



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1993-1994

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN EN VERVOER

VERGADERING VAN 3 MEI 1994

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de uitvoering van de afspraken inzake HST en het binnenlands spoorverkeer door de NMBS
Met redenen omklede motie

VOORZITTER : de heer E. Beysen

— *De interpellatie wordt gehouden om 15 uur.*

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de uitvoering van de afspraken inzake HST en het binnenlands spoorverkeer door de NMBS

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Dienderen tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de uitvoering van de afspraken inzake HST en het binnenlands spoorverkeer door de NMBS.

De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de voorzitter, ik betreur de afwezigheid van minister-president Van den Brande. Ik had immers graag mijn interpellatie tot hem gericht omdat ik in mijn interpellatieverzoek duidelijk heb gerefereerd naar de standpunten van de Vlaamse regering, alsook naar de door haar gestelde voorwaarden inzake de realisatie van het TGV-project in Vlaanderen.

De aanwezigheid van minister Sauwens maakt het mij weliswaar mogelijk in te pikken op een antwoord dat hij verstrekte op een vorige interpellatie.

Minister J. Sauwens : Mijnheer de voorzitter, aangezien dit dossier uitvoerig werd besproken en er een duidelijk standpunt werd ingenomen, zal ik op de interpellatie van de heer Van Dienderen kunnen antwoorden namens de regering.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 13 juni 1991 bracht de Vlaamse regering een advies uit betreffende het TGV-project en hieruit citeer ik volgende passage : "Het is daarom noodzakelijk om de werken uit te voeren om de komst van de SST mogelijk te maken, maar de werken die een verbetering van het binnenlands treinverkeer zowel kwantitatief als kwalitatief mogelijk maken, moeten tegelijkertijd aangevat worden". Dit betekent duidelijk een koppeling van de realisatie van de TGV en van de verbetering van het binnenlands spoorverkeer".

Op 6 juni 1990 bracht de Vlaamse regering een advies uit over het binnenlands spoorverkeer — STAR 21 . Daarin werd gepleit voor de aanleg van een dwarsas van Rijsel naar Keulen, via Kortrijk, Gent, Antwerpen en Hasselt.

De NMBS speelde echter niet in op de desiderata van de Vlaamse regering en de aanleg van deze as werd — evenmin als heel wat andere Vlaamse eisen — niet opgenomen in het Tienjarenplan.

Een ander belangrijk punt dat de Vlaamse regering uitdrukkelijk vermeldde in haar advies van 6 juni 1990, met name aandacht voor de stations, werd wel opgenomen. Oorspronkelijk was in het jaarplan hiervoor 7,1 miljard frank ingeschreven, maar uiteindelijk werd dit bedrag teruggeschoefd.

Het is duidelijk dat er geen rekening wordt gehouden met het advies van de Vlaamse regering, noch met de beslissingen die conform het advies werden opgenomen in het Tienjarenplan.

Mijnheer de minister, niet de groenen komen tot deze conclusie, maar wel de SERV. Immers, in haar nota van 9 februari 1994 wordt gesteld : "Er is ten eerste de weerslag van het zogenaamde gemeenschappelijk gedeelte van de HST... Bij eventuele besparingen blijven deze HST-investeringen buiten schot...Bovendien is gebleken dat de ramingen in vergelijking met het oorspronkelijk plan substantieel naar boven moeten aangepast worden...Ten tweede is er de prioriteit die de NMBS geeft voor de studie en voorbereiding van de HST door onder andere personeel beschikbaar te stellen aan TUC-Rail. Op die ma-

Van Dienderen

nier wordt de studiec capaciteit van de NMBS voor de voorbereiding van investeringen ten behoeve van het binnenlands net ondermijnd. En ten slotte is er het feit dat in de praktijk de NMBS slechts kan lenen voor investeringen voor de HST. De schuldoopbouw die de NMBS aangaat voor de financiering van investeringen komt grotendeels dan ook slechts ten goede aan het HST-project".

In 1990 maakte Magda Aelvoet een gelijkaardige analyse en ik lees een passage uit het persartikel dienaangaande : "Het is duidelijk dat ook hier moet verwacht worden dat de kostprijs veel hoger zal zijn. Bij de huidige budgettaire krapte zal dit noodzakelijk uitdraaien ten nadele van de zo nodige betere uitbouw en service van het openbaar vervoer voor de doorsneeburger".

