

## Verdubbeling spoorlijn Gent - Brugge

### Eerste fase: Gent- Landegem

De NMBS is een van de voornaamste spelers in de mobiliteitsproblematiek en moet dit ook in de toekomst blijven. Daarom wordt 5,8 miljard euro geïnvesteerd in de periode 2004 - 2007. Het grootste gedeelte daarvan gaat naar het binnenlandse spoorwegnet.

Een van de projecten die opgenomen zijn in het nieuwe investeringsplan is de **verdubbeling van de spoorlijn tussen Gent en Brugge**, een groot stuk van de zgn. lijn 50A Brussel - Oostende. Die lijn is een belangrijke schakel in het Belgische spoorwegnet, zowel voor reizigers- als voor goederenvervoer. Momenteel is het verzadigingspunt van de lijn bereikt. In de drukste periode van het jaar rijden er elke dag tussen de 275 en 300 treinen op de lijn (beide richtingen samen). Met bovendien een groei van het goederenverkeer van en naar de haven van Zeebrugge in het vooruitzicht moet de capaciteit dringend worden uitgebreid.

**De NMBS investeert in dit project ruim 290 miljoen euro.**

o overzicht van het investeringsprogramma:

< 2004	2004-2007	> 2007
€ 12 mio	€ 72 mio	€210mio

### Van 2 naar 4 sporen

Momenteel moeten snelle en trage treinen van dezelfde sporen gebruik maken. Dit beperkt de capaciteit van de lijn. Het verdubbelen van de spoorlijn lost dat probleem op. Dankzij die investering zullen de snelle en trage treinen van elkaar kunnen worden gescheiden.

Op de **twee middelste sporen** zullen de **snelle treinen** (IC-treinen en sommige piekurtreinen) rijden, de **twee buitenste sporen** worden gereserveerd voor de **tragere treinen** (stop-, goederen- en enkele piekurtreinen).

Dit project is onderverdeeld in 3 stukken (planning van de werken aan de spoorlijn):

- o prioriteit 1:           Gent-Sint-Pieters - Landegem <sup>o</sup>       (2002-2010)
- ⇒ prioriteit 2:           Brugge - Beernem   (2008-2012)
- ⇒> prioriteit 3:        Beemem - Landegem                                       (na 2012)

<sup>n</sup> Over een afstand van ongeveer 3 km. liggen op grondgebied Landegem al 4 sporen, als gevolg van de verbredingswerken aan het Schipdonkkanaal (Deinze -Zeebrugge).

### **Eerste fase tussen Gent en Landegem**

Aan beide zijden van de bestaande spoorlijn tussen Gent en Brugge komt er een extra spoor.

De **eerste prioritaire fase** van het project ligt in de aanpassing van de spoorinfrastructuur **tussen het station Gent-Sint-Pieters en Landegem**. Eerst en vooral zullen de toegangssporen tot het station Gent-Sint-Pieters worden aangepakt omdat dit de meest complexe werken zijn met de grootste invloed op het treinverkeer. Doel is om de ontvangstcapaciteit van dit station aanzienlijk te verhogen (een noodzaak om het extra treinverkeer wat de spoorverdubbeling tussen Gent en Brugge met zich meebrengt te kunnen verwerken). Deze werken situeren zich tussen het station van Gent-Sint-Pieters en de Ringvaart. Er werd een nieuwe spoorbundel 'Blaarmeersen' aangelegd die voor het treinverkeer in het station meer uitwijkmogelijkheden, meer ruimte tot manoeuvreren, moet bieden. Deze nieuwe spoorbundel zal begin maart 2004 in dienst genomen worden. De spoorbundel bij het binnenrijden van het station wordt daarna gemoderniseerd. Begin april 2004 wordt gestart met de werkzaamheden, zodat de spoorbundel in dienst genomen kan worden in juli 2005.

### **Nieuwe bruggen en een nieuw viaduct, einde van de werken in 2010**

Ter hoogte van de **Ringvaart** worden aan beide zijden van de bestaande brug **twee nieuwe bruggen** geschoven (enkelsporige metalen bruggen met een overspanning van 120 meter). Zo kunnen de 2 huidige sporen {die over de bestaande brug lopen} gebruikt worden voor het 'snelle' treinverkeer. Over de twee nieuwe bruggen rijden dan de 'trage' treinen. Tijdens het weekend van 10 en 11 januari worden de nieuwe spoorbruggen over de Ringvaart geschoven.

