

VLAAMS PARLEMENT

ZITTING 1995-1996

27 JUNI 1996

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

— van de heren Filip Dewinter en Jan Penris —

betreffende het investeringsplan van de spoorwegen

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Eind juni neemt de federale regering een beslissing over het investeringsplan van de NMBS. Dat plan, dat de periode 1996-2005 bestrijkt, is voor Vlaanderen volstrekt onaanvaardbaar.

Volgens de indeling in hoofdassen en complementaire assen worden de grootste investeringen gepland voor de 8 hoofdassen, die volgens de NMBS "vanuit bedrijfseconomisch standpunt het meest van betekenis zijn voor het reizigersvervoer en die de ruggegraat van het spoorwegnet vormen".

Men kan zich afvragen op welke basis bepaald werd welke lijnen al dan niet als 'hoofdas' beschouwd worden. Feit is dat, in vergelijking met het 'ABCD-plan' van september 1995 waarbij AB-assen vergelijkbaar zijn met hoofdassen, Vlaanderen erop achteruitgaat. Gent-Dendermonde-Mechelen en Leuven-Mechelen zijn twee voorbeelden van de vier Vlaamse AB-assen die nu niet meer als hoofdassen beschouwd worden. In Wallonië is het net andersom : drie lijnen die oorspronkelijk niet eens AB-as waren, zijn nu plotseling wel hoofdas geworden. Men kan zich bovendien ook afvragen waarom het traject Bergen-Franse grens, na de aanleg van de HST-lijn Brussel-Parijs, de status van hoofdas geniet.

Wanneer men de lengte van de hoofdassen berekent en de investeringen in aanmerking neemt van lijnen die wegens belangrijke geplande investeringen de facto hoofdassen worden, komt men tot de onthutsende vaststelling dat in Vlaanderen, met 46 % van de treinreizigers en 54 % van de inkomsten uit het reizigersverkeer, slechts ongeveer 36 % van de lijnen tot het hoofdassen-net behoort. In Wallonië daarentegen ligt dat aandeel op 70 %, terwijl dat gewest slechts 30 % van de reizigers en 34 % van de NMBS-inkomsten levert.

Een verdere scheeftektrekking betreft de regionale verdeelsleutel voor investeringskredieten (60/40). Of de verdeelsleutel van deze wafelijzerpolitiek, die één van de belangrijkste oorzaken is van de fenomenale Belgische staatsschuld, correct wordt toegepast, is overigens te betwijfelen. Dat de aanleg van de HST-lijn niet onder de regionale verdeelsleutel valt, is eveneens onaanvaardbaar.

Tegen de eeuwwisseling beschikt Wallonië over een gemoderniseerd net van hoofdassen. De voor Vlaanderen belangrijke strategische projecten zullen moeten wachten tot later... als er nog geld over is na de HST-aanleg, waarvan de kosten ongetwijfeld veel hoger zullen zijn dan begroot.

Het is duidelijk dat het NMBS-investeringsplan prioritair op Wallonië gericht is. "Vlaanderen wikt, Wallonië beschikt", blijkt meer dan ooit het motto van de NMBS. Enige druk vanwege de Vlaamse regering is dus aangewezen.

Filip DEWINTER

Jan PENRIS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op

1° het strategische belang van een modern en degelijk uitgebouwd spoorwegennet ;

2° de financiële gevolgen van het catalogeren in hoofdassen en complementaire assen inzake investeringen ;

3° het feit dat de NMBS Vlaanderen stiefmoederlijk behandelt inzake de toekenning van de status van hoofdas aan spoorweglijnen ;

– verzoekt de Vlaamse regering de bouwvergunning voor het HST-traject tussen Leuven en Bierbeek in te houden zolang het NMBS-investeringsplan niet ingrijpend gewijzigd wordt in een voor Vlaanderen gunstige zin.

Filip DEWINTER

Jan PENRIS