Thans bevestigt de SERV uitdrukkelijk dat de kostprijs voor de TGV werkelijk de pan uit rijst. Het is een financiële catastrofe.

De werken die ten noorden van Antwerpen moesten worden uitgevoerd — en waarvoor de heer Ansoms zich vooral interesseert — vorderen het minst van al, aangezien er in dat verband nog geen juridisch bindend verdrag met Nederland bestaat. Er werden al wel principiële afspraken gemaakt tussen de Belgische en de Nederlandse regeringen, maar er is nog niets bekend over de concrete modaliteiten.

Onze ervaring ter zake en de conclusies van de SERV, die zwart op wit zijn genoteerd, gebieden ons vooral dat deel van het project, waarover niets vaststaat, opnieuw te beschouwen.

Drie tracés worden vooropgesteld, doch de heer Ansoms en zijn collega's uit de regio hebben enkele weken geleden de Vlaamse en Nederlandse pers duidelijk gewezen op de nadelen van het tracé langs de E19 dat de voorkeur van Nederland wegdraagt. Zijn partijgenoot en bur-

gemeester van Essen, de heer Suykerbuyk, kent precies de nadelen die verbonden zijn aan de realisatie van het HST-project langs de Nederlandse grens. In dit gebied zouden, naast de twee bestaande sporen, twee extra-sporen worden aangelegd, wat aanleiding zou geven tot het afbreken van halve dorpen. In dat verband denk ik bijvoorbeeld aan de gemeente Kalmthout. Een dergelijk tracé zal niet alleen erg duur zijn, maar bovendien een hoge menselijke tol eisen. De CVP van het arrondissement Antwerpen is voorstander van het havenwegtracé, maar onlangs woonde ik een debat bij te Ekeren, alwaar hun woordvoerder er niet veel goeds over zei. Bovendien is de heer Ansoms niet erg populair in die Antwerpse deelgemeente en blijkbaar ook niet bij zijn eigen partijgenoten.

De voorzitter : Mijnheer Van Dienderen, in Antwerpen bestaat de CVP niet meer ; men spreekt thans van Antwerpen '94 !

De heer H. Van Dienderen : In feite is de benaming havenwegtracé zeer misleidend.

Hij suggereert dat dit tracé door het havengebied zou lopen, dus tussen fabrieken en haveninstallaties, wat helemaal geen probleem zou zijn. Maar de bewoners van Ekeren weten wel beter : zij weten dat het tracé door woongebieden passeert. Volgens bepaalde plannen zou er zelfs een lijn worden aangelegd op een hoogte van twaalf meter. Het is duidelijk dat de geluidshinder in dat geval niet kan worden voorkomen. Bovendien vergt een dergelijke constructie volgens mij een stevige fundering. Misschien kan de heer Vautmans ons dienaangaande wat technische uitleg verstrekken. De realisatie van een dergelijk tracé zal wellicht ook de onteigening van heel wat huizen tot gevolg hebben.

Ik ben in het bezit van een tekst van de Noordbrabantse christelijke Boerenbond (NCB) en van de Brabantse Milieu Federatie (BMF) die handelt

over de gevolgen van de aanleg van het tracé in het unieke overgangsgedebied van zand naar klei en van bos naar duin, op Nederlands grondgebied. Dit waardevol gebied zal doorsneden worden. Economisch waardevolle landbouwgebieden gaan verloren of zullen niet langer exploiteerbaar zijn. Zowel de inwoners van de Antwerpse dorpen Zandvliet en Berendrecht als de inwoners van de Zuidwesthoek zullen geïsoleerd raken. De Nederlandse boeren en groenen hebben samen met een aantal Vlaamse milieugroepen een Platform HSTrein Nederland onderschreven voor een leefbare polder en Voorkempen. Op 29 mei organiseren zij een manifestatie voor ruimtelijke rust en tegen de HST. Zij die van mening zijn dat de aanleg van het HST-tracé boven Antwerpen zowel op ecologisch als op financieel gebied, nonsens is, zijn op deze betoging uitgenodigd.

