

1. Analyse

Het vervoerbeleid is in België geregionaliseerd, behalve wat de spoorwegen (NMBS) betreft. Het Vlaams Gewest is verantwoordelijk voor autowegen, secundaire wegen, waterlopen, stads- en streekvervoer. Het spoor, dat een belangrijke sturende factor is in het mobiliteitsbeleid, bleef echter een federale bevoegdheid. Dit maakt het voeren van een optimaal geïntegreerd mobiliteitsbeleid vrijwel onmogelijk. Vlaanderen heeft immers andere prioriteiten en noden op haar vervoersnetwerk dan de NMBS voorziet. De huidige infrastructuurplanning van de NMBS is bovendien niet afgestemd op de Vlaamse behoeften door de starre 60/40-regel. Op deze manier zijn er steeds kunstgrepen en compromissen nodig om de Vlaamse behoeften op de agenda van de NMBS te krijgen.

Het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering hebben tot op heden een aantal pogingen ondernomen om meer vat te krijgen op de NMBS. Helaas moeten we vaststellen dat deze pogingen weinig effect hebben op het beleid dat de federale overheid en de NMBS voeren.

In dit dossier illustreren we dit met **vijf pijnlijke voorbeelden**.

Deze voorbeelden zijn gebaseerd op een reeks interpellaties, vragen om uitleg en schriftelijke vragen die Vlaams parlementslid Jan Peumans het voorbije jaar stelde aan de bevoegde Vlaamse ministers Kris Peeters en Kathleen Van Brempt.

Voorbeeld 1: Beheerscontract met de NMBS

- De federale overheid sluit een beheerscontract af met de verschillende componenten van de NMBS (de NMBS, Infrabel en de NMBS-holding). Deze beheerscontracten kwamen evenwel tot stand zonder overleg met de geregionaliseerde diensten voor stads- en streekvervoer (De Lijn, de MIVB en TEC).
- Nochtans werd speciaal voor dit overleg een *Oriënteringscomité* opgericht in maart 2002. Het Comité was samengesteld uit de leden van de Raad van Bestuur van de NMBS en zes vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen. Het had als doel het opvolgen van alle maatregelen die een invloed zouden kunnen hebben op de samenwerking van de NMBS met de gewestelijke vervoermaatschappijen. Het Comité werd geïnstalleerd op 16 januari 2003, vergaderde dat jaar driemaal, tweemaal in 2004 en werd vervolgens opgeheven bij KB op 19 oktober 2004. **Resultaat: nihil.**
- De beheerscontracten, opgesteld zonder inspraak van de gewestelijke vervoersmaatschappijen, verwijzen wel naar maatregelen die effect hebben op de werking en het aanbod van deze laatste:
 - De NMBS neemt standpunten in aangaande het Gen (zie verder);

- De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om bepaalde trajecten te vervangen door permanente busdiensten;
- De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om de spoorweginfrastructuur te gebruiken voor 'light rail'-materiaal.

CONCLUSIE: De beheerscontracten die de federale overheid afsloot met de NMBS kwamen tot stand zonder inbreng van de gewesten, maar spreken zich wel uit over doelstellingen en objectieven die betrekking hebben op de werking van het reeds geregionaliseerde stads- en streekvervoer. Dit gebrek aan inspraak maakt ieder geïntegreerd mobiliteitsbeleid de facto onmogelijk!

Voorbeeld 2: Federaal Mobiliteitsbeleid

- > In het *Federale Plan inzake Duurzame Ontwikkeling* (FPDO) zijn een aantal 'acties' opgenomen die duidelijk betrekking hebben op mobiliteit. Navraag bij de federale overheid leert ook dat er nog steeds sprake is van het streven naar een geïntegreerd mobiliteitsbeleid via het *Plan Duurzame Mobiliteit*, dat als einddatum 2010 heeft. Dit plan zit echter al vijf jaar in de ontwerpfasen en de betrokkenheid van de gewesten is minimaal, om niet te zeggen nihil.
- > In het FPDO zijn een aantal 'acties' opgenomen die evenwel fundamenteel zijn om de vraag naar mobiliteit te sturen o.m. op het vlak van accijnzen, waardoor de *modal shift* wordt aangemoedigd. Zonder overleg met de gewesten, bevoegd voor de waterwegen, is het uitvoeren van dergelijke acties onmogelijk! Idem voor volgende 'acties' uit het FPDO:
 - 'de regering zal samen met de gewesten nadenken over het geheel van taxatiestelsels voor goederentransportsystemen, waaronder de mogelijkheid om het eurovignet voor vrachtwagens te vervangen door een variabele bijdrage';
 - Modulering van de verkeersbelasting in functie van de ecologische kwaliteiten van de gebruikte motoren;
 - Actie *Zich Anders Verplaatsen* in het kader van bedrijfsvervoerplannen en het parkeren bij ondernemingen;
 - Actie *Aanbod Openbaar Vervoer Verbeteren* heeft betrekking op eigen banen voor het openbaar vervoer en voor wagens met minimum 3 personen.

