Brussels Studies

La revue scientifique électronique pour les recherches
sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk
tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal
for academic research on Brussels
Collection générale | 2009

De plaats van het GEN in een territoriaal ontwikkelingsproject voor Brussel

Overzicht van de doorslaggevende basisfactoren

*Pour un projet de développement territorial associé au RER bruxellois. Essai de
mise en évidence des facteurs déterminants fondamentaux*

*A territorial development project associated with the Brussels RER. An analysis
of the fundamental deciding factors*

Patrick Frenay

Traducteur : Ben Winant

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/714>

DOI : 10.4000/brussels.714

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Patrick Frenay, « De plaats van het GEN in een territoriaal ontwikkelingsproject voor Brussel », *Brussels Studies* [Online], Algemene collectie, nr 31, Online op 16 novembre 2009, geraadpleegd op 05 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/714> ; DOI : 10.4000/brussels.714

Licence CC BY

Patrick Frenay

De plaats van het GEN in een territoriaal ontwikkelingsproject voor Brussel

Overzicht van de doorslaggevende basisfactoren

Vertaling : Benny Winant

Deze bijdrage tracht eerst te verduidelijken wat er op het spel staat bij de uitbouw van het spoornet in het kader van het GEN-project in en rond Brussel. Vervolgens reikt de auteur denksporen aan om dat project optimaal uit te voeren en te coördineren met de andere componenten van het spooraanbod (in het bijzonder het HST-en IC/IR-aanbod).

De auteur tracht ook de standpunten van de institutionele stakeholders te verduidelijken aan de hand van de objectieve concurrentie die ze onderling voeren en het relatieve isolement waarin het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich volgens de auteur bevindt.

Ten slotte suggereert hij mogelijkheden voor een Brusselse "spoorstrategie" die een andere territoriale ontwikkeling ondersteunt dan die welke wordt aanbevolen in het huidige gewestelijk ontwikkelingsplan, namelijk een stad die ruimtelijk georganiseerd wordt rond meerdere polen.

*Geograaf en stedenbouwkundige van opleiding, **Patrick Frenay** is docent « mobiliteitsbeheer » aan de ULB. Hij heeft een beroepservaring, in België en het buitenland, als projectleider van plannen voor territoriale ontwikkeling, mobiliteitsplannen, plannen voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer, spooexpertise, effectenstudies en projecten voor de aanleg van openbare ruimten.*

Contact gegevens :

Patrick Frenay, pfrenay@skynet.be

Michel Hubert (hoofddred.), 02/211 78 53 –
0485/41 67 64 – hubert@fusl.ac.be

Inleiding

Sinds enkele jaren telt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) opnieuw iets meer dan 1 miljoen inwoners. Zijn oppervlakte van 160 km² is een matig dichtbebouwd stedelijk grondgebied dat opgesloten zit binnen territoriale grenzen die helemaal niet meer overeenkomen met zijn grootstedelijke invloedssfeer. Dat blijkt vooral uit het feit dat niet minder dan 55% van de jobs in het BHG wordt ingenomen door werknemers die niet in het Gewest wonen. Dat feit verklaart grotendeels het grote aantal treinverbindingen met Brussel (> 130.000 pendelaars elke dag in elke richting). Die situatie heeft niet zozeer te maken met de voorliefde van de pendelaars voor het spoor dan wel met de onbereikbaarheid van de stad en vooral van de vele wijken die bijna volledig uit kantoren bestaan (van 12 tot 13 miljoen m², of > 500.000 betrekkingen in de tertiaire sector, aangezien het BHG voor meer dan 90% 'getertiariiseerd' is).

Brussel heeft dus een zeer groot aantal spoorverbindingen, die evenwel gericht zijn op het bereiken van de stad en slechts een zeer geringe rol spelen als vervoersmodus voor verplaatsingen binnen de stad. Ongeveer 30 stations en haltes zorgen voor de toegankelijkheid via het spoor, maar ze lijken meer op erfenissen uit het verleden dan op hedendaagse ontwikkelingsvectoren.

Het is bijgevolg niet verwonderlijk dat de standpunten van de stakeholders uit de vervoerssector sterk gepolariseerd zijn, aangezien sommigen van mening zijn dat het merendeel van die stations verouderd is en dat het spooraanbod geconcentreerd zou moeten worden op een beperkt aantal in- en uitgangen in combinatie met uitstekende verbindingen met de andere steden. Anderen pleiten dan weer voor een groter aantal interne spoorverbindingen tussen een groter aantal stations, om de stad en de voorstad te bedienen met een fijnmazig vervoersnet.

In dit artikel gaan we aan de hand van een technisch-politieke aanpak na welke mechanismen de dynamiek van het Brussels grootstedelijk gebied in de toekomst zullen kunnen beïnvloeden.

Verschillende determinerende aspecten kunnen de verdere uitbouw van de Brusselse stations en hun omgeving oriënteren. Op 'technisch' vlak zijn er volgens ons vier aspecten. Vervolgens gaan we dieper in op de institutionele context.

