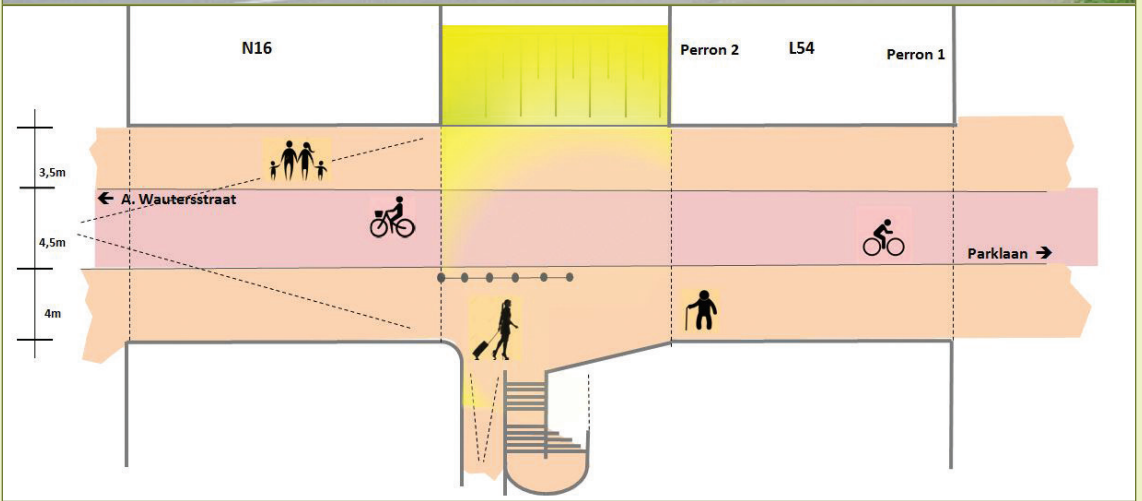
bouwkundige verdichting

stalling, parking, in bouwlagen

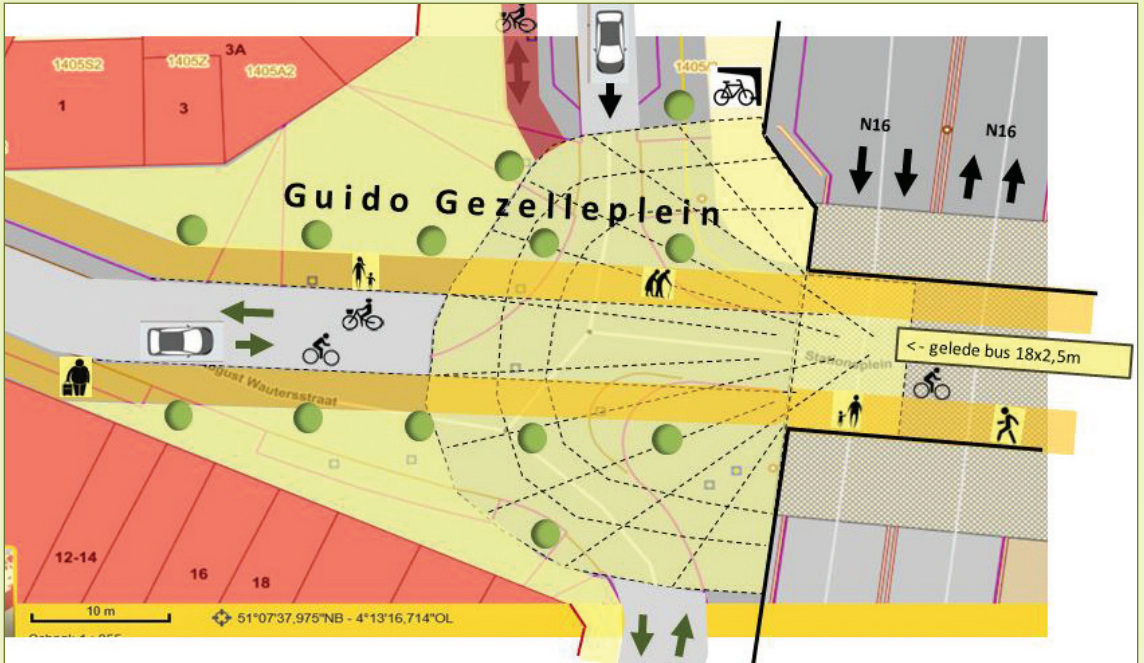
gang gaat onder de N16, een ruime spoorberm en de beide in gebruik zijnde sporen met elk een perron. Hij is circa 47m lang, 12m breed en minstens 2,5m hoog. Het tussenstuk onder de oude spoorberm kan open gemaakt worden over een lengte van circa 13m in het midden van de tunnel, voor lichtinval. Volgende profielen, planaanzichten en fotobewerking geven hiervan een impressie.

Lengteprofiel van bestaande onderdoorgang en mogelijke aanpassing voor stappers en trappers. En een variant met een rijbaan en voetpaden circa 1,2 m lager, ook voor de bus.





