

Station Gent-Zeehaven

Eerste station: 1913

Modernisering: 1973

Telegrafische code: FGNF/FGZH

Lijnen: Het station Gent-Zeehaven, ten noorden van Gent, is een belangrijk complex waar goederentreinen worden gerangeerd, zowel bij aankomst als bij vertrek vanuit de vele bedrijven die zich rond de haven hebben gevestigd.



Rangeerlocomotief 8014 in Gent-Zeehaven (Ref. MZ03626)

Historiek

Tot de 19e eeuw lag de haven van Gent in het midden in de stad. Maar door de opkomende industrialisering en de steeds grotere schepen moest de haven naar het noorden worden uitgebreid, langs het kanaal tussen Gent en Terneuzen, die in 1827 onder het Nederlandse bewind werd geopend.

Na de onafhankelijkheid zagen de Belgische autoriteiten al snel de strategische rol van het spoorvervoer voor het transport van goederen over zee.

Op 28 september 1837, amper twee jaar na de inhuldiging van de eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen, werd het traject tussen Gent en Dendermonde in gebruik genomen en werd het station Gent-Zuid opengesteld voor reizigersverkeer.

In 1840 werd een eerste verbinding voor goederenverkeer in gebruik genomen tussen het station Gent-Zuid en het Groot Stapelhuis aan het Handelsdok. De wagens werden getrokken door paarden.

Deze eerste verbinding tussen de zeehaven van Gent en het binnenland werd in 1881 opgeheven en vervangen door een tracé langs de Oosterringsspoorweg, terwijl in 1874 in de wijk Heirnis een vormingsstation voor de haven ingericht werd (Gent-Heirnis).



Uittreksel uit: Belgique, P. Joanne, Parijs, 1885

Het vormingsstation

In de loop der jaren breidde de haven van Gent zich uit naar het noorden, langs het kanaal Gent-Terneuzen.

Het spoornet bereikte in 1913 een nieuwe mijlpaal met de start van grootschalige spoorwegwerken, onder meer de bouw van het station Gent-Zeehaven. Tussen 1920 en 1930 verliep de uitbreiding van het vormingsstation Gent-Zeehaven parallel aan de voltooiing van het Grootdok en de Darsen.

Door de jaren heen hield de groei van de spoorinstellingen gelijke tred met de uitbreiding van de haven. De kaaien werden stelselmatig voorzien van 2 of 3 kaaisporen om het rechtstreeks overladen van goederen op de wagens te vergemakkelijken. Bovendien werd elke havenafdeling met een sporencomplex uitgerust om het beheer van geladen of lege treinen te optimaliseren.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd deze logistieke dynamiek abrupt een halt toegeroepen: bij de luchtaanval van 22 juni 1944 werd een groot deel van de infrastructuur vernietigd. Er vielen ook tientallen doden en gewonden.

Modernisering van het spoorwegknooppunt van Gent

Eind jaren 1960 werd door NMBS een grondige studie aangevat voor de oprichting van een modern sporencomplex, aangepast aan de toegenomen havenactiviteiten en de voorziene toename van het verkeer.

De werken gingen van start in 1970 en verliepen in vier fasen. Ze werden voltooid in 1976.

Tijdens de eerste fase werd lijn 59 verlegd. Voorheen liep die rechts om het vormingsstation van Gent-Zeehaven. Na de verlegging kwam ze langs de linkerkant van het station te liggen, gedeeltelijk parallel aan lijn 58.

De drie volgende fasen hadden betrekking op de heraanleg van de verschillende rangeerbundels. Er werden ook twee nieuwe seinhuizen gebouwd.

