

NMBS en Infrabel werken aan de toekomst van het spoor

Hans Cieters • NMBS, afdelingschef Participaties & Internationale Zaken

Fanny Bouillon • NMBS, diensten van de gedelegeerd bestuurder

Guido Ardeel • Infrabel, adjunct communicatieverantwoordelijke

West-Vlaanderen vormt als grootste Vlaamse provincie een belangrijke motor van onze economie. Maar liefst 1.150.000 inwoners leven, werken en verplaatsen zich dagelijks binnen deze provincie. Dit vereist de nodige infrastructuur, ook op het gebied van de spoorwegen. Op dit vlak werd een performant net uitgebouwd. Belangrijke investeringen houden de spoorinfrastructuur in de provincie op peil en bouwen de capaciteit verder uit, zowel op het gebied van goederenverkeer als op het gebied van reizigersverkeer.



Infrabel investeert fors in de spoorontsluiting van West-Vlaanderen en in de haveninstallaties van Zeebrugge

Infrabel, de infrastructuurbeheerder die instaat voor het onderhoud en de uitbreiding van het Belgische openbare spoorwegnet, investeert fors in verscheidene West-Vlaamse projecten. Veel van deze

projecten situeren zich in en rond de haven van Zeebrugge.

De havens van Zeebrugge en Oostende zijn belangrijke polen voor het goederenvervoer in West-Vlaanderen. Hun jaarlijks stijgende vervoersstromen zorgen voor toenemende welvaart, maar zetten ook bijkomende druk op het milieu en op de

bevolking. Omdat het goederenverkeer in deze havens de komende jaren naar alle waarschijnlijkheid zal blijven toenemen, zal het spoor ongetwijfeld een belangrijke partner blijven voor de aan- en afvoer van het maritieme verkeer.

Infrabel plant verscheidene infrastructuurwerken om de spoorcapaciteit uit te

breiden en de groei van de haven van Zeebrugge verder te ondersteunen. Het doel is om via doordachte investeringen het aandeel van het spoor in de haven te verhogen door een maximalisatie van het bestaande en het toekomstige spoorwegpotentieel. Op deze manier wordt ook het verkeer via de weg ontlast, iets waar reeds lang voor wordt gepleit.

In West-Vlaanderen zijn de voornaamste investeringen geconcentreerd op:

- De **modernisering en uitbreiding van het station Zeebrugge-Vorming**: een bijkomende bundel van 16 tot 24 aankomst- en vertreksporen zal worden aangelegd. De bundels A (9 sporen) en B (19 sporen), die momenteel gescheiden zijn door de hoofdsporen zullen worden omgevormd en samengevoegd tot één enkele bundel. Daarnaast wordt ook een nieuwe seinpost gebouwd. Deze werkzaamheden zullen toelaten om de veiligheid verder te verbeteren en het rendement van de haveninstallaties te verhogen. Geplande investering: 130 miljoen euro. Realisatie: 2015.
- De **aanleg van de boog Ter Doest**: deze spoorboog verbindt de oostelijke en westelijke havenzones van Zeebrugge. Dankzij deze investering zal de capaciteit kunnen worden verhoogd, boekt men een belangrijke tijdswinst en wordt het gemakkelijker om treinen te keren. Het traject tussen Dudzele en Brugge wordt zo van een aantal overbodige treinbewegingen ontlast. Geplande investering: 8 miljoen euro. Realisatie: 2010.
- De **uitbreiding van havenbundels Voorhaven-West, Pelikaan, Ramskapelle en Wielingen in Zeebrugge** Geplande investering: 22 miljoen euro.
- De **aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge** zal zorgen voor de ontlasting van het traject tussen Brugge en de vertakking Blauwe Toren, een traject dat intensief wordt gebruikt voor zowel goederen- als reizigersverkeer. Geplande investering: 65 miljoen euro. Realisatie: 2015.
- De **verdubbeling tot 4 sporen op de spoorlijn 50A tussen Gent en Brugge** zal toelaten het snelle van het tragere treinverkeer te scheiden, zodat meer en sneller treinverkeer mogelijk wordt. Het afschaffen van alle overwegen tussen Gent en Brugge zal de veiligheid op deze spoorlijn bovendien aanzienlijk verhogen, een absolute prioriteit voor Infrabel. Geplande investering: 350 miljoen euro. Realisatie: 2018.
- De **afwerking van de nieuwe spoorlijn tussen Oostende-Vorming en bundel Plassendale** zorgt ervoor dat de industriezone Plassendale 1 beter bediend kan worden. Geplande investering: 4 miljoen euro.