Evolutie van het treinverkeer van en naar de Brusselse stations en determinerende factoren

- 50% van de reizigers op het Belgische spoornet reist van of naar het BHG, waarvan de invloed zich over het grootste deel van België uitstrekt.
- De drie grote stations van de Noord-Zuidverbinding krijgen 80% van "de Brusselse" reizigers over de vloer en het duo Luxemburg- en Schumanstation 10%. In de periode 1991-2001 is het aantal spoorreizigers in Brussel-Centraal aanzienlijk gedaald, terwijl dat aantal fors is toegenomen in het Noord- en het Zuidstation ($\pm 50\%$).
- In Brussel komen hoofdzakelijk reizigers die zich verplaatsen met reguliere middel-lange- of langeafstandstreinen (op Belgische schaal) (88%), terwijl het aantal spoorverbindingen binnen de stad en met de voorstad zeer bescheiden is (8%); de reizigers op de internationale verbindingen hebben eveneens een gering aandeel (4,5%) en komen vooral in het Zuidstation.

deel (4,5%) en komen vooral in het Zuidstation.

• Wat de verplaatsingsredenen betreft, zijn de verplichte woonwerkverplaatsingen (> 60%) en woon-schoolverplaatsingen (> 16%) veruit het belangrijkste. Tussen 1991 en 2001 is het aandeel van de woonwerkverplaatsing gedaald van 65 tot 60%.

• Meer dan 55% van de spoorreizigers die de stations verlaten, wordt geregistreerd in de periode 7.15-9.15 uur en 30% tijdens het piek uur tussen 8 en 9 uur (38.000 personen). Dat strookt met de verplaatsingsredenen. Tussen 1991 en 2001 is het aandeel van de

Figuur 1. Het spoornet (ontwikkeling) in en rond Brussel.
Gebruik van de Brusselse stations (Bronnen: MIVB (2004) en STRATEC (2001))

spoorreizigers die tussen 7 en 8 uur het station verlaten, afgenomen en is hun aandeel tussen 9 uur en 10 uur toegenomen (de ochtendspits is dus een uur opgeschoven).

- Nadat de spoorreizigers Brussel hebben bereikt, verplaatsen ze zich meestal te voet (> 50%). Het gebruik van het openbaar stadsvervoer neemt evenwel toe (> 40%, waaronder metro > 50%, tram en bus, elk < 25%). Het aandeel van de privéwagens, die vooral gebruikt wordt door occasionele reizigers voor middellange of lange afstanden, is bescheiden.
- Het Zuidstation onderscheidt zich door een zeer groot aantal verbindingen: de reizigers verplaatsen er zich dus in mindere mate te voet (30%) en maken gebruik van het openbaar vervoer, privéwagens en in mindere mate van taxi's.

Stedenbouwkundige ontwikkelingen

Enkele jaren geleden heeft het BHG zijn fundamentele stedenbouwkundige beleidskeuzen gemaakt in zijn gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP). Enkele aspecten van dat beleid worden verder toegelicht in het kader van deze studie:

- het GewOP plaatst bevolkingsaangroei boven economische groei om opnieuw een evenwicht te bereiken tussen de woonfunctie en de economische activiteiten;
- het GewOP streeft naar een evenwichtige ontwikkeling van het oosten en het westen van het BHG;
- het GewOP bevordert het uitbouwen van economische activiteiten rond de belangrijkste stations met als argument dat zulks het gebruik van het openbaar vervoer bevordert;
- het GewOP wil gemengdheid in de GGB's (gebieden van gewestelijk belang) bevorderen, onder meer rond het Noordstation, maar ook op sites buiten het centrum, waaronder stations zoals het Weststation, Delta en Josaphat, waarvan het potentieel onvoldoende benut wordt.

Er zijn in verband met die doelstellingen op gewezen dat:

- sinds een decennium de economische en in meer mindere mate de residentiële dynamiek vrij groot is rond het Noord- en het Zuidstation;
- de ontwikkeling van nieuwe sites traag op gang komt, onder meer wegens de initiële vaste kosten;
- de stedenbouwkundige ontwikkeling van het emplacement Schaarbeek-Vorming thans op de lange baan wordt geschoven en in ieder geval waarschijnlijk met minstens 10 jaar wordt uitgesteld.

Bediening door het openbaar stadsvervoer

Op dit vlak zijn de zaken vrij duidelijk: het metro-, tram- en busplan van de MIVB (zoals beslist door de vorige regeringen) is uitgevoerd na het sluiten van de kleine ring via het metronet. Voor de spoorverbindingen waarover we het in deze bijdrage hebben, heeft dat onderstaande gevolgen:

- een groter aantal verbindingen tussen het spoornet en het metronet via het Zuidstation;

- een veel betere bereikbaarheid van het Weststation via de metro, wat – althans in theorie – gepaard zou kunnen gaan met een herwaardering van de spoorverbindingen;
- een “vereenvoudigde” exploitatie van de premetrolijn Noord/Zuid, die (in zekere mate) ten goede zou moeten komen aan het Noord- en het Zuidstation.

Deze ontwikkelingen zouden aldus positief zijn voor het Weststation en het Zuidstation.

Tariefstructuur

De integratie van de vervoerbewijzen is al verschillende jaren een feit op het grondgebied van het BHG, maar is beperkt tot zijn grenzen. Bovendien verschillen de toepassingsregels ervan volgens de vervoerbewijzen. Sinds men over het GEN-project spreekt, zijn alle technische en politieke verantwoordelijken het erover eens dat er een uniform vervoerbewijs moet worden ingevoerd: dat lijkt weliswaar onvermijdelijk, maar in de praktijk wordt pas sinds kort vooruitgang geboekt, meer bepaald de integratie van de vervoerbewijzen van de MIVB (Maatschappij voor Intercommunale Vervoer te Brussel) en de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen).

