

ACW

Achtergrond - NIEUWE DIENSTREGELING NMBS 2007

ACW wil een sterke verbetering en uitbouw van het personenvervoer per trein

Het ACW is van mening dat het autogebruik moet beheerst en waar nodig zelfs beperkt worden. Daarvoor zijn vele maatregelen nodig op verschillende beleidsdomeinen.

Eén van de belangrijke beleidskeuzes om de mobiliteitscrisis aan te pakken is de uitbouw van het openbaar vervoer.

Ondanks de inspanningen van de voorbije jaren vanwege de federale overheid en de NMBS blijft het huidige treinaanbod sterk onvoldoende om een belangrijke bijdrage te kunnen leveren aan het afremmen en terugdringen van het wegverkeer. De trein is voor velen vandaag nog steeds geen of geen volwaardig alternatief voor de auto in functie van hun verplaatsingsbehoeften.

ACW pleit voor een volwaardig en toekomstgericht treinvervoersbeleid met duidelijke doelstellingen en opties

Om de mobiliteitscrisis aan te pakken hebben we nood aan een volwaardig en toekomstgericht treinvervoersbeleid. Voor het ACW moet dat beleid steunen op klare doelstellingen en opties:

- Meer verplaatsingen met de trein, minder met de auto: minstens 25 tot 50% meer binnenlandse treinreizigers.
 - Minimum treinaanbod volgens objectieve criteria als garantie voor het recht op basismobiliteit.

Het ACW is van mening dat iedereen recht heeft op mobiliteit. Mobiel zijn is immers een voorwaarde om te kunnen participeren op de arbeidsmarkt en aan het maatschappelijke, sociale en culturele leven.

Regio's en gemeenten met een gelijkwaardige bevolkingsdichtheid en verstedelijkingsgraad moeten kunnen rekenen op een gelijkwaardig treinaanbod en een gelijkwaardige spoorweginfrastructuur.
- Economische en sociale bereikbaarheid garanderen

Bereikbaarheid staat voor het ACW zowel voor economische bereikbaarheid (woon-werkverkeer, zakelijk verkeer) als voor sociale en maatschappelijke bereikbaarheid (woon-schoolverkeer, woon-winkelverkeer en vrijetijdsverkeer).
- Treinaanbod in functie van diverse verplaatsingsmotieven

De spoorwegen dienen een aangepast en gericht aanbod te hebben in functie van de belangrijkste verplaatsingsmotieven:

- het woon-werk- en het zakelijk verkeer;
 - het woon-schoolverkeer;
 - het woon-winkelverkeer;
 - het vrijetijdsverkeer.
- Interstedelijk, interregionaal en voorstadverkeer versterken
 - Inpassing van het treinvervoersbeleid in een globaal en duurzaam mobiliteits- en vervoersbeleid en afstemming op het ruimtelijke beleid

Invulling toekomstig vervoersbeleid n.a.v. de nieuwe dienstverlening in 2007

ACW stelde een dossier samen met de pijnpunten en suggesties tot verbetering per regio.

Een aantal elementen kwamen veelvuldig voor waardoor ze hier als algemene opmerkingen opgelijst kunnen worden:

- **Uurfrequentie, halfuurfrequentie en kwartierfrequentie als norm**
In de spitsuren dient deze basisdienstregeling nog veel hoger te liggen.
- **Verruimde spitsuren**
 - 's morgens van 6 uur tot 9 uur (vertrekkur);
 - 's avonds van 16 uur tot 19 uur (vertrekkur).
- **Voldoende vroege en voldoende late treinen**
 - 5 uur 's morgens en 24 uur 's avonds voor de IC-verbindingen;
 - 6 uur 's morgens en 22 uur 's avonds voor de IR-verbindingen.
- **Aangepast aanbod voor het weekend**
Tijdens het weekend dient er een treinaanbod te zijn dat sterker afgestemd is op de reële potentiële vervoersvraag in het kader van het woon-winkelverkeer, het vrijetijdsverkeer en het toeristisch verkeer.
- **Meer en betere informatie aan de reizigers**
Zowel de praktische ritinformatie als de commerciële informatie, i.f.v. de door de reizigers gewenste bestemmingen dienen, verder verbeterd te worden.
- **Meer comfort, zitplaatsen en voorzieningen tegen betaalbare prijzen**

