

HALLE - VILVOORDE – COMITE

p/a: Brusselsesteenweg 104 1500 Halle tel./fax. 02 356 45 70

Het GEN : motor van Groot-Brussel .

Het "**Gewestelijk Expressnet Brussel** " wordt door de promotoren ervan als de oplossing voor de verkeersproblemen naar en rond Brussel voorgeschoteld .

Het ziet er echter naar uit dat het GEN

- de verkeersproblemen in Vlaams-Brabant en Brussel nog erger zal maken
- de afbraak van Brussel zal stimuleren
- de verbrusseling van Halle-Vilvoorde in de hand zal werken

WAT IS HET GEN ?

Een Gen dat er geen is, maar pendeltreinen verbergt .

Onduidelijkheid over aard en doel van het GEN- project is een eerste kenmerk.

De niet-geïnformeerde burger wordt reeds door het woordgebruik op het verkeerde been gezet.

Het gaat hier niet enkel –zeker niet in de eerste plaats –om een project van openbaar vervoer in en rond de hoofdstad (zoals het RER van Parijs), maar om **pendeltreinen**, die de pendelaars vanop een afstand van 40 KM. snel naar de Brusselse kantoorwijken moeten brengen .

Dit wordt trouwens in de 'Synthesenota' van het ' Studiesyndikaat ' van het GEN erkend: *" In feite is de benaming GEN(in het Frans RER) in het geval van Brussel niet zo gelukkig gekozen... het GEN is uitgebouwd door de opwaardering van het trein- en autobusnetwerk dat de pendelaars naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest brengt."*

De te bedienen pendelgebieden strekken zich uit tot Geraardsbergen, Dendermonde, Boom, Leuven, Waver en Nijvel. Het is een regio met 2,7 milj. inwoners die het ' stadsgewest Brussel ' wordt genoemd op basis van de 'studies' van prof. Van der Haegen van de KUL ...

De verwarring over het GEN is trouwens algemeen .

Ook de auteurs van het '**Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** ' wisten blijkbaar niet goed wat met GEN bedoeld werd..

Eenzijds spreekt het Structuurplan van een '**Gewestelijk Expressnet voor Brussel**' en drie lijnen verder van een '**expressnet in Brussel** ' (p.507).

Volgens het RSV wordt de noodzaak ervan onderkend door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op basis van een niet nader bepaalde 'studie' die de opstellers van het Structuurplan duidelijk nooit onder ogen hebben gekregen ... Nochtans situeert zich het GEN bijna uitsluitend in Vlaanderen en zal het—als het wordt gerealiseerd—niet te voorziene consequenties hebben op economisch en ruimtelijk vlak.

Het Regeerakkoord maakt weinig woorden vuil aan het GEN. In amper vier lijntjes wordt het GEN als de vanzelfsprekende oplossing voor 'het dichtslibben van Brussel' gepromoot.

Wat is het GEN wél ?

a) Infrastructurele maatregelen

1. De capaciteit van de spoorlijnen naar Leuven, Mechelen, Dendermonde, Aalst, Ninove, Geraardsbergen, Nijvel en Waver wordt op 4 treinen per uur gebracht.
2. De busbanen van de LIJN vanuit Ninove, Londerzeel, Haacht, Leuven en Waver wordt een betere doorstroming verzekerd door het scheppen van vrije busbanen. Daarenboven wordt de frequentie op deze streeklijnen verdubbeld. Bovenop deze GEN-lijnen kunnen in de toekomst op de hoofdassen naar Brussel sneldiensten worden ingezet.
3. Om de reizigers naar het openbaar vervoer te doen overschakelen worden aan de stations bijkomende parkeersplaatsen gecreëerd : voor de NMBS voor 45.000 personen en 7.500 plaatsen voor de LIJN.

b) Wat is het doel van het GEN volgens de ontwerpers?

- het autoverkeer in het Hoofdstedelijk Gewest beperken .(82)
- de verkeersopstoppen tijdens de spitsuren oplossen (8)
- de groeiende stroom pendelaars naar Brussel opvangen door het openbaar vervoer in plaats van door het autovervoer

Gen als motor van Brusselse expansiedrang

Het GEN is een Brussels initiatief dat de dominante positie van Brussel als tertiaire tewerkstellingscentrum wil bevestigen en voor de toekomst garanderen.

Onderzoekers van het studiebureau STRATEC, dat in opdracht van de Europese Commissie het rapport 'ESTEEM' (*) uitwerkten, laten hierover geen twijfel bestaan : het GEN moet de centrale rol van Brussel als eenmakende factor bestendigen en versterken. Zij beschouwen Brussel als de "zoning bureau de toute la Belgique"

*(*European Scenarios on Transport – Energy-Environment for Metropolitan areas*)
L'impact du R.E.R. sur les choix de localisation des ménages et de l'emploi induit et sur le choix des modes de transport par les usagers)

De initiatiefnemer van het GEN is het Brussels Gewest in samenwerking met de NMBS en de LIJN.

