

KRITISCHE BESCHOUWINGEN BIJ HET BRUSSELSE GEN

1. Waar gaat het om?

(zie ook artikel in het aug/sep 2004 nummer van Het Nieuw Klimaat, Ledenblad van het VVO)

1.1. Als het regent in Parijs...druppelt het in Brussel

Wie Parijs bezocht heeft, weet dat daar, naast de metro, ook nog een RER (*Réseau Express Régional*) bestaat. Dat netwerk houdt het midden tussen een klassieke metro (hoge treinfrequentie, stations goed geïntegreerd in het stedelijk weefsel) en een klassieke treinverbinding (zwaar rollend materieel met een hoge vervoerscapaciteit). Die RER vervoert een massa reizigers en is dus een succes. Kan die formule ook in Brussel succesvol toegepast worden? Wij twijfelen daaraan omdat men een reeks verschillen tussen de Parijse en de Brusselse situatie uit het oog verliest:

- de stad Parijs en haar omgeving telt 8 miljoen inwoners; Brussel amper 1,5 miljoen;
- de bevolkingsdichtheid in het stadscentrum van Parijs én in de *faubourgs* is vele malen groter dan deze van de dichtst bevolkte Brusselse wijken (Schaarbeek, Molenbeek) om helemaal te zwijgen over gemeentes als Ukkel, Sint Lambrechts Woluwe of Watermaal-Bosvoorde;
- de Parijse stations zijn allemaal kopstations; in Brussel zijn alle spoorweglijnen, al meer dan vijftig jaar, aangesloten op de noordzuidverbinding; De Franse RER verzekert in de eerste plaats, snelle en frequente verbindingen tussen de verschillende Parijse stations en stadswijken (*arrondissements*) en vult op die afstanden de té trage metro aan. De Parijse RER is dus, in essentie, een binnen-Parijs- vervoersmiddel met uitlopers naar de verder gelegen *banlieue*;
- de Fransen hebben het Parijse systeem niet gecopiëerd, noch in Lyon, noch in Rijsel, Straatsburg of Marseille, ook al zijn dat stuk voor stuk steden die meerdere miljoenen inwoners tellen. Heeft er zich al iemand afgevraagd waarom dat niet gebeurd is?
- Het voornaamste verschil is o.i. evenwel dat de *faubourgs* volledig op Parijs gericht zijn terwijl bij ons steden als Leuven en Aalst, die men met de typische Brusselse grootheidswaanzin, de rol van de Franse *faubourgs* wil laten spelen, een eigen socio-economische dynamiek kennen en helemaal niet op Brussel gericht zijn, de woonwerkpendel uitgezonderd natuurlijk. Maar voor die pendel is een RER formule niet geschikt.

Hoe dan ook, als het in Parijs regent druppelt het in Brussel. Onmiddellijk en zonder overleg met de andere gewesten, werden kaarten getekend van “*le très grand Bruxelles*”, inbegrepen Aalst, Dendermonde, Mechelen, Leuven, Nijvel en Ottignies.

1.2. Wat is formeel de bedoeling? Is er een geheime agenda?

Officieel is het de bedoeling een deel van het reizigersverkeer van de weg over te hevelen naar het openbaar vervoer. Daarom wil men performant en geïntegreerd openbaar vervoer aanbieden door een systeem op te zetten waarin bussen, stedelijk openbaar vervoer en vooral de spoorwegen een rol spelen. Wat de spoorwegen betreft voorziet men op alle axiale lijnen, d.w.z. op een ster rond Brussel met als eindpunten Aalst, Leuven, Ottignies, Nijvel, ... een minimumfrequentie van één trein om de 15 minuten. Al die treinen moeten Brussel bedienen via drie assen: de bestaande noordzuidverbinding, het westerringspoor en vooral een gedeeltelijk nieuwe as die het oosten van de stad met de Europese wijk moet ontsluiten. Vooral om dit laatste te realiseren zijn er in het noordoosten van de agglomeratie belangrijke investeringen nodig: de Joshaphattunnel en een zg. ‘diabolo’.