--

Praktische vertaling door het ACW: het regionale dossier

ACW nationaal vroeg de ACW-verbonden uit de verschillende regio's hun oor te luister te leggen bij de spoorgebruikers uit de eigen regio. Door middel van bevraging kwamen de verbonden tot pijnpunten en suggesties tot verbetering van de treindiensten uit hun regio's.

ACW nationaal sprokkelde de lokale hulpkreten van de treingebruikers samen en maakte er een regionaal dossier van.

Het regionale dossier heeft als doel een hulpstuk te zijn voor de NMBS ter invulling van hun nieuwe treindienstregeling in 2007. Nadruk ligt op treinlijnen en treinverbindingen.

Acties 06.12.2006 in Vlaamse NMBS-stations

telkens rond 6.30u

Mechelen

Sint-Niklaas

Ronse (naar Zingem)

Geraardsbergen (naar Aalst)

Herentals

Berchem

Sint-Truiden

Leuven

Vilvoorde

1.REGIO KEMPEN

Huidig aanbod

Als perifere zone, uithoek, of terminus is de Kempen voor de NMBS steeds de appendix van haar net en krijgt zo een stiefmoederlijke behandeling van de NMBS; al sinds kort na de tweede wereldoorlog. Verbeteringen zijn sindsdien weliswaar aangebracht maar toch blijft de NMBS in de Kempen achterop hinken.

Vaststelling knelpunten

Een frequentie van 1 trein per uur vanuit Turnhout en Neerpelt naar Lier (toch een stad met een economische en commerciële betekenis) en verder naar Antwerpen en Brussel, is te miniem

Relatie met Brussel : Een piekuur-trein 's morgens vanuit Turnhout naar Brussel, met slechts stops in Tielen, Herentals en Lier, lijkt ons nodig. Er is ook nood aan het inleggen van minstens één P-trein vanuit Neerpelt naar Brussel (nu is er geen en de treinen zijn vanaf Herentals en Lier overvol).

Relatie met Antwerpen : slechts een 1 uur-verbinding terwijl Antwerpen-Berchem, voor de meeste mensen een overstapstation.

- Verder zijn, behoudens tijdens de piekuren, de aansluitingen's morgens te Herentals bijzonder slecht. Wachttijden van 37 minuten tussen de relaties Turnhout-Brussel en Antwerpen-Neerpelt betekenen een gemiste kans. Zeker op een moment dat doelgroepen, tegen gereduceerde prijzen, worden aangemoedigd om het openbaar vervoer te gebruiken vinden wij dat deze publieke dienstverlening daarop moet inspelen.
- De aansluitingstijden te Berchem zijn bijzonder krap. Bij de minste vertraging missen de reizigers hun aansluiting. In Hasselt lukt men erin om alle aansluitingen net te missen.
- De relatie Mol-Hasselt (lijn 15-bis) werd eind 2002 op uurdienst gebracht tijdens de werkdagen. De weekenddienstregeling blijft in 2-urendienst.

Bijkomende bemerkingen

- In het licht van de beoogde reizigersaan groei, met ongeveer de helft van het huidige aantal, stellen wij ons hardop de vraag of de maximale capaciteiten van de dieselmotorstellen naar de toekomst toe zullen volstaan (5 x 150 reizigers)? Uitbreiding van het treinaanbod zal dan nodig zijn.
- Op de relatie Turnhout-Brussel stellen wij vast dat er een koppeling voorzien is van 4 stellen met ieder een capaciteit van 253 reizigers. In de praktijk, ook tijdens de spits, worden er geregeld minder

stellen gekoppeld. De reden hiervoor zou zijn dat er op het Belgische net onvoldoende rijtuigen beschikbaar zijn. Dit betekent dat er in de ochtendspits, vanaf Herentals, een serieus capaciteitsprobleem (lees : zitplaatsen) is. Ook tijdens de avondspits, en vanaf Brussel, is er duidelijk plaatsgebrek op deze relatie. De eerder beloofde dubbeldekkers voor deze relatie zijn, volgens een recente informatie van de NMBS, niet meer voorzien.

