

## West-Vlaanderen en Star 21

*Er zijn meerdere redenen om bijzondere aandacht te schenken aan het spoorverkeer in West-Vlaanderen in de komende jaren.*

*In de eerste plaats is er de toenemende verkeerscongestie op de centrale wegen en inzonder nabij de stedelijke agglomeraties van ons land. De verkeersbinder in het Brusselse en het Antwerpse verhoogt de afstand van de provincie tot deze binnenlandse activiteitspolen. Naast deze algemene faktor, die uiteraard niet typisch is voor West-Vlaanderen, zijn er drie andere elementen die verhoogde aandacht opeisen ten voordele van het spoorwegverkeer. Allereerst is er de groei van de haven van Zeebrugge. De impact van deze groei op het container-treinverkeer en het multimodaal transport zal grote afmetingen aannemen.*

*In de tweede plaats worden we gekonfronteerd met de Supersnelle Treinen (SST). Deze laatste vorm van treinverkeer zal in het komende decennium een vitale rol vervullen in het middellange afstandsverkeer van passagiers. De twee SST-stations die West-Vlaanderen aanbelangen zijn Brussel en Rijsel. Hoewel zij buiten de provincie gelegen zijn, moet West-Vlaanderen oog hebben voor deze twee internationale spoorknooppunten en vooral voor de verbindingen ermee.*

*In de derde plaats is er de Kanaaltunnel die midden de jaren negentig klaarkomt.*

*Uit dit alles volgt dat de drie nieuwe polen Zeebrugge, Rijsel en Calais, waartussen de volledige provincie ligt, het toekomstig spoorverkeer van West-Vlaanderen mee zullen bepalen.*

*Om deze redenen wordt aan het spoorverkeer veel aandacht geschonken door de beheersorganen van de GOM-West-Vlaanderen en in het strategisch plan 'West-Vlaanderen 2000' dat binnenkort wordt gepubliceerd. Enkele weken geleden presenteerde de GOM-West-Vlaanderen zijn doelstellingen voor het komende decennium mede in het licht van het STAR 21-programma van de NMBS. Zes punten staan hierbij centraal.*

*1. De ontwikkeling van de trafiek in de haven van Zeebrugge zal een derde spoor tussen Brugge en Gent vereisen. Gezien het investeringsbedrag kan dit niet op korte termijn. Vandaar het voorstel van de GOM-West-Vlaanderen om de dreigende oververzadiging weg te werken door het omleiden van bepaalde goederentreinen via Lichtervelde-Deinze. Dit veronderstelt de elektrifikatie van deze sectie; de eenvoudige elektrifikatie laat toe lichtere goederentreinen tegen relatief beperkte kosten om te leiden.*

*2. Door deze elektrifikatie zou bovendien een uitwijkroute ontstaan, bruikbaar bij noodgevallen op de lijn Gent-Brugge, en aldus krijgt men een aanzet tot de elektrifikatie van de hele lijn Deinze-De Panne.*

*3. West-Vlaanderen wordt niet aangedaan door de geplande SST Rijsel-Brussel-Antwerpen/Luik. Vandaar de noodzaak om West-Vlaanderen op de SST aan te sluiten via een rechtstreekse IC-verbinding Oostende-Brugge-Roeselare-Kortrijk-Rijsel.*

*4. Mede in het licht van de realisatie van de SST wordt gepleit om de huidige IC-relatie Kortrijk-Gent-Brussel, met overstap te Gent, te vervangen door een rechtstreekse verbinding tussen de drie steden.*

*5. Het inzetten van bijkomende piekurtreinen op de relatie Poperinge-Kortrijk-Gent-Brugge (zonder overstap te Gent).*

*6. Het grondig bestuderen van de mogelijkheden tot herwaardering van de grensovergang De Panne voor het goederenverkeer.*

*In de marge van deze voorstellen is het van belang te stellen dat het STAR 21-programma voorziet in het opdrijven van de refertesnelheid van 140 tot 160 km per uur op de lijn Oostende-Brugge-Gent-Brussel. Op de lijn Kortrijk-Gent wordt momenteel reeds een refertesnelheid van 160 km per uur bereikt.*

*Met de bovenvermelde voorstellen speelt West-Vlaanderen volledig in op de grotere rol van het spoor in de toekomst en op de ontwikkeling van de drie nieuwe groeikernen Zeebrugge, Rijsel en Calais.*

12 juni 1990