Maar niet alleen in de Brusselse agglomeratie moet de spoorweginfrastructuur uitgebreid worden, ook al de lijnen van de ster rond Brussel moeten op vier sporen gebracht worden want het relatief tragere GEN verkeer dat veelvuldig stopt mag de in- en uitrijdende intercity- en pendelaarstreinen niet hinderen. Ook het rollend materieel moet aangepast zijn; men voorziet dus, nieuw speciaal rollend materieel.

Of men met de realisatie van het GEN de files zal wegwerken is meer dan twijfelachtig. Men vergeet te rap dat er, bij wijze van proef, op de lijn Halle-Etterbeek-Vilvoorde-Mechelen een drie-treinen-per-uur en per-richtingdienstregeling ingevoerd werd. Een voorloper van het GEN dus. Dit experiment leverde geen denderende resultaten op. Als daar parlementaire vragen over gesteld worden draait de minister rond de pot en de NMBS weet niet eens te zeggen wat dat experiment kost en wat het opbrengt.

Overigens, op een andere spoorweglijn, de lijn van Aalst over Jette, Dilbeek, Ternat,...zou men nu al met een minimum aan investeringen, een GEN dienstregeling kunnen invoeren, want die lijn wordt niet gebruikt noch door goederentreinen noch door snelle intercity's. Daarenboven sluit die lijn goed aan bij de woonkernen. De NMBS heeft nooit een poging ondernomen om op deze lijn voorstadsvervoer, die naam waardig, in te richten. Eigenlijk, ook al geeft ze dat niet openlijk toe, was en is de NMBS niet enthousiast over het GEN project.

De NMBS droomt wel, al meer dan 50 jaar, van het op 4 sporen brengen van de lijnen naar Brussel, gewoon omdat dat de exploitatie vergemakkelijkt. En als typisch overheidsbedrijf is de NMBS er in de eerste plaats op uit het zichzelf gemakkelijk te maken. Maar de ontubbeling van de lijnen kost geld, veel geld en het ontbrak de NMBS aan goede argumenten. Tot de NMBS het GEN treintje kon kapen en zo een financieringsbron en een, zij het ten onrechte, algemeen aanvaardde argumentatie voor haar megalomaan project vond. Niet overtuigt? Waarom wil de NMBS, aan Vlaamse kant, in de eerste plaats de zg. “nieuwe” lijn (50A) naar Denderleeuw ontubbelen? Deze lijn is helemaal niet geschikt voor de GEN formule want er liggen op dat traject geen woonkernen.

De echte bedoeling van het GEN wordt zonder omwegen bevestigd door een onverdachte bron: Karel Vinck, toen gedelegeerd bestuurder van de NMBS, gevraagd naar zijn standpunt i.v.m. het GEN verklaarde (vertaald uit het Frans): “Ik sta daar volledig achter. Als Brussel zijn status van Europese hoofdstad wil handhaven, zeker van een uitgebreid Europa, dan zal dat een toename van de activiteit en het aantal inwoners veroorzaken... en het GEN is daarvoor een deel van de oplossing.” Vlaams-Brabant is daarmee verwittigd. Het GEN is bedoeld om Brussel uit te breiden, of hoe moeten we dat anders verstaan?

Als men het GEN realiseert krijgen we gegarandeerd af te rekenen met een tweede migratiegolf. Hele groepen, Franssprekenden, maar ook veel allochtonen die hier al een tijdje verblijven, kunnen dan, dankzij goedkoop GEN-transport de Brusselse getto's verlaten en uitzwermen naar de meer aantrekkelijke stads- en dorpskernen van de Rand en naar een hele kroon van Vlaamse provinciesteden rond Brussel. M.a.w. de Brusselse olievlek breidt uit en *le très grand Bruxelles* wordt een sociologische realiteit.

