

15-08-2011

De heer Gaston Van Tichelt
Burgemeester
Heuvelplein 23
2910 ESSEN

Brussel, 30 augustus 2011

Onze referentie: B-MO.11/26209

Uw referentie: RF/RB/2011/1450

Betreft: Lijn 12 Essen – Roosendaal. Uw brief van 16 juni 2011.

Marc Descheemaeker
Gedelegeerd Bestuurder

Hallepoortlaan 40
B - 1060 Brussel

Tel : + 32 2 528 20 00
Fax : + 32 2 528 20 09
marc.descheemaeker@nmbs.be
www.nmbs.be

Contactpersoon
Anita Rombauts
Tel: +32 2 528 25 06
anita.rombauts@b-rail.be

Mijnheer de burgemeester,

NMBS onderzoekt twee maal per jaar de evolutie van de lokale verkeersstromen naar/van Antwerpen en naar/van Roosendaal. De resultaten van deze analyses zijn vrij stabiel te noemen en volgen hierna.

Via het grenspunt Roosendaal reizen gemiddeld per trein dagelijks naar en van Antwerpen en naar en van Roosendaal een 50-tal reizigers met de IC B ("Benelux"). Een 30-tal klanten per trein reist met de stoptrein tussen Antwerpen en Roosendaal. Per dag geeft dit voor de IC B 1600 reizigers op basis van 32 ritten en voor de stoptrein 1080 reizigers op basis van 36 ritten.

Voor de L-trein betekent dit dat de grensoverschrijdende bezetting (traject tussen Essen en Roosendaal) varieert tussen minimum 2 à 5 reizigers en maximum 40 à 60 reizigers. Het grensoverschrijdende traject van de stoptrein is dus sterk verlieslatend. De kostendekkingsgraad van het grensoverschrijdende traject wordt geraamd op gemiddeld 10 à 15%, daar waar het binnenlandse traject tussen Essen en Antwerpen een kostendekkingsgraad van 25 à 30% registreert.

Van de grensoverschrijdende stoptreinreizigers reist 50% tussen Roosendaal en Antwerpen en de overige helft reist naar/van de stoptreinhaltes (alle haltes hebben grensoverschrijdende reizigers). Essen registreert een 100-tal op- en afstappers per dag in het lokale grensoverschrijdende vervoer of gemiddeld 3 reizigers per trein.

De stoptrein per uur tussen Antwerpen en Roosendaal volstaat qua capaciteit dus om de behoeften van de lokale en regionale markt in te vullen. Met de invoering van de "FYRA"-treinen gaan wij ervan uit dat een gedeelte van het zeer beperkt aantal regionale reizigers in Nederland enerzijds de overstap van de Benelux naar de Fyra zal maken en anderzijds de stoptrein zal nemen, zodat deze een betere bezetting zou kunnen afficheren en de kostendekking lichtjes zou kunnen verbeteren.

In december 2011 blijft de **stoptreinbediening** ongewijzigd op een uurdienst, maar zal er een **reistijdverkorting** zijn van ongeveer 7 minuten door het rijden via de tunnel en het wegvallen van de haltes Antwerpen-Dam en Antwerpen-Oost wegens werken. Dit zou meer overstapmogelijkheden kunnen bieden in Antwerpen-Centraal naar Mechelen en Brussel (met de IR B).

NMBS zal voor 2012, jaar waarin de Fyra geïntroduceerd wordt, de herpositionering van de stoptrein onderzoeken, waarbij gekeken wordt naar goede overstappen in Antwerpen-Centraal voor Mechelen, Brussel, Gent, Brugge en de Kust, alsook in Roosendaal.

In de lange termijn toekomst visie (2020) voorziet de NMBS de uitbouw van een GEN-bediening rond Antwerpen op basis van twee gecadanceerde L-treinen tussen Antwerpen en Essen. De exploitatie van een halfuurdienst is **mogelijk** wanneer voldoende potentieel aanwezig is en de operationele en **financiële** middelen voorhanden zijn.

Met vriendelijke groeten,


Marc Descheemaeker