

Marc Descheemaeker, ex-CEO van NMBS, lijstduwer N-VA Europees Parlement



N-VA en het "Gewestelijk Expres Net": goed voor de treinreiziger én voor de inwoners

15/5/2014 Aan het treinstation van Schaarbeek lichtte Europees lijstduwer voor de N-VA en ex-spoorbaas Marc Descheemaeker zijn visie toe op de rol van het spoorwegnet voor Brussel.

Mobiliteit is één van de belangrijkste uitdagingen van Brussel en daarom ook een belangrijk aandachtspunt voor de N-VA. Mobiliteit staat immers niet op zichzelf, er is een grote invloed op de leefbaarheid en het milieu maar er is ook een belangrijke economische impact.

Brussel is al jaren de **filehoofdstad van Europa**. De Brusselse werkgeversorganisatie Beci berekende dat voor Brussel alleen al de kosten oplopen tot 511 miljoen euro per jaar. Op de vraag of het mobiliteitsprobleem een reden kan zijn om op termijn het gewest te verlaten, antwoordt 7 op de 10 bedrijven nu positief. In 2008 was dit 2 op de 10. Dit is geen goed nieuws want met het vertrek van die bedrijven verdwijnen in Brussel ook heel wat jobs.

Daarnaast bezorgen files de chauffeurs stress en tijdsverlies. Ook het milieu en mens lijdt onder de verkeersdruk. Het aandeel fijn stof in de lucht schiet de hoogte in op drukke dagen, vaak met smog tot gevolg.

Eén van de manieren om deze problematiek aan te pakken, is inzetten op een veelvuldiger gebruik van het openbaar vervoer. Inzetten dus op een betaalbaar, performant en efficiënt openbaar vervoer. Zo'n **openbaar vervoer** moet **'intermodaal'** zijn: het moet toelaten dat Brusselaars en pendelaars vlot overstappen bijvoorbeeld van wagen naar trein, van trein naar metro, van huurfiets (Villo!) op tram, en dergelijke meer. In en rond Brussel heeft het GEN (Gewestelijk Expresnet) een belangrijke rol te vervullen.

Concreet voor Brussel?

Versnelde gebruikname GEN

Men kan het GEN reeds gefaseerd opstarten. Ook moet er niet alleen ingezet worden op de verhoging van het treinaanbod via het GEN, maar moet er een **coherente visie** komen waarbij de GEN-stations worden voorzien van overstapparkings. De GEN-lijnen moeten we ook afstemmen op de buslijnen in de plannen van De Lijn en de plannen van de MIVB.



De Scheemaecker: *“Het is jammer dat het treinstation van Schaarbeek in de plannen van de MIVB geen grotere rol krijgt. Het tracé van metro noord waarover onlangs werd beslist passeert immers niet langs dit station. Een betere bereikbaarheid van dit station is nochtans in het voordeel van de Brusselaar.*”

Ten eerste zouden meer pendelaars de wagen thuislaten, wat goed is voor de stad natuurlijk. Zij zouden bovendien niet allen tot Brussel-Noord of Brussel-Centraal hoeven te gaan. Ten tweede zouden meer Brusselaars vlot de omgekeerde beweging kunnen maken indien zij bijvoorbeeld met de metro naar Schaarbeek zouden kunnen en vandaar met de trein naar de Vlaamse Rand of verder om daar te werken.”

Spoorweginfrastructuur wordt een regionale bevoegdheid

N-VA wil de regionalisering van de spoorweginfrastructuur zoals nu reeds bij de waterwegen en de autowegen het geval is. Elke regio kan dan inzetten op de eigen behoeftes zodat die veel sneller kunnen aangepakt worden. In plaats van nodeloze investeringen in overdreven luxueuze stations, ligt het accent voortaan op een degelijke, functionele infrastructuur voor de treinreizigers en het personeel.

Door de spoorweginfrastructuur te regionaliseren, zullen we de infrastructuur én de exploitatie van de spoorwegen veel beter kunnen afstemmen op die van de regionale vervoersmaatschappijen, waarvoor de gewesten nu reeds bevoegd zijn. Voor Brussel betekent dit dat de trajecten en rijtijden van de NMBS kunnen aangepast worden aan deze van de MIVB en omgekeerd. Treinreizigers die ook de bus, tram of metro moeten gebruiken, kunnen op deze manier veel beter geholpen worden op vlak van rijtijden.

Descheemaecker: *“De regionalisering van de infrastructuur betekent dat bijvoorbeeld haltes uniform en samen kunnen worden geconcipteerd en dus goedkoper en efficiënter zijn voor de multimodaliteit (minder overstaptijd).”*

Regionalisering zorgt voor een dynamiek omdat vervoersinfrastructuur dan samen kan gepland worden met wonen, werken, recreatie en auto, vracht, fiets, enzovoort.

In een eerste fase willen we een vaste vertegenwoordiging van de gewesten binnen de raad van bestuur van de NMBS. We streven daarbij ook de depolitisering en professionalisering van de NMBS en haar organen na.

In algemene zin zullen deze maatregelen (regionalisering van de infrastructuur en de stations, inzetten op het GEN en depolitisering) leiden tot een efficiënter openbaar vervoer.