

Officiële opening omgelegde spoorlijn 55 op vrijdag 2 juli 2004

Toespraak van Mare Descheemaeker, directeur-generaal Vrachtdivisie van de NMBS

Geachte burgemeesters en schepenen,
Geachte directie van het havenbedrijf,
Beste klanten en genodigden,

De bijna 10 km lange goederenspoorlijn die we vandaag officieel in gebruik nemen, heeft lang op zich laten wachten. Een trein der traagheid zouden we het bijna kunnen noemen. Die traagheid is niet te wijten aan de NMBS. Het nieuwe stukje spoorlijn werd aangelegd op initiatief van en door het Vlaams Gewest. De bestaande spoorlijn 55 moest tussen de brug over de ringvaart in Evergem en Rieme een andere route volgen om de verdere bouw van het Kluizendok mogelijk te maken.

Met twee jaar vertraging sloot het Vlaams Gewest op 19 maart 1999 een overeenkomst af met de NMBS. Het Vlaams Gewest zou zorgen voor een kant en klare bedding en aansluitend zou de NMBS, in opdracht van het Vlaams Gewest, het spoor aanleggen. Pas op 23 augustus 2000 werd de bouwvergunning afgeleverd. Intussen had de aannemer van het Vlaams Gewest laten weten niet meer in de aanleg van de spoorbedding geïnteresseerd te zijn. Het Vlaams Gewest moest dus nieuwe aanbesteding uitschrijven. Pas eind mei 2001 kon de eerste spade in de grond. Zodra een deel van de bedding klaar was, zijn we in augustus van vorig jaar begonnen met het leggen van het spoor.

Waarom vertel ik u dit? De NMBS wordt om de haverklap met alle zonden van Israël overladen, zeker in dit dossier was dit het geval, maar deze keer kan de NMBS niets worden verweten. We hebben zeer snel gereageerd en gewerkt. Mijn dank aan alle spoor mannen die zich voor dit project hebben ingezet.

Wij beleven vandaag geen primeur. De eerste goederentrein reed vorige maandag 28 juni over dit nieuwe spoor, met 40 km per uur. Na de inrijperiode wordt de snelheid geleidelijk verhoogd. Binnen enkele weken zullen de treinen met 90 km per uur rijden.

Een primeur is wellicht wel dat we met een moderne reizigerstrein over deze lijn sporen. Maar ik wil meteen de dromers in het gezelschap met beide voeten op de grond plaatsen. Deze lijn is een goederenlijn, ze geschikt maken voor reizigersverkeer kost geld; uit een eerste onderzoek is gebleken dat er onvoldoende klandizie is om een treindienst te verantwoorden.

Vergeet niet dat treinen laten rijden een dure aangelegenheid is. Wij denken dat de bus in deze regio een betere service kan verlenen tegen veel lagere kosten voor de belastingbetaler. Wel bestuderen we de heropening van de stopplaats Evergem op de lijn Gent - Eeklo.

De NMBS wenst het Kluizendok een schitterende toekomst, met veel schepen en veel goederen. Wij willen natuurlijk heel graag een pak van die goederen vervoeren, maar

dan moet de spoorinfrastructuur verder worden uitgebouwd. Vandaag is goederenlijn 55 nog niet aangesloten op het Kluizendok

Eind 2005 begin 2006 zal de NMBS die aansluiting verwezenlijken op een eenvoudige manier;

- > een voorlopige rechtstreekse aansluiting op de lijn 55
- > en twee definitieve kaaisporen

Met die sporen kunnen we de vier bedrijven die zich daar vestigen, bedienen. Die bedrijven verwachten per jaar enkele honderdduizenden ton per spoor te vervoeren

In een wat verdere toekomst heeft de NMBS opstelsporen nodig, de zogeheten bundel Zandeken, om het hele Kluizendok goed te kunnen bedienen. Voor de aanleg moeten we wachten op de afwikkeling van het onteigeningsdossier. We hopen dat onderhandelingen over de door de NMBS gewenste noordelijke aansluiting van bundel Zandeken op de goederenlijn 55 zullen leiden tot een zo gunstig mogelijke oplossing voor de NMBS. De noordelijke aansluiting is nodig voor een efficiënte en voor de klant zo goedkoop mogelijke exploitatie.

Overigens die hele infrastructuur is niet alleen nodig voor de NMBS. Sinds 15 maart 2003 is het goederenvervoer per spoor in Europa geliberaliseerd. Wie geregeld in het havengebied komt heeft wellicht al opgemerkt dat er naast B-Cargo ook al een andere operator actief is.

Als wij voor een goede spoorinfrastructuur pleiten, dient dit niet alleen de belangen van de NMBS. Om de concurrentie aan te kunnen is de NMBS koortsachtig bezig met de uitvoering van het plan 'New-Cargo'. Wij zijn er immers van overtuigd dat wij net zo goed zijn, ja zelfs beter, dan de huidige en toekomstige concurrenten op het spoor.

Het New-Cargoproject zal ons hierbij helpen dankzij een meer efficiënte organisatie en een grotere polyvalentie van het personeel. Wij willen dat de bedrijven aan het Kluizendok heel graag tonen. Daarom nog eens een oproep aan de Haven: laten wij samen zorgen voor een optimale spoorinfrastructuur in de Gentse haven. Gent heeft als haven een grote toekomst als het voor alle vervoersmiddelen optimaal bereikbaar is en blijft. Het spreekt vanzelf dat het spoor een belangrijk percentage van het goederenvervoer voor zijn rekening wil nemen. Maar we willen onze goederenklanten vooral kwaliteit bieden tegen een concurrentiële prijs.

U staat er wellicht niet bij stil, maar lijn 55 is een internationale lijn met een bewogen geschiedenis. Op 20 december 1865 opende de 'Chemin de Fer de Gand à Terneuzen' de lijn Gent-Zelzate en op 1 april 1869 konden de treinen tot Terneuzen rijden. Aanvankelijk werd de lijn vooral voor reizigersverkeer gebruikt. Door de ontwikkeling van de havens van Gent en Terneuzen, en de vestiging van verscheidene bedrijven werd het belang van het goederenverkeer steeds groter. De laatste reizigerstrein op lijn 55 reed op 11 september 1961.

Internationaal gezien speelt spoorlijn 55 nog steeds een belangrijke rol. Het bedient een van Nederland geïsoleerd gebied; Zeeuws-Vlaanderen wordt ook wel eens door onze noorderburen 'een overzees gebiedsdeel' genoemd. Al jaren werkt B-Cargo

prettig samen met Railion, zoals de vroegere goederentak van de Nederlandse Spoorwegen nu heet.

Ik heb nóg een primeur. Niet alleen voor Frankrijk, ook voor een aantal trajecten in Nederland heeft de NMBS de procedure ingezet voor het verkrijgen van een veiligheidsattest. In nauwe samenwerking en overleg met Railion willen wij ons internationaal laten gelden. De haven van Gent zal dan nog beter met zijn hinterland verbonden zijn.

Geacht gezelschap, ik ben blij dat ik op deze openingsrit aanwezig ben. De goede en constructieve sfeer die ik hier proef bevestigen dat spoor en haven hand in hand gaan. Dat moet zo blijven als we verbindingen tussen de poorten tot Europa en het achterland bereikbaar willen houden. De Gentse haven is één van die poorten.

Ik wens u allen nog een leuke rit en een fijne dag.

Mare Descheemaeker
directeur-generaal Vrachtdivisie van de NMBS

Omgelegde spoorlijn 5