CONCLUSIE: Resultaten die omgekeerd evenredig zijn aan de hoeveelheid plannen die worden gemaakt. Reden: de federale overheid neemt haar eigen plannen niet ernstig, laat ze jarenlang in een ontwerpfasen zitten en negeert de noden en bevoegdheden van de gewesten vrijwel volledig.

Voorbeeld 3: Gewestelijk Expresnet (Gen)

- > Op 30 maart 1999 besliste de toenmalige *Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur* met het oog op de verwezenlijking van het Gen een werkgroep op te richten die gemandateerd was om een ontwerp

van **samenwerkingsovereenkomst** tussen de federale overheid en de drie gewesten op te stellen. **Pas na zes jaar en acht maanden** keurde de federale Kamer op 17 november 2005 het wetsontwerp goed.

- Het verslag van de bevoegde Kamercommissie (zitting van 8 november 2005) toont het enthousiasme waarmee de (nieuwe) bevoegde staatssecretaris Tuybens het dossier behartigt. Hij heeft niet meer dan 15 regels nodig om zijn visie te geven op het hele Gen-dossier en plaatst daarbij zonder enige schroom de Vlaamse Lijn, de Brusselse MIVB, de Waalse TEC en de Belgische NMBS op één lijn!
- In dezelfde zitting verklaart Tuybens dat het hele proces inzake de uitvoering van het Gen reeds in gang is gezet. Zijn collega Van Brempt denkt daar duidelijk anders over. Zij laat op een schriftelijke vraag van Jan Peumans van 18 augustus 2005 het volgende weten:
 - Het zogenaamde *Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit* bestaat nog steeds, maar is de laatste jaren niet samengekomen;
 - De *stuurgroep* van 12 leden, nl. een vertegenwoordiger van elke minister, de administratie en de regionale vervoersbedrijven en de NMBS, is nog steeds niet samengesteld, laat staan samengekomen;
 - De *operationele groep* samengesteld uit vertegenwoordigers van de vier vervoersmaatschappijen is evenmin samengesteld;
 - Er bestaan geen recente uitgebreide en volledige rapporten inzake opstart en ontwikkeling van het Gen;
 - Er is nog geen specifieke coördinatie van activiteiten in kader van het Gen opgestart;
 - Er zijn nog geen formele voorbereidingen inzake het onderzoek betreffende de analyse van het vraag- en actieplan van het Gen;
 - Er is nog geen enkele aanzet van een aanbod aan gemeenschappelijk vervoer in de Gen-zone door de maatschappijen van openbaar vervoer op een voor de gebruiker geïntegreerde wijze;
 - Er is nog geen specifieke tijdsplanning inzake de tweede en derde fase van de tariefintegratie. (Hierbij dient opgemerkt dat de tariefintegratie een zeer complexe materie is!)
 - Er is nog geen enkel voorstel van inpassing in de beheersovereenkomst van De Lijn, laat staan bij de andere vervoersbedrijven;
 - Er is nog geen uitvoering gegeven aan de begeleidende maatregelen want afhankelijk van diepgaand studiewerk ter zake;
 - Er is nog geen gemeenschappelijke strategie inzake marketing en informatie.
- Het Vlaams parlement heeft eveneens een decreet goedgekeurd met als inhoud de samenwerkingsovereenkomst. De interesse van onze Vlaamse mobiliteitsminister was zo groot dat zij zelfs niet aanwezig was bij de stemming.
 - Wie gelooft er eigenlijk nog in dit verhaal? En als men er nog in gelooft, waarin gelooft men dan nog?
 - Men kan zich moeilijk van de indruk ontdoen dat de goedkeuring van dit decreet het gevolg is van een beleefdheidsformule omdat de

andere parlementen dit ook goedgekeurd hebben. Van een geloof in het Gen of een duidelijke visie op de mobiliteitsbehoefte is er helaas geen sprake.

