



PERSCONFERENTIE 14.11.2003
CD&V-gemeenteraadsfractie Gent

Uitbouwen van een voorstadsnet via het bestaande spoorwegnet

Het fileprobleem en het beheersen van de automobilititeit zijn ongetwijfeld de uitdagingen van de toekomst.

Het vrijwaren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van onze stad is dan ook een belangrijke opdracht voor een lokale overheid.

Analyse van het probleem toont aan dat er vaak autobewegingen ontstaan van en naar de Gentse agglomeratie bij gebrek aan alternatief via openbaar vervoer.

Er wordt veel gepraat over de creatie van een voorstadsnet. Ook in het NMBS-document MOVE 2007 wordt verwezen naar het ontwikkelen van voorstadsnet in de grote steden. De concrete invulling hiervan moet de komende jaren vorm krijgen, de discussie kan dus best nu aanvangen.

In het kader van de opmaak en het vervolledigen van het CD&V-document "Gent, toffe stad" presenteert de Gentse CD&V een voorstel van een voorstadsnet uitgebouwd via het bestaand spoorwegnet. CD&V neemt haar verantwoordelijkheid in het mobiliteitsdebat en wil met dit voorstel een voorzet geven dat kan leiden tot de concrete uitbouw van een Gents voorstadsnet.

Uitgangspunten

- een betere ontsluiting van de Gentse agglomeratie
- een voorstadsnet uitbouwen via het bestaand spoorwegnet

- gebruik maken van het voordeel dat treinen op eigen beding rijden
- zorgen voor goede aansluitingen op het bestaande vervoersaanbod zowel bij NMBS als De Lijn
- vermijden van parallelle connecties met De Lijn
- inpassen in de huidige dienstregeling van de NMBS met behoud van de huidige capaciteit
- oog hebben voor alle vormen van verplaatsing m.a.w. zowel woon-werkverkeer, studenten en scholieren, als het zich verplaatsen in functie van vrije tijd en shoppen
- uniforme tariefstructuren, bvb. door vaste tarieven. Gebruik van een zelfde biljet NMBS-De Lijn (bestaat reeds in Brussel met 4 partners, NMBS, De Lijn, TEC, MIVB).
Gebruik maken van ontwaardingapparatuur conform De Lijn.
- het systeem impliceert tevens een betere bereikbaarheid binnen de stad Gent door het optimaliseren van bestaande stations en het openen van nieuwe haltes, of heropenen van eerder gesloten stopplaatsen.
- uitbouwen van een voorstadsnet met een minimum aan investeringen.

Voorgestelde assen

1. *Polder - Dender*

Vanuit Gent-St. Pieters een verbinding in de richting van :

- Aalter : via Drongen, Landegem, Hansbeke, Bellem
en van
- Schellebelle : via Merelbeke, Melle, Kwatrecht, Wetteren

In Schellebelle kan afgetakt worden naar Aalst en Dendermonde

2. *Schelde - Leie*

Vanuit Gent-St. Pieters naar :

- Lokeren : via Ledeberg, Gentbrugge, Gent-Dampoort, Darsen, Sint-Amandsberg, Destelbergen, Lobos of Beervelde.

In dit voorstel zitten dus nieuwe stopplaatsen :

- Ledeberg : is de bestaande accommodatie ter hoogte van de eindhalte van tramlijn

40-42. Een stopplaats die nu enkel door NMBS-personeel wordt gebruikt.

- Darsen (ex Oostakker)
- St. Amandsberg (ex Westveld)
- Destelbergen
- Lobos of Beervelde.

In de andere richting gaat het via De Pinte naar Deinze.

In Deinze kan afgetakt worden in de richting Tielt en in de richting Waregem.

3. Meetjesland - Vlaamse Ardennen

Vanuit Gent-St. Pieters in de richting Eeklo via Ledeberg, Gentbrugge, Gent-Dampoort, Muide, Wondelgem, Evergem, Sleidinge, Waarschoot.

Het station Muide krijgt opnieuw een functie als stopplaats.

Het is mogelijk om vanuit Eeklo de lijn naar Maldegem opnieuw in gebruik te nemen.

In de andere richting rijden we naar Gavere, waar de mogelijkheid bestaat een as naar Ronse te creëren.

4. Euregio - Land van Egmond

Gezien het vernieuwend karakter vergt deze lijn de grootste investeringen.

Het traject loopt vanuit Gent-Dampoort naar Zelzate-rechteroever.

Stopplaatsen zijn :

- Oostakker (Langerbruggestraat)
 - Skaldenstraat
 - Gent-Noord (t.h.v. Sidmar)
- Zelzate RO.

Er is een mogelijkheid om via het station Muide naar Zelzate-linkeroever te rijden en de as door te trekken naar Terneuzen via Sas-van-Gent en Sluiskil.

In de andere richting wordt Zottegem bereikt via Gentbrugge, Merelbeke, Melle, Gontrode, Landskouter, Moortsele, Scheldewindeke, Balegem.

Deze as laat toe verder te rijden naar Geraardsbergen.

Exploitatie

En performant vervoerssysteem noodzaakt een geïntegreerde aanpak, daarom lijkt het ons aangewezen dat zowel op het vlak van tarifiering als op het vlak van het dagelijks beheer naar een globale aanpak wordt gezocht. De NMBS en De Lijn zijn hierbij de aangewezen partners.

Rechtstreekse verbinding Eeklo-Gent-Dampoort-Brussel

Reizigers vertrekkend uit de stations op L58, Eeklo, Waarschoot, Sleidinge, Wondelgem, Gent-Dampoort en Gentbrugge, waaronder vrij veel pendelaars beschikken niet over een rechtstreekse verbinding met Brussel.

De enige piekuurtrein, Z7085, die de lijn bedient (vertrek Eeklo 07.27. uur) heeft als bestemming Gent-Sint-Pieters (aankomst 08.02. uur). De meerderheid van de reizigers op deze trein hebben ofwel Gent-Dampoort als bestemmingsstation, ofwel stappen zij te Gent-Sint-Pieters over richting Brussel. Bovendien zijn er te Gent-Dampoort een belangrijk aantal opstappende reizigers met bestemming Brussel.

Deze gegevens in acht nemend stellen we voor trein Z7085 als bestemming Brussel te geven. Tot Gentbrugge blijft de uurregeling identiek, na Gentbrugge kan de trein via L50 en L50A de Brusselse stations aandoen. Daarnaast kan de trein halt houden te Merelbeke en Melle, waardoor nog bijkomend cliënteel kan gewonnen worden.

Zoals gebruikelijk blijft het treinstel te Brussel gestald, om tijdens de avondpiek benuttigd te worden in de dienstregeling van trein Z8085 met bestemming Eeklo (aankomst te Eeklo 18.17. uur)

De reizigers van L58 met bestemming Gent-Sint-Pieters kunnen gebruik maken van de klokvaste verbinding. De reizigers uit Gent Dampoort en Gentbrugge met bestemming Gent-Sint-Pieters hebben bovendien bijkomende alternatieven, zijnde treinen uit Gent-Dampoort om 07.48. en 08.03. uur en vanuit Gentbrugge om 07.43. en 08.06. uur.