

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1996-1997

14 januari 1997

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Francis Vermeiren tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de toegang tot de luchthaven van Zaventem en het verkeer in de regio  
Met redenen omklede motie

## Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Dinsdag 14 januari 1997

### **WAARNEMEND VOORZITTER : Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche**

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.34 uur.*

#### **Interpellatie van de heer Francis Vermeiren tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de toegang tot de luchthaven van Zaventem en het verkeer in de regio**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Vermeiren tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de toegang tot de luchthaven van Zaventem en het verkeer in de regio.

De heer Vermeiren heeft het woord.

**De heer Francis Vermeiren :** Ik wil eerst en vooral u en de minister bedanken voor het feit dat u vorige week begrip hebt gehad voor mijn afwezigheid, die te wijten was aan gezondheidsproblemen. Uw kabinetschef is daar onmiddellijk op ingegaan en ik dank u daarvoor, mijnheer de minister.

Ik zou om te beginnen willen verwijzen naar de met redenen omklede motie (Stuk 673 (1994-1995) – Nr.1) van de heer Seghers. Die is jammer genoeg niet meer onder ons. Die motie luidde als volgt :

De Vlaamse Raad, gehoord de interpellatie van de heer Vermeiren tot de heer Kelchtermans, Vlaams minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden over de toegangswegen tot de Luchthaven van Zaventem, gehoord het antwoord van de minister, betreurt het achterwege blijven van efficiënte maatregelen om deze problematiek te verhelpen, eist dat onverwijld kredieten beschikbaar worden gesteld om de verkeersproblematiek van de groeipool Zaventem op te lossen, rekening houdend met zijn luchthaven en zijn economie. Einde citaat.

Dat is bijna unaniem goedgekeurd. Ik kom daar straks op terug. Ik vertel hier een kleine anekdote bij. Ook ik was bij die gelegenheid interpellant, maar kwam te laat omdat ik in de file zat. Dat is intussen twee jaar geleden, mijnheer de voorzitter.

Om zich ervan te vergewissen dat Zaventem een van de voornaamste knelpunten is voor het wegverkeer in ons land, volstaat het tijdens de spitsuren af te stemmen op de verkeersredactie van de BRTN. Tussen Zellik en de verkeerswisselaar naar Namen heeft de ring dagelijks af te rekenen met opstoppingen, die met de dag ernstiger afmetingen aannemen. Het probleem is dus niet nieuw. Het heeft vooral te maken met het feit dat de ring niet alleen de verbinding verzekert met de luchthaven maar ook aansluit op de E40 naar Gent en Oostende in westelijke richting, naar Leuven en Luik in oostelijke richting en op de E411 naar Namen en Luxemburg. Die situatie heb ik twee jaar geleden al aangeklaagd in een interpellatie tot uw voorganger, niet alleen in het Vlaams Parlement of in de Vlaamse Raad of in de Senaat of in de Kamer. Ik heb al verwezen naar de met redenen omklede motie die is goedgekeurd met een zeer grote meerderheid.

Mag ik de minister en de leden van het Vlaams Parlement er vandaag aan herinneren dat deze motie toen door de Vlaamse Raad werd goedgekeurd met 81 stemmen voor en 22 tegen bij 40 onthoudingen. Ik zal hier niet uitweiden over hoe die onthoudingen werden verklaard. U weet ongetwijfeld hoe zoets in zijn werk gaat. Ondanks deze aanbeveling is er sindsdien weinig of niets veranderd, behalve misschien het openstellen van een viaduct in Zaventem, waardoor een enkel knelpunt in de toegang tot de gemeente kon worden weggevoerd. We hebben het daar onlangs in de commissie met minister Van Rompuy over gehad. Ik was daar toen niet zo enthousiast over, maar de tijd heeft uitgewezen dat deze ingreep de situatie heeft

**Vermeiren**

verbeterd. Elders is de realisatie van dringende aanpassingswerken echter grotendeels achterwege gebleven. De verkeersproblemen nemen inmiddels nog in omvang toe. Indien niet tijdig wordt ingegrepen, dreigt de economische activiteit van de groei-pool Zaventem er zwaar onder te lijden. Dat is specifiek wat ik hier aan bod wil laten komen.