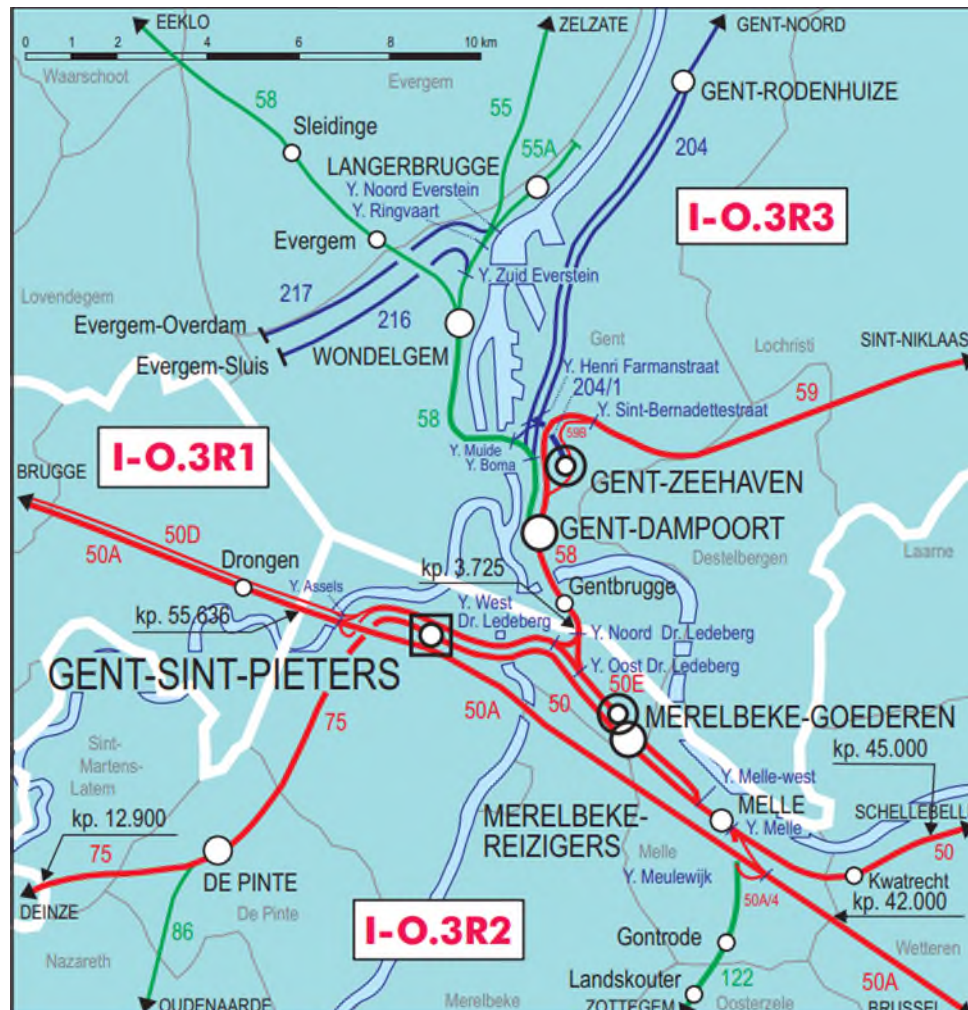
Al in mei 1973 vond de inhuldiging plaats van de geëlektrificeerde spoorlijn tussen Antwerpen-Centraal en Gent-Sint-Pieters, waardoor de logistieke verbindingen tussen deze twee grote Vlaamse havens en steden werden versterkt.

De capaciteit van Gent-Zeehaven, gelegen tussen de stations Gent-Dampoort en Oostakker, rechts van lijn 59 (die Gent via Lokeren en Sint-Niklaas met Antwerpen verbindt), werd daarbij verdubbeld. Het station werd efficiënter dankzij een verhoogde en verlengde rangeerheuvel, 10 extra verdeelsporen, meer dan 19 kilometer wijksporen en, vooral, een volledige automatisering van de werking.



Goederenbundel van Gent-Zeehaven, 1975 (Ref. Z04184)

In het kader van deze modernisering werd ook het spoortraject van het vormingsstation Gent-Zeehaven ingrijpend gewijzigd.



Netkaart: Infrabel, 2026

Het station bestond toen uit:

- een ontvangbundel van 14 sporen met een lengte schommelend tussen 520 m en 674 m elk;
- een trierbundel van 32 sporen met lengtes tussen 575 m en 625 m;
- een omloopspoor van 700 m;
- een rangeersas van 720 m met een 3,3 m hoge heuvel.

In die tijd onderscheidde Gent-Zeehaven zich door de omvang van haar faciliteiten, de moderne uitrusting en de brede waaier aan activiteiten, die varieerden van internationaal vrachtvervoer tot volledige ladingen, en van detailzendingen tot personenvervoer.

Het spoorwegnet in het havengebied was opgedeeld in afzonderlijke spoorwegtrajecten om elke belangrijke sector zo dicht mogelijk te bedienen: het Grootdok, de Darsen, het Sifferdok en het Rodenhuisdok. Om de logistiek te optimaliseren, beschikten de laadkades over twee tot drie sporen, waardoor een directe en snelle overslag tussen schepen en wagens mogelijk was. In totaal liepen er zo langs de kaaien en de industriezone, aan beide oevers van het kanaal, bijna 200 km aan spoor. Er werden toen ook twee nieuwe seinhuizen gebouwd (blok 1 en 9).



Uittreksel uit de brochure 'Gent-Zeehaven' uit 1990 (Ref. A702731)

Blok 1



Seinblok 1 van het station Gent-Zeehaven. 1980. (Ref. Z04186)

Toen deze foto werd genomen, werden veel wissels nog bediend met een hendel en dus met de hand. Bij de ingebruikname van het nieuwe seinhuis 1 werd deze verbinding geautomatiseerd met behulp van een relaissysteem.

In dit gebouw waren de verschillende diensten van Gent-Zeehaven ondergebracht, met in het midden Blok 1.