Er is nog een reden waarom men het GEN-project erdoor drukt, een reden die opnieuw niets te zien heeft met het fileprobleem. De grote openbare werken, in de afgelopen jaren, essentieel de aanleg van HST-lijnen, lopen ten einde. De grote gespecialiseerde bouwondernemingen en de met hen verbonden studiebureaus hebben werk nodig. Het GEN bezorgt hen mooie dik betaalde opdrachten. Deze lobby valt grotendeels samen met het Brussels establishment.

Tenslotte, als men erin slaagt de verwevenheid van Brussel met Vlaams en Waals Brabant nog complexer te maken dan bemoeilijkt dat nog meer het streven naar splitsing van BHV of zelfs België. Niet opgemerkt dat in de beruchte RTBf uitzending over Vlaamse onafhankelijkheid het stoppen van de treinen aan de grens van de agglomeratie al onmiddellijk opgevoerd werd om de splitsingsidëen te ridiculiseren?

Ziedaar de verborgen agenda van de GEN-plannenmakers.

1.3. Wie neemt aan het project deel? Wie beheert het project?

Grote promotor van het GEN is (waarom eigenlijk? de Brusselse regering is immers helemaal niet bevoegd voor de verkeer- en vervoersproblemen op de autowegen in de Vlaamse Rand) de Brusselse regering. Maar ze heeft de medewerking (collaboratie?) nodig van andere regeringen en van de overheidsbedrijven.

De federale overheid omdat spoorwegaangelegenheden een federale materie zijn en omdat er een sponser nodig is.

De drie gewestregeringen omdat deze een bouwvergunning moeten afleveren en omdat verkeer een geregionaliseerde materie is.

Verder komen er uiteraard ook nog bij tepas: De Lijn, TEC, de MIVB en voor de spoorwegen: Infrabel (beheerder van de spoorweginfrastructuur) en de NMBS (exploitatie maatschappij).

Negen overheden of overheidsbedrijven.

Nu zou je denken: in die omstandigheden hebben we een sturend orgaan nodig dat het project beheert, met de verschillende overheden onderhandelt en de opdrachten uitbesteedt aan overheids en andere bedrijven. Niets daarvan. Zo een structuur zou té

transparant zijn, zou verantwoordelijkheden vastleggen en, bovenal, moeten op zoek gaan naar financiële middelen.

In het Belgisch systeem houdt men daar niet van. Achterkamerpolitiek is veel handiger. Men sluit dus allerlei “samenwerkingsakkoorden” tussen de 9 bij de zaak betrokken instanties en overheidsbedrijven.

Dat soort akkoorden kost, op het eerste zicht, niets extra, vergt geen wetgeving en ontsnapt dus aan de parlementaire controle. Het establishment, waar iedereen, zowel in de diverse regeringen als in de overheidsbedrijven, toch zo graag deel van uitmaakt, coördineert. En elke regering en ieder overheidsbedrijf doet, schijnbaar ongedwongen, met de middelen die hen ter beschikking staan, wat van hen verwacht wordt.

Door dit spel mee te spelen heeft de Vlaamse regering, de enige troef om vat te krijgen op het project, met name de bouwtoelating, voortijdig uit handen gegeven.

Ze schijnen het beschamende van die situatie ondertussen ook begrepen te hebben want sindsdien stuurt de Vlaamse regering haar kat naar het overleg.

De regering Letherme is, wat dit dossier betreft, van een misdadige lamelendigheid. We worden bedrogen en bestolen dat het een lieve lust is en de Vlaamse regering staat er bij en kijkt de andere kant op. Voor Vlaams-Brabant is het project nochtans totaal onverteerbaar. In theorie bestaat de Vlaamse strategie in de Brusselse Rand erin deze Rand groen en leefbaar te houden. Het GEN- project staat daar haaks op. Het GEN bevordert ontegensprekelijk de verstedelijking van de Rand.

1.4. Wie betaalt de factuur?

Het gaat in hoofdzaak om investeringen in de spoorweginfrastructuur. Infrabel is dus eerst aan zet. De investeringsfactuur is niet min. De huidige raming is 1,7 miljard €, maar, rekening houdend met het gebrek aan detailstudie op het ogenblik dat die raming gemaakt werd, kan het evengoed om 2,5 of zelfs 3 miljard € gaan.