Mijnheer de minister, op 11 maart 1994 heeft mijn collega Aelvoet u over de problematiek geïnterpeleerd. Zij heeft toen gunstig gereageerd op uw antwoord. Ik citeer uit uw antwoord in het Beknopt Verslag : " Het HST-dossier moet volledig worden herbekeken". De groenen beamen uw uitspraak. Ik lees verder : " De uitvoering moet afhankelijk worden gemaakt van een kosten-batenanalyse". Dit vinden de groenen eveneens een goede keuze. Verder : " Ik zal de Vlaamse regering voorstellen geen nieuwe bouwvergunningen af te leveren tot deze maatschappelijke kosten-batenanalyse meer duidelijkheid brengt over de verdere uitbreiding van het HST-net". Hoewel de groenen uw initiatief van een kosten-batenanalyse toejuichen, beklemtoon ik dat de bouwvergunningen reeds afgeleverd zijn en u enkel de uitvoering van de werken kunt stopzetten. Ik citeer een laatste maal : " Ik heb zelf het initiatief genomen om deze analyse te organiseren". Ik hoop dat de hele Vlaamse regering uw initiatief steunt.

Van Dienderen

Mijnheer de minister, ik wil een aantal vragen stellen.

Ten eerste, deelt de Vlaamse regering de mening van de SERV dat de kostprijs voor de HST zo hoog is dat hij het binnenlands spoorverkeer ondergraaft? Mijn fractie heeft reeds herhaalde malen aangetoond dat Vlaanderen, in tegenstelling tot Frankrijk, te klein en te dichtbebouwd is voor de aanleg van de HST. Uit de analyse die de Franse senaat heeft laten maken over de aanleg van de TGV en de gevolgen voor het binnenlands verkeer, blijkt dat de TGV de oorzaak is van de afbraak van het binnenlands spoorverkeer.

Ten tweede, blijft de Vlaamse regering vasthouden aan de oorspronkelijke voorwaarde om de aanleg van de HST te aanvaarden, namelijk, de gelijktijdige ontwikkeling van het binnenlands spoorverkeer?

Ten derde, moet er geen belangrijke inhaaloperatie ten voordele van het binnenlands spoorverkeer gebeuren vermits er van de gelijktijdige ontwikkeling weinig gerealiseerd werd?

Ik pik nog even in op uw woorden van 11 maart jongstleden. Er wordt een kosten-batenanalyse uitgevoerd, vooral voor dat stuk waar dit zinvol lijkt en waar de grootste twijfel bestaat over de economische rendabiliteit: zullen er voldoende reizigers van de lijn gebruik maken? Het principe dat op federaal niveau werd vastgelegd, luidt immers dat de TGV moet worden betaald uit zijn eigen opbrengst en die analyse moet daarover uitsluitsel geven. Zal ze overigens alle maatschappelijke en economische kosten omvatten en is een nul-optie mogelijk op basis van de door u aangekondigde kosten-batenanalyse? Dit zou betekenen dat we kunnen beslissen de TGV op spoor 12 te laten verder rijden, dus ons toe te spitsen op goede spoorverbindingen, technische verbeteringen hier en daar en een betere organisatie in-

dien het hele project te duur uitvalt. Dit betekent uiteraard dat de trein moet stoppen in Essen, Rozendaal, enzovoort. De mensen daar beschikken nu immers over heel wat mogelijkheden om naar Antwerpen te reizen en gebruiken ze ook volop: meer dan 40 procent van de mensen die in Essen wonen pendelen per trein naar de stad.

De voorzitter : U introduceert hier de "omnibus-TGV", mijnheer van Dienderen.

De heer H. Van Dienderen : Ik wil er alleen maar op toezien dat de principes die de Vlaamse regering heeft vooropgesteld, ook effectief worden verwezenlijkt: het binnenlandse spoorwegennet moest worden bevorderd en mocht niet lijden onder de komst van de TGV.

Mijnheer de minister, moeten we er vanuit Vlaams standpunt niet op aandringen dat een grondige reorganisatie plaatsvindt in de leiding van de NMBS? U hebt daar zelf de nadruk op gelegd tijdens uw veelbesproken interpellatie in het kader van de respectieve besprekingen in het federale parlement. De heer Schoupe is er toch verantwoordelijk voor dat met het advies van de Vlaamse regering de vloer wordt aangeveegd, laat staan dat er iets van in de praktijk zal worden omgezet. Als de Vlaamse regering haar uitspraak door dik en dun wil verdedigen, dan moet ze het ontslag van de heer Schoupe eisen.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister J. Sauwens : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik antwoord in naam van de Vlaamse regering omdat deze laatste vorige week haar standpunt heeft bepaald op mijn voorstel. Ik kan hier dan ook in grote mate beamen wat ik enkele weken geleden tijdens de vergadering van de Vlaamse Raad heb gezegd in antwoord op de vraag van mevrouw Aelvoet.