Fotomontage met opengewerkte onderdoorgang. En planaanzicht van de onderdoorgang voor voetgangers en fietsers. En deze met bushaltes, mits constructiewijzigingen in de tunnel en op de aansluitende pleinen. Nader onderzoek naar middelen en meerwaarden is nodig.



De onderdoorgang en het opengewerkte centrale deel vormen de essentiële schakel om de aansluitingen te voet in beide richtingen –heen en terug– te realiseren tussen de wijken, de stalling, de bus-haltes, de parking en de trein.

Opwaardering van het publiek domein

Het publiek domein moet sowieso opgewaarderd worden. In het RUP Stationsgebied – Waterfront (2008) is voorgesteld om de onderdoorgang op te waarderen. Met betrekking tot de bussen wordt hierin de oude lijnvoering behouden met halten op het Guido Gezelleplein. Inmiddels is de bus hier weg-gewerkt, door de enkele richting aan het Viaduct. En ondertussen is de Rik De Rycklaan aangelegd tussen Parklaan en Wilfordkaai.

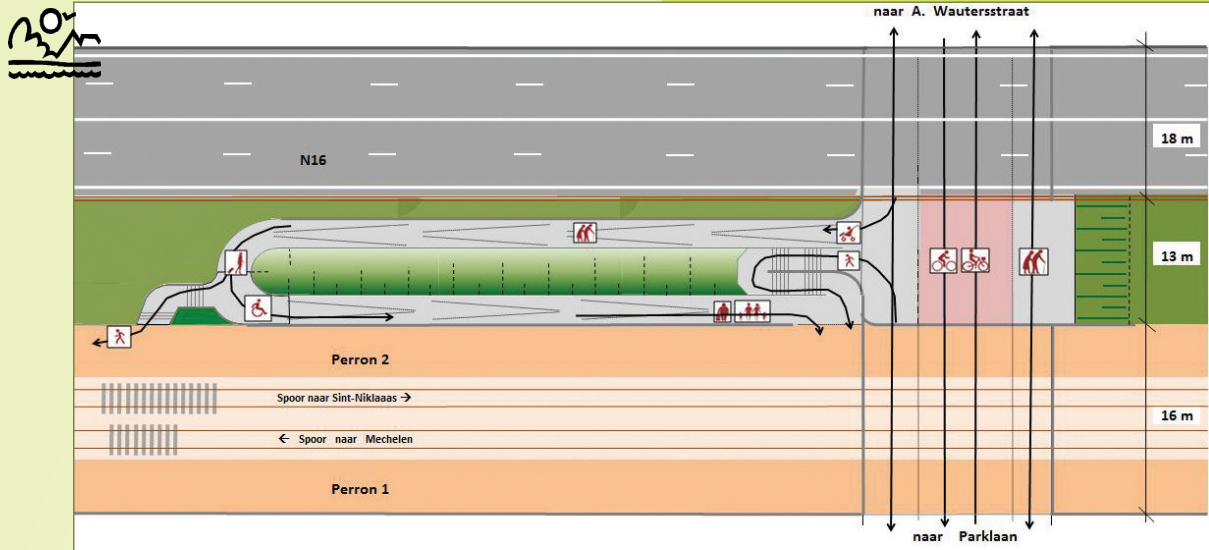
Veel meerwaarde betekent dit niet voor het station

en de buurt. Er moet daarom extra ingezet worden op kwaliteit van het publiek domein. Guido Gezelleplein en Stationsplein als onthaalinfrastructuur moeten hertekend worden. De voetganger en zijn activiteiten moeten voorrang krijgen. Voorts moet het fietsroutenet hier verknoopt worden.

De NMBS-groep lijkt weinig interesse te tonen voor goede toegankelijkheid. Anders was de passerelle er niet gekomen en waren de perrons verhoogd tot 76cm boven het spoor. Dit in combinatie met de Desiro-treinen met 80cm vloerhoogte. Noteer, dat de nieuwe perrons in Willebroek slechts 55 cm hoog zijn.

Hoge perrons en een drempelvrije loopweg zijn noodzakelijk. In de berm tussen perron 2 en de N16 is voldoende ruimte voor een helling (zie foto's hieronder) en een trap.





Volgende inrichtingsprincipes liggen aan de basis van het hierboven voorgestelde ontwerp voor de verbinding tussen onderdoorgang en perron twee :

- Trap en helling beginnen en eindigen telkens naast elkaar.
- De helling is volgens het Decreet Wegen Voetgangersverkeer voorzien.
- De helling en trap hebben een ruim karakter met een gezamenlijke breedte van 10 m op circa 40 m lengte, dit onder een lichtdoorlatend dak.
- De N16 wordt akoestisch afgeschermd.

In de eerder getoonde structuurschets wordt voorgesteld om het openbaar domein grondig te herstructureren. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van het reliëfverschil. Bijkomende bouwkundige verdichting en een omvorming tot woonerf van een deel van de Parklaan kunnen in de ontwerpopdracht opgenomen worden.

