



OPENBAAR ONDERZOEK TOEGAN- KELIJKHEID STATION TEMSE

In volle zomer, tot 25 augustus 2017, liep in Temse het openbaar onderzoek over de toegankelijkheid van station Temse. ABLLO diende een bezwaarschrift in (Ga naar www.abllo.be/klik).

Sedert het verschijnen van de bijdrage over station Temse in tGW nr. 198 van november 2016, slaagt het gemeentebestuur er niet in om gezamenlijk overleg te plegen met Infrabel, NMBS, De Lijn, AWW en ABLLO, over een sterke opwaardering van station Temse en de buurt. Waarom? De meeste politici en ambtenaren gebruiken de trein niet. En Infrabel tekende een banale betonnen helling tussen muren naar perron twee. Dit is lang geen onthaalinfastructuur.

De voorbije jaren werden veel versleten delen van de spoorbaan vernieuwd tussen Mechelen en Sint-Niklaas. Dit is een zware investering zonder toe-



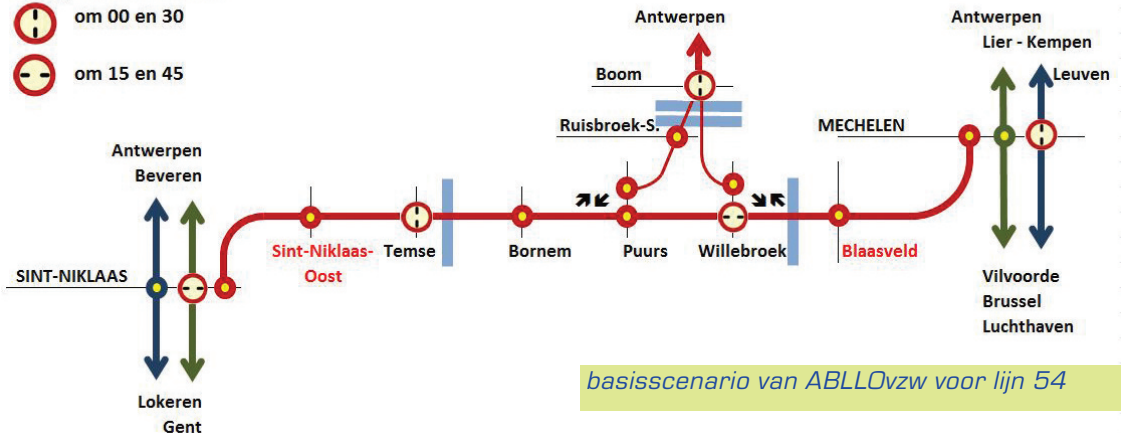
De foto's links en rechts tonen treffend de kwaliteitsverschillen.

- * Links een impressie van het ontwerp van de smalle helling te Temse (recente Infrabel-realisa-tie in Haversin) en rechts een opengewerkte helling in het Zwitserse Rubigen bij Bern.
- * ABLLO wil helling en trap gecombineerd zien aan 1 zijde. [Zie foto rechtsboven] Infrabel voor-ziet een trap aan de ene zijde en de helling aan de andere kant van de tunnel onder het spoor..

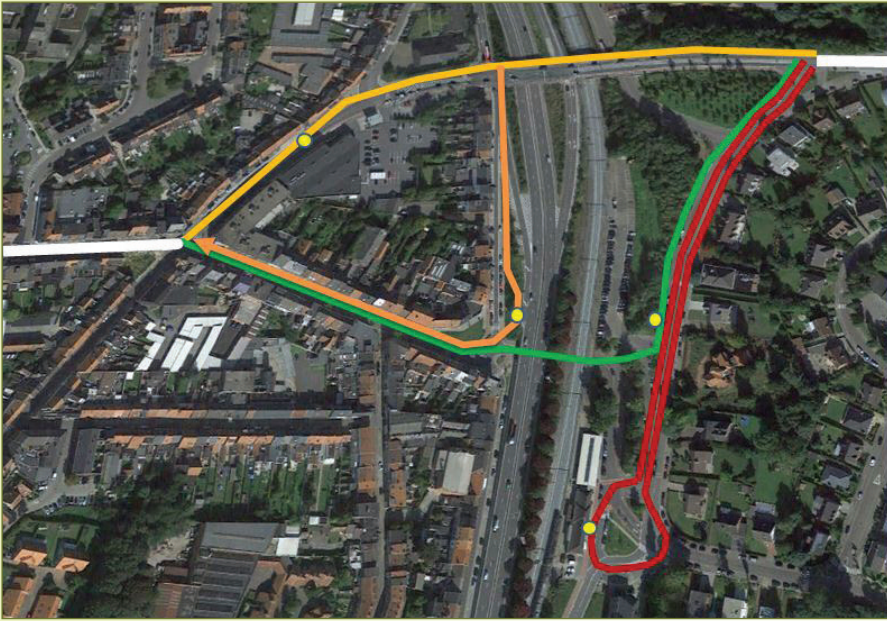
Basisscenario : S-treinen om het half uur met behoud bruggen en enkelspoor

Knooppunt met vertrek :

- om 00 en 30
- om 15 en 45



basisscenario van ABLLOvzw voor lijn 54



Varianten De Lijn

Niets doen,
traject via Krijgsbaan behouden

470m

Bus omleiden

via Station met keerlus

850m omweg

Vernieuwd publiek domein,
bus via onderdoorgang

580 m (110 m omweg)