Om te vermijden dat de treinen elkaar moeten kruisen door middel van wissels, wordt **ter hoogte van de Blaarmeersen en de Snekkaai een spoorviaduct** gebouwd, met een lengte van ongeveer 1150 meter (toegangshellingen inbegrepen). Met de bouw van dit viaduct wordt begonnen in 2006, het moet in 2008 klaar zijn. De toegangshelling start aan de ene zijde ongeveer aan de brug over de Ringvaart en aan de andere zijde ongeveer aan de aftakking van de spoorlijn naar Kortrijk. Door de bouw van dit viaduct wordt het mogelijk om 2 treinen tegelijk in Gent-Sint-Pieters te ontvangen. De 'snelle sporen' lopen over dit viaduct. Het extra spoor richting Brugge loopt onder de hoofdsporen van de spoorlijn Gent - Brugge (dus onder het viaduct).

Het einde van de werken tussen Gent-Sint-Pieters en de Ringvaartbruggen is gepland in het voorjaar van 2008. In 2006 wordt ondertussen gestart met de aanleg van de 2 nieuwe sporen. De eerste fase van het project is dan volledig klaar in 2010.

### Aandacht voor het milieu en de omgeving

Bij de uitbreiding van de spoorlijn tussen Gent en Brugge houdt de NMBS rekening met **omgevingsaspecten**. Er werd een Milieu-Effectenrapport opgesteld om de impact van het project op mens en natuur in kaart te brengen en om het project op een optimale wijze in te passen in de omgeving. Bij het ontwerp van de bruggen en viaducten wordt extra aandacht besteed aan het uitzicht. Daarom werd de Vlaamse bouwmeester Bob Van Reeth van in het begin betrokken bij het project en werd het gerenomeerd architecturaal en ingenieursbureau Samyn & Partners gecontacteerd voor de architecturale aspecten.

De spoorwegen beschikken nog over een andere grote troef. Van alle vervoermiddelen neemt de trein het minst ruimte in beslag. In Vlaanderen, met zijn schaarse open ruimte, is dit een niet te verwaarlozen voordeel. Ook bij de aanpassing van de spoorlijn Gent -Brugge komt deze factor tot uiting. Zo werden de oorspronkelijke plannen voor het bouwen van een kruising van de sporen ter hoogte van de Assels grondig herzien zodat dit natuurgebied wordt ontzien. De werken die nu zullen starten, zijn praktisch volledig op spoorwegterrein gesitueerd. Hierdoor wordt een **'terreinwinst'** geboekt van ongeveer **5 hectare**.

Enkel in Drongen is het noodzakelijk om over te gaan tot **onteigeningen**. (In de latere fases moet dit o.a. ook in Hansbeke en Oostkamp gebeuren.)

De onteigeningen worden pas in 2006 uitgevoerd door het Ministerie van Financiën (Comité tot aankoop van onroerende goederen). Voordien vindt een openbaar onderzoek plaats en wordt een Koninklijk Besluit (KB) aangevraagd. Pas na publicatie van dat KB in het Belgisch Staatsblad kan tot de onteigeningen worden overgegaan.

### Spoorverdubbeling betekent hogere capaciteit én hogere veiligheidsgraad

Door het verdubbelen van de spoorcapaciteit wordt het snelle van het trage treinverkeer gescheiden. Vandaag moet al dit treinverkeer over 2 sporen, wat neerkomt op een kleine 300 treinen per dag (70% 'snelle treinen'<sup>1</sup>, 30% trage treinen). De aanleg

van een derde en vierde spoor is dus belangrijk voor het treinverkeer tussen Gent en Brugge.

Een belangrijk knelpunt is het kruisen van de treinen komende van Gent via de lijn 50A richting kust en de treinen van de kust via de lijn 50A richting Gent. De aanpassingen aan de infrastructuur (de bouw van het spoorviaduct) hebben een aantal voordelen:

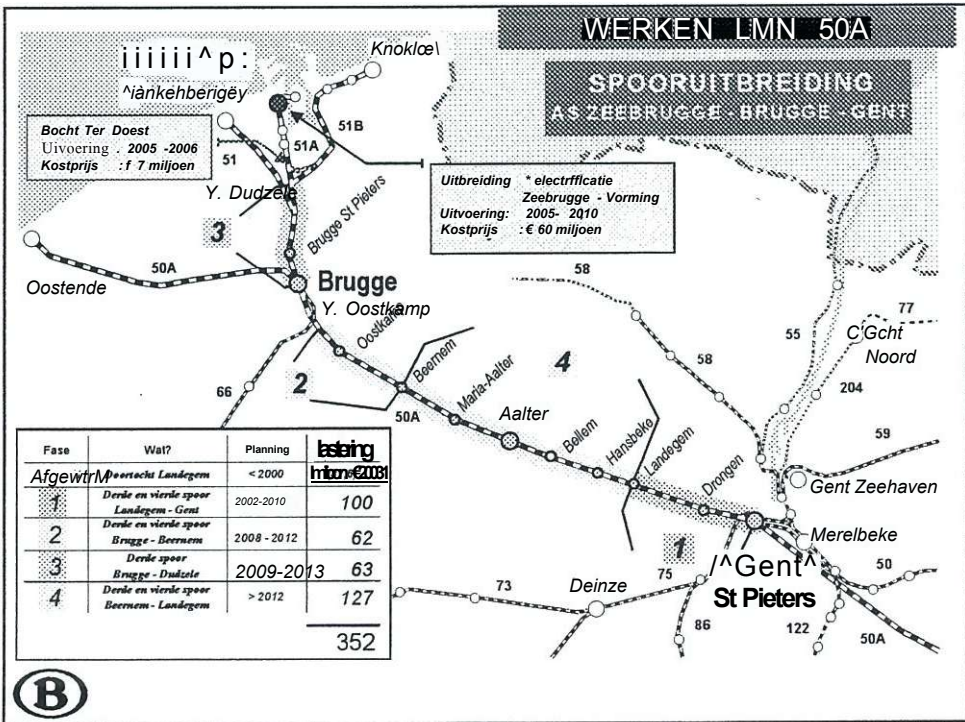
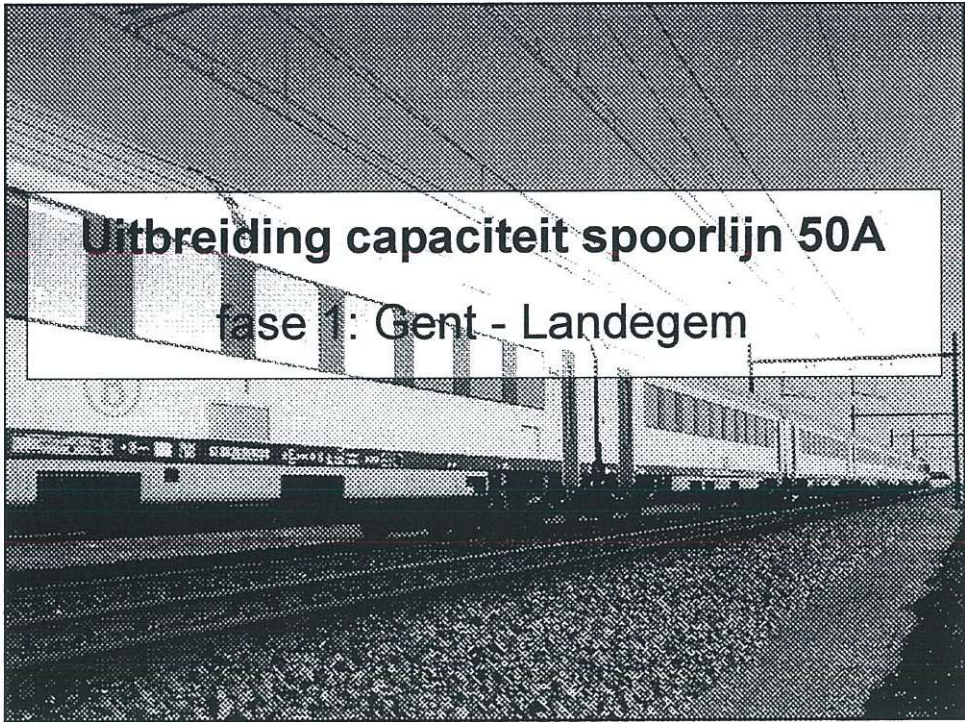
- een belangrijke capaciteitswinst (+/- 20%) door het vermijden van de kruising;
- een grotere veiligheid door het ontbreken van een aantal wissels;
- een grotere bedrijfszekerheid (bv. bij sneeuwval in de winterperiode);
- veel ondertioudsvriendelijker.