- De relatie Turnhout – Brussel (lijn 29) spoort na Brussel verder tot Manage. Voor de Kempense reizigers is dit geen betekenisvolle terminus en zijn er verder geen aantrekkelijke aansluitmogelijkheden. Bovendien is het traject Brussel – Manage onveilig voor de weinige reizigers en personeel omwille van vandalisme, geweld en diefstal.

ACW-visie en verwachtingen

- De relatie Neerpelt – Antwerpen (lijn 15) blijft na 2006 een uurrelatie maar wordt in timing verplaatst zodat deze relatie in Herentals een rechtstreekse aansluiting kan maken met de relatie Turnhout-Brussel (lijn 29)..
- De relatie Hasselt- Mol (lijn 15-bis) moet ook in het weekeinde op uurdienst gebracht worden (nu in 2-urendienst). Bovendien pleiten wij dat op het traject Mol – een bijkomende trein wordt ingelegd. In Herentals moet deze uurdienst een aansluiting geven op de, vanaf december 2006, nieuw geprogrammeerde uurdienst Turnhout-Antwerpen.
- In het ontwerp van meerjarig investeringsplan is voorzien dat er een bijkomend wisselspoor en perron in Tielen zal aangelegd worden (2004-2005). Dit gebeurt om vanaf 2006, ook in uurdienst, tussen Antwerpen en Turnhout te sporen.
- De aansluittijden van deze relaties moeten in Hasselt, Berchem en Mechelen aanvaardbaar zijn om te kunnen overstappen op andere relaties van het Belgische net.
- Om de capaciteit tijdens de spitsuren minstens te garanderen en best te verhogen moet de relatie Turnhout-Brussel met de maximale koppeling van 4 breaks (4 x 253 plaatsen) gebeuren. Beter nog zou deze capaciteit moeten opgedreven worden via de inzet van dubbeldeksrijtuigen en door de inzet van bijkomende piekuurtreinen.
- De relatie 29: Turnhout-Brussel moet na december 2006 niet meer eindigen in Manage maar wel, in een voor de reizigers aantrekkelijk, ander eindstation(vb. Gent / Adinkerke). Hiermee kunnen meer aansluitingen gerealiseerd worden op het Vlaamse spoorwegennet en het onveilige traject Brussel – Manage (vandalisme,geweld, diefstal..) wordt hierdoor vermeden.
- De Kempen vragen een potentialiteitsonderzoek over de effecten van het verder ontwikkelen van de lijn 15 tussen Neerpelt en Weert (Nederland).

2. ZUID- OOST-VLAANDEREN

Vaststelling knelpunten

- L-treinen vanuit Zottegem hebben weinig goede aansluitingen
- geen rechtstreekse verbinding Aalst-Burst-Zottegem (Aalst enkel bereikbaar via een overstap in Denderleeuw of Burst)
- slechts 2-uurdienst op de L-verbinding Edingen-Geraardsbergen (overstap in Halle: 33 min. wachten)
- laatste rechtstreekse trein brussel-denderleeuw-zottegem-oudenaarde-kortrijk vertrekt al om 22.37uur in centraal.
- lage frequentie van de lijn Ronse- Gent: slechts 1 per uur buiten de piekuren
- lage frequentie van de lijn Geraardsbergen-Zottegem-Gent: slechts 1 per uur buiten de piekuren

