

Vraag nr. 67
van 3 november 1998
van de heer LUK VAN NIEUWENHUYSEN

Zaventem – HST-terminal

Recentelijk heeft de bestendige deputatie van Vlaams-Brabant gesteld dat de luchthaven van Zaventem rechtstreeks op het HST-net (HST : hogesnelheidstrein) dient te worden aangesloten.

De verkeerssituatie en -evolutie in de omgeving van de luchthaven maken dat die wens zeker gerechtvaardigd is. Evenwel plant de NMBS – mogelijk meer op basis van politieke dan van praktische overwegingen – de bouw van een HST-terminal in Schaarbeek.

Hoe is op deze problematiek gereageerd in het overleg met onder meer de NMBS en het federale ministerie van Verkeer en Infrastructuur in de werkgroep terzake ? Welk standpunt heeft de Vlaamse regering terzake ingenomen ?

Antwoord

In de discussies over een tweede HST-terminal in Brussel en de spoorontsluiting van de luchthaven mag men zich niet uitsluitend toespitsen op de HST. Beide projecten hebben implicaties voor het spoorwegennet (en zelfs het gehele vervoerbeleid) op alle niveaus : internationaal (stopplaatsen HST, substitutie van kortere afstandsvluchten door HST, ...)

nationaal (rechtstreekse verbindingen vanuit heel Vlaanderen naar HST-terminals en luchthaven) en regionaal (snelle verbindingen vanuit Brussel en Vlaamse Rand naar HST-terminal en luchthaven).

De ontsluiting van de luchthaven via het spoor is ondermaats. Het recentelijk in gebruik nemen van een nieuw station heeft hieraan ten gronde niets gewijzigd. Het spoor vervoert dan ook slechts 13 % van de reizigers van en naar de luchthaven en slechts 7 % van de werknemers van de luchthaven. Nochtans is een aandeel voor openbaar vervoer (en dan voornamelijk kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer zoals de trein) van minimaal 40 % in 2010 vereist om het hoofd te bieden aan de sterk stijgende verkeersstromen van en naar de luchthaven.

Een *eerste verantwoording* voor de bouw van een nieuw HST-station is het succes van de HST.

Dit brengt mee dat er op vrij korte termijn capaciteitsproblemen zullen opduiken, vooral in de Noord-Zuidverbinding, die nu al zwaar belast tot

overbelast is. Vandaar het idee om rond 2010 een HST-terminal te bouwen op de site van het vormingsstation in Schaarbeek (nu al voor een groot deel in onbruik). Die site ligt nog voor de splitsing van de lijn naar Antwerpen en naar Luik, maar laat tevens toe om HST's via het westelijk ringspoor (lijn 28) naar het zuiden (richting Parijs en verder) te laten doorrijden. Hierdoor wordt de Noord-Zuidverbinding niet extra belast door een toenemend aantal HST's. Spoortechnisch lijkt een HST-terminal ter hoogte van Schaarbeek de beste oplossing, temeer omdat de noodzakelijke ruimte hier beschikbaar is.

De bouw van een nieuwe HST-terminal impliceert dat dit station een hoofdstation wordt in het binnenlandse IC/IR-net. Dat heeft een belangrijke impact voor het gehele treinaanbod, zodat het binnenlands treinaanbod dat wordt voorgesteld naar aanleiding van de nieuwe HST-terminal, bepalend zal zijn voor het standpunt dat het Vlaams Gewest zal innemen met betrekking tot deze nieuwe HST-terminal.

Als *tweede verantwoording* voor de bouw van een nieuwe HST-terminal wordt de ontsluiting van de luchthaven per spoor naar voor geschoven.

Een nieuwe HST-terminal moet dus hoe dan ook effectief en efficiënt kunnen worden ingeschakeld in het kader van de ontsluiting van de luchthaven per spoor. Een klassieke benadering, waarbij vanuit de nieuwe terminal in Schaarbeek een pendeltrein naar de luchthaven vertrekt, lijkt geen ernstige toekomstoptie. Het probleem voor reizigers uit het noorden en oosten van Vlaanderen wordt dan alleen verlegd van Brussel-Noord naar de nieuwe HST-terminal in Schaarbeek.

Aansluitend bij een recente studie, uitgevoerd in opdracht van de vroegere Regie der Luchtwezen, nu Brussels International Airport Company (BIAC), met medewerking van het Vlaams Gewest, lijkt het noodzakelijk om een shuttleverbinding (people mover) uit te bouwen tussen Schaarbeek en de luchthaven. De luchtreizigers kunnen in dit scenario in Schaarbeek zichzelf en hun bagage inchecken en pendelen vervolgens met de shuttle naar de luchthaven, waar ze door de shuttle zo dicht mogelijk bij hun gate worden afgezet.

Een dergelijke shuttleverbinding dient niettemin aan een aantal minimale kwaliteitseisen te voldoen om efficiënt te kunnen functioneren. Snelheid en betrouwbaarheid van de shuttle zijn essentieel, zodat alleen een automatisch systeem in een eigen onafhankelijke bedding hiervoor in aanmerking komt. Een aantal vragen dient nog te worden

beantwoord :

- type shuttles : moeten er afzonderlijke shuttles komen voor reizigers en vracht, elk met hun eigen stopplaatsen, dan wel een gecombineerde shuttle, waarbij echter in de stations voorzieningen moeten worden getroffen om reizigers snel in en uit de shuttle te krijgen ;
- aantal stopplaatsen : hoe meer stops de shuttle krijgt (bv. om Brucargo te bedienen), hoe minder aantrekkelijk het systeem wordt voor de luchtreiziger.

Aanvullend aan een dergelijke shuttleverbinding blijft het Vlaams Gewest hoe dan ook vragende partij voor rechtstreekse treinverbindingen vanuit oostelijke en noordelijke richting naar de luchthaven. Hierbij wordt voorrang gegeven aan een rechtstreekse treinverbinding vanuit oostelijke richting. Het Vlaams Gewest is tevens vragende partij voor incheckfaciliteiten voor luchtreizigers en hun bagage in alle belangrijke stations (richtwaarde : steden met meer dan 50.000 inwoners) van Vlaanderen.

Het omleiden van HST-treinen via de luchthaven lijkt in eerste instantie geen goede optie te zijn, aangezien een belangrijk deel van het internationale, tijdsgevoelige reizigerspubliek hierdoor een omweg moet maken, met tijdsverlies als gevolg.

Hierdoor verslechtert de concurrentiële positie van de HST ten opzichte van de kortereafstandsvluchten.

Vooraleer in dit dossier een formele beslissing te treffen, blijven nog heel wat vragen onbeantwoord. Gezien het belang ervan is op vraag van het Vlaams Gewest overeengekomen dat deze zaak alleszins verder wordt besproken in de werkgroepen die de vervolgstudie over de ontsluiting van de luchthaven begeleiden, en eveneens in het Coördinatiecomité dat de uitvoering van het principieel akkoord tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter regeling van de samenwerking inzake gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen opvolgt.