

Charleroi-Couvin:

Een test-case

De streek tussen Sambre en Maas beslaat 1310 vierkante kilometer voor ongeveer 85 000 inwoners, wat neerkomt op 65 mensen per km². Een enkele spoorlijn, tussen Charleroi en Couvin, doorkruist dit dunbevolkte gebied.

Tussen 1954 en 1964 nam het aantal treinen dat de streek aandeed gevoelig af. Dat was vooral te wijten aan de eerste rationalisatiemaatregelen bij de spoorweg, de vlucht van de auto en een gewijzigd woongedrag waarbij de voorkeur uitging naar woningbouw buiten de plaatselijke agglomeraties. Zo was er vóór juni 1982 alleen nog de spoorwegverbinding Charleroi - Walcourt - Mariembourg.

Gedurende de laatste decennia heeft het vervoeraanbod zich maar nauwelijks aangepast aan de structurele wijzigingen in de streekeconomie en aan de groei van Charleroi.

Een gebrekkige dienstregeling (90 minuten voor 49 km), te weinig ochtendtreinen naar Charleroi, verouderd materieel (M1), modernisering van de wegverbindingen: allemaal factoren die het langzame verval van de spoorwegdienstverlening in de streek verklaren.

De vernieuwing van de lijn heeft haar echter nieuw leven ingeblazen.

Enkele jaren geleden waren verscheidene gewestelijke verantwoordelijken door die gang van zaken geschokt en besloten ze te reageren. De eerste plaatselijke reacties dateren van iets voor 1980. Reizigers van die lijn, die zich in een verweercomité hadden verenigd, verzochten de NMBS de situatie te onderzoeken. Het Economisch Bureau van de provincie Namen steunde hun bezwaren en verklaarde zich bereid voor die eisen op te komen. Op verzoek van en in samenwerking met dit Bureau voerde de Algemene Directie van de NMBS een studie uit

(vervolg van blz. 10).

meer samenwerking zoeken met andere spoorwegen. We hebben ons eerst tot Engeland gericht (Red Star), en vervolgens gingen we van start met Eurail Express. De DB wil het Europees spoorwegnet nog verbeteren op het vlak van gewone snelgoederzendingen en van postzendingen. De SERNAM van de SNCF is ook bereid op grote schaal samen te werken. Die samenwerking moet ons in staat stellen nieuwe delen van de markt te veroveren; er zijn beslist mogelijkheden. Een ander groot probleem dat een oplossing vraagt is het aanzienlijke tijdverlies voor de douaneformaliteiten. Termijnen van twee weken zijn geen zeldzaamheid!

Onze sector moet zich aan de markt aanpassen door nieuwe diensten op te richten, zoals b.v. rechtstreeks vervoer van klant naar geadresseerde of computerbeheer van de voorraden. Maar dat vraagt ook aangepaste middelen. ■

over de bediening van de streek. De Handelsdirectie werd belast met een onderzoek naar de verplaatsingsgewoonten van de inwoners. Het veldonderzoek werd aan Marketing Unit toegewezen. Zodra de verplaatsingen in kaart waren gebracht, kwam het er dus op aan het potentieel marktaandeel van de spoorweg te bepalen en voorstellen te formuleren om tot een bediening te komen die aan de behoeften van de bestaande en potentiële klanten tegemoet kwam.

Het marktaandeel van de NMBS voor die periode bedroeg 16,8 % voor het woon-werkverkeer, 12,1 % voor het woonschoolverkeer en 8,4 % voor sociale of toevallige verplaatsingen; die cijfers lagen ver beneden de nationale gemiddelden (respectievelijk 19 %, 24 % en 11,2 %).

In oktober 1980 werd de marktstudie door de Handelsdirectie van onze Maatschappij gepubliceerd. In de eerste plaats bleek daaruit dat de aangeboden dienstregeling mank liep en dat de reistijd op het traject zeer ontoereikend was. Er werd ook een herstructurering van de busdienst aanbevolen, die reële overstapmogelijkheden met de trein moest bieden. Er dienden exploitatiemaatregelen te worden uitgezocht om het al een kleine tien jaar voortdurende klantenverlies in te dijken.

VIJF VARIANTEN.

Het is interessant te vermelden dat de kosten van het onderzoek (700 000 fr.)

gedeeltelijk door de betrokken gemeenten werden gedragen (nl. 200 000 fr.). De beleidsmakers hoopten aldus de vragende partij te motiveren door rechtstreeks verantwoordelijkheid op te nemen en zo te vermijden dat het een vrijblijvende studie zou worden op verzoek van weinig ernstige persiegroepen.

De spoorweg trok zijn besluiten uit dit onderzoek en publiceerde in mei 1981, in samenwerking met de NMVB en het Economisch Bureau van de provincie Namen, een 'ontwerp van reorganisatie van de bediening door reizigerstreinen van de as Charleroi - Couvin en van de aanpassing van de busdiensten'.

