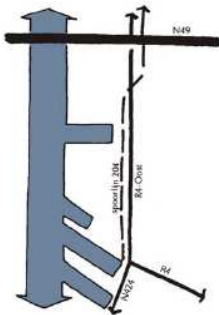


Dossier : Light – Rail R4 oost



Samen werken aan duurzame mobiliteit in de Gentse Kanaalzone.

Beschrijving van de huidige situatie:

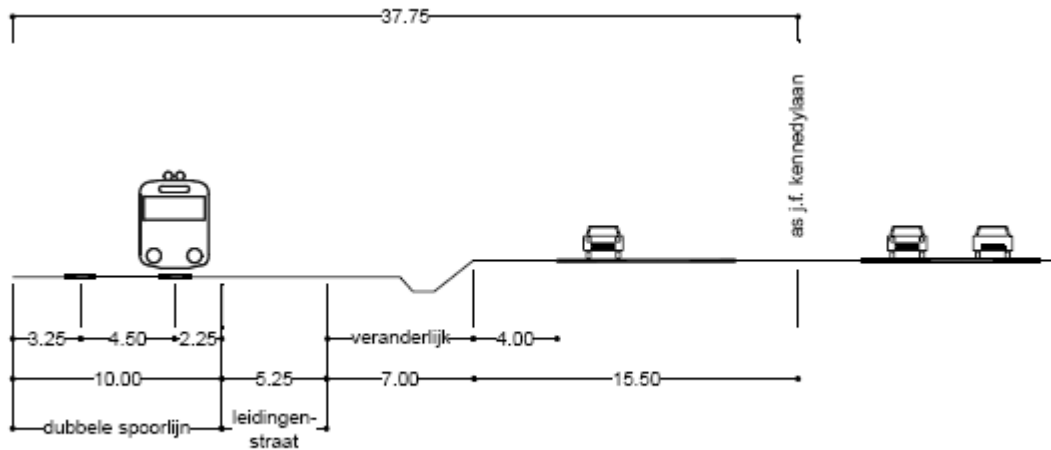


- Langzij de R4-oost (John Kennedylaan) ligt **spoorlijn 204** (Gent-Terneuzen). Deze spoorlijn is in beheer bij de NMBS. Deze loopt momenteel tot op de terreinen van Arcelor-Mittal en heeft een aftakking naar Moerbeke (de bietenroute). Volgens het Rom-Project wordt deze route strak met de R4-oost, op termijn doorgetrokken naar Terneuzen toe.
- De huidige **Park-and Ride** in Oostakker mist zijn doel.
- Verbinding **openbaar vervoer** naar de Gentse haven is niet goed uitgebouwd. (belbus, bus 73)
- Geld gaat nu naar vervoer op vraag ‘ Project **Max-Mobiel**’
- **Fijn stof** is een groot probleem in Gent. We behoren in de Gentse kanaalzone en het centrum van Gent tot de Hot-spot's van vlaanderen.

Volgens EU richtlijn [1999/30/EG](#) mag de daggrenswaarde PM10 concentratie hoger dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vanaf 1/1/2005 niet meer dan 35 keer (dagen) per jaar overschreden worden.

In dit gebied zien we een concentraties die tweemaal zo hoger zijn !!!

Er is een Vlaams actieplan, maar dit is enkel gebaseerd op inspanningen van bedrijven die reeds beslist waren voor de realisatie van dit plan. Er staat niks geschreven over acties om de uitstoot van het verkeer in dit gebied te doen dalen.



Lightrail is een railvervoersysteem dat zich ergens tussen een trein , een tram en metro in bevindt: sneller dan een tram, lichter en goedkoper dan een trein. Maar vooral een win verhaal voor het milieu en de fijn stof problematiek.

Waarom dit alternatief ?

- Personeel moet op vlotte manier de bedrijven bereiken. Liefst op een duurzame manier !
- Werken op R4-oost gestart in de zomer van 2007, deze gaan jaren duren op diverse plaatsen. Is nadelig voor de economie, veroorzaakt files (fijn stof, stress, kosten, etc).
- De groei van de Gentse haven gaat het verkeer op de R4-oost alleen maar doen toenemen.
- De kanaalbewoners van de oostelijke dorpen raken moeilijk met het openbaar vervoer naar het Gent centrum.
- Mogelijkheden om Park and Ride te bouwen in de buurt van de spoorlijn om meer auto's uit centrum Gent te houden. Is veel effectiever gezien rechtstreekse verbinding naar Dampoort station.
- Om fijn stof te doen dalen in zowel Gent als de kanaalzone.(Hot-spot).
- Om Gent op de kaart te zetten en klaar te zijn voor een Gent in 2020.

Wie ondersteunt dit voorstel ?

- **Vegho:** (Koepel van bedrijven uit Gentse haven)

Staat steeds open voor nieuwe initiatieven om de verbinding naar de Gentse haven te verbeteren.