De NMBS verkeert momenteel in een diepe crisissituatie, zoals iedereen al vermoedde: voor 1994 voorziet men een verlies van 10 miljard frank en de totale uitstaande schuld bedroeg op 31 december 1993 112 miljard frank. In haar analyse van de uitvoering van het Tienjarenprogramma voor spoorweginvesteringen haalde de SERV duidelijk vier elementen aan die daartoe hebben geleid en één daarvan was alvast de alsmaar oplopende kost voor de aanleg van het HST-spoorwegennet. Verder vermeldt het document nog dat voor 1991 de kostprijs van bepaalde investeringen schromelijk werd onderschat, dat de federale regering de voorbije jaren haar verbintenissen ten aanzien van de NMBS niet volledig is nagekomen en dat het de NMBS onmiskenbaar ontbrak aan een duidelijke strategische visie inzake essentiële investeringen die de toekomst van de spoorwegen moeten garanderen. Vorige woensdag besliste de Vlaamse regering dat ze met die analyse kon instemmen.

Hoezeer de HST-investeringen doorwegen op het binnenlandse net is zeer moeilijk in te schatten. Het klopt wel dat dit net op een aantal punten mee geniet van die investeringen. Maar het blijft verontrustend vast te stellen dat een steeds groter percentage van het Vlaamse aandeel in het STAR 21-project erdoor wordt opgeslorpt. Volgens recente persinformatie wil de NMBS dat percentage nog optrekken, in die zin dat STAR 21 in de komende jaren zou stilvallen voor de niet HST-gebonden investeringen.

Dat is natuurlijk een aanfluiting van wat de Vlaamse regering in 1991 als absolute voorwaarde heeft geformuleerd.

Het is ook juist dat intussen belangrijke personeelsgroepen ter beschikking van TUC-rail worden gesteld. Zij worden dus eigenlijk voor de HST-werken uitgeleend. Daardoor verliest men studiecapaciteit voor de investeringen in het binnenlandse net. Bovendien drukt de leningslast

Sauwens

voor de HST zwaar op de solvabiliteit van de NMBS zodat leningen voor investeringen in het binnenlandse net financieel onverantwoord zouden zijn.

De Vlaamse regering heeft op woensdag 27 april 1994 beslist de federale regering te verzoeken om, met het oog op een standpuntbepaling over de investeringen in het binnenlands treinverkeer, een geactualiseerd dossier voor te leggen op basis waarvan de Vlaamse regering kan oordelen over de invloed van de HST-investeringen, van de financieringspolitiek van de NMBS, van de aankooppolitiek van materieel en van de subsidiëring op de investeringsmogelijkheden van de NMBS in het binnenlands treinverkeer.

De Vlaamse regering verwijst zeer uitdrukkelijk naar de regeringsbeslissing van 26 januari 1990 — u hebt die beslissing ook vermeld — waardoor de aanleg van een hogesnelheidsnet werd goedgekeurd op voorwaarde dat gelijktijdig werk zou worden gemaakt van de uitbouw van het binnenlands spoorwegennet.

Na ontvangst van dit dossier van de federale regering zal de Vlaamse regering haar verdere houding ten aanzien van de aanleg van het hogesnelheidsnet bepalen. In elk geval aanvaardt de Vlaamse regering niet dat een wijziging van spoorweginvesteringen ten nadele van het Vlaams Gewest zal gebeuren.

U hebt onder meer naar de stationsomgeving verwezen. Het is duidelijk dat dit in het kader van de globale mobiliteitsbeheersing een essentieel element is.

Terloops wil ik erop wijzen dat een structureel overleg over de evolutie van de spoorweginvesteringen binnen de interministeriële conferentie voor Verkeer en Infrastructuur tot op heden niet mogelijk is geweest vermits de laatste bijeenkomst van dit overlegorgaan dateert van oktober 1993.

We weten natuurlijk dat er, door de opvolging van minister Coëme door minister Di Rupo, een korte periode is waarin de dossiers moeten worden overgedragen en de mensen zich moeten inwerken. Wij vernemen trouwens dat dit in een aantal andere ministeriële conferenties eveneens het geval is. Ik vind het echter onaanvaardbaar dat een aantal overlegstructuren stilvallen. Daardoor rijzen grote vragen inzake het federale model waarbinnen wij moeten functioneren. Ook naar aanleiding van mijn interpellatie in de Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft men mij gezegd dat daarvoor de geëigende overlegstructuren bestaan. Welnu, die overlegstructuren werken tot op dit ogenblik niet, ondanks ons herhaald aandringen. Door de beslissing van de Vlaamse regering van vorige woensdag wordt een zeer sterk signaal gegeven. Ik hoop dus dat het overleg zeer vlug van start kan gaan.

