

# DE FINANCIERING VAN HET LIMBURGSE SPOORWEGENPLAN

In de visienota gaven we reeds de grote lijnen aan voor de mogelijke kostprijs en financiering van dit Limburgse Spoorwegenplan. Vermits de spoorwegen nog steeds een federale materie zijn moeten wij dan ook de oplossing gaan zoeken bij de NMBS.

Wat lezen wij in het **Vlaams Strategisch Spoorbeleid** op pagina 64 van de conceptnota 20 december 2011 ?

*“Een aantal regio’s worden in verhouding tot hun bevolkingsaantal slecht tot zelfs niet ontsloten via het spoorwegennetwerk. Gelet op de mobiliteitsbehoefte dient een sterk verbeterd openbaar vervoeraanbod, in overleg met De Lijn hier overwogen te worden.*

## IV.2.4.1 Kempen en Limburg

- Voor de bestaande lijnen is er **behoefte aan snellere en meer frequente (trein)-verbindingen** met Brussel, Antwerpen en Hasselt met aansluiting op het HST-net. Dit vergt infrastructuuringsrepen, zoals spoorverdubbeling (lijnen 15, 19 en 29) en elektrificatie (lijnen 15 en 19) van een aantal lijnen.
- Daarnaast ontbreken er een aantal mazen in het spoorwegennetwerk van volgende assen waardoor niet aan bovenvermelde behoefte kan voldaan worden. Daarom is **er nood aan realisatie** :

**1. Neerpelt –Hamont – (Weert)**

**2. Neerpelt – Hasselt**

**3. Genk-Maaseik**

**4. Leopoldsburg-Diest”**

Op dit ogenblik is men bezig met het opstellen van het volgende **10 jaren investeringsplan** bij de **NMBS**.

Gezien **Limburg reeds drie maal** door de investeringsplannen duidelijk **op zij geschoven** werd, zou het logisch zijn dat er voor onze Provincie **een grote inhaalbeweging** wordt gemaakt en dat alles in de **eerste fase** van het investeringsplan wordt voorzien.

Over het nieuwe investeringsplan van de NMBS is echter nog steeds niet veel bekend en wij weten dan ook niet of het gaat opgenomen kunnen worden in dit investeringsplan.

Bewust verwijzen wij dan ook naar het **jongste federaal regeerakkoord** waar een mogelijkheid tot **bijkomende investering door de gewesten** zou kunnen gebeuren.

We citeren de tekst uit het federale regeerakkoord:

***“...nadat de federale staat een meerjarig investeringsplan met voldoende financiering en met eerbied voor de 60/40 sleutel heeft goedgekeurd, de Gewesten een bijkomende financiering kunnen geven voor de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorweglijnen. Deze bijkomende financiering door de Gewesten zal een evenredigheid ten aanzien van de federale financiering moeten in acht nemen. Deze evenredigheid zal in een verplicht samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de betrokken Gewesten worden vastgelegd, een samenwerkingsakkoord dat dus de bijkomende gewestelijke financiering aan voorwaarden zal onderwerpen.”***

Wij denken wel dat deze prachtige volzin **enige verduidelijking** verdient, misschien kan men hier ten rade gaan bij deze mensen die deze tekst hebben onderhandeld zoals de heren **Beke, Genez of Dewael**. Vooral van deze laatste hadden wij graag gehoord wat deze tekst inhoudt, omdat hij in 2002 als **toenmalig minister president**, volgens de kranten toen, betreffende de spoorwegen in Limburg **net hetzelfde vroeg voor als wat wij nu vragen**.

Volgens ons zijn er verschillende mogelijkheden tot uitleg van deze tekst:

1. Elk gewest mag investeren zoveel zij willen, alleen moet het voorop in akkoordje worden vastgelegd wat en waarvoor men de centen zal gebruiken, om geen misbruik bij de NMBS te verkrijgen en is dit enkel een formaliteit, OF
2. Als Vlaanderen wil investeren zal er moeten gezocht worden naar een akkoord in evenwicht dat ook investeringen voorziet in andere gewesten of slechts een fractie mag zijn van het federale pakket. Indien dit niet kan is er geen akkoord en kan er dus ook niet geïnvesteerd worden door Vlaanderen.

Jammer genoeg, als wij de tekst lezen, vrezen wij dat dit laatste het geval zal zijn. **Wallonië** houdt namelijk angstwekkend vast aan de **sleutel 60/40**, terwijl duidelijk enkel economische motieven en behoeften **de noodzaak aan investeringen** zouden moeten bepalen. Gezien deze, door de **grote havens in Vlaanderen** het grootst zijn **profiteert Wallonië** dank zij de verdeelsleutel **rijkelijk mee** om zijn **spoornet tot in de kleinste geleidingen te moderniseren**. Indien nu namelijk **Vlaanderen**, dat toch **meer financiële armslag** heeft dan Wallonië, een aanzienlijk bedrag zou **investeren** in de ontwikkeling van de **spoorwegen** betekent dit dat de **behoeften van de NMBS zouden verkleinen** en daardoor **minder geld naar Wallonië** zou vloeien. Het akkoord moet dus bereikt worden door het **Vlaamse Gewest samen met de bevoegde minister en natuurlijk Infrabel aan de zijde van de NMBS**, of concreter gezegd met **minister Magnette (PS) en de heer Lallemand(PS)**. .

**Wat belet de Vlaamse Regering om samen met de Limburgse politici over de partijgrenzen heen zulk akkoord met het Waals gewest te onderhandelen?**

**Het nodige geld is door de Vlaamse Regering als opzij gezet voor het Limburgs openbaar vervoer. Het weze nogmaals herhaald dat er hier veel geld kan bespaard worden.**