In het Skaldenparkcomité werd in 2004 en 2005 hard gewerkt aan het thema van de mobiliteit. In dat kader werd een Bedrijfsvervoerplan voor de hele haven opgesteld. Op basis van dit bedrijfsvervoerplan heeft de Lijn vervolgens een voorstel gedaan voor extra lijnen en aangepaste uurroosters, maar haakte omwille van te hoge kosten uiteindelijk af.

Gent, Stad in Werking richt nu een Sociaal Mobiliteitsbedrijf op dat projecten ter verbetering van het woon-werkverkeer moet realiseren. Het vervoer tussen de Dampoort en Skaldenpark maakt ook deel uit van dit project. Het gaat hier om vervoer op vraag en niet om openbaar vervoer.

Algemeen vindt VeGHO dat de bediening van het havengebied door De Lijn ondermaats is en in sommige gevallen totaal onbestaand.

Gezamenlijk vervoerbeheer:

Uit studies bleek de slechte bereikbaarheid van het Skaldenpark voor een aanzienlijk aantal potentiële werknemers een struikelblok te vormen. Openbaar vervoer is in de Gentse haven nagenoeg onbestaande en het geringe aanbod is niet afgestemd op de werkuren van de ploegenarbeiders. Zowat alle werknemers verplaatsen zich met de wagen en vaak alleen. Dat dit autosolisme mede oorzaak is van de dichtslubbende wegen, hoeft geen betoog.

Binnen 'Milieuclusters' lieten de GOM Oost-Vlaanderen, VeGHO en een tiental bedrijven een bedrijfsvervoerplan opmaken. Dit plan leidde tot gesprekken met De Lijn en die resulteerden op hun beurt in trajecten en uurregelingen voor 4 nieuwe buslijnen in de haven. De bussen kwamen er echter niet. De bereikbaarheid van bedrijventerreinen is geen prioriteit voor De Lijn.

Toch bleef het Bedrijfsvervoerplan niet zonder resultaat. Sinds december 2004 rijdt dagelijks een shuttle service tussen het station Gent-Dampoort en de bedrijven van het Skaldenpark en Moervaartpark. Momenteel werkt Max Mobiel aan de bestending van deze shuttle service. Het bedrijfsvervoerplan bevat nog andere aanbevelingen, m.n. rond fietsen en carpoolen.

'Bedrijventerreinmanagement' geeft ons de gelegenheid ook deze aspecten van duurzaam woon-werkverkeer uit te werken.

(Tekst: Beleidsplan Gentse Haven 2006).

- **Diverse politieke partijen:**

We vinden op vele websites en partijprogramma's

- **Vakbond ACV**

Heeft in 2007 hetzelfde voorstel aangebracht via ludieke actie.

- **Havenbedrijf Gent**

Heeft deze optie destijds aangekaart bij de NMBS. Project is momenteel in 'een frigo' beland? Niet meer op agenda.

- **Iedere bewoner van de Oostelijke dorpen en Gent – Centrum**

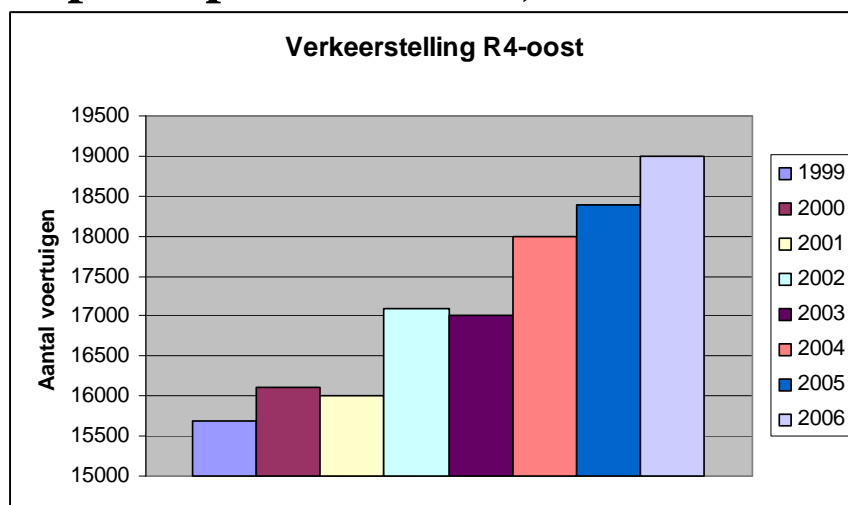
We hebben een enorm groot draagvlak voor dit project.

- **Milieugroeperingen (ivm daling Fijn stof)**

- **Belangstelling vanuit Nederland (Terneuzen-Dampoort)**

Impact op het milieu , na realisatie ?

Impact op het verkeer , na realisatie ?



Volgens bovenstaande gegevens van de Vlaamse overheid is er op tijd van 7 jaar een stijging van 18% verkeer op de John F. Kennedylaan (R4-oost).