Ik heb nooit over personen gesproken. Ik meen dat het dossier en de wijze waarop het wordt behandeld belangrijk zijn, dit zowel in het algemene, federale belang als specifiek voor de Vlaamse situatie.

Ik denk dat dit de verantwoordelijkheid is van de raad van bestuur en de voogdijminister om ter zake, indien bepaalde dingen fout lopen, tijdig in te grijpen.

Ik kan u wel informatie meedelen die ik toevallig vandaag heb ontvangen. Het gaat hier over briefwisseling tussen minister Di Rupo en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Daardoor worden een aantal van uw en mijn vragen van enkele weken geleden beantwoord. Het is duidelijk dat een aantal elementen van tracé-bepaling enzovoort gaan steeds verder van ons staan.

Ik citeer uit de brief van de heer Schoupe aan minister Di Rupo : "De concrete uitwerking van het HST-project, gezien de evolutie in de kostenstijging" -er worden tal van

redenen vermeld, maar ik ga hierover niet uitweiden- "heeft tot gevolg dat de financiering van het hoofdgedeelte van het HST-project in België volgens de bovenstaande gegevens en binnen de internationaal overeengekomen timing voor de NMBS niet meer haalbaar geworden is. Daarom wordt voorgesteld een aantal maatregelen te nemen die het HST-project in België een nieuwe, gezonde financiële basis moeten geven, aldus vermijdende dat de NMBS voor zeer lange tijd in een onhoudbare financiële toestand gedwongen wordt, met alle gevolgen vandien voor het toekomstig exploitatiebudget.

Daar waar het HST-project de NMBS een positieve impuls zou kunnen geven waarmee in de toekomst tevens de opdracht van openbare dienst moet kunnen ondersteund worden, dient in de huidige omstandigheden opgelet dat niet het omgekeerde effect wordt bereikt". Wat reeds lang werd gevreesd, wordt nu dus eveneens gesteund door de hoogste instanties van de NMBS.

"Ten einde een minimaal rendement te garanderen, is het voor de NMBS nodig dat de Belgische staat de correcte kostprijsverhoging van het STAR 21-aandeel in het HST-project ten laste neemt. Volgens de bovenstaande gegevens zoals ze vandaag bekend zijn, bedraagt deze verhoging 16,5 miljard Belgische frank. Onder die voorwaarde kan de NMBS het hoofdgedeelte van het HST-project in België met de volwaardige bediening van Brussel, Antwerpen en Luik realiseren en aldus de synergie bewaren die zo kenmerkend is voor het HST-dossier in België.

Indien het aandeel van de staat niet substantieel kan verhoogd worden, zal een herziening van het project met verlenging van de realisatieplanning moeten overwogen worden. Concreet betekent dit dat de NMBS de financiering enkel zal kunnen verzekeren indien voor de takken voorbij Brussel kan gewacht worden tot

Sauwens

er voldoende cash-flow ter beschikking komt uit de exploitatie van het HST-Eurostar-gegeven om de zware investeringen met de bijhorende financiële lasten aan te kunnen.

Met betrekking tot de grensoverschrijdende trajecten naar Nederland en Duitsland, vraagt de NMBS de actieve steun van de Belgische regering om voor de financiering duidelijke engagementen te bekomen, in het bijzonder van de Europese Unie, zodat de globale rendabiliteit voor de NMBS niet in het gedrang komt. In afwachting zal de NMBS op deze trajecten geen investeringen starten, wel zullen deze tracés technisch verder worden bestudeerd om met kennis van zaken de besprekingen met de betrokken spoorwegmaatschappijen en regeringen te kunnen voortzetten".

Ik heb dit document uitvoerig geciteerd, ten einde duidelijk te maken dat de situatie binnen de NMBS op het ogenblik dermate prangend is, dat zij op het ogenblik zelfs de tracés ten noorden en ten oosten van Brussel niet onmiddellijk zal aanpakken, er is namelijk nog geen oplossing voor de financiering. Voor de grensoverschrijdende lijnen zal men een voorbereidende studie uitvoeren. Ik zal hierop niet verder ingaan, aangezien dit ressorteert onder de bevoegdheid van minister Kelchtermans die als minister voor Ruimtelijke Ordening overigens met Nederland gesprekken voert over de tracébeplanning.