De federale overheid heeft zwaar geïnvesteerd om de luchthaven van Zaventem te moderniseren, namelijk 27 miljard frank. Die investeringen moeten er onder meer voor zorgen dat ons land op het vlak van de internationale luchtverbindingen concurrentieel blijft ten opzichte van luchthavens in de ons omringende landen. Die investeringen komen evenwel in het gedrang en zullen ook in de toekomst in het gedrang komen. Over de rol en de betekenis van de luchthaven van Zaventem voor Vlaanderen heb ik het al dikwijls gehad. Ik verwijs onder meer naar de interpellatie van de heer Candries aan de minister van Economie. Op deze interpellatie en die van mijzelf, verklaarde minister Van Rompuy dat de luchthaven van Zaventem een grote rol speelt bij het uitbouwen van een vestigingsklimaat voor internationale bedrijven. Sinds hij minister is geworden, is hij weliswaar enigszins van mening veranderd. Hij voegde er aan toe – en ik citeer : de bereikbaarheid van de regio is een van de belangrijkste aspecten om de luchthaven van Zaventem verder te ontwikkelen. De luchthaven moet bereikbaar zijn. We zijn nu aanbeland bij een zeer belangrijk punt. De Vlaamse regering is bevoegd voor Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening. Ze kan dus wel degelijk zorgen voor een goede toegankelijkheid van de luchthaven. Einde citaat.

Mag ik er u aan herinneren, mijnheer de minister, dat de gemeente Zaventem me na aan het hart ligt. *(Rumoer)*

Mevrouw de voorzitter, ik verwonder me er altijd over hoe dit parlement het aandurft om steeds weer over zichzelf te praten en over de mensen die hier zitten, over hun statuut en hun belang. Ik verwonder me erover dat dat maar blijft doorgaan. Wees gerust, ik zeg dat overal, ook in mijn eigen fractie. Ik stel voor dat we daar nu over zwijgen, want ik krijg er korte armpjes van, mevrouw de voorzitter. *(Hilariteit)*

**De voorzitter :** Er moet ook plaats zijn voor humor.

**De heer Francis Vermeiren :** Dat is geen humor. Dat is de harde realiteit, mevrouw de voorzitter.

In opdracht van de gemeente Zaventem voerde professor Mortelmans van de KU Leuven een vrije studie uit. Hij wees toen al op de grote noodzaak van een oplossing. Nadien hebben BATC en de Regie der Luchtweegen aan professor Sleuwaegen gevraagd een studie te maken. Die studie beklemtoont dat de goede bereikbaarheid essentieel is voor een Mainport. Minister Van Rompuy gaf dat overigens toe. We waren enigszins verwonderd over het feit dat het initiatief toen van minister van Rompuy uitging en niet van de minister van Openbare Werken en Infrastructuur. Misschien ziet eerstgenoemde als minister van Economie de grote noodzaak in van vlotte toegangswegen tot de luchthaven. We hebben toen afgesproken om daar werk van te maken. De secretaris-generaal van uw departement was destijds overigens aanwezig. Iedereen op elk niveau ging akkoord, maar in de begroting vinden we daar niets van terug.

Ook buiten onze instellingen pleiten sommigen voor meer aandacht voor de problemen van de luchthaven van Zaventem. Gouverneur De Witte van Vlaams-Brabant beklemtoonde enkele weken geleden, naar aanleiding van de najaarslunch van het VEV-comité Brussel, dat de luchthaven van cruciaal belang is voor de ontwikkeling van Vlaams-Brabant en Brussel. Hij pleitte ook voor een investeringsprogramma van verscheidene jaren voor de ontsluiting van de luchthaven over de weg en de spoorweg. Volgens hem is er een rechtstreekse spoorverbinding van Zaventem naar Luik nodig.

In feite is dit een standpunt dat ik reeds meer dan vijftien jaar huldig en herhaaldelijk in het nationale parlement heb verdedigd. Ik ben het trouwens ook volledig eens met de stelling van de gouverneur dat de luchthaven even goed een haven is als de zeehavens. Alleen wordt dit niet altijd erkend als de havenproblematiek aan bod komt. Ook de Kamer voor Handel en Nijverheid van het arrondissement Halle-Vilvoorde heeft zich in dit dossier gemengd en opdracht gegeven voor een studie met de titel De nieuwe provincie Vlaams-Brabant : een financieel-economische doorlichting. Er wordt ook verwezen naar de studie van professor Sleuwaegen en zijn team, waarin het totale directe en indirecte werkgelegenheidseffect voor 1993 op 37.000 werknemers werd vastgesteld en de bijdrage van de luchthaven inzake toegevoegde waarde op 77 miljard frank werd berekend.