- Het opzetten van het Brussels 'Jumpsysteem' waarbij reizigers binnen Brussel met één ticket gebruik kunnen maken van bus, trein, tram en metro, vergde maar liefst vier jaar voorbereiding. Dit is als voorbeeld weinig bemoedigend voor het streven naar een verder doorgedreven integratie van tarief- en ticketsystemen binnen het Gen.
- De NMBS werkt, weliswaar zonder enig structureel overleg met de andere gewesten en met ontstellend veel vertraging, verder aan haar Gen door middel van een aantal investeringen in de spoorinfrastructuur. Tegelijkertijd lanceert De Lijn samen met de provincie Vlaams-Brabant het zogenaamde Brussel Brabant Net (BBN). Dit BBN wijkt af van alle onderzoeksresultaten die tot op heden werden gepresenteerd in de studies IRIS, SOFRETU, SYSTRA. Gen en BBN missen dus iedere noodzakelijke en logische integratie!
- Ook de MIVB komt weinig tegemoet aan de verzuchtingen van de andere regionale vervoersmaatschappijen doordat ze zich volledig toelegt op haar rol als stadsvervoersmaatschappij.

CONCLUSIE: Men staat in het hele Gen-dossier nog nergens! Om dit ontzettend gebrek aan ernst en verantwoordelijkheid te verbergen, verstopt men zich achter het feit dat de zogenaamde *samenwerkingsovereenkomst* eerst door alle betrokken parlementen moest goedgekeurd zijn. De realiteit is evenwel dat men veel studies heeft geproduceerd, deze vervolgens in de kast heeft gelegd en nu moet gaan beginnen met een reeks nieuwe studies, het opstarten van een *stuurgroep*, een *operationele groep* en de werking van het *Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit*. Dit voorbereidend werk had men reeds lang voor de formele goedkeuring van de *samenwerkingsovereenkomst* kunnen opstarten.

Meer nog: juridisch bestond het *samenwerkingakkoord* reeds sinds 4 april 2003 en kan het parlement enkel het *samenwerkingsakkoord* decretaal goedkeuren of verwerpen.

Indertijd heeft men het voorstel een soort economisch samenwerkingsverband te sluiten tussen de NMBS en de stads- en streekvervoersdiensten verworpen omdat de toenmalige minister Stevaert het er niet mee eens was. We stellen vast dat deze historische vergissing nu in feite moet rechtgezet worden.

Voorbeeld 4: Meerjareninvestering 2001 – 2012 van de NMBS

- Toenmalig minister Steve Stevaert verdedigde op 11 december 2001 het samenwerkingsakkoord dat op 11 oktober 2001 tussen de federale overheid en de drie gewesten werd afgesloten en dat betrekking had op het meerjareninvesteringsplan 2001 – 2012 van de NMBS. Het Vlaams parlement keurde dit akkoord op 13 maart 2002 goed.

Volgens Stevaert waren de voordelen legio:

- Het *Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit* coördineert het onderzoek naar de afstemming van de openbaar vervoermodi, is controleorgaan op de uitvoering van het investeringsplan in het algemeen en op de toepassing van de verdeelsleutel in het bijzonder. Het Vlaams Gewest zal een meer duidelijke rol spelen in de besluitvorming van de spoorwegen en de mobiliteitseffecten die ze genereren binnen het Vlaams Gewest.
 - Er zijn termijnen afgesproken binnen welke het gewest de nodige vergunningen moet afleveren bij een aantal specifiek opgenoemde projecten. Het gaat om respectievelijk 18 en 30 maanden.
 - Voor eind 2001 zal de NMBS het dossier voor de tweede spoortunnel onder de Schelde indienen, hetgeen moet toelaten de procedure voor de opmaak van het RUP (Ruimtelijk UitvoeringsPlan) te starten met het oog op het realiseren van de zogenaamde Liefkenshoekspoortunnel. (Terloops mag er op gewezen worden dat het de toenmalige Minister van Verkeerswezen Herman De Croo was die weigerde samen met de wegtunnel Liefkenshoek, een spoortunnel aan te leggen.)
 - Voor het einde van 2002 zal de NMBS bij de bevoegde Vlaamse administratie het volledig dossier indienen voor het aanvragen van de administratieve toelatingen en vergunningen voor de Tweede Havenontsluiting van Antwerpen.
 - De renteloze prefinanciering door een gewest voor projecten van gewestelijk belang op haar grondgebied voor een bedrag van maximaal 500 miljoen euro (20 miljard frank) in kapitaal of 62,5 miljoen euro (2,5 miljard frank) in jaarlijkse intrestlast en de wijze van cofinanciering voor grote spoorweginvesteringen ten belope van 200 miljoen euro (8 miljard frank). De prefinanciering laat toe belangrijke projecten te versnellen.
 - Het Vlaamse gewest zal vertegenwoordigd zijn in het *Orienteringscomité*. (Zie ook hoger)
- Tot zover de mooie theorie van toenmalig minister Steve Stevaert. Maar wat leverde de goedkeuring van dit samenwerkingsakkoord nu in feite op?
- Het zogenaamde **tien**jarenplan wordt ondertussen uitgespreid over vijftien (15!) jaren hetgeen andermaal een uitstel betekent van een aantal werken.
 - De vooropgestelde bedragen voor de **tweede toegang tot de haven** zouden aanvangen vanaf 2001 en beëindigd zijn in 2012. Kostprijs in 2001 bedroeg 750 miljoen euro. Dit is inmiddels opgelopen tot 1 miljard euro, maar is wat zijn totaliteit betreft uit het investeringsplan 2004 - 2014 van de NMBS gehaald. Blijkbaar gaat Infrabel nu een versterking doen van een aantal rijpaden voor 165 miljoen euro. Wat het tweede voorontwerp RUP betreft is er vooralsnog geen timing gemaakt. Bovendien heeft overleg tussen de Antwerpse haven en de NMBS in september 2003 uitgewezen dat door de sindsdien gewijzigde economische context (de opening van het Deurganckdok) de tweede spoortoegang niet de hoogste prioriteit heeft voor de Antwerpse haven en dat prioritair de Liefkenshoekspoortunnel moet gerealiseerd worden.

- De in 2001 vooropgestelde bedragen voor de Liefkenshoekspoortunnel bedroegen in eerste instantie 550 miljoen euro, maar zijn inmiddels volgens de prijzen van 2005 gestegen tot 684,2 miljoen euro. Aanvankelijk werd het begin van de werken voorzien voor 2005. Van meet af aan was het duidelijk dat deze planning niet realistisch was! Momenteel is het Milieu Effecten Rapport (MER) ingediend voor definitieve beoordeling en is de onderbouw voor een voorontwerp-RUP aanwezig. De eigelijke investeringswerken zijn 'gepland' tussen 2007 en 2011. *Het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit* is het instrument waarlangs de Vlaamse regering betrokken zal worden bij de verdere planning van de Liefkenshoekspoortunnel. Dat dit Comité de laatste jaren niet samenkwam, werd reeds hoger aangehaald.
- Ondanks de grote beloften van Steve Stevaert heeft de Vlaamse regering pas op 26 november 2004 een beslissing genomen over de prefinanciering van de Liefkenshoekspoortunnel en het vormingsstation Zeebrugge. De federale regering stelde daarbij voor om beide projecten in één PPS-structuur onder te brengen, een beperkte heffing voor het gebruik van de tunnel en het vormingstation in te voeren en daarmee de afschrijvingen van de infrastructuur en de financieringskosten te betalen. Verder overleg heeft evenwel tot gevolg gehad dat men de tol in Zeebrugge schrapt en dat men voor de Liefkenshoekspoortunnel nog afwacht.
- Op 11 oktober 2005 besliste het Overlegcomité van de federale regering en de gemeenschaps- en gewestregeringen via een aantal werkgroepen een concrete en gelijklopende timing voor de zes beoogde projecten ter goedkeuring voor te leggen. Meteen ondergraaft men de autonomie van het Vlaamse Gewest want wat beslist men:
 - 'Dankzij de modaliteiten wordt de gelijktijdigheid van de projecten verzekerd'. In verstaanbaar Nederlands betekent dit het koppelen van Vlaamse dossiers aan Waalse dossiers, het vasthouden aan de wafelijzerpolitiek. Was het niet Steve Stevaert die beweerde dat de gewestelijke prefinanciering een hefboom zou zijn voor Vlaamse prioriteiten?
- Waar de vijf andere werken op een klassieke wijze zullen uitgevoerd worden (Zeebrugge, Haven van Brussel, Brussel Luxemburg, stationsparking Louvain-la-Neuve, Station van Gosselies) zal de Liefkenshoekspoortunnel via een constructie van PPS gebeuren. Hieraan zijn risico's verbonden die door het Instituut voor de Nationale Rekeningen en Eurostat zullen moeten goedgekeurd worden. In dit verband mag gewezen worden op het advies van de Inspectie van Financiën bij de beslissing van de Vlaamse regering van 26 november 2004 die toen opmerkte dat de prefinanciering neerkomt op een bijdrage/subsidie aan een op te zetten PPS-constructie die decretaal moet gemachtigd worden. Dit is tot op heden nog niet gebeurd.
- Ook blijft er de grootste twijfel bestaan of Infrabel de kosten van dit project onder controle zal kunnen houden. Uit recente publicaties in de vakliteratuur leren we alvast dat de Deense planoloog Flyvberg tot de vaststelling kwam dat spoorprojecten gewoonlijk 45 %