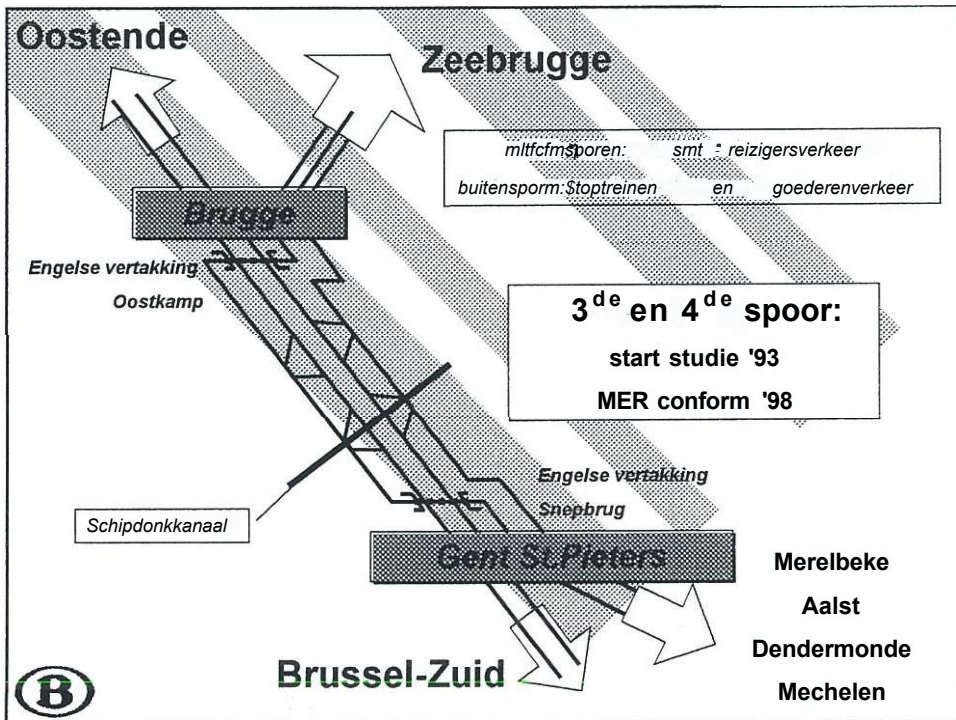
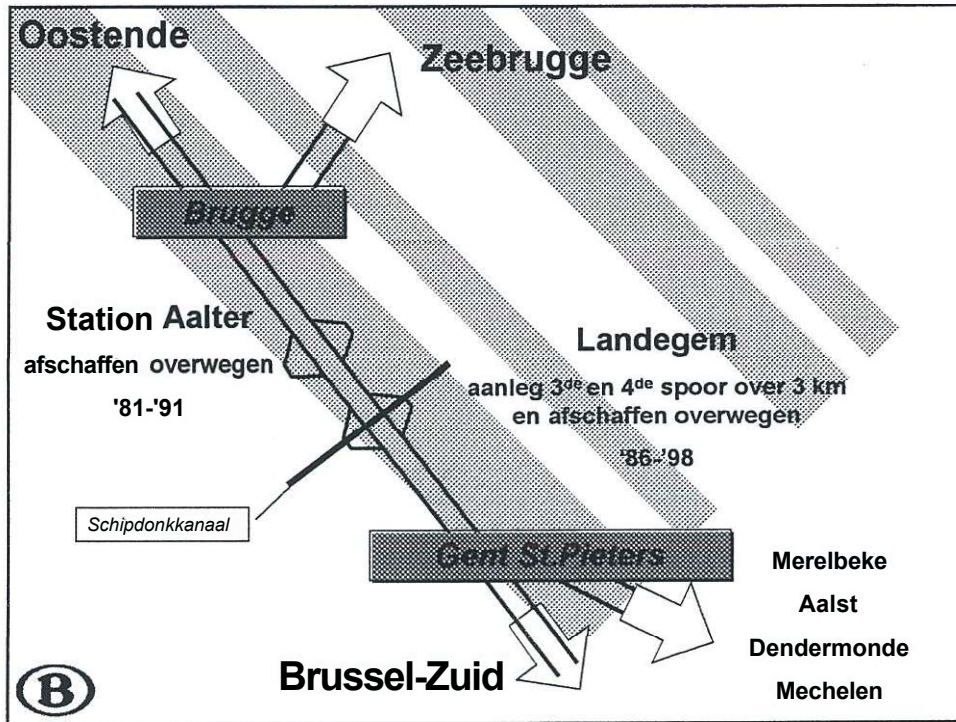
De scheiding van snel en traag verkeer over een langere afstand (ongeveer 8 km tot Landegem) biedt sowieso voordelen voor de benutting van de beschikbare capaciteit. In de toekomst is bovendien voor beide typen verkeer een verdere groei te verwachten door:

- door de uitbreiding van het aanbod van de toeristische treinen;
- de uitbouw van een regionaal netwerk rond Gent met een tak tot Aalter;
- de evolutie in de goederentrafiek van en naar de haven van Zeebrugge.

**Vandaag** is dit het treinverkeer dat op een **weekdag** over de lijn 50A rijdt:

Type trein	Herkomst	Bestemming	Aantal
IC A	Oostende	Eupen	38
IC E	Knokke / Blankenberge	Tongeren	38
IC G	Oostende	Antwerpen-Centraal	34
Thalys	Oostende	Brussel-Zuid	2
Snelle P-trein			14
Trage P-trein			12
L-trein	Gent-St-Pieters	Brugge	38
Goederentrein			50
Andere ritten			34
Uitbreiding aanbod tijdens het toeristische seizoen			30





Gent St-Pieters - Landegem : 3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor

- **Project 1 : vernieuwen vertakking Snepbrug  
baanvak Gent St-Pieters - Ringvaart**
  - » bouw van de nieuwe verkeerswisselaar voor treinen
  - » geen onteigeningen
  - » bouwperiode : 2002 - 2008
- **Project II : aanleg van 3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor  
baanvak Ringvaart - Landegem**
  - » aanleg van 3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor
  - » vernieuwen stopplaats Drongen
  - » onteigeningen Drongen
  - » bouwperiode : 2006 - 2010

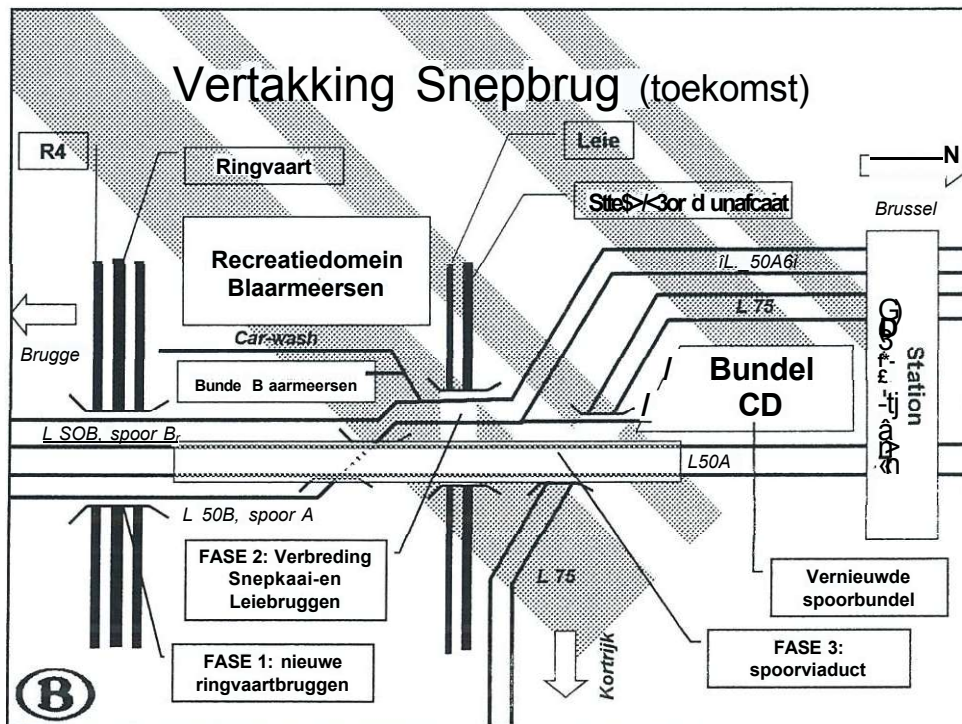
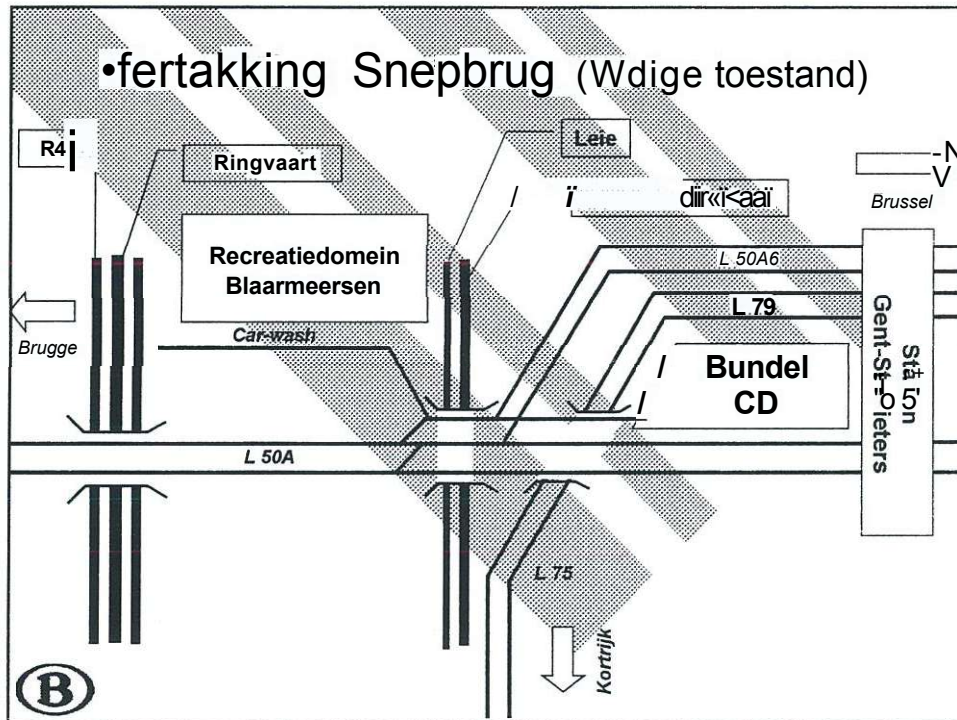


