

## OPSCHRIFT

**Vergadering van:** 13 maart 2014

**Nummer:** 2014\_MC\_00168

**Onderwerp:**

**Gevolgen van het nieuwe vervoersplan van de NMBS voor het treinaanbod in Gent. - Veli Yüksel**

**Raadslid(-leden):**

Veli Yüksel - CD&V

**Vraag gericht aan:**

Filip Watteeuw

---

## OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

**Toelichting:**

In het nieuwe ontwerpvervoersplan van de NMBS wordt de rechtstreekse piekuurtrein tussen Gent-Dampoort en Brussel geschrapt. Ook de passagierstrein op de lijn naar Zelzate komt er niet, hoewel die wel was opgenomen in het investeringsplan 2015-2025 van de NMBS.

Het is duidelijk dat het ontwerpvervoersplan op het vlak van het aanbod in en rond Gent sterk tekortschiet.

**Vraag:**

- 1) Op welke manier is de stad betrokken geweest bij het opmaken van het ontwerpvervoersplan?
  - 2) Wat zal het stadsbestuur ondernemen om het ongenoegen dat bij heel veel Gentse pendelaars heerst aan de NMBS te uiten en te pleiten voor een herziening van het ontwerpvervoersplan?
- 

## ANTWOORD

**17 maart 2014**

Wij zijn als stadsbestuur op een infovergadering bij de Provincie op 24 februari geïnformeerd over het Vervoersplan van de NMBS voor de provincie Oost-Vlaanderen.

Naast enkele positieve boodschappen – zoals een regelmatig aanbod van 4 treinen per uur tussen Gent-Sint-Pieters en Brussel – mochten we daar helaas dus ook vernemen dat (1) de P-trein tussen Gent-Dampoort en Brussel zou worden afgeschaft en (2) er voorlopig geen sprake is van een passagierstrein via spoorlijn 204 naar de haven.

Uiteraard ben ik hierover – samen met mijn collega's uit het college – bijzonder misnoegd. Als eerste stap heb ik onmiddellijk initiatief genomen tot een officiële reactie, samen met de Provincie, TreinTramBus en onze buurgemeenten Lochristi, Destelbergen, Merelbeke en Melle. In onze reactie hebben wij dezelfde argumenten aangehaald die u ook aanhaalt en hebben wij er ook op gewezen dat het afbouwen van het aanbod vanuit de Dampoort richting Brussel, bijkomende druk legt op Gent-Sint-Pieters: een station dat nog voor de volgende 10 jaar in de steigers staat en waar door de werken aan de perrons de capaciteit onder druk komt te staan.

Die reactie per brief was ook in de eerste plaats een vraag aan de gedelegeerd bestuurder van de NMBS Jo Cornu om hierover in overleg te kunnen gaan. Hierop hebben we tot op vandaag nog geen officiële reactie ontvangen. Uiteraard zullen we hierop blijven aandringen. De aantrede van de nieuwe gedelegeerd bestuurder zorgde natuurlijk voor een nieuwe situatie. De nieuwe spoorbaas heeft heel bedrijfsmatig geprobeerd de moeilijke positie van de NMBS recht te trekken zonder daarbij rekening te houden met de gevolgen voor onze regio.

Om nog op de vraag van Mevr. De Clercq te antwoorden met betrekking tot ons gewicht op de beslissingen van de NMBS. Hier maak ik mij niet al teveel zorgen over, hoewel het uiteraard niet vreemd is dat een stad moet opboksen tegen de andere steden als het gaat over de prioriteiten in investeringen van federale en Vlaamse middelen. We hebben een goed periodiek topoverleg met de NMBS, maar onder meer door de wissel in het management, is de communicatie omtrent dit Vervoersplan niet goed verlopen. In het verleden heeft dat overleg er wel voor gezorgd dat we belangrijke investeringen van de NMBS-Groep in Gent hebben kunnen verzekeren, zoals die aan Gent-Sint-Pieters en in de toekomst ook Gent-Dampoort. Of zoals recent bij de bekendmaking van het Investeringsprogramma van de NMBS-Groep: de garantie dat de nodige investeringen aan Spoorlijn 204 zullen gebeuren in functie van het personenvervoer. Dat hiervoor in het Vervoersplan dat nu voorligt, geen exploitatiemiddelen zijn voorzien, is een nieuw gegeven en daarover moet dus opnieuw in overleg worden gegaan.

---