

Vraag nr. 290
van 2 april 2004
van de heer ANDRÉ-EMIEL BOGAERT

Gewestelijk Expresnet – Betrokkenheid – Aalst

Tijdens het weekend mochten wij de "vruchten" van het topeverleg van de federale regering in het koninklijke Raversijde ter kennis krijgen. Zo werden ook beslissingen genomen inzake de fasering en financiering van het voorstedelijk reizigersvervoer per spoor tot in 2010. De bedoeling is het mobiliteitsprobleem in het algemeen en het fileprobleem in het bijzonder een halt toe te roepen. Cruciaal hierbij is de uitwerking van het zogenaamde GEN (Gewestelijk Expresnet) om Brussel binnen een bereik van 30 km via spoorverbinding met het hinterland beter en vlugger bereikbaar te maken. In de eerste fase zou de federale overheid alle exploitatiekosten ten laste nemen, waardoor de in geldnood verkerende NMBS toch met de aankoop van materieel zou kunnen starten. Over de verdere fasen en dito financiering wordt evenwel naar goede Belgische gewoonte weinig of niets gezegd.

Tot mijn verbazing bleek evenwel dat, behalve drie Waals-Brabantse spoorkernen (Ottignies/Louvain-la-Neuve, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte met Halle), ook slechts drie Vlaamse spoorkernen in aanmerking werden genomen (Leuven, Mechelen en Dendermonde), alhoewel de pendeldruk en het woon-werkverkeer langs de weg vooreerst vanuit Vlaanderen en vervolgens vanuit de regio Aalst hoger ligt. De vraag is dan ook of Vlaanderen, dat als gewest bij de voorbereiding van deze federale hoogmis werd betrokken, terzake voorafgaandelijk kennis van zaken kreeg en de nodige eisen heeft gesteld.

Tot mijn nog grotere verbazing bleek daarenboven dat voor Vlaanderen Leuven, Mechelen en ... Dendermonde in aanmerking werden genomen, terwijl Aalst van oudsher dé pendelstad richting Brussel en dé foerier van het wegverkeer op de E40 is. Het gaat hier blijkbaar niet alleen om een verdeling op louter technische gronden, maar ook op grond van partij-invloeden ééruzijds en het gewicht van plaatselijke politici anderzijds ; behoudens bewijs van het tegendeel.

En zeggen dat het allereerste plan (een soort semi-metro tussen de subregio's rond Brussel) destijds

juist vanuit Aalst werd gepropageerd ! Vraag is dan ook in hoeverre het stadsbestuur van Aalst en de verantwoordelijken van de regio Aalst-Oude-naarde zich hebben ingezet om Aalst in eerste orde in het GEN-plan te laten opnemen. Het is evident dat ik het betrokken stadsbestuur terzake via open brief aan de tand wens te voelen.

Alhoewel het hier in eerste instantie om een federale materie gaat, vind ik het toch nodig mij via deze vraag tot de bevoegde Vlaamse minister voor Mobiliteit te wenden. Immers, ik weet niet in hoeverre de Vlaamse regering bij de voorbereiding van Raversijde werd betrokken en/of het GEN-dossier op het Overlegcomité met de federale regering werd besproken. De bedoeling is immers via het GEN een aanbod uit te werken van snelle voorstedelijke verbindingen per trein, tram en bus in een straal van om en bij de 30 km rond de hoofdstad. Dergelijk megaplan heeft uiteraard ook verstreckende gevolgen voor het Vlaams Gewest en de rond Brussel liggende Vlaamse subregio's. In de huidige planning van de federale overheid en de NMBS komt Aalst pas op zijn vroegst aan bod in 2012, namelijk nadat alle andere subregio's zijn uitgebouwd.

1. Werd de Vlaamse regering betrokken bij de voorbereiding van de beslissingen terzake van de federale regering in Raversijde ?

Zo ja, wanneer en op welke wijze ?

Zo neen, waarom niet ?

2. Had de Vlaamse regering voorafgaandelijk kennis van de prebeslissingen van de federale regering omtrent het zogenaamde GEN-plan, inbegrepen de verdeling Vlaanderen/Wallonië en de selectie van de betrokken spoorkernen ?

3. Dient Vlaanderen – cfr. de vroegere beslissingen omtrent mogelijke prefinanciering van NMBS-projecten – mee in te staan voor de financiering van deze spoorontsluiting naar de hoofdstad, alhoewel de federale overheid stelt alle tekorten via het budgettaire meerjarenplan te zullen dragen ?