Om die investeringen te betalen wordt het territorialiteitsbeginsel toegepast. Investerings op Vlaams grondgebied, ook al zijn ze voor Vlaanderen van geen enkel nut, worden opgenomen in de 60% aan Vlaanderen toegewezen enveloppe van het federaal spoorweg-investeringsplan. M.a.w. deze GEN-investeringen komen in concurrentie met de voor Vlaanderen levensbelangrijke investeringen in en rond de Antwerpse haven, de Ijzeren Rijn, etc. De hypocrisie wordt dan ook ten top gedreven door te beweren dat er juist voor deze voor Vlaanderen belangrijke investeringen onvoldoende overheidsmiddelen zijn en dat Vlaanderen dus maar privé investeerders moet aantrekken.

Ook op Brussels grondgebied zijn belangrijke investeringen noodzakelijk. De 60/40-sleutel verdeelt de spoorweginvesteringen echter enkel tussen Vlaanderen en Wallonië. Daarom werd een bijzonder GEN budget door de federal ministerraad goedgekeurd. Hieruit kunnen de investeringen zg. Buiten de sleutel, betaald worden. Het gaat om de investeringen op Brussels grondgebied, de aankoop van rollend materieel en ook nog sommige investeringen op het grondgebied van de gewesten waarvan overeengekomen is dat ze eigenlijk niets te maken hebben met het territorialiteitsbeginsel. De toepassing

van deze regels laat dus nogal wat creativiteit toe. Hoe dan ook, de federale schatkist draait op voor het leeuwendeel, nogmaals hoofdzakelijk de Vlamingen dus

En dat is nog maar het begin van de waanzin. De investeringen zijn immers een eenmalige uitgave; de exploitatietekorten moeten echter jaarlijks betaald worden. Volgens toenmalig minister bevoegd voor de spoorwegen, Vande Lanotte, zullen deze tekorten in 2009 al 45,5 miljoen € bedragen. Een verdeling over de drie gewesten, voor Vlaanderen ook al een slechte zaak, wordt door Brussel en Wallonië resoluut afgewezen. Zij betalen niets! Nu niet en zelfs na 2014 ook niet!

Uiteindelijk worden we opgezadeld met een project, gepromoot door een Brusselse lobby, een project dat de Vlaamse belangen in alle opzichten schaadt, maar dat we quasi volledig zelf mogen betalen en dat ten nadele van onze eigen investeringsbehoeftes. Er zijn sterke staaltjes van Vlaams politiek masochisme bekend, maar dit verhaal neemt hallucinante proporties aan.

De samenzwering tussen de NMBS en het Brussels establishment is ronduit schandalig.

1.5.Hoever staat het al?

Op de ministerraad van Raversijde, werd een (eerste?) GEN subsidie toegestaan. Onmiddellijk zagen we de NMBS-top een persconferentie over het GEN geven, tezamen met de toenmalige “Vlaams-Brusselse” minister Jos Chabert. De andere transportministers, de federale om te beginnen, de Vlaamse in het bijzonder, schitterden op die persconferentie door hun afwezigheid. Zo bereikt men in België zijn doel en voor wie nog zou willen tegenstribbelen voegde Chabert daar op de persconferentie, hooghartig, aan toe: “Met deze beslissing wordt de invoering van het GEN onomkeerbaar”. Sindsdien werd hij opgevolgd als “ Vlaming van dienst” in de Brusselse promotiecampagne door minister Van Hengel

Het rollend materieel werd besteld.

Infrabel vroeg bouwtoelating voor de lijn op het grondgebied van de gemeentes Watermaal-Bosvoorde en Hoeilaart (lijn 161 naar Ottignies en Namen). Watermaal-Bosvoorde stribtelt nog wat tegen, in Hoeilaart zijn de werken begonnen.

Infrabel diende ook bij de gemeenten langs de lijn Brussel Zuid – Denderleeuw (o.a. Dilbeek) een bouwdoosier in.

