Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1212
van **WILLEM-FREDERIK SCHILTZ**
datum: 8 september 2020

---

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Klein-Brabant en Waasland - Onderling openbaar vervoer

De Schelde vormt de grens tussen de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen en tussen de vervoerregio's Waasland en Mechelen. De Schelde vormt niet enkel een grens op papier en in het landschap, maar ook inzake openbaar vervoer.

Tussen Antwerpen en Dendermonde vormt de brug van Temse de enige oeververbinding. Duizenden voertuigen maken dagelijks gebruik van deze brug. Elk uur rijdt er ook een trein in elke richting over de brug die Mechelen en Sint-Niklaas met elkaar verbindt. Enkele keren per dag verzorgt lijnbus 98 dezelfde verbinding. Deze twee lijnen vormen de enige verbinding tussen de regio Klein-Brabant en het Waasland.

Het beperkte busaanbod valt vermoedelijk te verklaren doordat de Scheldebrug ook de grens vormde tussen twee entiteiten van De Lijn. Met de hervorming naar basisbereikbaarheid vormt deze brug nu de grens tussen de vervoerregio's Waasland en Mechelen. Het afstemmen van verbindingen met voldoende potentieel tussen de vervoerregio's was en is een belangrijk aandachtspunt bij de opmaak van de regionale vervoersplannen.

1. Wat is het intrinsieke potentieel van de verbinding Sint-Niklaas-Temse-Bornem-Mechelen? De verkeersintensiteiten op de N16-brug in Temse (+ ruim 200.000 voertuigen per week) geven immers aan dat de vervoersvraag, die de basis is voor de berekening van het intrinsiek potentieel, significant is.
2. In de vervoersplannen van zowel VVR Waasland als VVR Mechelen is deze verbinding niet opgenomen als kernnet of aanvullend net. Uit het stakeholdersoverleg blijkt dat er niet voldoende middelen zijn om deze verbinding op te nemen naast de al uitgetekende lijnen. Nochtans kreunt de regio onder de verkeersdruk en ondervinden bedrijven, werknemers en inwoners van de regio verkeershinder. Het ontsluiten van deze bedrijven is nochtans een doelstelling van het decreet Basisbereikbaarheid.

   Waarom blijkt dit niet uit de voorstellen in de vervoersplannen?
3. Op dit ogenblik bestaat er een enkelsporige spoorverbinding die de Schelde kruist met een uurfrequentie tussen Sint-Niklaas en Mechelen. Deze verbinding volstaat niet om de vervoersvraag tussen Klein-Brabant en het Waasland op te vangen. Op de verbinding Antwerpen-Boom-Puurs werd de frequentie in 2017 fors opgedreven, wat een enorme stijging van het reizigersaantal tot gevolg had.

   Op welke manier werd er overlegd met de NMBS en Infrabel over het verhogen van het aanbod op de spoorlijn Mechelen-Sint-Niklaas over de Scheldebrug in Temse?

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 1212 van 8 september 2020
van **WILLEM-FREDERIK SCHILTZ**

---

1. Het antwoord op die IP-vraag is relatief eenvoudig en tegelijk complex. Het eenvoudige antwoord is dat het gecorrigeerd IP voor de verbinding Sint-Niklaas – Mechelen waarbij het traject van de N16 wordt gevolgd 0 is. Met andere woorden er is geen potentieel op deze verbinding om een busaanbod te verantwoorden. De reden hiervoor is heel duidelijk: de trein slorpt hier namelijk al het potentieel op. De IP-methodiek stelt namelijk dat: alle potentieel dat kan worden gecapteerd door een treinverbinding wordt 100% toegewezen aan de trein.

   Hierop zijn een aantal uitzonderingen:
   - Enkel het IP van de kernen op het traject die niet door de trein worden bediend, kunnen in aanmerking worden genomen.
     Niet-bediening door de trein = zelfde regel als bij bediening van een deelgemeente, met name als de afstand tot het treinstation groter is dan 2 km.
   - Als de verplaatsing enkel met een trein-treinoverstap kan gebeuren, kan deze verplaatsingsrelatie wel opgenomen worden in de IP-berekening van de rechtstreekse buslijn. Als deze relatie met de trein alsnog veel sneller is en de overstaptijd in realiteit beperkt is, kan deze alsnog uit de berekening worden weggelaten.
   - Indien het niet-gecorrigeerde IP voldoende is voor KN-B of hoger (IP > 4.500) en de treinverbinding rijdt slechts 1x/uur, dan kan de parallelle buslijn als AN cadans rijden (nagaan op basis van de reizigerscijfers is hier van toepassing).
   - Als het gecorrigeerde IP (dus zonder de treinrelaties) voldoende scoort, kan de ((semi)parallelle) buslijn weerhouden worden op de verbinding als AN cadans. Indien het IP voldoende is, kan dit als KN (meestal enkel als de trein niet alle kernen op het traject bedient of het traject van de buslijn afwijkt van het treintracé).
   - Ook hier geldt de stelling dat IP slechts een indicatie geeft. Als een parallelle buslijn niet voldoende IP scoort voor AN, maar uit de tellingen/validaties blijkt dat deze buslijn gedurende een hele dag voldoende reizigers vervoert, kan alsnog de buslijn als AN cadans worden weerhouden. In deze situatie kan dit nooit als KN, ook niet als deze buslijn 2x/uur of meer rijdt