ACW visie en verwachtingen

- laatavonddienst op de lijn brussel-denderleeuw-zottegem-oudenaarde-kortrijk met een uur verlaten zodat late reizigers toch nog thuisraken.
 - verbetering uurregeling van de L-trein uit Zottegem zodat meer aansluitingen mogelijk zijn
 - L-verbinding Edingen-Geraardsbergen: uurfrequentie en aanpassing van de uurregeling zodat een kortere wachttijd in Halle bereikt wordt
 - minimum uurfrequentie voor de L-verbinding Brussel-Dendermonde
 - herinvoeren 2° snelle verbinding per uur op Aalst-Gent. In 1984 bestond het aanbod uit een IC; een IR en een L-trein. De IC en IR bestaan nog altijd maar de IR stopt overal tussen Aalst en Gent en functioneert dus als een L-trein, terwijl de IC een aantal stations bedient waarvoor een IR beter geschikt is (Lede, Wetteren). Het herinvoeren van een volwaardige IC, IR en L-verbinding is wenselijk zodat Aalst over 2 snelle verbindingen per uur naar gent beschikt.
 - Spoedig installatie van half uur frequentie verbinding Brussel-jette-aalst
- Uitbouw verbindingen naar Aalst, Ninove, denderleeuw, Geraardsbergen, Burst en Zottegem als verzamelstations.
- Betere verbinding van Aalst naar Mechelen en Antwerpen (nu steeds overstappen in Brussel of Gent); vb. via een verbinding Aalst-Dendermonde-Boom-Antwerpen
 - Betere verbinding van Aalst naar Sint-Niklaas(nu steeds overstappen in Wetteren, Gent of brussel)); vb. via een verbinding Aalst-Dendermonde-Boom-Antwerpen
 - Rechtstreekse L-verbinding Aalst-Burst-Zottegem met ook een degelijke weekendregeling
 - Half uur-frequentie voor de lijn Ronse-Gent
 - Half uur-frequentie voor de lijn Geraardsbergen-Zottegem-Gent

3. REGIO WEST-VLAANDEREN

Vaststelling knelpunten

- verbinding tussen het noorden en het zuiden van de provincie West-Vlaanderen. Wie vanuit Poperinge-Ieper-Wervik de trein neemt, moet altijd eerst naar Kortrijk (lijn richting Diksmuide is afgebroken). Het probleem is dat deze lijn slechts één spoor telt, en men in Kortrijk de treinen uit Brugge voorrang verleent. Gevolg: wie vanuit Poperinge-Ieper-Wervik naar Brugge of Roeselare wil sporen, moet 40 minuten wachten in Kortrijk op zijn aansluiting. Vanuit Ieper ben je soms sneller in Gent of Brussel dan in Brugge! Dit is vooral van belang voor heel wat pendelaars en studenten. In Roeselare, Tielt en Brugge zijn namelijk enkele hogescholen. Bijna alle hogeschoolstudenten nemen de auto door de slechte verbinding. Omgekeerd geldt natuurlijk dezelfde redenering: Ieper is de laatste jaren een enorme toeristische groeipool (oorlogstoerisme, In Flanders Fields), maar toeristen uit het noorden van de provincie worden gedwongen om de wagen te nemen.
- Ook zijn er te weinig treinen op deze lijnen (Ieper-Kortrijk: 1 per uur). Ook 's avonds laat is het aanbod erg karig. Pendelaars die bijvoorbeeld in Brussel laat moeten werken, of naar een concert gaan, kunnen 's avonds onmogelijk nog terug in Tielt, Roeselare, Diksmuide of De Panne geraken.
- Weinig goede aansluitingen via L-treinen uit Zottegem en Zeebrugge
- Verbinding met Rijsel: vanuit Kortrijk is er geen snelle verbinding met Rijsel. De trein houdt halt in vele kleine stationnetjes op Noord-Franse bodem. Dit gebeurt op eis van de regio Nord-Pas de Calais, die immers een deel van de kosten van de exploitatie betaalt. Hierdoor kan de trein geen snelheid ontwikkelen is de treinreis 2x zo lang als de autorit. Bovendien is de verbinding nogal duur.
- Er is geen rechtstreekse verbinding tussen Brugge/Oostende en de Nationale luchthaven.