De tariefintegratie is vandaag al in ruime mate van toepassing op een groot aantal vervoerbewijzen, ook buiten het grondgebied van het BHG. Wat het GEN betreft, lijkt iedereen het eens te zijn met het principe van twee op elkaar aansluitende tariefzones: het BHG en het GEN-gebied. Dat doet evenwel de vraag rijzen hoe de kosten gedekt worden (wat met deze tariefmethode niet het geval zou zijn) en vooral hoe de ontvangsten tussen de exploitatiemaatschappijen verdeeld worden. De besprekingen zouden wel eens lang en moeilijk kunnen zijn, tenzij de 3 nieuwe ministers van CD&Vsignatuur (Christen-Democratisch & Vlaams) (van de 4 voor mobiliteit bevoegde ministers) het eens geraken.

De wijze waarop de vervoerbewijzen en de tarieven geïntegreerd worden, heeft hoofdzakelijk gevolgen voor alle gebruikers van het openbaar vervoer, maar ook voor de herkomst van de reizigers, aangezien de tariefmaxima het gedrag van de gebruikers aanzienlijk kunnen beïnvloeden. Wij vrezen dat er veel druk zal worden uitgeoefend om de tarieven voor het GEN-gebied zeer laag te houden. Dat zal stadsvlucht bevorderen en de vereiste middelen voor een daadwerkelijk aantrekkelijke exploitatie beperken.

Evolutie van het spooraanbod

Infrastructuurle aspecten

De NMBS is van oordeel dat ze het aantal treinen die gebruikmaken van de Noord-Zuidverbinding, namelijk 90 per uur (cf. Dobruszkes, 2005), niet kan verhogen. De conclusie dat de Noord-Zuidverbinding verzadigd is, stoelt op verschillende parameters:

- vandaag is er bij de exploitatie van de Noord-Zuidtunnel geen perfect evenwicht in het gebruik van de 3 tunnelkokers (de verbinding bestaat uit 3 x 2 sporen, elk dubbel spoor wordt beschouwd als een tunnelkoker) met het oog op de verbindingen met het hele net, aangezien de NMBS het aantal kruisende sporen en

treinen zoveel mogelijk wil beperken. Voorts wil de NMBS zoveel mogelijk treinen uit de verbinding weren om de hogesnelheidstreinen, die hoofdzakelijk gebruikmaken van de westelijke tunnelkoker, niet te hinderen. Het binnenlands treinverkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van de overige 2 tunnelkokers;

- de centrale en de oostelijke tunnelkoker hebben perronsporen aan de haltes Kapellekerk en Congres die - zeker met de GEN-treinen die er zouden moeten stoppen – leiden tot verschillende doorrittijden en aldus de capaciteit van de verbinding beperken;
- er blijven nog veel kruisingen bestaan tussen het Noord- en het Zuidstation, die eveneens de capaciteit van de verbinding beperken;
- de treinen hebben zeer verschillende kenmerken en een zeer uiteenlopende bezettingsgraad, zodat de doorrittijden, vooral in Brussel-Centraal, vrij veel verschillen;
- bij gelijkwaardig aanbod, zal de NMBS het aantal klokvastе treinen (die regelmatig rijden overdag, in het algemeen om het uur) doorheen de Noord-Zuidverbinding verminderen, in zoverre Brussel geen eindstation meer zou zijn (behalve de P-treinen tijdens de piekuren).

Bovendien wil de NMBS het aantal tunnelkokers doorheen de hoofdstad vergroten door nieuwe verbindingen tot stand te brengen:

- de Schuman–Josaphatverbinding doorheen de Europese wijk, mits er een nieuwe tunnel met een lengte van amper 1 kilometer wordt aangelegd, zal het mogelijk maken om lijn 26 af te leiden; de exploitatie ervan zal evenwel onderworpen zijn aan technische beperkingen, waardoor er niet meer dan 8 tot 10 treinen per uur en per rijrichting zullen rijden (kruisende sporen en opeenvolging van trage en snelle treinen op dezelfde sporen);
- lijn 28 ten westen van het BHG (fig. 1) doorkruist gebieden met een klein reizigerspotentieel (objectieve “concurrentie” van de metro en weinig werkgelegenheid in de tertiaire sector) en de verbindingen met de rest van het net zijn er zeer beperkt, zowel in het noorden als in het zuiden.

Exploitatie-aspecten

Vooral de exploitatie doet fundamentele vragen op operationeel vlak rijzen die de toekomst van de Brusselse stations zullen bepalen. Wij overlopen de verschillende componenten van het aanbod en gaan dieper in op het GEN.

Wat het internationaal verkeer betreft, zal het potentieel geconcentreerd worden in het Zuidstation. Sommige diensten zullen misschien andere stations (Noord- en Luxemburgstation) blijven bedienen, maar het gevaar bestaat dat het aanbod weinig structurerend zal zijn.

Wat het binnenlands verkeer van het intercity-type (IC) betreft, kondigen zich voor de komende 10 jaar twee structurele evoluties aan:

- een categorie van diensten die een reissnelheid van meer 100 km/h aanbieden (tegenover de 80-90 km/h die vandaag “amper” wordt gehaald), dankzij een ge-

ring aantal haltes en infrastructuur die een snelheid van minstens 160 km/h mogelijk maakt;

- nieuwe IC-treinen (rechtstreekse treinen tussen de middelgrote steden van het land enerzijds en de Europese wijk en de luchthaven Brussel-Nationaal anderzijds).