De Vlaamse regering heeft besloten om, in het kader van een globale visie over de rol van het openbaar vervoer, een rapport op te stellen omtrent de rol van de spoorwegen binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Na de regionalisering van Openbare Werken zijn belangrijke aspecten van het verkeerswezen, namelijk het stads- en streekvervoer enzovoort, alsook de bevoegdheden Ruimtelijke Ordening en Milieu overgedragen. De spoorwegen zijn

weliswaar een federale aangelegenheid gebleven, maar zij kunnen niet blijven acteren als een staat in de staat, volledig los van de brede strategische mobiliteitsvisie die binnen de gewesten wordt ontwikkeld. Het is dan ook goed dat wij met dit rapport, dat uitdrukkelijk een lange-termijnvisie voor het spoorwegvervoer zal uitstippelen, zullen rekening houden bij het formuleren van ons advies op het nieuwe Tienjarenprogramma 1996-2005. Dit programma zal een actualisering van het globale spoorweginvesteringsprogramma inhouden. Het rapport dat op mijn verzoek wordt opgesteld zal op het einde van dit jaar klaar zijn, zodat de Vlaamse regering en de Vlaamse Raad ook hiermee rekening kunnen houden bij het bepalen van hun advies.

De voorzitter: De heer Van Dienderen heeft het woord.

De heer H. Van Dienderen : Mijnheer de minister, zal het rapport over de rol van de spoorwegen in het Vlaamse mobiliteitsbeleid, rekening houden met de door u op 11 maart 1993 aangekondigde kosten-batenanalyse over de verdere uitbreiding van het HST-net op Vlaams grondgebied? Houdt men bij de analyse rekening met alle maatschappelijke kosten, ook met de ecologische? In 1991 heeft de toenmalige minister van Verkeer, de huidige federale eerste minister Dehaene, verklaard dat de eigen rentabiliteit van de HST de kostprijs moet dekken. Steunt u deze verklaring? Deelt u de mening dat het project niet haalbaar is als de opbrengst van de HST de kostprijs niet dekt?

Mijnheer de minister, ik stel vast dat u citeert uit een document dat de visie verdedigt die de groenen reeds jaren tot de hunne gemaakt hebben. Mijn fractie heeft steeds gezegd dat de HST onbetaalbaar is en de uitbouw van het binnenlands spoorverkeer ondergraaft. In mijn interpellatie heb ik naar de nefaste gevolgen in Frankrijk verwezen. Er moet eerst een inhaaloperatie op Star 21 gebeu-

ren. De SERV heeft verklaard dat het Star 21-project, in vergelijking met de mobiliteitsproblematiek, magertjes uitviel. De SERV heeft onderstreept dat het Star21-project de automobilititeit slechts met 5 procent vermindert.

U hebt toegegeven dat er nog maar weinig gerealiseerd werd van het al zo magere Star 21-beestje. Moet de Vlaamse regering niet uitdrukkelijk vragen om een inhaaloperatie ten voordele van het binnenlands verkeer vooraleer men de gesprekken over het doortrekken van het HST-tracé ten noorden en ten oosten van Brussel aanvat? De koppeling van de voorwaarden moet ook in de praktijk worden omgezet. Ik hoop dat het Vlaamse parlement de regering een duwtje in de rug zal geven. Ik zal een gemotiveerde motie indienen. Ik hoop dat andere fracties de motie van de groenen zullen steunen. De motie zal de noodzaak van de inhaaloperatie onderstrepen, de toekomstplannen van de aanleg van de HST afhankelijk maken van de resultaten van de kosten-batenanalyse en van de realisatie van de in 1991 afgesproken principes. Mijn fractie zal niet aandringen op het ontslag van de heer Schouppe om bepaalde collega's, CVP-burgemeesters, niet voor het hoofd te stoten. Mijn motie kan uw standpunt ter zake enkel ondersteunen. Er moet dringend werk gemaakt worden van een nieuw tienjarenplan dat rekening houdt met de Vlaamse eisen inzake het binnenlands spoorverkeer.

De voorzitter : De heer Ansoms heeft het woord.