Herstel oude route met enkele richting
halte G.Gezelleplein

190 à 670 m omweg

komstscenario, zonder ambitie. Het NMBS-vervoerplan 2018 brengt niets nieuw voor de komende drie jaar. ABLLO schetste dan maar zelf een **basisscenario**. *[Zie onderaan vorige pagina]*

De Lijn stuurt ook haar kat. Deze Vlaamse vervoerder wil geen aansluiting met de trein realiseren. Nochtans komen in de buurt van station Temse meer bussen langs dan bijvoorbeeld bij station Lokeren. ABLLO ging in het bezwaarschrift verder met ontwerpend onderzoek. En kwam tot de bevinding dat het **herstel van het oude bustraject**, met halten op het Guido Gezelleplein, het **meest haalbaar** is. Dit met behoud van de onder de autodictatuur gerealiseerde enkele richting *[zie oranje traject op bovenstaand kaartje]*.

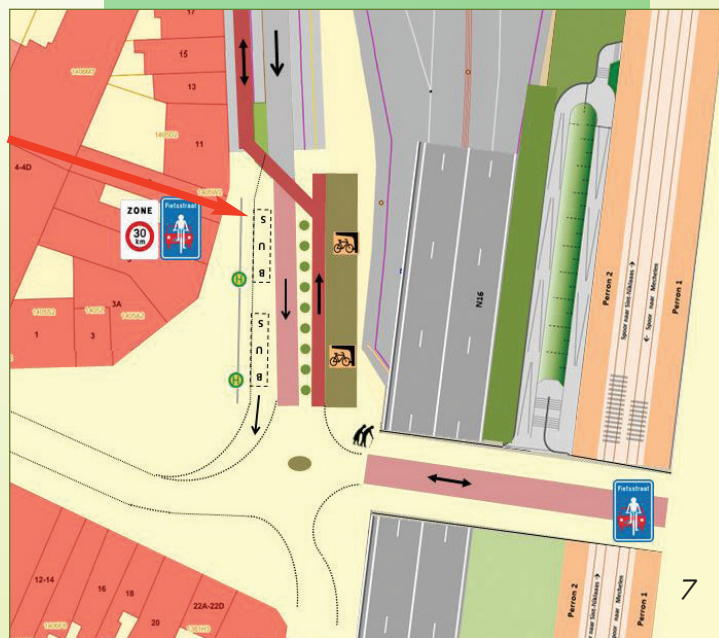
De detailschets hiernaast van het Guido Gezelleplein toont hoe het plein kan worden opgewaardeerd met een **dubbele bushalte**, enkele fietsstraten, veel ruimte voor de voetganger en een ruime fietsenstalling.

ABLLO wijst in het bezwaarschrift op de beleidsdoelstelling om het aandeel van de automobiliteit te verminderen. De vereniging citeert **Spoorstrategie Waasland** [zie tGW nr. 188; zie ook www.abllo.be/klik] en **Routepan 2030** voor de ring om Antwerpen. Hierin moet het treingebruik minstens verdubbelen. Realistisch? Dat hangt van tal van factoren af. Maar Zwitserland bewijst dat het kan: het spoor realiseert er 19% van het

totaal aan personenkm terwijl dit in Vlaanderen amper 8,83% is.

Groen lachen

Voor de bouwplaats in het station Temse plant Infrabel een bijkomende overweg aan de kop van de perrons richting Sint-Niklaas. Zodoende kan de gebruiksonvriendelijke passerelle meteen weg en kan de overwegwachter tijdelijk weer aan de slag. Want de bouwplaats moet ook veilig bereikbaar zijn.





Boven : de huidige situatie. **Onder** : Hoe de tunnel er zou kunnen uitzien, als de opening voldoende breed wordt gemaakt (± 10 meter op 12 meter). Als een fietsstraat met brede voetpaden en veel licht! De plannen van Infrabel voorzien maar een *smal* open "gat" van $\pm 2,5$ meter op 12 meter.

ABLLO verzoekt om voorwaarden op te leggen aan alle samenwerkende partners:

- Infrabel moet eerst de **klantvriendelijke** passerelle verwijderen.
- De gemeente moet een **samenwerkingsverband** opzetten om het strategisch project 'stationsgebied Temse' vorm te geven.
- Infrabel en NMBS moeten **ontwikkelingsscenario's** opmaken voor lijn 54 met een toegankelijk treinsysteem en sterke groei van het treingebruik.
- Dus moeten zij ook de **toekomstige aantallen** in- en uitstappers in station Temse bepalen, met de multimodale verdeling van het aansluitende vervoer.
- Binnen dit kader moet Infrabel de **toegankelijkheid** van perron 1 en 2 **hertekenen**.

Temse heeft een grote achterstand op vlak van duurzame mobiliteit Het mobiliteitsbeleid, openbare werken en ruimtelijke planning in Temse dragen niets bij aan duurzaamheid. De voorbeelden van achterstand zijn verbijsterend:

- de N16 werd versterkt in zijn rol van snelweg ter hoogte van de slaapkamers.
- de fietsroute naast de N16 werd opgedoekt
- de 'Zaat' is zo ontworpen dat De Lijn er niets kan beginnen
- op de Scheldekaaien maken auto en parking nog steeds de dienst uit
- de fietsroute op de Scheldedijk naast Belgomine werd verminkt met een dure tunnel
- het publieke domein is het niet waard om met ansichtkaarten Temse te promoten
- het stationsgebied bevordert geenszins de regionale knooppuntrol van het station.

*Fred Van Remoortel,
senior mobiliteitsplanner en openbaarvervoerexpert*