

**Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers
(BTTB)**

BTTB ondersteunt vraag light rail Gent-Zelzate
Verantwoordingsnota

Auteurs

Rudy De Ceunyck, voorzitter BTTB-werkgroep Oost-Vlaanderen
Kees Smilde, BTTB-medewerker spoorwegen
Stefan Stynen, voorzitter BTTB-werkgroep spoorwegen
Jan Vanseveren, coördinator BTTB

Eindredactie & info: Jan Vanseveren, jan.vanseveren@bttb.be, tel 09 223 86 12.

0. Inleiding

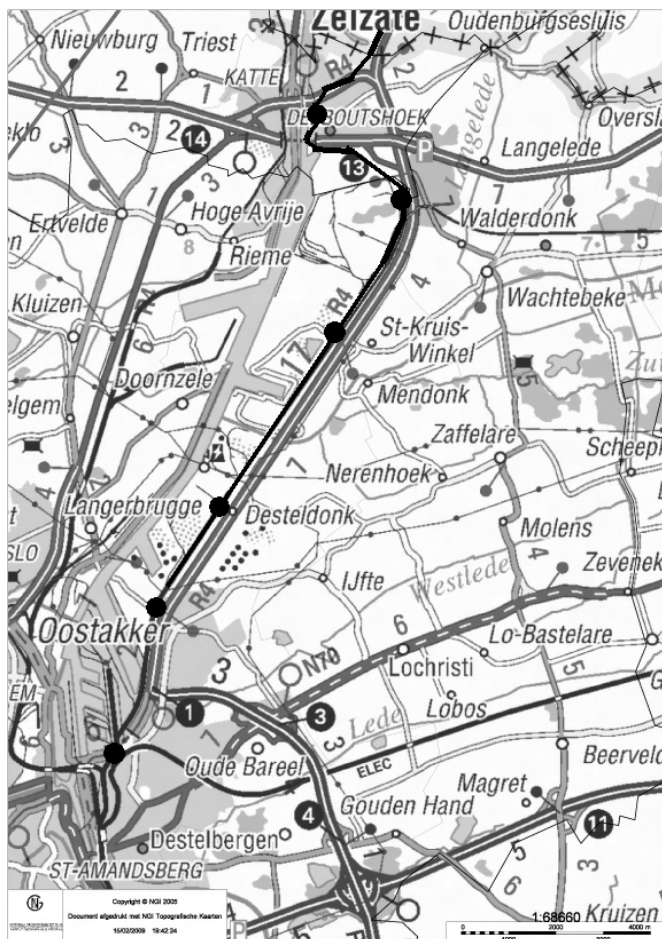
Tal van organisaties hebben zich het voorbije jaar uitgesproken voor de introductie van reizigersvervoer per spoor tussen Gent en Zelzate via het havengebied. De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) ondersteunt deze vraag en pleit voor een trein of light rail Gent-Zelzate(-Terneuzen).

Rond dit onderwerp zijn al diverse studies gepubliceerd. De BTTB beperkt zich bijgevolg tot een samenvatting.

1. Lijnvoering

De keuze voor de bestaande goederenspoorlijn 204 Gent – Arcelor-Mittal ligt voor de hand. De spoorinfrastructuur is voorhanden en het potentieel is groter dan op de Linkeroever, gezien de grote concentraties van tewerkstelling op de rechteroever. Uiteraard dienen de treinen of light railvoertuigen te vertrekken uit Gent-St-Pieters, omwille van de vlotte aansluitingen op het spoorweginet in alle richtingen.

2. Stopplaatsen



Illustratie 1. Voorgestelde stopplaatsen tussen Gent en Zelzate.