De heer J. Ansoms : Mijnheer de voorzitter, ik wens een aantal bemerkingen te maken op de interpellatie van collega Van Dienderen, ook omdat hij mijn naam een aantal keren heeft vernoemd.

De brief van de heer Schouppe aan minister Di Rupo bevestigt wat iedereen reeds lang wist, namelijk dat de financiële toestand van de NMBS catastrofaal is. De heer Schouppe

Ansoms

verklaart dat men ongeveer 16,5 miljard frank te kort komt wil men de werken van het HST-net uitvoeren waarover reeds een akkoord werd gesloten. Hij vreest dat de werken moeten verdaagd worden als het geld niet wordt gevonden.

Bij deze vaststelling moeten wij met des te meer kracht het standpunt van de toenmalige minister van Verkeer en van de hele regering in 1991 verdedigen. Het standpunt verklaart dat het risico van een uitbreiding van het HST-net boven Antwerpen en beneden Luik voor de NMBS niet aanvaardbaar is.

Er werd dan ook vooropgesteld dat "de minst rendabele stukken, met name grensoverschrijdende baanvakken naar Nederland en Duitsland slechts worden verwezenlijkt wanneer deze financiële middelen werkelijk bekomen worden, hetzij vanwege de EG, hetzij vanwege onze partners in het project." Dat was in 1991 al beslist en als die HST dus verder dan Antwerpen moet rijden, dan moet hij integraal door de EG of door de partners die het vragen, Nederland in dit geval, worden betaald.

De heer H. Van Dienderen : Het woord "integraal" komt niet in die tekst voor.

De heer J. Ansoms : Jawel, zo staat het er. Boven Antwerpen gaat het om Nederland, voor de lijnen boven Luik moet Duitsland instaan. In dit geval kan dus geen sprake zijn van "een stukje bijbetalen". België twijfelde in die tijd al aan de rendabiliteit van het doortrekken van die lijnen boven Antwerpen en voorzag daarom in de clause dat wanneer een buurland daarom zou vragen, dit land ook de financiële consequenties daarvan zou dragen. Wat toen waar was, is dat vandaag zeker, gezien de huidige financiële toestand en ik pleit ervoor dat men dit principe handhaaft.

Inzake de eigenlijke tracés is het duidelijk dat de Vlaamse regering in

juni 1991 daaromtrent een standpunt heeft ingenomen : men zou alleen voor die tracés kiezen "die een minimaal milieueffect ressorteren". Ook aan die bepaling moeten we vasthouden, meer vragen we niet. Als de lijnen al worden doorgetrokken, moet dat vanuit milieuoogpunt gebeuren. In de ruimste zin van het woord moet dus het minst ongunstige tracé de voorkeur genieten.

Ik ben zeer tevreden met de houding van de Vlaamse regering, die aan het staaltje "koehandel" dat Nederland het afgelopen jaar heeft opgevoerd, paal en perk heeft gesteld. Enerzijds probeerde Nederland het dossier te koppelen aan de verdieping van de Schelde -een chantagemaneuver zonder voorgaande- en anderzijds probeerde het zijn infrastructuur op het Vlaamse grondgebied aan te leggen. Hoewel dat nooit ter discussie is gebracht, formuleerde Nederland immers nooit een tegenvoorstel, terwijl het Vlaamse tracé toch vier keer langer en dus ook vier keer schadelijker voor mens en milieu én vier keer duurder is. Zij willen hun infrastructuur aanleggen op het grondgebied van hun buurland.

Ten slotte verheugt het mij te kunnen vaststellen dat de groenen hun standpunt hebben gewijzigd. Nog niet zo lang geleden deden zij de HST af als een monster in het Vlaamse landschap. Nu meen ik te begrijpen dat het project toch de goedkeuring zou wegdragen van de heer Van Dienderen als de treinstellen over de bestaande lijn naar Nederland zouden rijden. Het is overigens begrijpelijk dat een land zoals dat van onze noorderburen op een dergelijk net willen aansluiten, wanneer in West-Europa een dergelijke ontwikkeling plaatsvindt.

De heer H. Van Dienderen : Indien dit niet gepaard gaat met een uitbreiding van de bestaande lijnen en geen negatieve gevolgen heeft voor de binnenlandse lijnen die er ook gebruik van maken.

De heer J. Ansoms : Ik stel dus in elk geval een verandering van kli-

maat vast, hoe onrealistisch de visie ook is.