Tekenend op dat vlak is dat het studiebureau SOFRETU blijkbaar enkel Frans kent; de titel van de studie heet : "***Etude de conception du RER de Bruxelles***"

De Groot- Brusselse benadering blijkt ook uit de gebruikte terminologie .De regio's van Geraardsbergen over Dendermonde en Boom tot Leuven , worden bestempeld als de '***ruimere périphérie***' van Brussel en ingedeeld in een 1^{ère} , 2^e et 3^e couronne' ; (p.11)

De Vlaamse Vervoersmaatschappij 'De Lijn' formuleert haar deelname aan het GEN als '***De Lijn binnen een masterplan Brussel***'. Dit 'Brussel' strekt zich uit van Aalst tot Dendermonde, Mechelen en Leuven(p.27)

Om het GEN op te stellen hebben de auteurs zich geïnspireerd op de **voorstedelijke** openbaar vervoerssystemen in 10 Europese agglomeraties die te vergelijken zouden zijn met de GEN-zone Brussel, terwijl in de inleiding toch duidelijk werd gesteld dat het in feite niet om een GEN gaat ???

De studie ESTEEM heeft de weerslag onderzocht van de migratiestromen die het GEN zal teweegbrengen . De leegloop van de stad Brussel over de périphérie wordt als vanzelfsprekend beschouwd. Gans de betrokken zone- 133 gemeenten - wordt zonder aarzelen als groot-Brussel behandeld, ook op economisch vlak ,waar de regio wordt ingedeeld in een '***banlieu proche***' en een '***banlieu distante***' of ***première périphérie***' en '***deuxième périphérie***', waarin de (voor)steden Leuven , Mechelen, en Aalst liggen ...

Een peperdure operatie met dubieuze gevolgen

Het GEN zal volgens een eerste schatting 60 miljard kosten . Ervaring leert dat de eindafrekening waarschijnlijk het dubbele of het driebubbele zal bedragen..

Afgevaardigd-bestuurder Schouppe van de NMBS laat nu reeds het bedrag van **180 miljard** vallen...

Daarbij zal men voor de 45.000 pendelaars die men naar de trein wil krijgen de nodige parkings moeten aanleggen aan de pendelstations , de LIJN vraagt 7.500 bijkomende parkeerplaatsen .

Tenslotte zal men een stapel 'begeleidende maatregelen' moeten kunnen realiseren , zonder dewelke het GEN gedoemd is om te mislukken (82)

Deze maatregelen op reglementair en fiscaal vlak en inzake ruimtelijke ordening en overheidsinvesteringen zullen indien ze realiseerbaar zouden zijn nog eens enorme investeringen vragen op lange termijn.

Dit alles zogenaamd om één welbepaald fenomeen te bestrijden : **de spitsuur-files rond Brussel .**

Deze worden zeer eenzijdig toegeschreven aan pendelaars die de auto gebruiken in plaats van het openbaar vervoer om in het centrum van Brussel te komen werken . De oplossing lijkt dan ook eenvoudig : zet de pendelaars op de trein en je hebt geen files meer .

Dat de bijkomende pendeltreinen de rest van de dag leeg zullen rondrijden , zoals dat nu reeds het geval is met de honderden pendeltreinen, wordt nergens in rekening gebracht ...

Gevolgen voor Vlaams-Brabant

De onderzoeksresultaten van ESTEEM I (Note de synthese) wijzen er op dat de invoering van het GEN een stroom van verplaatsingen van personen en functies op gang zal brengen

De omgeving van Brussel zal een toevloed van gezinnen te verwerken krijgen die de stad verlaten omdat de bereikbaarheid ervan verbeterd is .

Brussel zelf zal een grotere aantrekkingskracht krijgen op commercieel vlak .

De verbrusseling - en dus verfransing - van onze regio door de invoering van het GEN lijkt onbetwistbaar .

De Brusselse verkeersknoop

Het is een feit dat het bijna niet te realiseren is om de 313.000 dagelijkse pendelaars naar Brussel en de vele tienduizenden werknemers van de industriegebieden in Halle-Vilvoorde (samen 400.000 werknemers) tijdig ter bestemming te krijgen. Hierbij moet ook het school-pendelverkeer voor Brusselse onderwijsinstellingen worden gevoegd , dat voor een belangrijk deel verantwoordelijk is voor het drukke spitsverkeer.

Rekenen we daarbij de verplaatsingen binnen Brussel van de Brusselaars, dan kunnen we stellen dat **op de spitsuren binnen een beperkte oppervlakte van ongeveer 400 km² zich een klein miljoen mensen verplaatsen.**

Het is ook een feit dat al de arbeidsplaatsen niet allemaal in de Wetstraat of Albert II laan en omgeving te vinden zijn maar verspreid zijn over de 19 Brusselse gemeenten en in de vele industriegebieden van Halle-Vilvoorde .

Duizenden arbeidsplaatsen zijn meestal moeilijk of helemaal niet met het openbaar vervoer op een aanvaardbare wijze te bereiken zijn .