Gezien de economische groei en uitbreiding van de haven, is er dringend nood aan alternatieven om de groei in het verkeer op te vangen!

De tellingen van het verkeer voor de R4 naar Gent-Centrum toe tonen dezelfde trend. Het verkeer neemt zelfs toe met 50% naar het centrum van Gent toe.

N423 – N49	0,1	15.100	13.200	11.200	14.300
N49 (Sidmar) - Desteldonk	5,9	21.500	13.500	11.600	19.000
Oostakker – N424	14,5	33.100	17.700	14.500	28.200

SWOT – analyse : (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)

- **Strengths**
- **Weaknesses**
- **Opportunities**
- **Threats**

Stand van zaken dossier :

- **Pegasusplan 1 juli '03**

De lijn stelt haar plan voor. Termijn 25 jaar. 2003-2025

In dit plan is sprake van een lightrail langs de R4oost richting Terneuzen.

- **Werkgroep 7 december '06**

Werkgroep mobiliteit opgericht door projectbureau Gentse kanaalzone.

- **Stuurgroep 26 maart '07**

¹ Agentschap infrastructuur Vlaamse Overheid. Rapport verkeerstellingen 2006, Pag 41.

De vzw bewonersgroep Sint-Kruis-Winkel/Mendonk vraagt naar de huidige stand van zaken van actie 4.10 ; onderzoek naar mogelijkheden personenvervoer langs beide R4's en dan voornamelijk wat betreft de bereikbaarheid van Sint-Kruis-Winkel via de spoorlijn

Mevr. Godefroid antwoorde dat na onderzoek in het kader van het pegasusplan Vlaanderen een nieuwe tramlijn langs de R4-oost van Gent naar Terneuzen niet weerhouden is.

De mogelijkheden voor een light-rail via de bestaande spoorlijnen langs de R4-oost wordt onderzocht door een haalbaarheidsstudie die door de NMBS wordt opgemaakt. Dhr. Rogge merkt op dat deze studie nog in opmaak is.

- **Stuurgroep 3 mei '07**

De vzw bewonersgroep Sint-Kruis-Winkel/Mendonk vraagt naar de haalbaarheidsstudie die 'NMBS' & 'De Lijn' hebben toegezegd.

Dhr. Rogge(nmbs) verduidelijkt dat wegens een korte tijdsperiode men niet klaar is met hun studie. Ze zouden klaar zijn tegen volgende vergadering 11sept.

Helaas hebben we van het projectbureau Gentse Kanaalzone vernomen dat er hoogst waarschijnlijk geen stuurgroep en geen bevoorrechte getuige meer zal plaatsvinden in 2007. De beloofde resultaten van de studie van de NMBS laten op zich wachten!

- **Antwoord 'Dienst Mobiliteit' 16 mei '07**

De vzw bewonersgroep Sint-Kruis-Winkel/Mendonk vraagt aan schepen Mathias De Clercq hoe de stad Gent staat t.o.v. openbaar vervoer naar de haven toe.

Het Kabinet van schepen Temmerman verwijst naar eerdere studies en verkiest het project Maxmobiel.

Dit antwoord is héél kortzinnig en de argumentatie is heel vaag.

- **Bewonersvergadering 27 juni '07**

De vzw bewonersgroep Sint-Kruis-Winkel/Mendonk verteld aan alle inwoners en aanwezige schepenen dat we het project terug onderzoeken.

- **Visie havenbedrijf Gent 14 augustus '07**

De vzw bewonersgroep Sint-Kruis-Winkel/Mendonk vraagt aan Dhr. Mortier hoe het havenbedrijf dit project genegen is. Men staat enorm positief t.o.v. dit project en verteld dat men in het verleden tegenwerking kreeg van de NMBS.

- **Visie Arcelor Mittal Gent 7 september '07**

De vzw bewonersgroep Sint-Kruis-Winkel/Mendonk vraagt aan Dhr. Cornelis hoe het bedrijf staat t.o.v. dit project.

Men staat enorm positief en zal ons ondersteunen indien we dit project terug op tafel brengen.

- **Dorpsbevraging Dorp inZicht eind '07**

De vzw bewonersgroep Sint-Kruis-Winkel/Mendonk ondervraagt alle bewoners over dit project.

Enkele bedenkingen:

Het Pegasusplan Gent vraagt een extra investering over ongeveer iets meer dan 20 jaar tot een horizon van 2025 van 230 miljoen euro voor infrastructuur. Dit plan zou na realisatie neerkomen op een jaarlijkse exploitatiekost van ongeveer 12 miljoen euro. Met dit plan kunnen we enkel voor het grootstedelijk gebied Gent en de omliggende regio een reizigerswinst van 15 miljoen extra reizigers per jaar realiseren. Dat is de bondige samenvatting van het Pegasusplan Oost-Vlaanderen.