

Brussel, dinsdag 23 mei 2006

Intermodaliteit tussen het spoor en het water: Infrabel investeert in havenontsluiting van Zeebrugge

Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorweganet, investeert fors in verscheidene projecten in de haven van Zeebrugge. Infrabel voert er spoorwerken uit ter hoogte van Zeebrugge-Vorming, de bocht Ter Doest, tal van sporenbundels én op de spoorlijn tussen Brugge en Zeebrugge. De uitbreiding van de spoorinfrastructuur zal voor een betere ontsluiting van de haven zorgen en de intermodaliteit tussen het spoor en het water (havens) versterken.

Een specifieke spoorstrategie voor een verdere havenbloei

De haven van Zeebrugge is strategisch heel goed gelegen en vormt een van de belangrijkste transportcentra die toegang bieden tot de Europese markt. Het spoor is dan ook een belangrijke partner voor de aan- en afvoer van het maritieme verkeer. Algemeen wordt verwacht dat het goederenverkeer in deze jonge, performante haven de komende jaren verder zal toenemen.

Infrabel plant daarom 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.

De Infrabel-strategie is gekoppeld aan de volgende spoorinvesteringen:

1. Zeebrugge-Vorming

Het project **Zeebrugge-Vorming** omvat de aanleg van een extra bundel met 16 à 24 aankomst- en vertreksporen. Bovendien zijn de bundels A (9 sporen) en B (19 sporen) momenteel gescheiden door de hoofdsporen. Daarom worden de beide bundels omgevormd tot één bundel met 28 triersporen. Op langere termijn, indien de noodzaak zich zou voordoen, komt er ook een rangeerheuvel bij en een computergestuurde rem- en trierinstallatie.

Eind 2006 start Infrabel ook met de bouw van het **nieuwe seinhuis** in Zeebrugge-Vorming dat in 2010 klaar zal zijn. Dit past in de strategie van Infrabel om haar seinhuizen te concentreren om zo de opvolging en veiligheid van het treinverkeer verder te verbeteren. De bouw van dit seinhuis is een essentiële voorwaarde om het project Zeebrugge-Vorming te kunnen aanvangen.

De start van de werken in Zeebrugge-Vorming zijn gepland tegen begin 2009; in 2013 zal dit project volledig afgewerkt zijn. Infrabel investeert **90 miljoen euro** in Zeebrugge-Vorming (de trierinstallatie niet inbegrepen). Met deze werken wil Infrabel haar spoorinfrastructuur in Zeebrugge-Vorming moderniseren en tegelijkertijd de capaciteit uitbreiden. Door deze investeringen zal ook de veiligheid en het rendement van de haveninstallaties verhogen.

2. Bocht Ter Doest

De **Bocht Ter Doest** zorgt voor een bijkomende aansluitingsboog tussen de vertakkingen Ter Doest en Boudewijnkanaal. Het verbindt de oostelijke en westelijke havendelen met elkaar, wat een aanzienlijke tijdsinstorting betekent in het slepen van de navettetreinen en het traject tussen Dudzele en Brugge wordt zo van een aantal overbodige treinbewegingen ontlast. Door de aanleg van deze bocht wordt bovendien een spoordriehoek gecreëerd, waardoor fout gerichte autotreinen in de haven zelf kunnen worden gekeerd.

In 2008 start Infrabel met de aanleg van de Bocht Ter Doest. Eind 2009 zal die in gebruik worden genomen. De investering van Infrabel in dit project bedraagt **8 miljoen euro**. Met de realisatie van dit project zal de capaciteit op de lijn 51 tussen Zeebrugge en Brugge aanzienlijk kunnen toenemen.

3. Diverse sporenbundels in de haven van Zeebrugge

Infrabel is ook actief bezig met de uitbreiding van verscheidene **sporenbundels** in de haven van Zeebrugge: Voorhaven-West, Pelikaan, Ramskapelle. Deze infrastructuurwerken omvatten de aanleg van extra sporen, elektrificatie, seininrichting, ...

Deze werken zijn gepland in de periode 2007-2008. Infrabel investeert **22,3 miljoen euro** in de uitbreiding van de diverse bundels. De bedoeling is een optimalere benutting van de spoorinfrastructuur en een betere spoorbediening van de haven van Zeebrugge.

4. Derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge

Dit bijkomende spoor tussen Brugge en Zeebrugge zorgt voor een ontlasting van het drukke reizigers- en goederenbaanvak tussen het station van Brugge en de vertakking Blauwe Toren. Het **3^e spoor** wordt aangelegd tot aan de bestaande vertakking Dudzele.

Infrabel begint in 2011 met de aanleg van het 3^e spoor dat in 2013 klaar zou moeten zijn. De totale investering van Infrabel bedraagt **63 miljoen euro** en zorgt voor een verhoging van de capaciteit van het goederenvervoer van en naar Zeebrugge. Bovendien betekent het ook een verbetering van de hinterlandverbindingen wat belangrijk is voor de logistieke transportketen waarvan het spoor deel uit maakt.

5. Derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge

Tussen Gent en Brugge werkt Infrabel in verschillende fasen om de lijn 50A op **vier sporen** te brengen. Eerst worden de inritten aan de grote stations aangepakt. Momenteel is Infrabel actief bezig in de zone Landegem-Gent. Vervolgens komt de inrit in Brugge aan bod en in een laatste fase het baanvak tussen Beernem en Landegem. De snelle treinen kunnen dan via de twee middelste sporen rijden; de stoptreinen en goederentreinen zullen gebruik maken van de twee buitenste sporen.

De werken voor de aanleg van het 3^e en 4^e spoor zijn in 1995 begonnen in Landegem (in dienst gesteld in 1998). In 2002 zijn de werken aan de inrit van Gent-Sint-Pieters gestart. In 2018 zal het project volledig afgerond zijn en telt de lijn 50A vier sporen tussen Gent en Brugge. Infrabel investeert in totaal **311 miljoen euro** in dit belangrijke mobiliteitsproject.

Met de realisatie van het 3^e en 4^e spoor kan de capaciteit worden uitgebreid met sneller treinverkeer tot gevolg. Dit past in de strategie van Infrabel, net als de afschaffing van alle overwegen tussen Gent en Brugge: veiligheid is immers een absolute prioriteit voor Infrabel.

Draaischijf in het intermodaal goederenvervoer

Met al deze spoorinvesteringen benadrukt Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwagennet, haar belangrijke rol in het **intermodaal goederenvervoer**. Infrabel wil in verschillende stappen werken om de spoorinfrastructuur zo spoedig mogelijk ter beschikking te stellen op plaatsen waar nodig.

Zo anticipeert Infrabel op de toename van het goederenvervoer en laat het toe dat de haven van Zeebrugge zich verder ontwikkelt als belangrijk transportcentrum en economische groeipool in Europa. Het water (havens) en het spoor zijn **natuurlijke partners** dus is het belangrijk om die complementariteit en verbondenheid verder uit te bouwen.

** Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van het Belgische spoorwagennet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de licenties en de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt een volledige onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen en maakt deel uit van de NMBS-groep. De onderneming stelt vandaag zo'n 14.500 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1 miljard euro (2005).*