Dat een groot deel van de pendelaars naar Brussel en omgeving met de auto naar het werk zullen blijven gaan is bijgevolg onvermijdelijk, een zogeheten GEN zal daar niets aan veranderen .

De bijkomende pendeltreinen zijn bijgevolg enkel of hoofdzakelijk bestemd voor de kantoorwijken van Wetstraat en Albert II laan.

De vrijgekomen ruimte op de autowegen naar Brussel door de eventuele overschakeling van deze categorie pendelaars van auto naar trein, zal vlug worden opgevuld door andere autoverkeer zowel het verkeer dat nu de Ring rond Brussel mijdt als bijkomend goederen – en zakenverkeer door de toenemende tewerkstelling te Brussel,

Het GEN is m.a.w. geen oplossing voor de files naar en rond Brussel ;doordat het de toenemende concentratie van tewerkstelling te Brussel mogelijk maakt, zal het Gen de files nog doen aangroeien.

DE RING ROND BRUSSEL

Het autoverkeer op de **Ring** is maar in beperkte mate gericht op de bureauwijken van Brussel-centrum

- Deze Ring vervult een internationale rol met vooral zwaar vrachtvervoer,
- het is de draaischijf bij uitstek voor het verkeer tussen de verschillende subregio's van Vlaanderen,
- Het is de onmisbare verbindingsweg in Halle-Vilvoorde en tussen deze regio en Leuven, de hoofdplaats van Vlaams-Brabant ,

Al deze functies kunnen door deze smalle pijp van 3 rijstroken niet worden opgevangen , wat de hoofdoorzaak is van de files en de ongevallen op de Ring .

Daarenboven is deze Ring slechts een halve ring . Het zuidelijk deel ervan, dat op Brussels grondgebied moest gerealiseerd worden, werd niet aangelegd , waardoor gans de verkeersdruk op de noordelijke as wordt gelegd.

De sluiting van de Ring op Brussels grondgebied moet prioritair door Vlaanderen worden geeist.

...voor het te laat is

Het verkeersprobleem in en rond Brussel is slechts een gevolg van een jarenlange overconcentratie van functies in het centrum van het land.

Als men het verkeersprobleem als autonoom en prioritair gaat beschouwen, blijft men blind voor de ware aard van de ziekte

Het GEN- project zal een gelijkaardig effect ressorteren als de jarenlange 'verbetering van de waterhuishouding', waarvoor honderden waterlopen werden rechtgetrokken met overstromingen stroomafwaarts tot gevolg...

De verbetering van de toegang tot Brussel door meer pendeltreinen zal een verdere overstroming door autoverkeer van het centrum van het land tot gevolg hebben .

Het GEN-project is reeds gestart : het werd opgenomen in het Regeerakkoord, het is een onderdeel van het RSV, er werd reeds 8 miljard geïnvesteerd .

Nochtans geniet het GEN weinig aandacht.; de studies van SOFRETU en van STRATEC zijn nauwelijks bekend

De Vlaamse partijen maken in ieder geval er geen punt van discussie of onderzoek van

Overleg is dringend nodig om de ware aard en de gevolgen van een realisatie van het GEN te evalueren .

Laat men de promotoren hun gang gaan, dan is er binnenkort geen weg terug .
Het is onbegrijpelijk hoe politiek Vlaanderen in dergelijke belangrijke materie afwezig is, hoe de publieke opinie onwetend wordt gelaten .
Of heeft Vlaanderen een deel van zijn bevoegdheden aan het Brussel Gewest overgedragen en legt Vlaanderen er zich bij neer dat 1 miljoen Vlamingen zomaar bij Groot-Brussel worden ingelijfd?

BESLUIT

Het GEN-project moet onmiddellijk worden geschrapt. Het biedt immers geen oplossing voor de verkeerscongestie rond Brussel, maar zal de verkeersstroom naar het centrum van het land nog doen aanzwellen.

De overconcentratie van werkgelegenheid in en rond Brussel – de hoofdoorzaak van de verkeersproblemen naar en in Brussel- moet worden vervangen door een politiek van spreiding van de tewerkstelling

De lokale verkeersproblemen moeten door infrastructurele maatregelen worden aangepakt. Daarom moet de ring rond Brussel worden afgewerkt door de aanleg van het zuidelijk deel ervan op Brussels grondgebied.

De vele tientallen miljarden die Vlaanderen in een Brussels GEN zou investeren moeten worden aangewend voor Vlaamse noden in Vlaanderen, in de eerste plaats voor de ontwikkeling van de achtergebleven pendelgebieden en voor de verbetering van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

Bronnen:

Ronde-tafelconferentie G.E.N.- 12 maart 1996.

STUDIESYNDICAAT GEN. Syntheseverslag . Structuur, financiering, provisionele exploitatierekening. Januari, 1998.

STRATEC. ESTEEM. L'impact du R.E.R. sur les choix de localisation des ménages et de l'emploi induit et sur les choix des modes de transport par les usagers. Rapport final. Février, 1999.

febr. 2000