Ook het probleem van de snelheid van de bediening werd aangepakt. Gezien de geografische gesteldheid, bood het verhogen van de lijnsnelheid maar beperkte tijdswinst. De projectleiders pakten het anders aan. Daar het hun opviel dat de trein als vervoermiddel de voorkeur kreeg zodra het om grote afstanden ging en dat het aantal reizigers tussen stopplaatsen en stations zeer ongelijk verdeeld was, stelden ze voor de afstand tussen de bediende plaatsen te vergroten. In de omgeving van Charleroi werden daarom verscheidene stopplaatsen opgeheven en werd in het project voorrang gegeven aan langere trajecten van ten minste 20 km.

Het project omvatte vijf exploitatievarianten: zware en lichte dieseltractie, elektrische tractie, met of zonder bediening van Florennes. De oplossing die het meest in de smaak viel bij zowel de gebruikers, de exploitanten van de NMBS of de NMVB als bij de Staat, die bepaalde kosten op zich nam, bestond uit een versnelde bediening van de laars van Henegouwen met zuinig en attractief materieel, waarvoor moderne motorstellen in aanmerking kwamen die eleganter zijn dan de door diesellocomotieven getrokken stellingen.

Uit de studie blijkt ook hoe belangrijk het is de lijn opnieuw te bedienen tot Couvin, een station dat sedert enkele jaren nog enkel een rol speelde als eindpunt voor goederentreinen. Couvin mag immers worden beschouwd als een klein gewestelijk centrum met een eigen industrie en tal van onderwijsinstellingen.

NEWS 4'86

Tijdens de vergadering van 24 november 1981 ging de Raad van Beheer van de NMBS akkoord met de vernieuwing van het reizigersvervoer tussen Charleroi en Couvin. Er waren verscheidene fasen gepland.

In juni 1982 voerde de NMBS nieuwe dienstregelingen in tussen Charleroi en Mariembourg. Op het traject van 49 km werd een tijdswinst van zowat 20 minuten geboekt en het aanbod werd aangepast aan de vraag van de cliënteel. Die eerste maatregelen wierpen al gunstige resultaten af (tabel). Ook werden de oudere M1's door comfortabeler M2-materieel vervangen.

DRIE BEDIENDEN.

In juni 1984 werd het station Couvin door de NMBS heropend. De zes kilometer spoor tussen Mariembourg en Couvin werd volledig hernieuwd en uitgerust met een moderne seininrichting. In het station werden twee perrons aangelegd. De investeringen beliepen 90 miljoen.

De laatste fase is nog niet uitgevoerd: op de lijn moeten moderne motorstellen worden ingelegd, zodat de kosten van het gemeenschappelijk vervoer zoveel mogelijk worden gedrukt.

Daarover werd nog niets beslist. Een nieuwe reeks motorstellen bestellen is slechts gerechtvaardigd in het kader van een opdracht voor genoeg exemplaren om de kostprijs per eenheid te verlagen. Die prijs zou veel te hoog zijn voor de 8 of 9 eenheden die nodig zijn voor de exploitatie van lijn 132. Een studie van andere gewestelijke bedieningen in het land, die tot gelijkaardige oplossingen voor de exploitatie zou leiden, is zonder twijfel de enige manier om dat materieel aan te kopen.

Intussen rijden op de lijn nog altijd zware trekduwtreinstellen in dieseltractie, daar de elektrische tractie al in het begin van het project terzijde werd geschoven.

Sedert juni 1984, datum waarop de nieuwe dienstregeling werd ingevoerd, is de spoorwegactiviteit in de streek toegenomen. De cliënteel neemt toe en de cijfers zijn vergelijkbaar met die van gelijkaardige lijnen in het land, zoals bijvoorbeeld Hasselt - Mol of Mol - Neerpelt.

Die reorganisatie - in de huidige omstandigheden bijna experimenteel te noemen - heeft ook aangetoond

hoe juist de beweegredenen van de klanten bij hun keuze van een vervoerwijze waren ingeschat. Het studiemodel "Prijs-tijd", op basis van de prijs van het traject en de reistijd, werd bevestigd door de verhoogde ontvangsten en door het aantal ritten vanuit Couvin, dat hoger is dan het nationale gemiddelde.

Uiteindelijk zal de vaste personeelsbezetting van Couvin, na de bouw van een inrichting voor afstandsbediening vanuit Mariembourg, neerkomen op 3 bedienden per jaar. Wat te doen blijft, is de overschakeling op licht en modern materieel, waardoor de exploitatiekosten jaarlijks met 20 miljoen zouden verminderen. Met dat materieel zouden ook de

dienstregelingen kunnen versoepelen want met het huidige systeem van trek-duwtreinstellen is een buffertijd nodig voor eventuele bewegingen. Verder zou daardoor ook de commerciële aantrekkingskracht vergroten.

Omdat de wederindienststelling van een lijnvak voor reizigers in deze tijd een zeldzaamheid is, loont het de moeite zo iets te vermelden. Dit voorbeeld leek ons nuttig om aan te tonen dat, ook in een dunbevolkt gebied, voor de spoorweg een toekomst is weggelegd. Het zal afhangen van de reizigers die naar het spoor terugkeren of de pleitbezorgers van de hernieuwing het bij het rechte eind hadden.

We houden u op de hoogte. ■

EVOLUTIE DER ONTVANGSTEN VAN DE REIZIGERS IN BINNENLANDSE DIENST

— Lijn 132

..... Spoorwegnet

Basis 100 % : ontvangsten van 01.10.81 tot 30.09.82