duurder uitvallen dan vooropgesteld. Welke gevolgen heeft dit voor de noodzakelijke projecten die Vlaanderen nodig heeft?

CONCLUSIE: Opnieuw kunnen we niet anders dan vaststellen dat er geen sprake is van een efficiënt en transparant beleid. Het samenwerkingsakkoord betreffende de uitvoering van de meerjareninvestering van de NMBS ontnemt Vlaanderen een aantal hefboomen in plaats van er te creëren. De hefboom van de gewestelijke prefinanciering wordt geblokkeerd door de aloude wafelijzerpolitiek en het gebrek aan concrete inspraak van Vlaanderen op beslissingsmomenten zorgt voor onnodige en geldverslindende vertragingen. Hierdoor dreigt de Vlaamse economie marktaandeel te verliezen en haar concurrentiepositie te verzwakken. En dit terwijl het reeds vijf voor twaalf is. Heel wat projecten hadden reeds lang gerealiseerd moeten zijn. Naast de reeds vernoemde Liefkenshoekspoortunnel, het vormingsstation in Zeebrugge en de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen, vermelden we nog de aanleg van de Bocht Ter Doest, het derde spoor tussen Brugge en Dudzele, de verdubbeling van twee naar vier sporen tussen Brugge en Gent en in Gent zelf een aantal spoorbundels rond het Kluizendok (Gavers en Zandeken).

Onlangs heeft het Vlaams parlement op ons initiatief en met eenparigheid van stemmen een met reden omklede motie aangenomen waarin aan de Vlaamse regering gevraagd wordt meer betrokkenheid te eisen bij de investeringsbeslissingen van de NMBS en een samenkomst te organiseren van het *Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit* ter evaluatie van het samenwerkingsakkoord. Het is nog steeds wachten op enig resultaat.

Voorbeeld 5: IJzeren Rijn

- Het dossier van de IJzeren Rijn sleept reeds jaren aan. De Belgische overheid en de NMBS tonen bijzonder weinig animo om dit dossier prioritair te behandelen. Nochtans is het tot stand komen van deze historische verbinding dringend nodig om de Antwerpse haven beter te ontsluiten. Het realiseren van de IJzeren Rijn zou de verbinding met Noord-Duitsland en het verder gelegen Oost-Europa ruim 60 km inkorten ten opzichte van de bestaande route langs de Montzenlijn. Voor het transitverkeer van Duitsland en het oosten van Nederland naar Frankrijk, zou de ingebruikname van de IJzeren Rijn eveneens een aanzienlijke verkorting betekenen.
- Indien gerealiseerd samen met de herwaardering van de IJzerlijn, vormt de IJzeren Rijn een volwaardige goederenas die vanuit Engeland loopt via de Kanaaltunnel over Calais, Gent, Antwerpen en zo tot in het Ruhrgebied. Hierdoor kan tot 25 % van het vrachtverkeer op de Vlaamse wegen op die as verdwijnen. Ondanks de vele duidelijke voordelen wordt er door de federale overheid geen initiatief genomen om dit traject ook effectief operationeel te krijgen.