   Als die uitzonderingen meer in detail bekeken worden:
   - Alle kernen die op het traject liggen worden bediend door een trein. De verbinding tussen die kernen wordt dus toegekend aan de trein. Slechts twee kernen op het traject worden niet bediend door een station. Het gaat dan om Blaasveld en Heffen. Deze kernen zijn echter al opgenomen in de kernnetlijn Boom – Willebroek – Mechelen
   - De kernen zijn rechtstreeks bereikbaar dus de trein-trein overstap is hier niet van toepassing
   - Het niet-gecorrigeerd IP (dus zonder toewijzing aan de trein) dient minstens 4500 of hoger te zijn om weerhouden te worden als AN. Dit is hier het geval als je de volledige lijn zou beschouwen. Het IP van Sint-Niklaas – Temse – Bornem – Puurs bedraagt 5529. We kijken echter niet enkel naar de volledige lijn maar ook naar de deelverplaatsingen daartussen. Indien men immers een volledige lijn beschouwd dan komen

er veel verbindingen aan een hoge waarde. Je blijft dan immers potentiëlen optellen. Als we deze 5529 meer in detail bekijken zien we dat een groot deel van dit potentieel afkomstig is van het traject Sint-Niklaas – Temse. Dit trajectdeel wordt al afgedekt door een andere verbinding. Het trajectdeel Temse – Bornem – Puurs heeft een IP van 2412. Wat lager is dan de vooropgestelde 4500. Een extra busverbinding boven op de trein is dus niet noodzakelijk. Hetzelfde geldt ook voor het ganse traject tot in Mechelen dat een IP heeft van 6627. Ook hier zijn de verplaatsingen tussen Willebroek, Blaasveld en Mechelen vooral zaken die het IP naar omhoog brengen, maar deze verbinding is eveneens voorzien. Nog meer in detail zien we dat vanuit Sint-Niklaas alle bestemmingen voorbij Bornem een IP hebben van onder de 1000 en aldus onder het vervoer op maat vallen. Hetzelfde geldt eveneens voor Temse. Het niet-gecorrigeerd IP voldoet dus niet aan de voorwaarden om een busverbinding parallel met de trein te laten rijden

- Het gecorrigeerde IP scoort hier zo goed als 0. Alle verplaatsingen die hier in zitten zijn mogelijk met een rechtstreekse trein (m.u.v. Blaasveld en Heffen).
- Momenteel is er 1 spitsverbinding die het traject Sint-Niklaas – Temse – Bornem – Puurs volgt. Uit de telgegevens en validaties van deze verbinding blijkt dat het aantal reizigers eerder beperkt is. Op basis van deze cijfers is het dan ook niet te verantwoorden om de verbinding in het kader van basisbereikbaarheid in te leggen.
- Het intrinsiek potentieel (IP) op de verbinding Temse – Bornem bedraagt 2398. In principe komt dit dus quasi in aanmerking voor kernnet C (1 dienst/uur; IP >2500), maar wegens de treinparallel wordt dit afgedekt.

Conclusie: Op basis van de IP-berekening, rekening houdende met alle uitzonderingen, is er geen reden om een buslijn parallel met de trein in te leggen. De verbindingen op deze as met een voldoende hoog IP hebben in het netwerk basisbereikbaarheid reeds een busverbinding gekregen ter ondersteuning van de trein.

2. Het busnetwerk in de vervoersplannen is opgemaakt op basis van het intrinsiek potentieel. Het berekende intrinsiek potentieel op de verbinding Temse – Bornem verantwoordt op zich een gecadanseerde buslijn van het aanvullende net. Bijkomend dient evenwel het totale openbaar vervoersaanbod in rekening gebracht op die verbinding, i.c. het (huidige) treinaanbod. Gezien de ruimtelijke structuur (geen herkomsten of bestemmingen met een significant potentieel voor openbaar vervoer) en de ligging van de stations van Temse en Bornem (centraal in beide kernen) neemt het gecadanseerde treinaanbod (een trein per uur per richting) de minimaal vereiste frequentie op de verbinding Temse – Bornem op.

   Het klopt niet dat de in de vervoersplannen er geen aandacht zou gaan naar de ontsluiting van de bedrijven gelegen langs de N16-as. De vervoerregio Mechelen neemt zich voor om meer in te zetten op trein + fiets als natransport (of de ganse rit), zoals dit nu al werkt bij bijvoorbeeld Pfizer in Puurs-Sint-Amands. Ook de vervoerregio Waasland zet voor een verbeterde ontsluiting van haar bedrijventerreinen in op deelfietsen in natransport.

3. De capaciteit van lijn 54 is beperkt tot een uurdienst door het enkelsporig karakter en door de aanwezigheid van beweegbare spoorbruggen met (voor het spoor) beperkte doorgangsmogelijkheden (in principe staan de bruggen open en gaan ze pas naar beneden wanneer er een trein moet passeren). Mogelijkerwijze is er inderdaad wel genoeg vraag voor een halfuurfrequentie (zoals op lijn 52 Puurs-Antwerpen) maar dat moet dan nog nader onderzocht worden, evenals de capaciteitsvraag

(spoorverdubbeling) en de bruggenproblematiek. Dergelijk onderzoek is momenteel niet voorzien.