ACW visie en verwachtingen

- verbetering van de verbinding tussen het Noorden en het Zuiden van West-Vlaanderen; een half-uurdienst op lijn 66 zou een (gedeeltelijke) oplossing kunnen bieden.
- versterking van het aanbod Ieper-Kortrijk; (ook latere avondtreinen)
- Vanuit Kortrijk TGV-dienst naar Rijsel-Parijs. Dit zou een grote (economische) stimulans geven aan Kortrijk en omgeving
- een verbinding Brussel/Gent- Roeselare
- heropening De Panne- Dunkerque (Frankrijk) tijdens vakantie seizoen: grensoverschrijdend toerisme!

4. REGIO LIMBURG

Vaststelling knelpunten

- vanuit Genk ontbreekt een goede aansluiting naar Antwerpen
- slechts 2-uren dienst op de L-verbindingen Hasselt-Leuven, Hasselt-Mol tijdens het weekeinde.
- trage reismogelijkheden naar economische knooppunten Brussel (lijn Brussel-Genk) en Antwerpen (lijn Antwerpen-Genk)

- vanuit Neerpelt ontbreekt een rechtstreekse P-trein naar Brussel

ACW visie en verwachtingen

• aanpak aansluitingsprobleem Genk-Antwerpen: bv via een snelheidsverhoging (niet langer via Aarschot en vlotter maken van inrit Hasselt station) zorgt ervoor dat de aansluiting in Hasselt wel gehaald wordt doordat de trein dan 10 min. vroeger in Hasselt aankomt.

• snellere verbindingen Antwerpen-Limburg: Moet opnieuw een echte IC-verbinding worden.

• snellere verbindingen Brussel-Limburg. Hoe? Gebruik maken van nieuwe verbindingsboog bij Leuven + inrit van het station Hasselt verbeteren.

- door werken aan de boog van Leuven ontstaan mogelijkheden voor nieuwe rechtstreekse verbinding Brussel-Aarschot-Hasselt
- rechtstreekse P-trein Genk-Diest- Aarschot-Brussel zonder kopmaken in Leuven.

Dit voorstel moet reizigers uit het noordoosten van de provincie Limburg(Maasland) een volwaardig alternatief bieden voor de files op de A2/E314. Door noch in Hasselt, noch in leuven kop te maken moet voor een verplaatsing van Genk naar Brussel-Noord een reistijd van 60 min. haalbaar zijn (nu 97min.). Om deze verbinding elektrisch te kunnen rijden dient de boog bij Kermt te worden geëlektrificeerd (reeds voorzien in het investeringsprogramma voor goederenverkeer).

5. REGIO MECHELEN

Vaststelling knelpunten

• ondanks herhaaldelijke acties en vragen gericht aan de NMBS blijft het station Blaasveld (deelgemeente van Willebroek) dicht. Deze gemeente werd bevolkt door vele nieuwe, jonge gezinnen wat betekent dat een vraag voor een halte in deze gemeente des te groter is geworden. Daarenboven kan de NMBS deze stopplaats in gebruik nemen zonder haar uurregeling in de war te sturen.

- Ontbreken van een verbinding Lier-Brussel via Kontich; ontbreken van verbinding Kontich-Lier
- Slechte verbinding Klein-Brabant met Mechelen
- Geen weekenddienst op lijn Lier-Mechelen
- geen weekenddienst lijn Halle-Etterbeek-Vilvoorde-Mechelen
- geen stopplaats meer in Lint (lijn 15)

ACW visie en verwachtingen

- L-trein Mechelen-Willebroek-Boom-Antwerpen

Deze trein zorgt zowel voor de pendel Mechelen-Willebroek (momenteel congestieprobleem op gewestweg N16) als voor de pendel Mechelen-Boom-Antwerpen.