Er zijn volgens deze studies twee scenario's mogelijk. Ofwel wordt Zaventem gereduceerd tot een

## Vermeiren

regionale luchthaven, ofwel zorgt men ervoor dat Zaventem geleidelijk aansluiting krijgt bij de grote internationale luchthavens. In het laatste geval zou de totale directe tewerkstelling stijgen met 12.450 eenheden. Dat is een stijging met 36 percent tegen het jaar 2010 in vergelijking met de eerste optie. Intussen is bewezen dat de percentages die professor Sleuwaegen vooropstelt, te laag zijn. De toename van de tewerkstellingscapaciteit zou nog veel hoger liggen.

Uiteraard vergt dit een inspanning uit diverse hoeken, waaronder zeker de overheid. Zij dient te zorgen voor een goede bereikbaarheid, die momenteel volgens de studie over de ganse lijn ontbreekt. Vandaag richt ik me niet alleen tot u als minister van Openbare Werken maar ook als minister van Vervoer. Vervoer heeft zeker te maken met deze problematiek. Wat zegt de aangehaalde studie in dit verband? Ik citeer: het openbaar vervoer moet zorgen voor een betere, snellere en meer regelmatige verbinding met het hinterland. De ontsluiting per spoor wordt in dit opzicht als een bijzonder probleem bestempeld. Er dient op termijn te worden gestreefd naar een volwaardige aansluiting van de luchthaven op het spoorwegnet. De luchthavenautoriteiten dienen ook te streven naar de integratie van Zaventem in het toekomstige Gewestelijk Express Net. Einde citaat.

Dat Gewestelijk Express Net is wellicht toekomstmuziek. Het mag echter niet over het hoofd worden gezien. Ik heb daar trouwens nog enkele andere bedenkingen bij. Als overtuigde Vlamingen mogen we ons niet laten afschrikken door bepaalde FDF-leden, die helaas economie vaak verwarren met communautaire problemen. Om communautair in de belangstelling te komen, willen ze gebruik maken van dat express-net en van de betere bereikbaarheid van de luchthaven. We moeten daar rekening mee houden maar hoeven er als Vlamingen zeker niet bang voor te zijn. De studie wijst ook op de noodzaak om de ontsluiting via de weg te realiseren. Een tweede oostelijke ontsluiting wordt vooropgesteld. Deze dient aansluiting te vinden met een bijkomende verbinding tussen de E19 en de E40. U kent de problematiek, mijnheer de minister, want u ervaart ze elke dag. Dat zou een ontlasting betekenen voor de Ring.

Verder wordt gewezen op de uitbreiding van de parkeermogelijkheden op en rond de luchthaven, in combinatie met een shuttle service en een people-mover. Ten slotte wordt verwezen naar de inspanningen in de ons omringende landen, waar

de luchthavens worden aangesloten op het HST-net. Ik pleit hier reeds jaren voor. Ik herinner me de tijd toen de heer Van Miert nog in de kamercommissie aanwezig was. De toenmalige minister van Verkeerswezen, de heer De Croo, werd geïnterpelleerd. Men verzette zich met hand en tand tegen de HST. In die tijd kwam de huidige burgemeester van Leuven nog in dat debat tussenbeide.

Ondertussen zijn alle partijen van deze noodzaak overtuigd. Tijdens het debat dat we met minister Van Rompuy hebben gevoerd, is gewezen op het onmiddellijke gevaar van de directe aansluiting van luchthavens zoals Rijsel, Parijs en Keulen. Deze luchthavens zouden dan cliënteel afsnoepen. Ik vraag u om als minister van Vervoer in dit verband een oogje in het zeil te houden. We weten dat daar vandaag honderden miljoenen frank voor niets zijn geïnvesteerd. Onder het grote gebouw van de luchthaven – het kostte 27 miljard frank – ligt een station klaar om gebruikt te worden, en waarin 700 miljoen frank is geïnvesteerd. Het gaat om een van de werken die in het boek van het Rekenhof kunnen worden vermeld.

Ik vraag om voor dit soort zaken bestendig oog te hebben. Men moet daarbij rekening houden met de adviezen van alle betrokkenen en de hernieuwde visie van velen onder ons. Het blijkt immers dat heel wat Oost- en West-Vlamingen de luchthaven van Rijsel prefereren. Daar is immers een HST-verbinding. In het oosten van het land opteren heel wat mensen voor Keulen. Deze evolutie moeten we tegengaan om onze economie te beschermen.