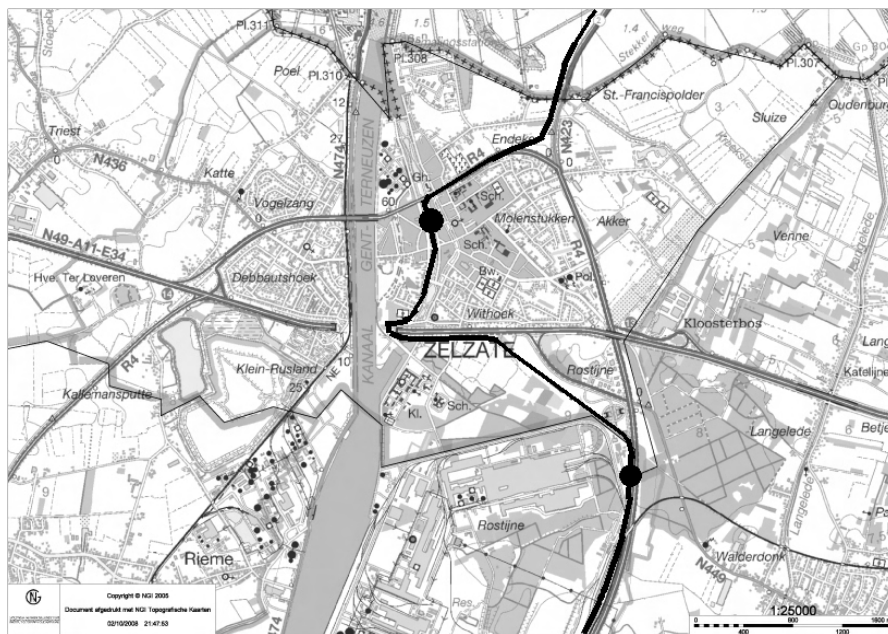
© NGI.

De BTTB sluit zich grotendeels aan bij de door Traject voorgestelde stopplaatsen tussen Gent en Arcelor-Mittal. Alleen bij de stopplaats Sprendonkstraat vragen we ons af of ze wel voldoende

potentieel heeft. Als alternatief komt eventueel een stopplaats ter hoogte van de Farmanstraat in aanmerking. Binnen loopafstand bevinden zich een aantal bedrijven (Farmanstraat, Singel), het winkelcentrum WEBA, en – op circa 500m loopafstand – de St-Bernadettewijk.

3. Uitbreiding naar Zelzate en Terneuzen

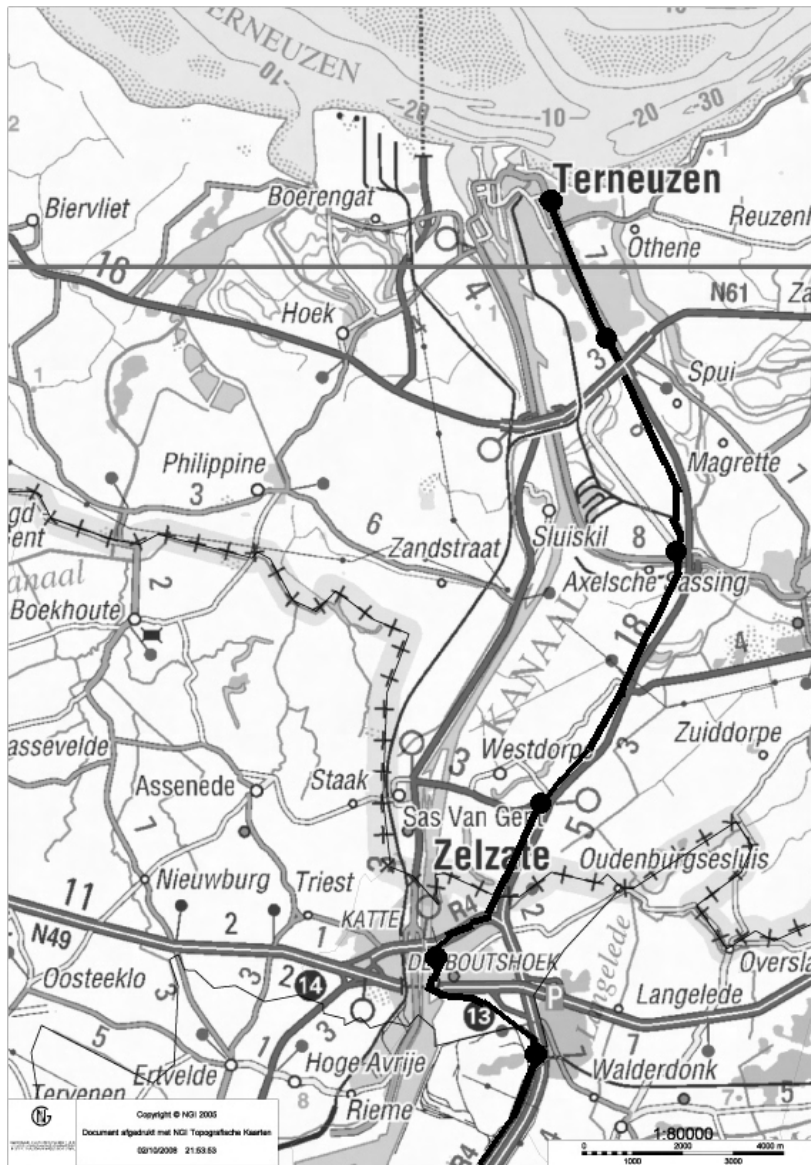
Spoorlijn 204 eindigt momenteel ter hoogte van Arcelor-Mittal. Dit geeft reeds een behoorlijk potentieel (zie verder), maar het potentieel kan gevoelig worden uitgebreid door de lijn door te trekken naar Zelzate. Daarvoor suggereert de BTTB grotendeels gebruik te maken van de tracé van de oude goederenspoorlijn naar Zelzate-Centrum. Deze lijn bleef in dienst tot de jaren '90, het tracé is nog nagenoeg onbebouwd en kan opnieuw gebruikt worden. In Zelzate-Centrum is het huidige busstation (Oostkade-Westkade) geschikt als (voorlopig) eindpunt voor een light rail. Een klassieke spoorlijn ligt hier minder voor de hand.



