

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1000
van **JAN DURNEZ**
datum: 17 maart 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Vervoersplan NMBS en Vlaamse spoorstrategie - Westhoek en Midden-West-Vlaanderen

"Het is vijf voor twaalf. Hoog tijd voor een beter vervoersplan." Onder deze noemer werd op 19 december 2016 een gezamenlijk persmoment georganiseerd door RESOC Westhoek, RESOC Midden-West-Vlaanderen, het Westhoekoverleg en het Midwestoverleg, over het vervoersplan van de NMBS. Deze overlegfora werken voor de inwoners van de Westhoek en Midden-West-Vlaanderen en spreken namens:

- de werkgeversorganisaties: Voka West-Vlaanderen, UNIZO West-Vlaanderen, Boerenbond West-Vlaanderen;
- de werknemersorganisaties: ACV West-Vlaanderen, ABVV West-Vlaanderen;
- de burgemeesters van de 35 gemeenten van de Westhoek en regio Midden-West-Vlaanderen.

Na het persmoment van 19 december werd de persnota met de resultaten van een online enquête en concrete verbetervoorstellen voor het vervoersplan 2017 van de NMBS bezorgd aan de heren Cornu van de NMBS en Lallemand van Infrabel. Ook de federale minister bevoegd voor mobiliteit, en de minister hebben een klok met deze persnota ontvangen.

Ondertussen zijn we drie maanden verder. Het vervoersplan werd goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS. Een definitieve goedkeuring door de federale regering kunnen we, volgens de vooropgestelde planning, binnenkort verwachten.

Vanuit beide West-Vlaamse regio's wordt op heden gesteld dat er met het nieuwe vervoersplan in onvoldoende mate tegemoet wordt gekomen aan de vragen m.b.t. de spoorlijnen 73, Lijn 69 en Lijn 66 die verwoord staan in de persnota.

Wat de behandeling van de materie in het Vlaams Parlement betreft (commissie Mobiliteit), is er nog geen datum geprikt voor de bespreking van het vervoersplan van NMBS en het meerjarig investeringsplan van Infrabel. De hoorzitting met de top van beide instellingen zal pas worden ingepland zodra Infrabel haar investeringsplan klaar heeft. De vrees bestaat dat door deze timing waardevolle tijd verloren gaat om alsnog te wegen op deze plannen van de NMBS en Infrabel.

1. Heeft de minister reeds overleg gehad met hetzij de NMBS, hetzij zijn federale collega in verband met het vervoersplan en de vragen die hij hierover kreeg vanuit het gezamenlijke initiatief via de persactie 'Het is 5 voor 12'?

2. Indien het antwoord op de eerste vraag negatief is: is er overleg gepland op korte termijn. Waarom wel of waarom eventueel niet?
3. Indien het antwoord positief is: zijn er nog vragen, gesteld vanuit de regio's, waarmee in het kader van de definitieve goedkeuring van het vervoersplan van de NMBS door de federale regering rekening gehouden zal worden?

Met betrekking tot spoorlijn 73 werden volgende vragen tot op heden niet beantwoord:

- een permanente rechtstreekse lijn De Panne-Brussel; zonder 'omweg' via Aalst;
- extra rechtstreekse verbindingen: 's morgens naar Brussel, 's middags richting Brussel en 's avonds richting binnenland;
- terug inzetten van de dubbeldekstreinen;
- een dubbeldekstrein die ook op vrijdagavond voor studenten ingezet wordt om voor voldoende comfort te zorgen en de veiligheid van de studenten te garanderen.

Met betrekking tot spoorlijn 69 werden volgende vragen tot op heden niet beantwoord:

- een capaciteitsverhoging door het inzetten van een extra piekuurtrein in de ochtend;
- wachttijden in Kortrijk en Gent aanzienlijk inkorten.

Met betrekking tot spoorlijn 66 werden volgende vragen tot op heden niet beantwoord:

- directe en vlotte overstapmogelijkheden in het station van Lichtervelde;
- het nieuwe vervoersplan zal focussen op de uitbreiding van de voorstadnetten rond Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi.

Wat betekent dit voor het aanbod in de provincie West-Vlaanderen en voor het strategisch knooppunt Lichtervelde?