Die twee evoluties zouden structureel positieve gevolgen hebben voor de volgende Brusselse stations:

- Brussel-Zuid door een cumulatief effect van alle categorieën van diensten (bovenop een groot en gediversifieerd aanbod aan stedelijk en voorstedelijk openbaar vervoer);
- Brussel-Luxemburg en Brussel-Schuman wegens de invoering van snelle rechtstreekse verbindingen met een groot aantal steden van het land (althans op weekdagen);

Daarentegen zal Brussel-Noord de reizigers die er vandaag van spoorverbinding veranderen, verliezen wegens de toekomstige rechtstreekse IC-verbindingen met de Europese wijk en de luchthaven Brussel-Nationaal.

Wat ten slotte het verkeer binnen en buiten het Gewest betreft, doet het GEN nog heel wat essentiële vragen rijzen.

Figuur 2: Structuurvarianten van het GEN-aanbod (in het blauw de (geschematiseerde) grenzen van het BHG)

De eerste vraag heeft te maken met het feit dat men nog steeds niet weet hoe het spooraanbod van het GEN-type er in de praktijk zal uitzien: welk grondgebied zal bediend worden? Zullen de verbindingen uitsluitend bestaan uit radiaallijnen of ook uit (figuur 2):

- ringlijnen?
- tangentiële lijnen?
- lijnen in de vorm van “vlindervleugels”?

Figuur 3: Ruimtelijk exploitatieschema tijdens de piekuren

Volgens ons is het beter om tijdens de piekuren voorrang te geven aan rechtstreekse verbindingen, rekening houdend met de hoge frequenties: elke verbinding zou haar eigen hoge en aantrekkelijke frequentie hebben, waarbij de aansluitingen eveneens vrij goed zouden zijn dankzij de beperkte wachttijden.

De onderstaande figuur verduidelijkt hoeveel treinen dienen te rijden tussen een Waalse hoofdlijn (in het zuiden) en het BHG (in het noorden) volgens de twee toekomstige verbindingen Noord-Zuid en Schuman-Josaphat; de cijfers geven het aantal treinen per uur en per richting weer.

Daarentegen komen buiten de piekuren twee exploitatieschema's in aanmerking (figuur 4):

De pijlen in het midden van elk schema staan voor de verbindingen in de kruisingsstations (bijvoorbeeld Moensberg). De dikte stelt het aantal verbindingen voor, terwijl de onderbroken lijnen een lange en dus onaantrekkelijke wachttijd weergeven.

- De eerste hypothese is de exacte weergave van wat tijdens de piekuren wordt aangeraden, behalve dat de frequentie naar alle waarschijnlijkheid zal worden gehalveerd (respectievelijk 2 diensten en 1 dienst per uur tussen de rand en de Noord-Zuidverbinding of de verbinding Schuman-Josaphat), wat bepaalde verbindingen minder aantrekkelijk maakt, onder meer de verbindingen die een overstap vereisen; de kracht van dit schema zit daarentegen in het grote aantal rechtstreekse verbindingen;
- De tweede hypothese bestaat erin het aantal geëxploiteerde rechtstreekse lijnen te verminderen: dat zou het mogelijk maken om een goede frequentie te behouden op de geëxploiteerde lijnen (intervallen van 20' en zelfs 15') en zou ook de mogelijkheid bieden om met knooppuntstations die speciaal aan de kruising van de lijnen 26 (en 28) worden aangelegd, verbindingen (van overal tot overal) met een hoge en homogene frequentie tot stand te brengen.

Figuur 4: Ruimtelijk exploitatieschema buiten de piekuren

Als de tweede hypothese wordt toegepast, zouden de volgende diensten met elkaar gecombineerd worden:

- tijdens de piekuren: radiaallijnen + ringlijnen + tangentiële lijnen
- buiten de piekuren: radiaallijnen + ringlijnen

Onze keuze, namelijk hypothese 1, zal van groot belang zijn voor de bereikbaarheid (en dus het potentieel inzake stedelijke ontwikkeling) van de sites aan de kruising van lijn 26 (en wellicht van lijn 28), namelijk Halle (buiten het BHG), maar vooral Moensberg, Watermaal-Arcaden, Haren-Haren Zuid, Vilvoorde (eveneens buiten het BHG) en zelfs De Trooz.

De tweede vraag heeft betrekking op de knooppuntstations. Er zijn drie mogelijkheden met sterk uiteenlopende ruimtelijke kenmerken (figuur 5):

- in de IC-stations in het Vlaams en Waals Gewest die zich het dichtst bij het BHG bevinden;
- in de IR-stations die zich het dichtst bij het centrum van Brussel bevinden, waarvan slechts enkele in het BHG gelegen zijn;
- in de Brusselse GEN-stations aan de kruising van radiaallijnen en ringlijnen

Figuur 5: Knooppuntstations

Enkele maanden geleden heeft de bevoegde federale overheidsdienst (FODMV) een belangrijke studieopdracht (artikel 13) toevertrouwd aan een consortium van gespecialiseerde consultants.

De strategie die in die studie voor de exploitatie van het GEN wordt voorgesteld, is fundamenteel gebaseerd op de bestaande infrastructuur en op de geplande werken, opdat de exploitatie tot zo weinig mogelijk extra problemen leidt. Deze aanpak is weliswaar duidelijk, maar ontwijkt de vragen die ons bezighouden, zodat men zich kan afvragen of men niet opzettelijk problemen die tot discussies kunnen leiden, uit de weg gaat.