Fietsroute naar Sint-Niklaas, fase 1



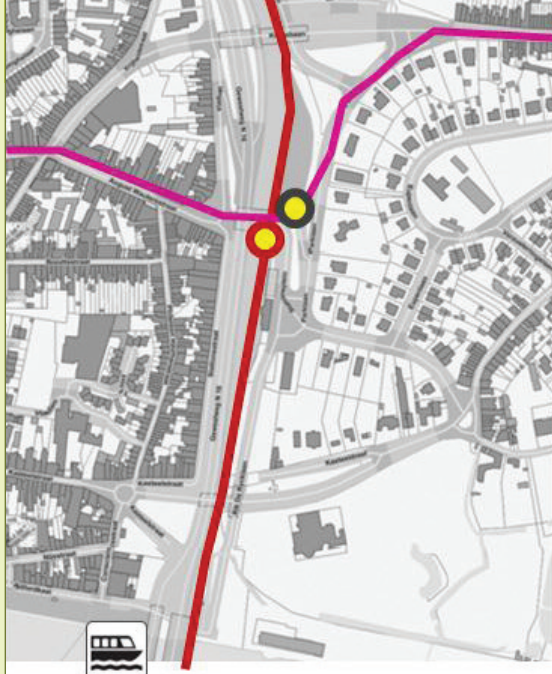
In een eerste fase kan deze route ontworpen worden tot aan de Doornstraat. Dit is over een afstand van 1,5 km. Hierdoor krijgen de noordelijke wijken een degelijke route ter vervanging van de opgeheven fietspaden langs de N16 op dit traject. De wijk Velle en de TTS-bedrijfszone komen beter binnen bereik.



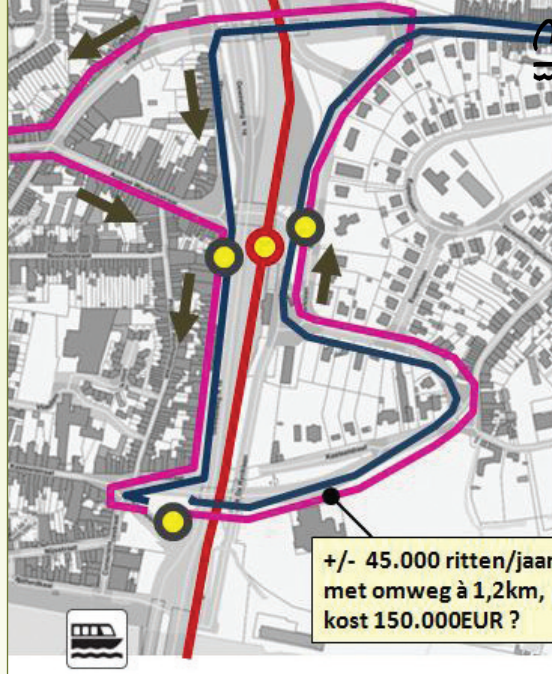
Buslijnen via onderdoor of via Kasteelstraat.

Door de bushaltes eertijds circa 300m verder weg te verplaatsen kan het station onmogelijk een rol vervullen als regionaal knooppunt. Hiervoor moet een oplossing gezocht worden, rekening houdend met **1.** gebruikersgemak, **2.** efficiëntie en **3.** economie. Eerder is in detail geschetst hoe de bus eventueel via de onderdoor geleid kan worden. Dit lijkt de enige oplossing te zijn rekening houdend met de net opgesomde **drie criteria** :

- Gebruikersgemak : de gebruiker heeft halten zeer dicht bij de treinperrons.
- Efficiëntie : de lijnvoering heeft geen omweg op de oost-westas; het haltebereik binnen de 650m is gebiedsdekkend tot aan de Schelde.
- Economie : er zijn geen extra km-kosten voor De Lijn. Er is wel de eenmalige investeringskost voor de herinrichting van de onderdoor en de aansluitende pleinen.



Een traject in lus via de Kasteelstraat is niet te weerhouden. Deze lus betekent een omweg van ongeveer 1,2 km en circa 3 minuten extra rittijd, dus negatief voor doorgaande gebruikers. Er is geen bijkomend bereik binnen de 650m.



En per jaar stijgen de exploitatiekosten met meer dan 150.000 EURO. Daarmee kan men de tunnelaanpassing in relatief korte tijd financieren.

Meer lezen? abll.be/klik



Kortom het wordt tijd voor meer duurzaamheid, kwaliteit van publiek domein en het station als regionaal knooppunt. Om hierin daadwerkelijk een nieuwe overstapcultuur te ontwikkelen moet meer gebeuren dan een bilateraal overleg

gemeente – Infrabel. Buurgemeenten zoals Bornem, Hamme en Kruikeke hebben, samen met De lijn, ook belang in dit dossier.

Samenwerken op één lijn is broodnodig.

Fred Van Remoortel

