

Vraag nr. 187
van 13 februari 2002
van de heer JACQUES LAVERGE

Zeehavengebieden – Spoorontsluiting

In januari 2001 heeft de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) West-Vlaanderen een brief gericht aan mevrouw Isabelle Durant, federaal minister van Mobiliteit en Vervoer, in verband met de problematiek van de spoorwegontsluiting van de haven van Zeebrugge. Daarin werd gepleit ten gunste van de capaciteitsverhoging van de spoorlijn Zeebrugge-Brugge-Gent.

Het ging om de aanleg van een derde spoor tussen de Zeebrugse haven en Brugge en van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent. Dit project was ingeschreven in het tienjarenplan 1996-2005 dat door de ministerraad werd goedgekeurd in juli 1996.

Overigens zou een capaciteitsverhoging op de relatie Zeebrugge-Gent niet enkel de ontsluiting van Zeebrugge verbeteren, maar ook ten goede komen aan de ontsluiting van de haven van Oostende. Ook deze kuststad wordt immers via Brugge-Gent verbonden met het binnenland.

Er werd op de realisatie van deze capaciteitsverruiming aangedrongen vanuit twee bezorgdheden.

Vooreerst is er de noodzaak om de ontwikkeling in de havens van Zeebrugge en Oostende maximaal te ondersteunen via een volwaardige ontsluiting door onder meer het spoor.

Ten tweede moet worden gepoogd zoveel mogelijk goederenverkeer van de weg af te leiden naar het spoor en de waterwegen. Dit is een onderdeel van het fundamenteel streven naar een beter milieu en naar meer verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

In het verslag van de vergadering van de Kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven (d.d. 28.11.01) is te lezen dat minister Durant verklaard heeft dat bepaalde delen van dit traject aangepakt worden in de periode tussen 2005 en 2012 (of zelfs tussen 2008 en 2012) en dat andere delen worden gesitueerd "na 2012" (*Integraal Verslag CRIV 50-COM 599, blz. 9-10 – red.*).

Het is uiteraard positief dat het project, in tegenstelling tot vroegere geruchten, behouden blijft, maar deze timing is onaanvaardbaar.

De GOM West-Vlaanderen heeft inmiddels aangedrongen op een snellere realisatie van de geplande capaciteitsverhoging. Deze is essentieel voor de economische ontwikkeling van twee zeehavengebieden en voor de vrijwaring van milieu, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.

Welke stappen doet de minister om deze problematiek op te lossen ?

Antwoord

In het goedgekeurde meerjareninvesteringsplan (2001-2012) van de NMBS is in een capaciteitsuitbreiding op de as Gent-Zeebrugge/Oostende voorzien :

- lijn 51A – derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge ;
 - lijn 51A – derde spoor tussen Brugge en de vertakking Dudzele.
- Daarnaast zijn in het meerjareninvesteringsplan (2001-2012) van de NMBS een aantal investeringen opgenomen die ook het goederenvervoer op deze as ten goede kunnen komen. Bijvoorbeeld :
- lijn 50A – aanpassing van en in het station Gent-Sint-Pieters ;
 - vormingsstation van Zeebrugge – uitbreiding, elektrificatie en trieerinstallatie ;
 - bocht vertakking Ter Doest ;
 - aanpassing vertakking Ledeberg-Melle en Schellebelle.

Het spoor is ook voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid van belang. In het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt gesteld dat het spoorverkeer minstens aan de standaarden van het wegverkeer moet voldoen.

Het Vlaams Parlement wenst dat deze projecten vermeld worden wegens hun belang in het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

In dat verband hebben de minister-president en ik aan de heer Guy Verhofstadt, eerste minister van de federale regering, garanties gevraagd en gekregen voor de pre- en cofinanciering.

De Vlaamse overheid heeft de mogelijkheid om tegemoet te komen in de financiering van spoorpro-

jecten. Welke projecten dit juist zijn en wat de implicaties zijn voor de timing van deze projecten moet nader worden onderzocht. Bij de keuze van de projecten zullen objectieveerbare parameters worden gehanteerd, zoals bijvoorbeeld de bestaande en te verwachten evoluties inzake goederenstromen die in de zeehavens worden gegenereerd.