CONCLUSIE: De inspanningen die Vlaanderen levert om dit dossier vlot te krijgen, worden niet gevolgd door een gelijkaardige inspanning van de

federale overheid of de NMBS. Weer eens botst de Vlaamse dynamiek op de Belgische verstarring.

2. Visie

De voorliggende analyse maakt duidelijk dat het zo niet verder kan. Helaas zijn er nog steeds personen die telkens als de discussie over regionalisering van de NMBS wordt gevoerd, klaar staan met enkele ongenueanceerde argumenten en een totale catastrofe voorspellen. Regionalisering is echter geen blinde splitsing van de spoorwegen waarbij iedere deelstaat onafhankelijk van de burens zijn eigen treinen laat rijden. Volgend doemscenario is dus volledig uit de lucht gegrepen: een reiziger van Geraardsbergen naar Mechelen zou vier keer moeten overstappen omdat hij in het Vlaamse Gewest vertrekt, dan in het Waalse Gewest en nadien via het Vlaamse Gewest in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt om uiteindelijk weer in het Vlaamse Gewest te belanden. Dergelijke absurde situaties hebben niets met regionalisering te maken.

Voorbeelden uit het buitenland tonen aan dat regionalisering een goede samenwerking en samenhang allerminst onmogelijk maakt, integendeel. Denken we maar aan het gebied rond Bazel waar meer dan 10 verschillende maatschappijen in drie landen met twee munten en drie talen met groot succes een samenhangend en geïntegreerd trein-, tram- en busaanbod uitbaten.

Voor de N-VA moet de regionalisering van de NMBS bij de volgende staatshervorming gerealiseerd worden. De uitvoering van dit punt van het Vlaams regeerakkoord is van het grootste belang om de Vlaamse economie de groeiruimte te geven die nodig is.

3. Naar de toekomst

➤ **Scheiding van infrastructuur en exploitatie**

Om te beginnen moet er buiten de NMBS om zo snel mogelijk een volledige scheiding van infrastructuur en exploitatie komen. Ook de exploitatie van het reizigers- en goederenvervoer moet gescheiden worden.

De infrastructuur moet opnieuw eigendom worden van de overheid. Dat is in principe de Vlaamse overheid. Aangezien het federale niveau al langer geen eigenaar meer is van auto-, secundaire of waterwegen, is het niet meer dan logisch dat dat ook voor de spoorinfrastructuur zou gelden. Het gewest wordt eigenaar van de spoorinfrastructuur die zich op zijn grondgebied bevindt. De verdeling van de financiële middelen en het personeel voor het beheer van de infrastructuur kan gebeuren a rato van het aantal kilometer spoor, waarbij men een onderscheid maakt tussen geëlektrificeerde en niet-geëlektrificeerde baanvakken.

Onder geen enkel beding mag de infrastructuur aan privé-eigenaars verkocht of afgestaan worden. Er mag dus geen sprake zijn van Engelse toestanden, waar privatisering tot een gebrek aan investeringen in en onderhoud aan de infrastructuur geleid heeft. Op die manier kan men ook

bepaalde negatieve ervaringen uit Duitsland vermijden, waar het in sommige gevallen voor de nieuwe eigenaar financieel interessanter was om een spoorlijn te ontmantelen dan om ze te renoveren.

De gewesten beslissen autonoom, in het kader van hun mobiliteitsbeleid, over welke infrastructuur ze moeten beschikken. Enkel zo kunnen we komaf maken met het beruchte Belgische wafelijzer, waardoor een spoorlijn in Vlaanderen maar kan heropend worden, als men ook in Wallonië een gelijkaardige lijn vindt. Nieuwe of bijkomende infrastructuur moet er komen om vervoerskundige redenen of omdat ze voor een bepaalde gewenste exploitatie nodig is, en niet om communautaire redenen.

> **Intergewestelijke Dienst voor het Spoor**

Er moet een 'Intergewestelijke Dienst voor het Spoor' (IDS) opgericht worden. Die heeft een drievoudige opdracht:

1. Hij legt het minimale sporaanbod vast op basis van vervoerskundige principes. Die zijn voor heel België gelijk. Dat is noodzakelijk om - wat het aanbod betreft - de samenhang van het spoornet over de gewestgrenzen heen te bewaren. Gezien de grotere afstanden die treingebruikers afleggen, is het logisch dat heel wat verplaatsingen de gewestgrenzen overschrijden. Doelstelling moet immers een zo goed mogelijk treinaanbod in Vlaanderen, België en Europa zijn.