Het plan "stelt vast" dat niet alleen de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding, maar ook die van de toekomstige Schuman-Josaphatverbinding beperkt is. Daarmee verantwoordt men de beslissing om die verbindingen niet "intensief te gebruiken". Het plan tracht aldus die twee verbindingen "zoveel mogelijk" te gebruiken, maar "het teveel moet naar elders omgeleid worden", namelijk naar de westelijke ringlijn van Brussel (bestaande lijn 28).

De studie vermeldt zeer uitdrukkelijk de verbindingen met de Noord-Zuidverbinding, het oosten van Brussel (Europese wijk), de luchthaven Brussel-Nationaal en het Weststation.

Nauwelijks 10 jaar geleden wenste de NMBS het aanbod te concentreren in de NoordZuidverbinding, maar vandaag streeft ze het bewust het tegenovergestelde na. Volgens ons streeft de NMBS ernaar het IC/IR-aanbod (InterCity en Interregio volgens de NMBS-terminologie) en het internationale aanbod zo weinig mogelijk te wijzigen, waardoor het GEN-aanbod in feite een tweederangsrol krijgt.

Het vrij kleine aantal verbindingen die voor de Europese wijk worden gepland, lijkt ons eveneens een zeer slechte zaak, zowel voor het GEN als voor het IC-aanbod (blijkbaar slechts 2 per uur: Antwerpen en de luchthaven enerzijds en Charleroi en Namen anderzijds).

Het omleiden van een groot aantal diensten naar lijn 28 draagt weliswaar a priori bij tot een wenselijke territoriale ontwikkeling, maar zou weinig interessant zijn (althans voor de komende 10 tot 20 jaar):

Figuur 6: Plan (onvoltooide studie 2009) voor de exploitatie van het GEN

- de (realistische) mogelijkheden op het vlak van stadsontwikkeling aan het Weststation zijn vrij bescheiden en in grote mate beperkt door de ondergrond: ruimtelijke discontinuïteit is er onvermijdelijk, gelet op de ligging van de sporen; er kan niet boven de metro-infrastructuur worden gebouwd en de bodem aan de kant van Oud-Molenbeek is verontreinigd;
- vele niet-Brusselaars zullen een verbinding hebben via de verbindingspool in het westen in plaats van rechtstreekse verbindingen met de twee belangrijkste polen, namelijk het centrum en de Europese wijk. De rittijden zullen aanzienlijk langer worden voor de vele pendelaars die via de metro naar het oosten van de stad reizen (via het westen in de plaats van Zuidstation/CentraalStation/Schumanstation);
- de rechtstreekse verbindingen zullen weinig aantrekkelijk zijn voor de Brusselaars, bijvoorbeeld tussen de Ukkelse haltes van L 124 en het stadscentrum of tussen de Europese wijk en de luchthaven;

- de maximale belasting van de metro zal niet afnemen, in ieder geval niet op de drukste stukken (Centraal-Station – Montgomery en Zuidstation – Naamse Poort).

Voorts spreekt het plan niet van de verbindingen tussen de GEN-diensten (waar? hoe?) en tussen de GEN-diensten en de andere diensten.

Wat betreft de “specialisatie” van de GEN-diensten (omnibustreinen, maar ook andere treinen die niet in alle stations zouden stoppen), wijkt de uitvoeringswijze in het kader van het plan af van structurerende conceptuele modellen (cf. onderstaande figuur 4 en desbetreffend commentaar) ten voordele van technische en politieke criteria.

De bevoorrechte positie die de infrastructuur in het plan krijgt, is onder meer het gevolg van de hardnekkigheid van de NMBS om te vermijden dat de IC/IR-treinen en vooral de HST-treinen die gebruikmaken van de Noord-Zuidverbinding, gehinderd worden door de GEN-diensten, die aldus worden beschouwd als een tweederangs-component van de spoorverbindingen in het BHG. Dat heeft wellicht ook te maken met het feit dat in België ingenieurs de plak zwaaïen.

Deze eerste vluchtige analyse van het plan bevestigt onze kritische visie op het GEN-project: het is te weinig gericht op de bereikbaarheid en nog minder op een duurzame structurering van het grondgebied. Het project staat haaks op het opmerkelijke Zwitserse project “Rail 2002”, dat ernaar streeft het dienstenaanbod te optimaliseren door de infrastructuur op selectieve wijze aan te passen.

De combinatie van de verschillende aangeboden diensten zou volgens ons gebaseerd moeten zijn op het volgende (princiële) exploitatieschema (figuur 7):

Figuur 7: Aanbevolen principes voor de spoorexploitatie per hoofdlijn. GEN U = stedelijke component van het GEN ; GEN + = semi-snelle component ; GEN ++ snelle component.

In een groot stadsgewest zoals het BHG (rechts) zouden zeer gediversifiëerde diensten met elkaar gecombineerd moeten worden. Hoe verder de eindbestemming van die diensten zich van het BHG bevindt, hoe meer afstand er tussen de haltes zou zijn. Die spreiding zou evenwel niet aan het toeval worden overgelaten: aangezien de Brusselse invloedssfeer (het grootstedelijk gebied) ongeveer 50 km ver reikt, zouden, wat de langste afstanden betreft, de treinen moeten stoppen bij alle haltes die ver verwijderd zijn van het BHG en zouden ze vanaf een middelgroot station (semi)-directe treinen moeten worden.