2. Reacties

Het VVO heeft haar argumentatie niet alleen gepubliceerd in haar ledenblad van aug/sep 2004 maar zond ook, met een persoonlijke brief een copie naar:

- de leden van de commissies “Infrastructuur” van Kamer en Senaat;
- de leden van de bevoegde commissies van het Vlaams Parlement;
- de Vlaamse leden van de Brusselse regering en parlement.
- de provinciegouverneur van Vlaams Brabant en de leden van de provincieraad.

De parlementsleden Francis van den Eynde (VB), Jan Mortelmans (VB) en Jan Penris (VB) lieten ons weten gebruik te zullen maken van de door ons aangereikte documentatie bij het parlementaire debat i.v.m. deze materie. Maar in de Kamer werd er nooit een discussie ten gronde gehouden ook al wordt de bevoegde Kamercommissie voorgezeten door de heer Van den Eynde..

Wel ontvingen we een uitgebreide reactie van de heer De Witte, gouverneur van Vlaams-Brabant, die evenwel niet ingaat op onze argumenten maar wel de nadruk legt op een reeks begeleidende initiatieven die, o.i evenwel getuigen van grote naïviteit waarbij hij zich met een dode mus laat paaien. Hierna enkele citaten uit zijn brief:

“Parallel met dit proces heeft de provincie Vlaams-Brabant een voorstel van regionaal vervoersnet uitgewerkt (het zogenaamde Brabant-BrusselNet of BB-Net). Het BB-Net vertrok van een andere doelstelling, nl. 'het functioneren van een meerpole netwerkstad bevorderen, m.a.w. evenwichtige en onderlinge bereikbaarheid met openbaar vervoer van alle polen van diverse grootte in het gebied verhogen'. Het BB-Net werd dan ook beschouwd als een instrument voor mobiliteitsbeheer én ruimtelijk beheer. Dit heeft geresulteerd in verschillen in netwerkstructuur, lijnvoering, bediende punten en prioriteiten.”

En verder:

“Wat het spoorluik betreft is op initiatief van de provincie Vlaams-Brabant in 2003 in de schoot van de NMBS een 'mini-Taskforce' opgericht waar 'de verschil/ende betrokken overheden en vervoersmaatschappijen in zetelen. In dit forum worden de bijkomende vragen van de provincie Vlaams-Brabant t.a.v. het GEN besproken. Het gaat hier o.m. over de invoering van zogenaamde tangentiële Iijnen.Het busluik van het RegioNet is integraal opgenomen in het Pegasusplan van De Lijn, wat op haar beurt opgenomen is in het Vlaams regeerakkoord. Op dit moment is er evenwel onduidelijkheid over de beschikbare middelen.”

Sindsdien hebben we over die mini-Taskforce niets meer gehoord...

Wij begrijpen heel goed dat de gouverneur in de eerste plaats oog heeft voor de moeilijke verkeerssituatie in Vlaams Brabant en het verheugt ons dat de provincie aandringt op een verbetering van de interne verbindingen in Vlaams Brabant. De

uitwerking van een Regionet Brabant-Brussel komt dan ook geen dag te vroeg. Toch spijt het ons te moeten vaststellen dat het vooral De Lijn is die een inspanning doet om het project evenwichtiger te maken. Opnieuw worden dus uitsluitend Vlaamse middelen aangesproken.

En dat was de kern van ons betoog: Voor Brusselse belangen, gedeeltelijk strijdig met de Vlaamse belangen, worden federale, d.w.z. hoofdzakelijk Vlaamse middelen, opgeëist. De moeilijkheden, die Brussel veroorzaakt in de Vlaamse Rand moeten de Vlamingen daarenboven maar met eigen middelen oplossen. Mooi nabuurschap is dit!

Tenslotte liet de redactie van het Randkrantje 'De Zes' ons weten akkoord te gaan met onze argumentatie en in hun krantje werd de lectuur van ons artikel aanbevolen (we stelden een e-mail versie ter beschikking van hun lezers). Ook in 'Gorik' werd ons artikel positief vermeld.

In de rest van Vlaanderen, oorverdovende stilte.