Illustratie 2. voorgestelde reisweg in Zelzate
© NGI.

Van Zelzate adviseert de BTTB op middellange termijn een doortrekking van de lijn naar Terneuzen. De Nederlandse N253 Zelzate – Terneuzen (de zogenaamde Traktaatweg) is voorzien op 2x2 rijstroken, waarvan er maar 1x2 zijn aangelegd. Er is bijgevolg een brede ongebruikte berm voorhanden voor de aanleg van een treinspoor.

Via deze uitbreiding worden maar liefst 38.000 inwoners bereikt binnen de invloedssfeer van deze spoorlijn.



Illustratie 3. voorgestelde reisweg en stopplaatsen Zelzate – Terneuzen
© NGI.

4. Investeringsen

Op het traject van de bestaande spoorlijn zijn investeringen nodig in:

- een verhoging van de lijnsnelheid (momenteel 40 km/u);
- infrastructuur van de stopplaatsen (perrons, schuilhuisjes, naamborden, infoborden, bewegwijzering).

De uitbreidingen naar Zelzate-Centrum en Terneuzen vergen meer ingrepen: hier moeten de sporen volledig opnieuw worden gelegd. Toch zijn we van mening dat – in geval gekozen wordt voor een light raillijn naar het voorbeeld van Spartacus in Limburg – de kosten niet buitensporig zullen zijn: Er dienen nauwelijks privégronden te worden onteigend en ook het aantal bijkomende kunstwerken (bruggen) zal eerder beperkt zijn.

5. Potentieel

5.1. Woonwerkverkeer naar de haven

Tewerkstelling ¹. De volgende grote werkgevers bevinden zich binnen loopafstand (max 750m) van de spoorlijn Gent-Zelzate:

	Tewerkstelling (2008)
Arcelor Mittal	5.547
Volvo Cars	4.259
Skaldenpark (diverse bedrijven)	3.000
Honda	680
Fabricom (Langerbruggestraat)	200
TOTAAL (grote concentraties)	13.686

Illustratie 4. Tewerkstelling binnen loopafstand van de bestaande havenspoorlijn.

De totale tewerkstelling op de rechteroever van de haven bedroeg in 2008 circa 21.500 arbeidsplaatsen. Uit de enquête, verricht door Traject in opdracht van het havenbedrijf, blijkt dat 15% van de werknemers "ja" antwoord op de vraag of zij bereid zijn het openbaar vervoer te gebruiken. We maken daarbij abstractie van de 36% respondenten die "misschien" antwoorden.

Potentieelberekening gebruikers trein Gent-Zelzate

	%	alle werkgevers rechteroever	bedrijven binnen loopafstand spoorlijn 204
totale tewerkstelling	100%	21.000	13.686
woonplaats Gent of met trein naar Gent	59%	12.390	8.075
sterke interesse openbaar vervoer	16%	1.945	1.268

Illustratie 5. Potentieel van de trein of light rail in woonwerkverkeer naar de haven.