De meeste van de investeringen gebeuren gefaseerd om de impact op het huidige spoorverkeer te minimaliseren. Daarnaast is er regelmatig overleg voorzien met de verschillende stakeholders: omwonenden, klanten, lokale politici en administratie, Eenmaal gerealiseerd, zullen deze Infrabel-investeringen de verdere uitbreiding van de West-Vlaamse economie extra ondersteunen.

Goederenverkeer: B-Cargo stemt zijn aanbod af op de wensen van industrie en verladers

B-Cargo, de goederenafdeling van de NMBS, vervoert jaarlijks miljoenen tonnen goederen per spoor door West-Vlaanderen. Dagelijks voeren tientallen treinen containers, auto's, staal en veel andere producten af en aan. Het aanbieden van een totale logistieke oplossing aan de klanten, zorgt ervoor dat het aantal vrachtwagenritten op de West-Vlaamse wegen wordt beperkt.

De haven van Zeebrugge behandelde in 2007 42,3 miljoen ton vracht. B-Cargo vervoerde in datzelfde jaar ongeveer 6,7 miljoen ton via het spoor, een stijging van 1,7 miljoen ton in vergelijking met 2006. Haar aandeel in de modal split richting hinterland voor de Zeebrugse haven steeg tot 16%. Het grootste deel van deze tonnages betreft containervervoer voor grote rederijen zoals Maersk en CMA-CGM. Maar ook nieuwe auto's en water worden massaal



vervoerd per spoor. Dagelijks rijden in Zeebrugge een duizendtal wagons aan en af. Gemiddeld bedraagt de brutolast 1.500 ton per trein. De belangrijkste bestemmingen van de containertreinen zijn de binnenlandse terminals van Antwerpen, Meerhout en Muizen, en de buitenlandse bestemmingen in Duitsland, Frankrijk en Italië. Het betreft veelal shuttletreinen die verschillende keren per week rijden. De belangrijkste operatoren zijn de NMBS-dochtermaatschappijen IFB en TRW.

De haven van Oostende haalde in 2006 een tonnage van 8,7 miljoen ton. Het betreft echter vooral opleggers, waardoor het spoorandeel in de modal split eerder laag is.

Ook de regio Kortrijk genereert een niet onbelangrijk spoorvervoer. Centraal staat hier de containerterminal van Lauwe LAR die een dagelijkse verbinding biedt met Antwerpen.

De NMBS ambieert een hoger markt-aandeel van de spoormodus in West-



Vlaanderen en levert hiervoor de nodige inspanningen. Een uitbreiding van het wagenpark moet ervoor zorgen dat de stijgende containervolumes snel aan- en afgevoerd kunnen worden. Daarnaast wordt geïnvesteerd in nieuwe, goed uitgeruste locomotieven die zonder oponthoud over de grenzen heen kunnen rijden. Bovendien zullen nieuwe werkmethodes de efficiëntie van het spoor verhogen

Reizigersverkeer: NMBS speelt in op snelle reizigersgroei

Het binnenlandse reizigersverkeer kent de laatste jaren een gestage toename. De NMBS biedt West-Vlaanderen dan ook dagelijks een uitgebreid aanbod aan performante reizigerstreinen. Op basis van de in 2006 uitgevoerde reizigerstellingen, blijkt dat de provincie West-Vlaanderen ongeveer 62.200 opstappende reizigers per weekdag telt, tegen 32.650 op zaterdag en 40.480 op zondag. Dit aantal neemt duidelijk toe in vergelijking met het gemiddelde aantal opstappende reizigers in de periode 2003-2005: +11% tijdens weekdagen, +9,7% tijdens weekenddagen.

West-Vlaanderen telt meerdere belangrijke stations die echte spoor- en intermodale knooppunten zijn. We vermelden Brugge, 9e Belgische station met in 2006 ongeveer 19.500 opgestapte reizigers per weekdag; Kortrijk, 14e station in het klassement met meer dan 10.600 opgestapte reizigers per weekdag, en Oostende, 19e met meer dan 7.500 reizigers.