4. Had de Vlaamse regering kennis van het feit dat Aalst, stad en regio met een zeer hoog pendelgehalte en woon-werkverkeer naar de hoofdstad, niet in het Vlaamse areaal van prio-

ritaire spoorkernen in aanmerking werd genomen ?

5. Heeft de Vlaamse regering enige zeggenschap gehad in het selecteren van Leuven, Mechelen en Dendermonde als Vlaamse GEN-spoorkernen ?

Antwoord

1. De Vlaamse regering wordt betrokken bij de voorbereiding van de GEN-werkzaamheden via de "werkgroep voorafgaand aan de GEN-stuurgroep". De werkgroep werd al samengevoegd in afwachting van de eigenlijke GEN-stuurgroep die na de definitieve goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten zal worden geïnstalleerd.

In de werkgroep zijn dezelfde instanties als in de toekomstige stuurgroep vertegenwoordigd, namelijk de vervoermaatschappijen, de bevoegde administraties en kabinetten van de respectieve overheden.

De werkgroep kwam samen op 4, 12 en 19 maart 2004. Deze data zijn niet toevallig maar werden vastgesteld met het oog op de voorbereiding van de federale ministerraad van Raversijde.

2. In de hierboven vermelde werkgroep werden de plannen van de NMBS met betrekking tot het GEN, die onder de bevoegdheid van de federale overheid ressorteren, toegelicht en besproken.
3. Voorzover bekend heeft noch de NMBS noch de federale overheid gevraagd om prefinanciering door het Vlaams Gewest van investeringen in het GEN-project sensu stricto.

Het is wel zo dat het Vlaams Gewest reeds zwaar investeert in de verbetering van het voorstedelijk vervoer rond Brussel door uitbouw van het busnet van De Lijn in Vlaams-Brabant. In het GEN-plan zijn immers ook onder andere een aantal nieuwe snelbusverbindingen gepland die allemaal op Vlaams grondgebied liggen.

4. In de hierboven vermelde werkgroep werd door de NMBS toegelicht dat de implementatie van

de GEN-plannen in fasen zal moeten gebeuren omdat er nieuw treinmaterieel zal moeten worden aangekocht dat niet in één keer kan worden geleverd. In elke fase zullen één of meer GEN-lijnen worden aangepakt. Bovendien is de huidige spoorcapaciteit ontoereikend om op alle lijnen de beoogde GEN-frequenties te realiseren. Er zijn dus eerst infrastructuurwerken noodzakelijk die op hun beurt eveneens gefaseerd worden uitgevoerd. Er is daarom geen sprake van prioritaire en minder prioritaire spoorkernen maar veeleer van een gefaseerde uitvoering van de GEN-plannen over meerdere jaren.

In 2006 zal door de NMBS een frequentieverhoging tot twee stoptreinen per uur in de daluren worden doorgevoerd op de assen naar Mechelen, Leuven, Dendermonde en Halle/Braine-le-Comte. Het overgrote deel van de frequentieverhogingen is gesitueerd dus in het Vlaamse en het Brusselse gewest.

Deze assen hebben momenteel maar één stoptreinverbinding per uur in de daluren terwijl er nog reservecapaciteit (as naar Dendermonde) is of zal komen na voltooiing van infrastructuurwerken (assen naar Mechelen, Leuven en Halle). Daardoor wordt het aanbod aan stoptreinen op alle spoorassen naar Brussel gelijkwaardiger gespreid, waar het momenteel ongelijkwaardig is gespreid wegens de beperkte capaciteit ten gevolge van de infrastructuurwerken.

Naar Mechelen, Leuven, Halle en Dendermonde zullen er dan ongeveer evenveel stoptreinen rijden als naar Ottignies, Braine-l'Alleud en Aalst (2 keer per uur, versterkt met spitsuurtreinen). Aalst, Erembodegem, Denderleeuw en Liedekerke genieten bovendien de snelle IC- en IR-treinen die rechtstreeks naar Brussel rijden.

5. De selectie van de assen waarop de frequentie zal worden verhoogd en dus ook de knooppunten van deze assen (Mechelen, Leuven, Dendermonde en Halle) gebeurde op voorstel van de NMBS en werd toegelicht in de hierboven vermelde werkgroep.