Afhankelijk van gebieds- en stationskenmerken moet een bepaald kwaliteitsniveau aangeboden worden, uitgedrukt in termen van frequentie, amplitude, commerciële snelheid, materieelcomfort, enz. Voor Vlaanderen zijn daarbij de bepalingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bindend. Dat aanbod is een soort van basismobiliteit volgens vervoerskundige principes, in overleg tussen de verschillende gewesten. Ieder gewest kan op zijn eigen grondgebied een bijkomend aanbod uit eigen zak financieren. Het spreekt voor zich dat het aanbod van tram en bus enerzijds en trein anderzijds maximaal op elkaar afgestemd wordt.

2. De IDS wijst de rijpaden voor reizigers- en goederenverkeer aan de diverse operatoren toe, volgens duidelijk vooraf afgebakende criteria.
3. De IDS controleert de exploitatie door derden (voldoet ze aan de nodige kwaliteitseisen op vlak van dienstverlening? materieel? enz.)

Het spreekt voor zich dat de gewesten op evenwaardige wijze met beslissingsmacht in dit orgaan vertegenwoordigd zijn. De 'Intergewestelijke Dienst voor het Spoor' adviseert de regering(en) voor de opmaak van investeringsplannen die uitgaan van een gewenste exploitatie. Eerst moet men de gewenste dienstverlening bepalen. Pas nadien gaat hij samen met de gewesten na, welke investeringen noodzakelijk zijn om die dienstverlening te kunnen garanderen.

> **Exploitatie**

Gezien de dynamiek die De Lijn de laatste jaren getoond heeft en de mogelijkheden die haar opdrachtomschrijving biedt, geeft de N-VA de voorkeur aan de Vlaamse Vervoermaatschappij voor de exploitatie van het spoornet op Vlaams grondgebied, inclusief alle treinen vanuit Vlaanderen

naar Brussel. De verdeling van het treinmaterieel en het personeel van de NMBS gebeurt a rato van het aantal reizigers per gewest en het aandeel ervan in de inkomsten uit reizigersverkeer van de NMBS.

Een aparte maatschappij, waarvan De Lijn, een Waalse spoorwegmaatschappij en de MIVB deel uitmaken, baat het voorstadsnet van Brussel uit. De uitbating van de grote vervoerassen (b.v. Oostende-Eupen/Köln, Antwerpen-Charleroi) gebeurt in een gemengde exploitatie door De Lijn en een Waalse spoorwegmaatschappij. De NMBS kan volgens de geldende afspraken verder blijven instaan voor de exploitatie van de Thalys en de Eurostar.

Als het Vlaams Gewest ertoe zou overgaan de exploitatie van spoorlijnen uit te besteden, kunnen ook andere operatoren (eventueel dus ook de NMBS) voor de treinuitbating op bepaalde spoorlijnen instaan, maar altijd binnen de krijtlijnen die de 'Intergewestelijke Dienst voor het Spoor' heeft vastgelegd. Zowel voor De Lijn als voor elke andere spoorwegmaatschappij geldt dus dat ze als exploitant van een spoorlijn kan optreden, maar niet zelf bepaalt hoe het aanbod er uitziet.

SPOORVERVOER: EEN OPDRACHT VOOR VLAANDEREN

De leefbaarheid van Vlaanderen de komende jaren zal afhangen van de mate waarin we er zullen in slagen een verkeersinfarct af te wenden. Daarvoor moeten de spoorwegen als massavervoerder van vracht én personen een rol van betekenis kunnen spelen.

Meer mensen op de trein en meer vracht per spoor zijn alleen haalbaar als de kwaliteit van het aanbod en de dienstverlening drastisch toenemen en als Vlaanderen in staat is een eigen, degelijk geïntegreerd mobiliteitsbeleid te voeren. Dit kan niet zolang de spoorwegen een federale bevoegdheid blijven. De huidige Belgische NMBS zet Vlaanderen immers al te vaak op een dood spoor! Daarom zal de regionalisering van het volledig spoorbeleid geen dag te vroeg komen.