In dat verband vinden we het aangewezen om 2 en zelfs 3 soorten GEN-diensten aan te bieden, die frequentie en rittijd (hoe dicht bij het BHG, hoe belangrijker de frequentie dan de rittijd) optimaal combineren, namelijk door voldoende aantrekkelijk te zijn en de kosten binnen te perken te houden.

Tijdens de piekuren (figuur 8) zouden er twee treinen per uur en per richting rijden. De buurtdiensten (stedelijk GEN) zelfs vier treinen per uur en per richting aanbieden om te voldoen aan de massale vraag naar stedelijk en voorstedelijk pendelverkeer.

Figuur 8: Principes van spoorexploitatie tijdens de piekuren

Buiten de piekuren (figuur 9) zouden bepaalde diensten een frequentie van 2 per uur (en zelfs meer) behouden, met name de IC-treinen om rekening te houden met het multipolaire karakter van ons grondgebied, alsook de buurtdiensten (stedelijk GEN).

Dankzij dat type structurele organisatie, zou de exploitant zich geen zorgen meer hoeven te maken over de verbindingen tussen het GEN en de IC-diensten. Deze keuze zou zeer gunstig zijn voor een optimale exploitatie van de infrastructuur, zelfs op dubbele (en geen viervoudige) sporen die op een afstand van meer dan 15 tot 30 kilometer van de hoofdstad liggen.

De invoering van het GEN zal in ieder geval grote structurele gevolgen hebben voor de Brusselse stations:

- Brussel-Zuid zal snel het belangrijkste Belgische station worden, niet alleen wegens de verscheidenheid van het aanbod, maar ook wegens het aantal reizigers: deze evolutie zou slechts in geringe mate worden beïnvloed door de strategische keuzen die we hierboven hebben uiteengezet;

Figuur 9: Principes van spoorexploitatie buiten de piekuren

- het aantal reizigers en de verschillende types reizigers in het Luxemburg- en het Schumanstation zouden binnen 10 tot 20 jaar toenemen, waardoor ze (samen) de positie van Brussel-Noord als derde Brussels station zouden kunnen bedreigen;
- de stations van Schaarbeek en vooral van Etterbeek zouden gebaat zijn bij de toekomstige evolutie van het aanbod, gelet op hun positie in het voorgestelde net. Ze zouden verbonden zijn met een aanzienlijk aantal GEN-diensten (radiaallijnen, maar ook tangentiële en ringlijnen), alsook met IR- en P-diensten;
- Het al dan niet behouden van een IR-aanbod (of een gelijkwaardig aanbod) en van bevoorrechte verbindingen met de stedelijke GEN-diensten kan de rol van de stations Bosvoorde, Ukkel-Kalevoet en Jette aanzienlijk beïnvloeden;
- De exploitatiewijze zal de toekomst bepalen van de omgeving van de stations die op de kruising van radiaallijnen en ringlijnen liggen. Van die kruising zijn wij een groot voorstander (ter herinnering in het BHG: Moensberg, -Watermaal-Arcaden, Haren).

Belgo-Brusselse institutionele aspecten en de gevolgen ervan voor het GEN

Tot in de jaren '70 nam de nationale Staat de investeringen in het openbaar vervoer en het exploitatietekort voor zijn rekening. In de jaren '80 werd fors gesnoeid in de begroting en vanaf het einde van de jaren 80 werden structurele hervormingen doorgevoerd die samenvielen met een zeer ruime regionalisering van de bevoegdheden inzake mobiliteit.

Enkel de NMBS ontsnapt – tot nu toe – aan die beweging en blijft onder het toezicht van de federale overheid staan. Naar het voorbeeld van wat er in de spoormaatschappijen van andere Europese landen gebeurt, werd de NMBS onlangs opgedeeld in een algemene holding, in een entiteit belast met de infrastructuur en in een andere entiteit belast met de exploitatie.

Welke gevolgen kan die context hebben voor de territoriale ontwikkeling van het BHG en de rol van de Brusselse stations? Daarbij moet rekening worden gehouden met verschillende elementen:

- wat het internationale reizigersverkeer betreft, werd aan het einde van de jaren '80 gekozen voor Brussel-Zuid;
- wat het nationale reizigersverkeer (IC/IR) betreft, stelt niemand het objectieve nut van enkele grote Brusselse stations ter discussie: dankzij de uitzonderlijke Noord-Zuidverbinding, zijn Brussel-Noord, Brussel-Zuid en Brussel-Centraal de belangrijkste stations; over enkele jaren zullen het Schuman- en het Luxemburgstation (die amper 500 m van elkaar verwijderd liggen) via een tunnel dwars doorheen het BHG met elkaar verbonden worden;
- de rol van de middelgrote stedelijke stations is veel onzekerder, aangezien er geen duidelijke strategie voor hun toekomst is uitgestippeld;
- de aangekondigde ontwikkeling van het GEN zou vooral ten goede moeten komen aan de kleine stations, maar er zijn objectief tegengestelde strategieën in het spel. Het BHG slaagt er niet in om de andere stakeholders, de NMBS, de federale Staat en de overige Gewesten, die voorstander zijn van vlotte langeafstandsverbindingen, te overtuigen van het nut van een fijnmazige bediening van zijn grondgebied.