4. De Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot Hervorming van de Instellingen bepaalt dat de gewesten bevoegd zijn om bijkomende financiering aan te bieden voor spoorinvesteringen. Hierin zit een hefboom om de mobiliteit van en naar West-Vlaanderen op termijn op te waarderen. Beleidsvoorbereidend werk hieromtrent zou verricht kunnen worden onder impuls van de Vlaamse overheid.

Overweegt de minister om voor de provincie West-Vlaanderen en voor de regio's Westhoek en Midden-West-Vlaanderen in het bijzonder hiertoe het initiatief te nemen? Ruimer gesteld: wat zijn de ambities voor West-Vlaanderen binnen de Vlaamse spoorstrategie?

5. Aansluitend op het voorgaande verwijs ik naar het recente rapport 'Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen'. Dit is een studie uitgevoerd in opdracht van Ruimte Vlaanderen (<https://ruimtemodel.vlaanderen/projects/7/>). Hieruit blijkt erg duidelijk dat de knooppuntwaarde in het grootste deel van de provincie West-Vlaanderen laag is.

Welk concreet initiatief zal de minister nemen om deze waarden tot een niveau te brengen waardoor de provincie West-Vlaanderen, en de regio's Westhoek en Midden-West-Vlaanderen in het bijzonder, veel sterker geconnecteerd worden met het binnen- en buitenland? Overweegt de minister om hierover in gesprek te treden met de voorzitters van de vier overlegfora van Midwestoverleg, Westhoekoverleg, RESOC Midden-West-Vlaanderen en RESOC Westhoek?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 1000 van 17 maart 2017

van **JAN DURNEZ**

- 1-3. Vooreerst lijkt het mij nuttig om de aandacht te vestigen op het feit dat het Vervoersplan 2017 enkel werd goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS in december 2016 en nog niet door de federale regering. De realisatie ervan hangt bovendien af van de goedkeuring van het meerjareninvesteringsplan Infrabel. De federale minister van mobiliteit heeft in het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit op 8 november overlegd met de drie gewesten over het vervoersplan 2017.

Tot slot wens ik eraan te herinneren dat het reizigersvervoer per spoor een federale bevoegdheid is. Vragen met betrekking tot het ingezette materieel, de dienstregeling, de treincapaciteit en dergelijke dienen dan ook te worden gesteld aan mijn federale collega bevoegd voor het spoor.

4. Voor het beantwoorden van deze vraag, moet worden teruggegaan naar de Vlaamse Spoorstrategie, zoals in februari 2013 goedgekeurd en waarin 51 projecten als prioritair voor Vlaanderen werden geselecteerd. In het kader van de opmaak van het meerjareninvesteringsplan 2013 – 2024 van de NMBS-groep, selecteerde de toenmalige Vlaamse Regering 10 projecten met de hoogste prioriteit. Ook voor de huidige Vlaamse Regering blijven deze projecten, samen met het project "Parkings ter hoogte van stations gelegen aan de GEN-netwerken" prioritair. Het spreekt voor zich dat mocht de Vlaamse Regering beslissen om bijkomende financiering te voorzien voor spoorinvesteringen, deze projecten het eerst hiervoor in aanmerking komen.

Vermits geen enkel project uit de provincie West-Vlaanderen en/of de regio's Westhoek en Midden-West-Vlaanderen tot de lijst van 11 prioritaire projecten behoort, wordt actueel door de Vlaamse Regering geen bijkomende financiering van een West-Vlaams spoorproject overwogen.

5. Wat de studie 'Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen', uitgevoerd in opdracht van Ruimte Vlaanderen, betreft, is het nuttig om te onderlijnen dat deze studie enkel vertrekt van de hoogwaardige openbaar vervoerknopen, met name treinstations en de A-lijnen van De Lijn. Buslijnen met een halfuur of uurfrequentie zijn niet meegenomen in deze oefening, waardoor West-Vlaanderen in het algemeen minder goed scoort. Deze studie zegt ook niets over de mate waarin een regio is geconnecteerd met het binnen- of buitenland.

Ondertussen kan ik wel meedelen dat in het kader van het proefproject 'Basisbereikbaarheid' het overleg met de regio Westhoek intussen structureel is.