5.2. Verplaatsingen van de kanaalzone naar Gent en verder

Naast de woonwerkverplaatsingen naar de werkgevers in de haven, zijn de inwoners van Zelzate en de kanaaldorpen eveneens potentiële gebruikers van de spoorlijn als het gaat om hun verplaatsingen richting Gent en verder. Het gaat dan om alle verplaatsingsmotieven: woonschoolverkeer, woonwerkverkeer en recreatieve verplaatsingen.

	Inwoners (toestand op 1/1/08)
Oostakker	12.793
Desteldonk	897
Mendonk	243
St-Kruis-Winkel	1.169
Zelzate	12.242
TOTAAL	27.344

Illustratie 6. Inwonerscijfers op Vlaams grondgebied binnen invloedssfeer van de spoorlijn, Gent-stad niet meegerekend:

Gezien Zelzate ook een regionaal knooppunt is in het busnetwerk, kunnen daar nog de inwoners van de gemeenten Assenede, Wachtebeke en Moerbeke worden aan toegevoegd, die voor hun verplaatsingen naar Gent gebruik zouden kunnen maken van de combinatie bus + light rail.

¹ Bron: Traject

	Inwoners (toestand op 1/1/08)
Westdorpe	2.056
Axel	8.028
Terneuzen-Centrum	27.930
TOTAAL	38.014

Illustratie 7. Inwoners op Nederlands grondgebied binnen invloedssfeer van de spoorlijn:

Er werden nog geen ramingen gemaakt van het aandeel van deze inwoners (Vlaanderen en Nederland) dat voor hun verplaatsingen gebruik zou kunnen/willen maken van de light rail.

Ter informatie geven we nog mee dat buslijn 55 Gent-Zelzate een hoge gemiddelde bezettingsgraad haalt: gemiddeld 46 reizigers per rit. Dit is een bijkomende indicatie van het potentieel op de relatie Gent-Zelzate.

5.3. Potentieel: conclusie

Het verwachte aantal reizigers per dag bedraagt **minstens 1.268 x 2 = 2.516** (heen en terug) in woonwerkverkeer naar de bedrijven in het havengebied + een onbekend bijkomend aantal voor de verplaatsingen vanuit de woongebieden in Zelzate en de kanaaldorpen.

Ter vergelijking: het spoortraject Oudenaarde – Ronse genereert volgens de tellingen van de NMBS ² 989 instappende reizigers per dag, de lijn Gent-Dampoort – Eeklo 1.309 (stopplaatsen Wondelgem, Sleidinge, Waarschoot en Eeklo). De spoorlijn naar Zelzate kan een stuk meer klanten genereren.

6. Compatibiliteit met het goederenvervoer per spoor

De studie van Traject toont voldoende aan dat, mits een goede dienstregeling, reizigers- en goederentreinen (vnl naar Arcelor-Mittal) naast elkaar kunnen functioneren zonder wederzijdse hinder.

7. Fasering

Het project kan in fasen worden gerealiseerd.

Fase 1. Ingebruikname van de bestaande spoorlijn Gent – Arcelor-Mittal voor reizigerstreinen. Dit kan met relatief beperkte middelen. Dit traject kan worden bediend met bestaande klassieke dieselmotorstellen. Light railmaterieel vormt een meerwaarde inzake toegankelijkheid en acceleratievermogen, maar is geen sine qua non.

Mits aanleg van een P+R-terrein, en goede aantrekkelijke fietsroutes van Zelzate-Centrum naar de stopplaats bij Arcelor-Mittal, kunnen ook de potentiële klanten uit Zelzate-Centrum worden bereikt.

Fase 2. Doortrekking van Arcelor-Mittal naar Zelzate-Centrum. Dank zij een stopplaats op het huidige busstation, wordt nagenoeg de volledige woonkern van Zelzate (12.000 inwoners) binnen loopafstand bediend. In deze fase is wel de overschakeling naar light rail wenselijk, om de bediening van Zelzate mogelijk te maken.

Fase 3. doortrekking van Zelzate naar Terneuzen.

² Bron: NMBS reizigerstellingen 2007

Bijlage: light rail in dieselverson (Duitse voorbeelden)



Illustratie 8. Light rail “Regio Sprinter” van de RurtalBahn op de lijn Mönchengladbach – Dalheim (Duits gedeelte van de “Ijzeren Rijn”). Foto Jan Vanseveren.



Illustratie 9. Light rail “Talent” van de NordWestBahn in Bielefeld. Foto Fred Van Remoortel.