Blok 9

Blok 9 lag aan de kant van Gent-Dampoort en werd ook volledig geregeld door middel van relais. Het complex van Blok 9 omvatte verschillende strategische afdelingen: de exploitatiediensten en de technische diensten voor elektriciteit, seininrichting, telefonie, het onderstation en de bovenleidingen. Van hieruit werd een uitgestrekt gebied beheerd: de in- en uitritten van Gent-Zeehaven, de aankomstbundels en het omloopspoor, de rangeerbundel, maar ook de installaties van Gent-Oost, het magazijn, het centrum voor wegvervoer en het station Gent-Dampoort.



Buitenzicht van Blok 9 in Gent-Zeehaven (Ref. K04924)

Eind 2022 rondde Infrabel het project af waarbij de seinhuizen werden samengevoegd, waardoor er uiteindelijk 10 seinhuizen voor het hele net overbleven. Brussel, Charleroi, Bergen, Luik, Namen, Gent-Sint-Pieters, Hasselt, haven van Antwerpen, Antwerpen-Berchem en Brugge: het volledige spoorverkeer in België werd voortaan vanuit 10 seinhuizen aangestuurd.

Hierdoor is er in Gent-Zeehaven geen traditioneel seinhuis meer met permanent gestationeerde seingevers, zoals vroeger wel het geval was. Er is echter nog wel een technische seininstallatie aanwezig, die nog steeds in gebruik is en momenteel wordt gemoderniseerd.

Renovatie van Gent-Zeehaven

Eind 1997 verplaatste NMBS alle activiteiten rond het verspreide verkeer van Merelbeke-Vorming naar het vormingsstation Gent-Zeehaven. Gent-Zeehaven werd zo een van de vier grote vormingsstations van de Belgische spoorwegen, samen met Antwerpen-Noord, Monceau en Kinkempois.

Sinds 2002 hebben de modernisering en automatisering van het vormingsstation gezorgd voor een hogere efficiëntie, terwijl tegelijkertijd de werkveiligheid is verbeterd en de geluidsoverlast is verminderd.

Om het Kluizendok beter te bedienen, werd aan de westzijde van het dok een aankomst- en vertrekbundel van 16 sporen aangelegd (de Zandeken-bundel), evenals toegangswegen.

Met een duidelijke blik op de toekomst bundelden de regering, Infrabel en North Sea Port¹ hun krachten. In oktober 2021 richtten ze het gezamenlijke *RailConnect*-team op om aan de behoeften van de klanten te voldoen en de toekomst van het havenspoor vorm te geven. De doelstelling was duidelijk: het aandeel

¹ North Sea Port is een fusie tussen de zeehavens van Gent, Terneuzen en Vlissingen, opgericht in 2018.

van het spoorvervoer verhogen van 10 naar 15% om de verbindingen met het Europese binnenland koolstofvrij te maken op een duurzame manier.

Infrabel is in mei 2019 gestart met de renovatie en modernisering van een deel van de infrastructuur. Twee sporen langs bundel D werden verlengd om plaats te bieden aan goederentreinen van 750 meter (de Europese norm). In totaal werden 23 wissels vervangen, de sporen en dwarsliggers vernieuwd en de seinen gemoderniseerd.

Sinds 2022 hebben Infrabel en de federale regering deze belofte waargemaakt door flink te investeren in het Gentse havengebied. Het doel? Het vrachtvervoer een boost geven, de economie stimuleren en de modal shift versnellen.

Eind 2025 heeft Infrabel de nieuwe, gerenoveerde sporen van de Noordzeehaven van Gent (bundel Mercator) in gebruik genomen. Zes van de negen sporen zijn nu 750 meter of langer, waardoor er langere goederentreinen kunnen rijden. Ze zorgen zo voor een betere efficiëntie en lagere kosten van het spoorvervoer.

Deze investeringen maken deel uit van een samenwerking tussen Infrabel, de federale overheid en North Sea Port.

Catherine Walravens
September 2026

Bibliografie

Artikels: Infrabel et le gouvernement fédéral investissent massivement dans la partie gantoise de North Sea Port. *Trans-Fer*, T1/T2- 2022, p. 9-11, BIB_K713941

FINET G. La modernisation du noeud ferroviaire de Gand. *Vie du rail (La)*, n° 1526, 18-01-1976, p. 45-47, BIB_K708191

Boeken: DE BOT H., DESEIJN G, ROGGE G., VAN DE PUTTE F., VAN DOORNE G., VAN RIJCKEGEM CH., WELTER H. *Gent op het spoor. Stations maken de stad*. Gent: Snoeck, 2010, 191 p., ill., C462947

Station Gent-Zeehaven nodigt u uit. - Brussel: NMBS, 1976, 19 p., ill. , A00132

Het spoor in de haven van Gent. - Brussel: B-Cargo, 1995. - 8 p.; A701429

Gent-Zeehaven. - Gent: NMBS, 1990. - 9 p.; A702729

Regio Gent-Rail station Gent-Zeehaven. - Gent: NMBS, 1990. - 11 p.; A702730

B-Cargo Gent-Zeehaven. - Bruxelles : SNCB, 1990. - 8 p.; A702731

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : station Gent-Zeehaven

Collection musée : station Gent-Zeehaven