Bijzondere aandacht gaat naar de zomertrafiek richting kuststations: in juli en augustus 2007 werden ongeveer 572.700 reizigers geteld bij aankomst in Oosten-

de, 290.000 in Blankenberge, 95.000 in Knokke, 87.700 in De Panne, 20.200 in Veurne en 12.600 in Koksijde.

De toename van het aantal reizigers is onder andere de resultante van een vervoersaanbod dat in overeenstemming is met de marktbehoeften, steunend op zowel de snelle verbindingen tussen grote steden als op het korte afstandsverkeer en de lokale bedieningen ter verzekering van de basis-mobiliteit in elke regio. Speciale aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling van adequate aansluitingspunten.

De spoorlijnen stellen de grootste steden en gemeenten van West-Vlaanderen in verbinding met elkaar. Op al deze spoorlijnen wordt een Inter City - of Inter Regio-dienst aangeboden. Zoals uit de kaarttekst blijkt, hebben alle stations tussen De Panne en Gent en tussen Poperinge en Kortrijk een rechtstreekse verbinding met Brussel. Reizigers die zich verplaatsen van een station gelegen op de lijn 66 tussen Brugge en Kortrijk – Torhout, Roeselare, Izegem – naar een station gelegen op de lijn 73 tussen De Panne en Gent beschikken steeds over een perfecte aansluiting te Lichtervelde.

In het kader van de recente aanpassing van het vervoerplan begin december 2007, werd de IC-trein Knokke - Blankenberge - Brugge - Brussel - Hasselt - Tongeren uitgerust met moderne geklimatiseerde dubbeldekrijtuigen waardoor de capaciteit met de helft vermeerderd werd en het comfort verhoogd werd. Deze significante toename van het aantal zitplaatsen is bijzonder belangrijk voor de pendelaars.

Ook tijdens het zomerseizoen zal de inzet van deze dubbeldekrijtuigen naar Knokke en Blankenberge goed benut worden.

Belangrijke investeringen in de stationsinfrastructuur moeten de groei van het reizigersaantal begeleiden. Zo wordt momenteel fors geïnvesteerd in de stations en stationsomgevingen van Brugge, Roeselare en Kortrijk. Het vernieuwen van de fietsenstallingen staat in 2008 op het programma te Zedelgem, Bissegem, Komen, Wervik, Zeebrugge-Dorp en Poperinge. ■

De provincie wordt in de week door 6 verbindingen van het type IC bediend:

- IC A: **Oostende - Brugge** - Gent-St.-Pieters - Brussel - Leuven - Luik - Verviers - Welkenraedt - Eupen
- IC C: Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Berchem - Sint-Niklaas - Lokeren - Gent-Dampoort - Gent-St.-Pieters - **Kortrijk** - Moeskroen - Lille
- IC C': **Oostende - Brugge - Torhout - Roeselare - Izegem - Kortrijk** - Moeskroen - Lille
- IC E: **Knokke - Duinbergen - Heist / Blankenberge - Brugge** - Gent-St.-Pieters - Brussel - Leuven - Aarschot - Diest - Hasselt - Tongeren
- IC G: **Oostende - Brugge** - Aalter - Gent-St.-Pieters - Gent Dampoort - Lokeren - St.-Niklaas - Antwerpen-Berchem - Antwerpen-C.
- IC L: **Poperinge - Ieper - Komen - Wervik - Menen - Wevelgem - Bissegem - Kortrijk** - Oudenaarde - Zottegem - Denderleeuw - Brussel - Dendermonde - Zele - Lokeren - Sinaai - Belsele - St.-Niklaas

Daarnaast zijn er 2 verbindingen van het type IR:

- IR f: **Kortrijk - Harelbeke - Waregem** - Deinze - De Pinte - Gent-St.-Pieters - Wetteren - Dendermonde - Mechelen
- IR i: **De Panne - Koksijde - Veurne - Diksmuide - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze - De Pinte** - Gent-St.-Pieters - Brussel - Nationale Luchthaven - Leuven - Tienen - Landen

Tenslotte wordt dit aanbod door 2 lokale verbindingen vervolledigd:

- L **Kortrijk - Brugge: Kortrijk - Ingelmunster - Izegem - Roeselare - Lichtervelde - Torhout - Zedelgem - Brugge**
- L Brugge - Zeebrugge: **Brugge - Brugge-St.-Pieters - Lissewege - Zeebrugge-Dorp/Strand**

In het weekendaanbod dat relatief gelijkwaardig is, wordt rekening gehouden met specifieke behoeften van de reizigers.