Nog een andere instantie heeft de laatste maanden de aandacht op deze problematiek gevestigd: de GOM-Vlaams-Brabant. Deze beschouwt de luchthaven als een strategische groeipool van regionaal en nationaal belang. De aanwezigheid van een internationale luchthaven is dermate belangrijk dat daaromtrent een beleidsvisie moet worden opgesteld. Deze moet in een ruimere context worden geïntegreerd. De GOM-Vlaams-Brabant is van oordeel dat de luchthaven van Zaventem – zowel als economische troef als inzake bereikbaarheid via spoor, weg en bus – evenveel aandacht verdient als de Vlaamse zeehavens.

Mijnheer de minister, alhoewel de resultaten van de geciteerde studies eensluidend zijn, bevat de studie die op initiatief van de GOM-Vlaams-Brabant tot stand is gekomen, ook een nieuwe conclusie. Die luidt dat de luchthaven een grotere dynamiek vertoont dan de zeehavens. Ik zal dit met cijfers illustreren. In bepaalde kringen hoort men dit wellicht niet graag. We kennen immers allemaal de

## Vermeiren

polemieken die worden gevoerd tussen de volksvertegenwoordigers die in Antwerpen, Gent of in de regio van Zeebrugge wonen. Ik zeg dit niet om de heer Coens uit te dagen. (*Gelach*)

We hoeven mekaar niet te beconcurreren, en moeten het positieve in de argumenten zoeken. De vergelijkende havenstudie op basis van de gegevens van de Nationale Bank van België valt bijzonder gunstig uit voor de luchthaven van Zaventem. Mijnheer de minister, de studies van de Nationale Bank zeggen dat de toegevoegde waarde van de luchthaven jaarlijks groeit met 10 percent. Dit is driemaal sneller dan die van de haven van Antwerpen. Momenteel is de toegevoegde waarde van de haven van Antwerpen nog vijfmaal zo groot als die van de luchthaven. Ook de haven van Gent creëert nog een hogere toegevoegde waarde, wat de heer Lachaert zal plezieren. Als men echter de economische uitstraling van de luchthaven in de onmiddellijke omgeving in rekening brengt, verkleint het verschil met Antwerpen gevoelig en overtreft – volgens de Nationale Bank – het cijfer van de luchthaven dat van Gent. Het snellere groeiritme van Zaventem bevestigt dat op dit vlak een serieuze inhaalbeweging aan de gang is.

Wat de tewerkstelling betreft, is het verschil met de haven van Antwerpen nog kleiner. In Antwerpen werken 2,5 maal meer mensen dan in Zaventem. De luchthaven scoort hiermee vandaag al beter dan de haven van Gent. Bovendien blijft het aantal werknemers in Zaventem stijgen. Ik vestig er de aandacht op dat die zowel uit Poelkapelle, Roeselare, Brugge als Tongeren komen. De arbeidsintensiteit is dubbel zo groot als deze van de zeehavens.

In Nederland houdt men steeds meer rekening met dit feit. Daar staat een luchthaven qua infrastructuur gelijk aan een zeehaven. Als men de verdelingen over de begrotingen nagaat, blijkt dat de minister van Openbare Werken er niet alleen de bekende zeehavens, maar ook de luchthaven van Schiphol tot zijn bevoegdheden kan rekenen. Een cijfer dat ik al heb aangehaald, doet sommigen de wenkbrauwen fronsen, maar is zeer reëel. Voor de omgeving en de toegangswegen van de luchthaven van Zaventem heeft men zich gedurende de 25 jaar dat we erover praten, beperkt tot een investering van 80 miljoen frank. Het gaat over de investering van de fly-over, die geprefinancierd is door BATC. De laatste zeven jaar is daarentegen in de toegangswegen tot de luchthaven van Schiphol een investering van 20 miljoen gulden doorgevoerd. Dat is in onze munt 400 miljard frank. De Nederlanders hebben

het economisch belang van hun luchthaven vlugger begrepen.

De conclusies van de diverse studies die ik heb aangehaald, zijn – zoals gezegd – meer dan duidelijk. Ondanks de reeds geciteerde bijna unanieme motie blijven concrete maatregelen en initiatieven achterwege. Voormalig minister-president Geens heeft na het verstrijken van zijn ambtstermijn nochtans op elke tribune gezegd hoe belangrijk de toegangswegen voor de luchthaven wel zijn en hoe broodnodig het was dat minister Kelchermans daar oog voor had. Ik heb voor de heer Geens steeds grote eerbied gehad. Hij is samen met de heer Eyskens de grote pleitbezorger van de luchthaven geworden. In de begroting vinden we daarvan nooit iets terug. Ik denk dat de tijd rijp is om hieromtrent initiatieven te ontplooiën.