- heropening van de stations Blaasveld en Lint

- installatie van een verbinding Brussel-Kontich-Lier met stopplaats in Lint
- installatie rechtstreekse verbinding Lier-Mechelen tijdens het weekend
- installatie rechtstreekse verbinding Halle-Vilvoorde-Mechelen tijdens het weekend
- installatie IR-trein Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen-Leuven

Zo ontstaat op het hele traject een half-uurdienst. Wanneer de verbindingsboog klaar is kan in Mechelen worden overgestapt naar de luchthaven.

(nu is er reeds een trein Gent – Luchthaven; eventueel zou die vanuit Oostende kunnen vertrekken om W. Vl tegemoet te komen?)

- om een rechtstreekse verbinding Leuven-Antwerpen via Mechelen-Nekkerspoel. Dit betekent een tijds winst van 8 à 10 min. op een traject dat nu 45min. duurt.

6. REGIO ANTWERPEN

Vaststelling knelpunten

- geen stopplaats van IR verbinding Brussel-Antwerpen in Morsel-Oude-God terwijl dit station pal in het centrum van Morsel ligt. Een stopplaats in het afgelegen Morstel-Deurnesesteenvoerpad is dan weer verre van noodzakelijk
- geen IC-trein naar Brussel tussen .58 en .24 in Antwerpen-Berchem (interval van 26 min.) tijdens de piekuren 's morgens terwijl tussen .24 en .58 3 treinen vertrekken naar Brussel
- afwezigheid van een degelijk voorstadsnet

ACW visie en verwachtingen

- uitbouw van een degelijk voorstadsnet in het licht van de werken in Antwerpen-Centraal: verdubbeling van de capaciteit doordat de -2 verdieping doorgaande sporen worden.

1. uitbreiding frequentie lijn Antwerpen-Essen-Roosendaal
2. installatie verbinding Antwerpen-Brecht-Breda met opening van het station in Brecht
3. installatie lijn Antwerpen-Lier-Turnhout met o.a. haltes in (het nieuwe station) Turnhout zuid
4. installatie verbinding (Brussel-)Kontich-Lier

- tijdens de piekuren is een kwartierdienst op de lijn Brussel-Antwerpen als zijnde IC/IR verbinding aangewezen
- tijdens de piekuren is een kwartierdienst op de lijn Gent-Antwerpen als zijnde IC/IR verbinding aangewezen
- IR-treinen van en naar Brussel stoppen in Morsel-oude-God ipv in Morstel Deurnesesteenvoerpad

7. REGIO VLAAMS-BRABANT

Vaststelling knelpunten

- verbinding hasselt-diest-aarschot-brussel: goede regeling in de week; in weekend maar in 2 uredienst! Studenten zijn van deze verbinding zondagavond afhankelijk.
- Verbinding Landen-Tienen-Leuven: krijgt het label van IC-trein maar rijdt vanuit Genk eigenlijk als een verkapte L-trein wegens capaciteitsprobleem.
- Dichtblijven van stations Lovenjoel, Bierbeek
- Geen rechtstreekse verbinding Halle-Leuven, Vilvoorde-Leuven; dit terwijl Leuven de provinciehoofdplaats is. Men moet altijd via Brussel passeren.
- slechte spreiding IC-trein Brussel-Leuven: 4 treinen per uur maar in groepjes van twee, telkens 2 of 3 minuten na elkaar.