De voorzitter : Mijnheer de minister, het TGV-project staat dus in feite op de helling, dat blijkt wel uit de brief waaruit u zo uitvoerig citeerde. Wij slaan overigens een mal figuur en het lijkt me de hoogste tijd dat alle betrokkenen -gewest- of federale regeringen- eindelijk de koppen bij elkaar steken en duidelijk uitmaken waar we aan toe zijn. Het houdt geen steek dat parlementsleden hier om de haverklap interpellieren, hetzij in het federale parlement, hetzij in de Vlaamse Raad en waarschijnlijk ook in de Waalse Raad, om altijd weer halve antwoorden te krijgen. Alle betrokkenen moeten om de tafel gaan zitten en definitief het hoe en wanneer van dit project vastleggen.

Hoever staat het met het project ? Hoe en wanneer kan het worden gerealiseerd ? Ik denk dat er al veel te veel over werd gepalaverd.

Mijnheer de minister, dit is een mondelingen aanbeveling.

Wenst u daar nog op in te gaan ?

De minister heeft het woord.

Minister J. Sauwens : Mijnheer de voorzitter, ik wil zeer kort ingaan op de gestelde vragen. Het is duidelijk dat wij ons standpunt handhaven. Door de beslissing van vorige week laat de Vlaamse regering duidelijk blijken dat zij bij haar beslissing van 1990 blijft en deze met nog meer vastberadenheid zal afdwingen, desnoods via het Overlegcomité. Dat is onze bedoeling.

U verwijst naar de kosten-batenanalyse. Ik heb de woorden "maatschappelijke kosten-batenanalyse" gebruikt. Het is duidelijk dat ik daarmee niet de puur economische rendabiliteit bekijk. Indien wij in het stads- en streekvervoer de notie economische rendabiliteit gaan invoeren, dan behouden wij enkel een aantal hoge frequentieverbindingen tussen Antwerpen en Brussel en Brussel en Gent. In het openbaar

Sauwens

vervoer is het duidelijk dat de meest excentrische lijnen een zeer lage dekkingscoëfficiënt hebben. Wij moeten, naar aanleiding van het nieuwe advies dat we hoe dan ook voor het nieuwe tienjarenplan moeten formuleren, over gegevens beschikken die de NMBS ons normaliter ter beschikking zou moeten stellen. Vermits dit echter niet wordt gedaan, zullen wij zelf ons dossier samenstellen. Dit rapport moet klaar zijn voor het einde van het jaar en zal dus dit maatschappelijk kostenbatengegeven, lijn per lijn, bevatten. Op die manier zullen we onze absolute prioriteiten kunnen bepalen. U weet dat het huidige aandeel van het internationale verkeer, in het globale treinverkeer in Vlaanderen, ternauwernood 6 percent bedraagt. Dat zal weliswaar sterk stijgen door de aanleg van de hogesnelheidslijn. Voor een aantal binnenlandse verbindingen zullen wij zeker de prioriteiten, zoals deze in vroegere adviezen werden bepaald, actualiseren. Daarvoor is dit rapport belangrijk.

Wat de discussie met Nederland betreft denk ik dat het de ironie van het lot is dat die bemerkingen precies vandaag, de dag van de Nederlandse verkiezingen, worden gemaakt. Ik meen dat het globale debat met Nederland rond tal van elementen van goed nabuurschap zeker in de loop van de volgende maanden moet plaatsvinden. Zodra in Nederland een nieuwe regering is gevormd, zal Vlaanderen dit debat snel opnieuw moeten laten starten.

Mijnheer de voorzitter, ik kom bij uw bemerkingen. Het is duidelijk dat het hele HST-dossier vanuit de NMBS gestuurd, op dit ogenblik in grote financiële problemen terecht komt. De brief die ik heb voorgelezen is eigenlijk één grote vraag naar extra financiële ruimte die door de federale regering ter beschikking zou moeten worden gesteld om de afspraak te kunnen nakomen.

Ik denk dat dit een debat is dat vooral op het federale niveau moet worden gevoerd. Het moet ons echter bijzonder bekommeren omdat het

tegelijktijd de mogelijkheden van de NMBS voor het binnenlands verkeer zal bepalen.

We zullen dat op de voet volgen, volgens de krachtlijnen die zowel door de Raad als door de regering vroeger werden bepaald.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Van Dienderen werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

De Raad zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

— *Het incident wordt gesloten om 15.45 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPWV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid