**hilde crevits**

vlaams minister van mobiliteit en openbare werken

**antwoord**

op vraag nr. 845 van 18 maart 2011

van **johan verstreken**

1. Op 23 november 2009 had de aanbesteding plaats van het project “Haven Oostende: aanleg spoorwegbedding Zeewezendok”. Dit project voorziet in de aanleg van de resterende stukken spoor tussen de Tilburybundel en de Esplanadestraat. Op de recent gebouwde bruggen in de Eduard Moreauxlaan is het spoor immers reeds gerealiseerd. De afdeling Maritieme Toegang is bouwheer van deze werken. Deze werken zijn er gekomen in uitvoering van het strategisch plan van de haven van Oostende. De werken voorzien enkel in de aanleg van de spoorwegbedding, Infrabel staat in voor de aanleg van de sporen op deze spoorwegbedding.

Infrabel valt niet onder mijn bevoegdheid. Ik beperk mijn antwoorden hierna dus tot het onderdeel dat binnen de Vlaamse bevoegdheden valt.

1. De werken voor de aanleg van de bedding zijn op 15 september 2010 gestart. De uitvoeringstermijn bedraagt 150 werkdagen. De werken op het kruispunt De Bolle zullen echter een tijdlang worden geschorst omwille van het feit dat de materialen die Infrabel nodig heeft, niet tijdig konden worden geleverd. Volgens de huidige, aangepaste planning zullen de werken op het kruispunt De Bolle effectief van start gaan in september 2011. Ondertussen zijn er echter wel al werken bezig in de zone buiten het kruispunt De Bolle. Alle werken zouden tegen het voorjaar van 2012 volledig moeten zijn afgerond.
2. In het bestek betreffende de werken aan de spoorwegbedding is enkel opgegeven dat de uitvoeringstermijn 150 werkdagen bedraagt. Dit is de uitvoeringstermijn voor het volledige project, zonder rekening te houden met eventuele verletdagen, schorsingen, …
3. De aanbesteding van het project “Haven Oostende: aanleg spoorwegbedding Zeewezendok” bedraagt 811.839,58 euro (incl. BTW). Deze werken omvatten enkel de aanleg van de spoorwegbedding. Deze werken waren voorzien op de begroting van 2010 onder het begrotingsartikel MBU MG016 7320.
4. Het gaat hierbij om transport waarvan de timing kan worden geregeld, met andere woorden: het vervoer kan buiten de spits of vooral zelf ‘s nachts doorgaan.

1. De spoorontsluiting is een investering in de toekomst van de haven, waaraan volgens het havenbedrijf Oostende effectief nood is (zowel in functie van de offshoreactiviteiten als het roroverkeer). Het is de commerciële bevoegdheid van het havenbedrijf Oostende om daar concreet invulling aan te geven.
2. Het dwarsen van het kruispunt De Bolle onder een hoek van 90° is niet mogelijk. De spoorlijn wordt aangelegd volgens een bochtstraal die door Infrabel wordt bepaald.

De mogelijke impact van de aanleg van een treinverbinding tussen de Tilburybundel en de oostelijke voorhaven is in 2002 al onderzocht door het studiebureau Tritel. Dit gebeurde op basis van een computersimulatie van het kruispunt op microniveau. Daarbij werd uitgegaan van de passage van een goederentrein met een lengte van ongeveer 600 meter en met een gemiddelde snelheid van 10 km/u. Dit betekent dat de passage van de trein ongeveer 4.5 min duurt. Met inbegrip van de nodige ontruimingstijden, veiligheidstijden, … krijgen alle richtingen op het kruispunt dan ongeveer gedurende ongeveer 6.5 minuten rood.

1. Volgens het onderzoek van Tritel zouden doorrijdende treinen zowel in piek als in daluren voor extra congestie kunnen zorgen. Omdat het over treinen gaat die vooral ’s nachts zouden rijden, zou ook de impact op de files echter zeer beperkt zijn.
2. Alle betrokken partijen zijn zich bewust van de mogelijke veiligheidsproblemen en zullen alle maatregelen (bijvoorbeeld: overwegbevloering bestaat uit rubberen overwegplaten die tussen de spoorrails worden geplaatst en die de inrijgleuf bedekken) overwegen om de kruising zo veilig mogelijk te laten verlopen.
3. De uitrusting van de overweg is er een van 3de categorie, hetgeen betekent dat er enkel lichten komen.
4. Er zijn momenteel enkel contacten en dus nog geen contracten vastgelegd.
5. Er is op 01 januari 2010 een protocol opgemaakt, nl. : Het protocol voor de regeling van de verkeersstromen van de verschillende verkeersmodi op het kruispunt "De Bolle". Dit werd ondertekend door het Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, het Departement MOW -afdeling Maritieme Toegang, De Lijn West-Vlaanderen, Infrabel, AG Haven Oostende en de Stad Oostende. De afspraken staan in dit protocol opgelijst.

13. + 14. Volgende projecten werden uitgevoerd:

* de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de R31 tussen de Kennedy-rotonde en het kruispunt Kreekstraat / Zandvoordestraat – 2.133.382,89 euro.
* de aanpassing van het kruispunt “De Bolle” – 3.219.264,73 euro.
* aanleg van “ei” (PCV) – 449.477,02 euro.
* de aanleg van de busbaan zuidelijk rijvak vanaf Blauwe Bruggen tot De Bolle (7316) – 283.455,81 euro.
* het structureel onderhoud van de bruggen en aanpassen fietspaden naar aanleiding van het verplaatsen van de tramsporen – 864.954,54 euro.
* de aanpassing van het kruispunt N34/Fortstraat (in uitvoering) – 111.794,93 euro.

1. De homologatie van de brug werd door Infrabel aangevraagd bij DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit Spoorwegen). Deze aanvraag is nog lopende.