ACW visie en verwachtingen

- betere spreiding IC-verbinding Brussel-Leuven zodat een kwartierdienst bereikt wordt
- verbinding hasselt-diest-aarschot-brussel: weekenddienst: minimum 1 per uur in ochtend en avond. Groter aanbod zondagavond voor studenten
- verhoging snelheid en capaciteit Verbinding (Genk-) Landen-Tienen-Leuven. Door de ingebruikname van de HST-trein Leuven-Luik is er nu meer capaciteit op de oude lijn: verbinding kan een volwaardige IC-verbinding worden.
- Bijkomend kan dan tussen Landen en Leuven een L-trein ingeschakeld worden.
- Heropening oude stopplaatsen zoals Lovenjoel
- Verbinding Landen-Tienen-Leuven in de week naar de kust laten doorrijden (bv. Adinkerke; dan is de hele kust bereikbaar vanuit Leuven)
- Rechtstreekse verbinding Halle-Leuven en Vilvoorde-Leuven via lijn 26; de treinen kunnen dan in Zaventem gekoppeld/ontkoppeld worden.
- Betere bediening Europese wijk via lijn 26 wanneer de Josaphattunnel klaar zal zijn (ontlasting van de Noord-Zuidverbinding)
- Om het uur een rechtstreekse verbinding Leuven-Antwerpen via Mechelen-Nekkerspoel. Dit betekent een tijdswinst van 8 à 10 min. op een traject dat nu 45 min. duurt.
- Maximaal gebruik van nieuwe mogelijkheden Diabolo-project :
 - 1.toekomstige rechtstreekse treinen Leuven-Brussel-luchthaven – Brussel via Machelen;
 - 2.Hierdoor is er een bediening van een belangrijke industriezone in het kader van het woon-werkverkeer
 3. Diest – Aarschot - Brussel:rijden via het viaduct van Holsbeek geeft een tijdswinst van 18 min.. Vooral een optimaal gebruik in de piekuren is hier gewenst.
- tijdens de piekuren is een kwartierdienst op de lijn Brussel-Leuven als zijnde IC/IR verbinding aangewezen
- HST opportuniteiten: vele mensen reizen naar Leuven voor onderzoeksdoeleinden (universiteit) of

economische doeleinden (vele bedrijven, vb. Interbrew); daarnaast bevindt zich in Haasrode een groot research-center. Toch heeft de HST geen stopplaats in Leuven.

Mogelijkheden: TGV richting Parijs ipv vanuit Brussel, vanuit Leuven laten vertrekken

. Belgische Thalys richting Keulen in Leuven laten stoppen

. Duitse ICE in Leuven laten stoppen (nu in Luik)

8. REGIO GENT-EEKLO

Vaststelling knelpunten

- station van Evergem blijft tot nog toe gesloten
- lijn Gent-Poperinge: reistijd 79 min.; via een halfuurdienst met een IC-trein tussen Gent en Kortrijk kan de reistijd 30 min. verkort worden
- geen hogere frequentie tijdens piekuren op lijn Antwerpen-Gent
- overvolle treinen Gent-Antwerpen op vrijdagnamiddag en –avond wegens studentenuitstroom
- slechts 2 uurdienst Gent-Eeklo in weekend
- slechts 2 uurdienst Gent-Ronse in weekend
- ontbreken rechtstreekse verbinding Brussel/Gent-Roeselare
- geen rechtstreekse verbinding Gent-Dampoort- Brussel, ook niet in de piekuren
- laatste trein Gent-Ronse: 21u.
- Laatste trein Gent-Eeklo: 21.16u.

ACW visie en verwachtingen

- heropening station in Evergem
- versnelling van de verbinding Gent-Poperinge
- een kwartierdienst op de piekmomenten tussen Gent en Antwerpen
- inleg van extra lange treinstellen op vrijdagnamiddag-en avond (studenten)
- Minimum uurdienst in weekendaanbod voor Gent-Eeklo
- Minimum uurdienst in weekendaanbod voor Gent- Ronse
- Installatie van de rechtstreekse verbinding Brussel/Gent-Roeselare
- Invoering rechtstreekse lijn Gent-Dampoort- Brussel , zeker tijdens de piekuren
- instelling laatavondverbindingen vanuit Gent naar Ronse en Eeklo

9. BRUSSEL

- In het kader van het GEN dienen nu reeds maatregelen getroffen te worden voor de regio rond de Luchthaven; meer bepaald de instelling van de Cargo-halte (zie bijlage- ACW Brussel en Steenokkerzeel)

- verbinding Groendaël-Brussel: groot plaatsgebrek 's morgens op de trein.

Slechte aansluiting met de bussen van De Lijn in Groendaël.

- verbinding Asse-Brussel: -te weinig stops in Mollem

- gebrekkige informatiegeving
- te weinig zitplaatsen om 06.52u en 07.25u.