**Project I :**

**Vertakking Snepbrug**

**baanvak Gent St-Pieters - Ringvaart**

<D





# 1 Vertakking Snepbrug

- **Vernieuwd concept tov. MER '98:**
  - » verschuiving van vertakking: van Assels naar terrein NMBS bij station Gent - St. Pieters;
  - » 5 ha terreinwinst in natuurgebied
- **Opbouw en planning:**
  - » fase 1: bouw ringvaartbruggen, 2002 - 2004
  - » fase 2: verbreden en vernieuwen Snepkaai- en Leiebruggen, 2004 - 2005
  - » fase 3: bouw spoorviaduct, 2006 - 2008
  - » vertakking in dienst: 2009
- **raming: € 50 000 000**

CD

# Project Snepbrug

- **Voordelen nieuw concept:**
  - werken op eigen terreinen : snelheid van uitvoering en procedures;
  - terreininname veel geringer (milieu/MER);
  - technische randvoorwaarden makkelijker (Oude Leie koker, ophoging L50A,...);
  - modernisering bundel 'CD'
  - bundel Blaarmeersen; <sup>^tfltf\*</sup>
  - vlugger op 160 km/u;
  - creëren van uitwijkmogelijkheden tijdens de noodzakelijke moderniseringswerken van het station Gent St-Pieters

(8)

## Vertakking Snepbrug

- **Procedures:**

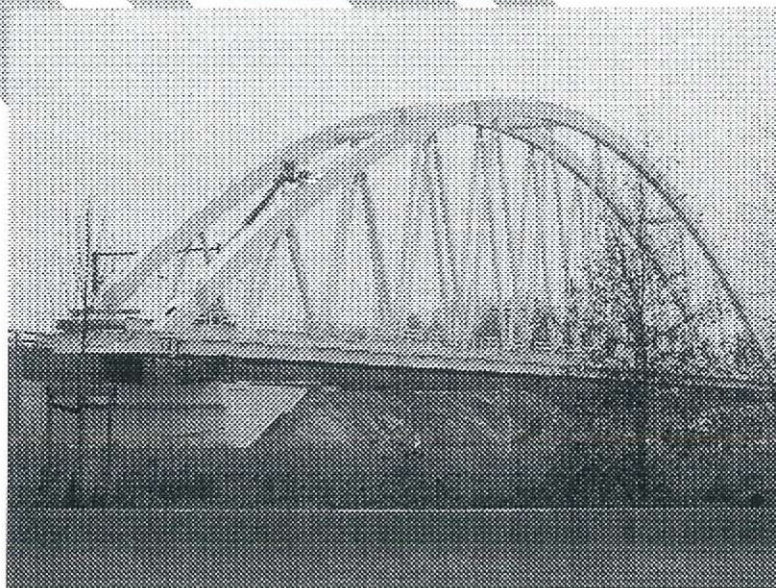
- \* actualisatie van MER '98, conform verklaard in 2001
- » concept aanvaard bij stad Gerit en AROHM
- » bouwaanvraag fase 1 en 2 goedgekeurd
- » bouwaanvraag fase 3: voorzien in 2004

- **stand van zaken**

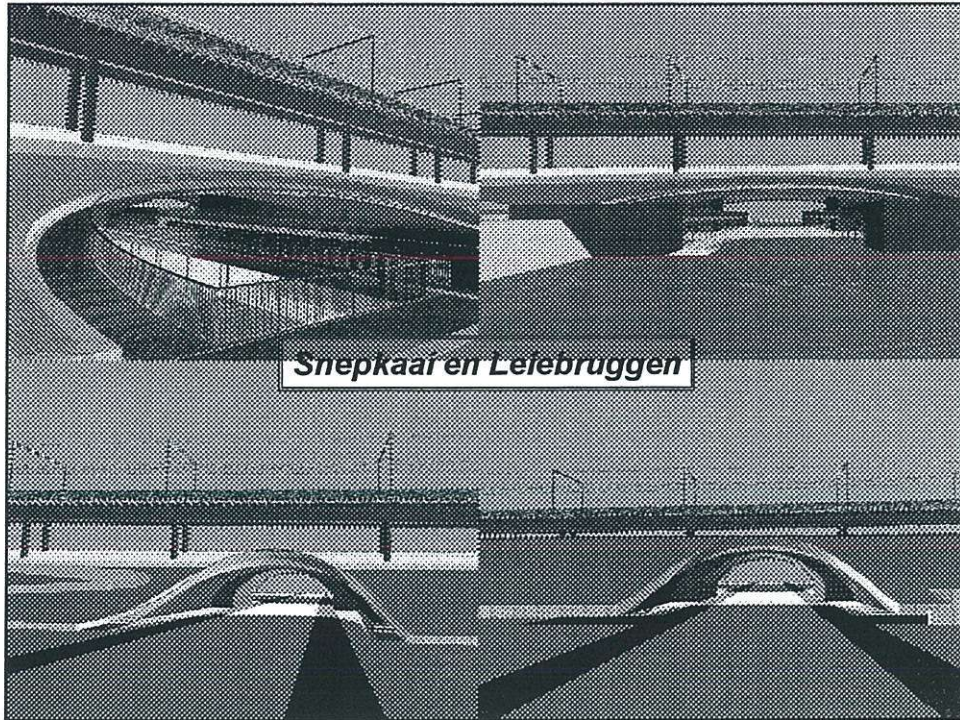
- » fase 1 in volle uitvoering
- » plaatsing ringvaartbruggen op 10/11 januari 2004
- » nieuw bundel Blaarroersen in dienst op 1 maart 2004
- » start fase 2 in 2004
- » spoor- en bovenleidingswerken in volle uitvoering

CD

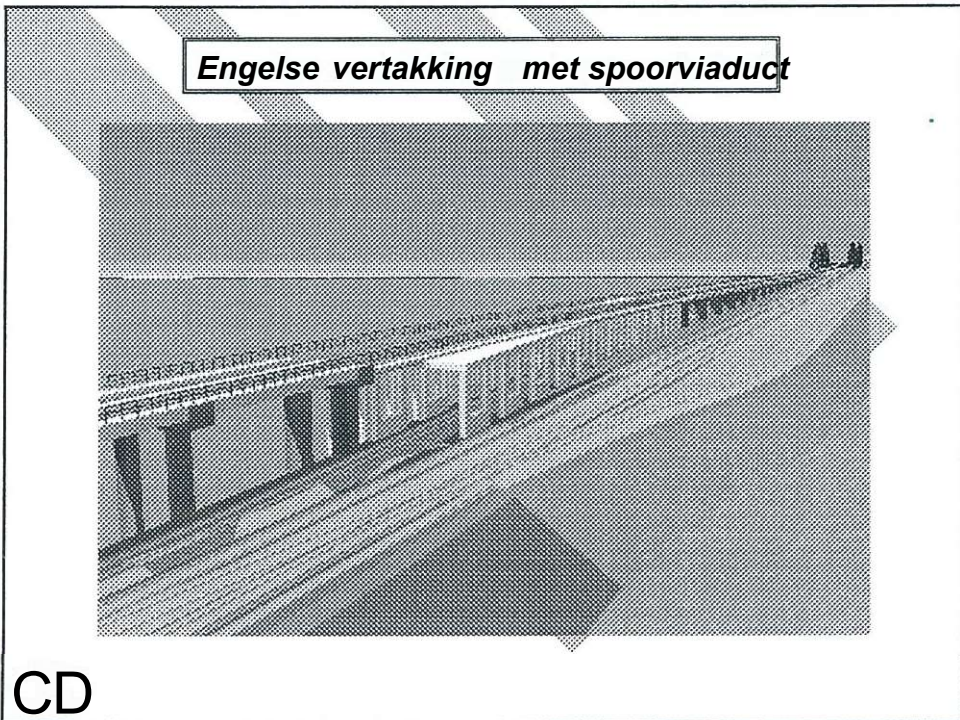
*Ringvaartbruggen*



(B)



**Sneepkaar en Lefebruggen**



**Engelse vertakking met spoorviaduct**

CD

**Project II :**  
**Aanleg 3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor**  
**baanvak Ringvaart - Landegem**



**Planning en raming**  
**Ringvaart - Landegem**

- \* 2002 :
  - » opstart definitieve studie
- 2004:
  - » studie kunstwerken, sporen, bovenleiding
  - » opmaak plannen
  - » voorbereiding procedures
  - » openbaar onderzoek
- 2005 : onteigeningen :
- 2006 : start werken



a raming: € 50 000 000

# Procedure Ringvaart - Landegem

- 2003 :
  - » bepaling van onteigeningen na detailstudie (onteigeningsplan)
- 2004 :
  - » start onteigeningsprocedure (min. verkeerswezen)
  - » organisatie door stad Gent van openbaar onderzoek
  - » advies van stad Gent op basis van de bezwaarschriften
  - » eventuele wijziging plans
  - » KB openbaar nut
- 2005 :
  - » onteigeningen
  - » bouwaanvraag
- 2006 : start werken

CD

# Afschaffing overwegen op L50A

**12 overwegen tussen Gent en Brugge:**  
 (OW 47, 46, 49 en 50 (Bmnm) en OW 21 en 22 (Hansbeke) worden prioritair afgeschaft)



- openbaar onderzoek: 2004
- onteigeningen: 2004-2005
- start van de werken: 2006

<D

# WERKEN GENT-SINT-PIETERS - LANDEGEM

De werken aan de vertakking Snepbrug maken deel uit van de modernisering en verdubbeling van de lijn 50A tussen Gent-Sint-Pieters en Landegem.

De werken op de lijn 50A tussen Gent-Sint-Pieters en Landegem zijn een eerste fase in een veel groter geheel, namelijk:

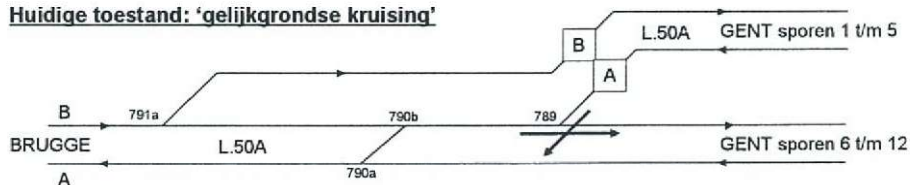
- de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge;
- de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge;
- de uitbreiding van Zeebrugge-Vorming;
- de aanleg van de Bocht Ter Doest;
- het verhogen van de snelheid tot 200 km/h op de lijn 50A.

Al die projecten worden als één eenheid beschouwd!

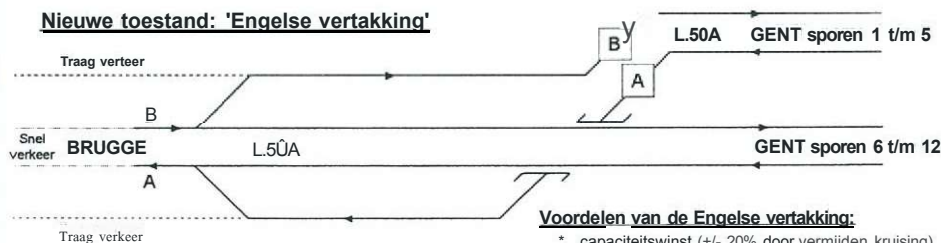


# WERKEN VERTAKKING SNEPBRUG

**Huidige toestand: 'gelijkgrondse kruising'**



**Nieuwe toestand: 'Engelse vertakking'**

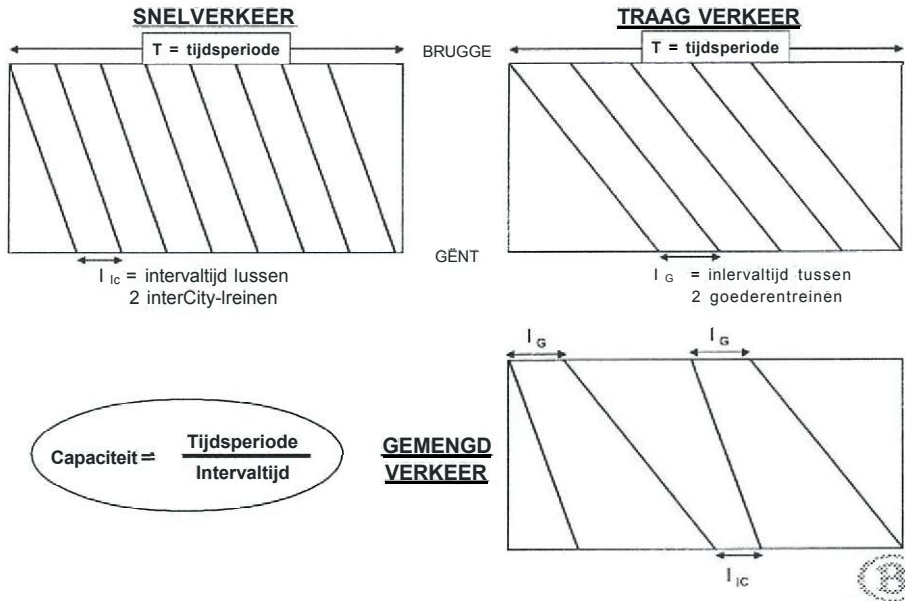


**Voordelen van de Engelse vertakking:**

- \* capaciteitswinst (+/- 20% door vermijden kruising)
- \* grotere veiligheid door het ontbreken van wissels
- \* grotere bedrijfszekerheid (o.a. winterperiode)
- \* veel onderhoudsvriendelijker



# IIIJ][§(Da[IIÏOS©C][I (HÜfMBQIMfiJ



# w a œ i w M n i B GENT-SINT-PIETERS