Achter die standpunten gaan grote financiële belangen schuil. Dat komt op verschillende manieren tot uiting:

- alle stakeholders werden gemakkelijk overtuigd van het nut van enorme investeringen om de verschillende treinlijnen naar Brussel op vier sporen te brengen "om het GEN te verwezenlijken en te exploiteren";
- de hoofdzaak, namelijk het financieren van het rollend materieel en vooral het dekken van het exploitatietekort, is daarentegen nog steeds niet geregeld; men heeft nog geen juist beeld van de omvang van het tekort, die in ruime mate afhangt van de toepassing van flankerende maatregelen door verschillende instellingen, waaronder het BHG;
- met het GEN probeert het BHG de bediening van zijn grondgebied door het openbaar vervoer te verbeteren met middelen waarvoor het niet bevoegd is en die bijgevolg niet ingeschreven zijn op zijn begroting; de levenskwaliteit van zijn inwoners zou er indirect (beter leefmilieu en betere bereikbaarheid) op vooruit kunnen gaan, alsook zijn financiële situatie, omdat wonen in Brussel aantrekkelijker zou worden;
- het BHG wil tot elke prijs vermijden dat het GEN de peri-urbanisatie nog bevordert, wat een directe en indirecte verarming van het Gewest zou betekenen:
 - direct, omdat zijn inwoners tot de grootste netto financiële bijdragers behoren krachtens de wet op de financiering van de Gewesten, die nog voor een groot deel gebaseerd is op het aandeel van de personenbelasting, zijnde amper 8,5% van de nationale rijkdommen, hoewel 10% van de Belgische bevolking in het BHG woont, dat 19% van de nationale productie van rijkdommen genereert;

- indirect, omdat de grond- en vastgoedprijzen zouden instorten, hetgeen de Brusselse financiën en het proces van stadsvernieuwing dat meer dan 20 jaar geleden werd ingezet, aanzienlijk zou schaden;

- de overige twee Gewesten hebben een objectief belang dat precies het tegenovergestelde is van dat van het BHG, namelijk de inwoners, vooral de middenklasse en de welgestelde klasse, die de meeste belastingen betalen, weglukken uit Brussel;
- de federale Staat neemt in dat verband geen standpunt in, aangezien hij objectief gezien geen nadeel ondervindt van de gevolgen van het GEN-project voor de woonplaats van de bewoners en de vestigingsplaats van de bedrijven;
- de NMBS spitst haar aandacht toe op de pendelaars (woon-werkverkeer) en op het zoveel mogelijk inkorten van de rittijden: daarom is ze gekant tegen nieuwe stations in de stad, omdat zulks de rittijden voor de reizigers op doortocht zou verlengen;
- voorts wil de NMBS haar aanbod concentreren in een kleiner aantal stations om voorrang te geven aan de IC/IR-diensten.

Wat de belangenconflicten betreft, zouden wij de situatie als volgt schematiseren: het BHG staat alleen tegenover de andere stakeholders, namelijk de overige twee Gewesten, de NMBS en de federale Staat.

Het BHG doet alsof het een GEN verdedigt dat de bediening van de stad verbetert. Het Gewest is evenwel nog niet klaar om daadwerkelijk flankerende maatregelen te treffen, in het bijzonder op het vlak van het beheer van het parkeren en het beheersen van de verkeerscongestie. Het Gewest heeft derhalve nog geen duidelijke aanpak om averechtse gevolgen van het GEN te vermijden, zoals het verlies van verschillende stedelijke functies, als er geen maatregelen in overleg met de overige twee Gewesten worden getroffen.

Het Vlaams en het Waals Gewest zijn voorstander van een uitbreiding van het aanbod aan semi-snelle verbindingen met alle grote Brusselse activiteitspolen; hun (onuitgesproken) grootste motivatie bestaat erin de Brusselse metropool zoveel mogelijk uit te breiden op hun respectief grondgebied om er zoveel mogelijk economisch en financieel voordeel uit te halen ten nadele van het BHG.

De federale Staat moet zich niet met beleidsmaatregelen die niet onder zijn bevoegdheid vallen en steunt daardoor het Vlaams en Waals Gewest. Hij vermijdt aldus elk debat over de fiscaliteit (autofiscaliteit, maar vooral grond- en vastgoedfiscaliteit) die wel onder zijn bevoegdheden valt, maar waarvan een hervorming de burgers zou verontrusten en kunnen leiden tot debatten die weinig electoraal voordeel opleveren.

Aangezien de Vlaamse en Waalse afdeling van de politieke partijen veel meer gewicht in de weegschaal leggen dan de Brusselse afdeling, bestaat er als het ware unanimitéit over wat de objectieve belangen moeten zijn.

Tot slot lijkt het volgens ons dat de NMBS het GEN zoveel mogelijk als voorwendsel aangrijpt om haar aanbod op middellange en lange afstand¹ uit te bouwen, teneinde haar rendabiliteit (dekkingspercentage) zoveel mogelijk te vergroten, zoals haar opgelegd wordt in haar beheerscontract met de federale Staat. Haar objectieve belangen sporen met die van de twee dominerende Gewesten.

Brussel, het kneusje, is bovendien intern verdeeld, wat in de kaart van de andere stakeholders speelt.

Conclusie: welk territoriaal ontwikkelingsproject en welk GEN voor Brussel?

Het GEN-dossier heeft zeer veel vragen doen rijzen en de keuzes zijn lange tijd uitgebleven. Het besluitvormingsproces werd lange tijd geblokkeerd door talrijke conflicten tussen de institutionele actoren en tegenstrijdige standpunten, vooral binnen het BHG.

