

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1677

van **WIM VERHEYDEN**

datum: 21 september 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Regionaal hoppinpunt station Temse - Aansluitingen

Het NMBS-station Temse wordt vanaf 6 januari 2024 in het raam van de basisbereikbaarheid een regionaal en tevens belangrijk hoppinpunt dat de verbinding dient te verzorgen tussen twee belangrijke vervoerregio's (Mechelen en Waasland).

Reizigersorganisaties melden echter dat wie in Temse uit de trein stapt, belandt in een 'openbaarvervoerniemandland'.

Het station Temse heeft geen aansluiting op het kernnet (Sint-Niklaas - Temse - Kruibeke - Burcht - Antwerpen Linkeroever) en omgekeerd. De bushalte ligt op 600 meter van het station. De halte is bovendien moeilijk toegankelijk en dus niet compatibel met het regionale hoppinpunt.

Wie met de trein uit Bornem, Puurs-Sint-Amands, Willebroek of Mechelen komt, heeft een probleem. Reizigers uit Antwerpen Linkeroever, Burcht, Kruibeke of Steendorp (kernnetlijn) halen de trein naar Mechelen en Leuven (en Brussel bij overstap) niet.

Elk uur stoppen in het station van Temse twee treinen: één naar Sint-Niklaas en één naar Mechelen en Leuven. De vervoerregio's Waasland en Mechelen streven nu naar een halfuurtreindienst op lijn 54. De NMBS onderzoekt dat. Op zich is dat prima, want de trein is de enige verbinding tussen twee economisch sterke vervoerregio's. Bovendien kan de trein (overstap) een alternatief bieden voor de verzadigde N16 en N419.

De Lijn biedt een bus uit Hamme, die vanaf 6 januari 2024 om het uur haar begin- en eindpunt heeft bij het station Temse, als oplossing aan. Reizigers uit Hamme en slechts deels uit Temse zouden daar baat bij kunnen hebben. Het probleem is echter dat de bus in de voormiddag niet wacht op de treinreizigers vanuit de richting Mechelen. In de namiddag sluit de bus niet aan op de trein naar Mechelen. Er is dus nauwelijks winst.

Bovendien is er geen oplossing voor de forenzen uit de vervoerregio Mechelen en uit de richting Antwerpen Linkeroever, Burcht en Kruibeke. Zij kunnen niet gebruikmaken van dit regionale hoppinpunt en staan vaak letterlijk in de kou. De meeste aansluitingen zijn niet opgenomen in de nieuwe vervoersplannen.

Vlaanderen verstrekt bovendien subsidies voor de inrichting van het regionale hoppinpunt 'Temse Station' dat niet eens aan de voorwaarden beantwoordt. Er kan amper één bus halteren, een bus die nauwelijks een meerwaarde biedt.

In de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 6 juli laatstleden verklaarde de vertegenwoordiger van De Lijn, mevrouw Bauwens, dat met de verzuchtingen van de burgerbeweging 'De Lijn over de brug' rekening zou zijn gehouden. Het overleg met het mobiliteitsplatform werd volgens mevrouw Bauwens afgerond en er zouden oplossingen voor de opmerkingen van de beweging op handen zijn. Van het mobiliteitsplatform verneem ik echter andere signalen.

1. Overweegt de minister om aan het regionale hoppinpunt 'Temse Station' alle bussen te laten halteren?
2. De meeste aansluitingen van het regionale hoppinpunt Temse zijn niet opgenomen in de nieuwe vervoersplannen. Vooral voor ouderen en mensen met een mindere mobiliteit die toekomen op dit regionale hoppinpunt en niet meteen aansluitingen hebben, is dat een probleem, evenals voor pendelaars uit Klein-Brabant/Vaartland én Temse/Steendorp - Kruibeke - Burcht - Antwerpen Linkeroever.

Zal men op de vraag van 'Haal De Lijn over de brug' alsnog ingaan en die aansluitingen effectief realiseren?

3. Waarom kan de kernnet-lijn Temse - Antwerpen Linkeroever de koppeling niet maken met de treinen in Temse? Het gaat slechts over enkele minuten extra rijtijd. Is deze organisatie zo krap opgedeeld?
4. Waarom werd in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 6 juli verklaard dat er oplossingen zijn, terwijl dat in de praktijk niet zo blijkt te zijn? Wordt het overleg met 'Haal de Lijn over de brug' voortgezet?

ANTWOORD

op vraag nr. 1677 van 21 september 2023

van **WIM VERHEYDEN**

1. Dit dossier werd al meermaals besproken door de betrokken vervoerregio's en De Lijn. Het openbaarvervoerplan wordt uitgevoerd zoals dat door de vervoerregio's werd opgemaakt. Dat betekent concreet dat de hoogfrequente lijn tussen Sint-Niklaas en Antwerpen (over Temse en Kruibeke) als kernnetlijn functioneert, aangezien deze lijn een belangrijke verbindende functie heeft. Volgens de vervoerregio kan deze niet omgeleid worden via het station van Temse, omdat dat een langere route zou betekenen en dus reistijdverlies en een bijkomende kost met zich zou meebrengen.

De Lijn kwam wel tegemoet aan de vraag om Temse station te bedienen met de verbinding uit Hamme, die aansluit op de treinverbinding. Naast de lijn Hamme-Temse kan ook de flexbus worden gebruikt om Temse station te bereiken.

2. Om op deze vraag in te gaan, zou De Lijn alle lijnen moeten laten stoppen aan Temse station. Dat is echter niet mogelijk (zie ook het antwoord op deelvraag 1). De betrokken vervoerregio's bespraken deze kwestie al uitvoerig met het actiecomité.
3. Zie het antwoord op deelvraag 1. Naast budgetneutraliteit, werd er ook gekeken naar o.a. de potentie en doorstroming. Deze koppeling werd daarom niet weerhouden. Basisbereikbaarheid betekent kiezen voor een vraaggericht openbaar vervoer. De keuzes zijn gemaakt op basis van objectief onderzoek.
4. Tijdens diverse overlegmomenten met 'Haal De Lijn over de Brug' (HDLODB) heeft De Lijn verduidelijkt dat een deel van de vragen en bezorgdheden van HDLODB al in het openbaarvervoerplan waren opgenomen. Aan de vraag met betrekking tot Temse station kan De Lijn niet voldoen, omdat ze dan meer reizigers zou benadelen dan bevorderen. Dat hebben De Lijn en de vervoerregio ook toegelicht tijdens de besprekingen met HDLODB.