De technische benadering van het dossier, die thans de voorkeur krijgt, voorspelt niets goeds, ook al heeft ze de grote verdienste dat er vooruitgang wordt geboekt.

Wij koesteren helaas niet veel illusies over de afloop van deze (non-)debatten, waar het BHG niet veel gewicht in de weegschaal zal leggen. We betreuren evenwel dat het BHG nauwelijks een strategie heeft om op zijn minst zijn voordeel te doen met de spoorprojecten en om te voorkomen dat het er het slachtoffer van wordt. Het BHG had kunnen optreden op basis van de volgende principes:

- een exploitatie opleggen die een betere kwaliteit van de stedelijke mobiliteit voor het BHG en de Brusselaars bevordert;
- de noodzakelijke flankerende maatregelen treffen om nieuwe stadsvlucht te voorkomen en het BHG aantrekkelijker te maken door een betere bereikbaarheid en een hogere levenskwaliteit via het beheersen van de verkeerscongestie;
- ervoor ijveren dat het GEN een project wordt dat tegemoetkomt aan de verschillende behoeften van de grootstedelijke gemeenschap via een constant uitgebreid aanbod;
- Brussel-Zuid bevestigen als belangrijkste nationale en internationale toegang, maar ook Brussel-Noord en het Luxemburgstation een internationale rol laten spelen;
- de uitbreiding van IC-aanbod bevorderen, niet alleen via de Noord-Zuidverbinding, maar ook door het aantal verbindingen met de Europese wijk fors te verhogen;
- de ontwikkeling aanmoedigen van een aanbod van het IR-type in enkele stations van de tweede kroon zoals Ukkel-Kalevoet, Bosvoorde, Etterbeek, Schaarbeek, Bordet en Jette, waarmee de basis zou worden gelegd voor een dynamiek die

¹ Het geleidelijk op 4 sporen brengen van alle spoorlijnen naar Brussel zal, in combinatie met kortere rittijden van de snelle treinen en met een nog grotere capaciteit en regelmaat, natuurlijk de IC/IR-diensten verbeteren. Daardoor zullen de ontvangsten toenemen en de kosten beheerst worden (waar we in principe niet tegen zijn).

het BHG en de betrokken gemeenten zouden kunnen ondersteunen met degelijke ontwikkelingsprojecten die aansluiten op de lokale stedenbouwkundige en ontwikkelingsplannen;

- de exploitatie van het GEN in de vorm van radiaallijnen en ringlijnen (én met tangentiële lijnen tijdens de piekuren) bevorderen, met grote uitwisselingspolen aan de kruisingen (NMBS, maar ook MIVB en andere maatschappijen voor openbaar vervoer) en met aantrekkelijke stedelijke ontwikkelingspolen. We pleiten aldus krachtig voor een spooraanbod (en meer algemeen een openbaarvervoersaanbod) dat de overgang van een stad met één centrum naar een multipolaire stad bevordert, die geleidelijk samengesteld wordt uit secundaire Brusselse centra rond Haren/Bordet, Josaphat, Delta, Bosvoorde, Etterbeek, Moensberg, Kalevoet, Sint-Job/Diesdelle, Kuregem, het Weststation en Bockstael;²
- ijveren voor een aanbod dat "langzame" en "semi-directe" GEN-diensten combineert en de structuur van Brussel ten goede komt en niet die van andere steden in de rand, die daaruit het grootste voordeel zouden halen. Dat geldt volgens ons vooral voor Vlaanderen, dat blijkbaar de hele draagwijdte van het project goed begrepen heeft en van plan is om zijn eigen belangen te behartigen en zijn eigen (overigens coherente en interessante) strategie inzake territoriale ontwikkeling te volgen. Het Waals Gewest heeft volgens ons daarentegen financiële doelen voor ogen en houdt zich helemaal niet bezig met "duurzame" territoriale ontwikkeling.

² Naast Vlaamse en Waalse middelgrote steden waarvan de verbinding in ieder geval gewaarborgd lijkt, los van het Brusselse GEN; Vlaanderen heeft echter goed begrepen dat het Brusselse GEN ook (en vooral?) een Leuvens, Mechels en Aalsters GEN kan worden op een wijze die almaar duidelijker wordt.

Beknopte bibliografie

DOBRUSZKES F., (2005), *Le positionnement de la jonction Nord-Midi face à l'évolution régionale bruxelloise*, 12 p.

DOBRUSZKES F., (2008), « Un cadre peu propice à l'utilisation des transports collectifs », *Transports Urbains*, n°114, pp. 8-15.

FRENAY P., (2008), « Entre craintes et espoirs : le projet RER et quelques enjeux de développement autour des gares bruxelloises », *Transports Urbains*, n°114, pp. 20-27.

JACOBS P., DIEU B. et VANDERHAEGEN J.-L., (2002), « La Jonction Nord-Midi 1952-2002 », *Editions PFT*, Bruxelles.

MIVB, (2004), *Gebruik van de NMBS-stations in het BHG*, 30 p.

STRATEC, (2001), « Enquêtes et Comptages Voyageurs dans les gares bruxelloises », *MRBC-AED-DPD*, 49 p+bijlagen.

Project « Rail 2000 » in Zwitserland, diverse bronnen waaronder
<http://mct.sbb.ch/mct/fr/infra-dienstleistungen/infra-bau/infra-grossprojekte/bahn2000-bauten-matro.htm>