Mijnheer de minister, ik ben dankbaar dat u ondertussen de streek hebt leren kennen. Ik apprecieer ten zeerste dat u daarvoor de nodige tijd hebt uitgetrokken. Hier is overigens geen sprake van een regiogebonden interpellatie, zoals sommigen durven vermoeden. Het gaat immers om een regio met grote arbeidsmogelijkheden voor vele mensen in heel Vlaanderen. Het is een aantrekkingspool die men moet blijven uitbouwen. Men mag niet blijven stilzitten. Momenteel durft men echter geen bouwvergunningen meer af te leveren en geen beslissingen te nemen. Er is te weinig geld. U hebt het vrij moeilijk om uw begroting rond te krijgen. We zijn ons hiervan bewust. U krijgt zeer veel terechte aanvragen. We moeten in een periode van laagconjunctuur evenwel keuzes maken. Ik behoor niet tot degenen die zeggen dat deze laagconjunctuur de schuld is van de regeringen die we de jongste jaren hebben gehad. Er zijn internationale crisissen. Maar nu er een laagconjunctuur heerst, moeten we voorrang geven aan doeltreffende ingrepen.

Net als vele parlementsleden begrijp ik echt niet waarom men zolang talmt met initiatieven die de tewerkstelling ten goede zullen komen. Deze initiatieven zullen ook voorkomen dat onze concurrentiepositie van vandaag verloren gaat. Ik vraag dus dat de minister er de grootste aandacht aan besteedt. Ik weet dat de mensen van zijn departement hieromtrent in de komende dagen initiatieven zullen nemen en rond de tafel zullen gaan zitten. Minister Baldewijns, ik smeed u bijna om meer dan al uw voorgangers aandacht te besteden aan degenen die daarbij baat kunnen hebben, en het voortbestaan van deze economische groeipool in de hand kunnen werken. Vele ministers hebben zich hiermee akkoord verklaard. Ze zeggen dit echter steevast als ze minister af zijn. Graag had ik

## Vermeiren

eens een minister meegemaakt die mijn stelling erkent en de nodige kredieten uittrekt terwijl hij het voor het zeggen heeft.

**De voorzitter :** De heer Doomst heeft het woord.

**De heer Michel Doomst :** De heer Vermeiren dringt terecht aan op een betere ontsluiting van Zaventem. Het is een luchthaven voor Vlaanderen en Vlaams-Brabant naar Europa en de wereld. Zijn betoog is tevens een argument tegen een onredelijke decumul. Wie ervaart immers beter dan de burgemeester van Zaventem de dagelijkse toegevoegde waarde van de luchthaven. De luchthaven heeft ook voor Vlaams-Brabant een groot direct en indirect werkgelegenheidseffect. Dat wordt nog geaccentueerd door de te voorziene uitbreiding van de passagierscapaciteit naar 20 miljoen in 2010. Daardoor kan de huidige tewerkstelling verdubbelen en zelfs verdrievoudigen. De aanpassing van de capaciteit van het luchtverkeer moet inderdaad dringend worden opgevolgd door een aanpassing van de capaciteit te land. Dat wordt ook bevestigd in het Structuurplan Vlaanderen, waar Zaventem als belangrijke economische motor wordt aangewezen voor de regio en voor Vlaanderen.

Ik wil twee nuances aanbrengen bij de vraag van de heer Vermeiren. We moeten de zaak ten eerste vanuit verschillende invalshoeken bekijken. Ook de federale overheid heeft hier een plicht en een taak. We moeten kijken naar wat de inbreng van de NMBS terzake zal zijn. Ook zullen we de verschillende vervoersmodi in ogenschouw moeten nemen. Het wegvervoer blijkt het grootste probleem te zijn, omdat 80 percent van de reizigers gebruik maken van de toegangswegen. Uit tellingen blijkt dat ze voor 50 percent van de overlast op de ring rond Brussel verantwoordelijk zijn.

Ten tweede liggen er natuurlijk wel concrete voorstellen op tafel. Ik vraag de minister wat op dat punt de stand van zaken is. Ik heb het eerst over de wegeninfrastructuur. De heer Vermeiren heeft al gezegd dat het viaduct een goede oplossing lijkt. Het gaat daarbij wel slechts om één enkele toegangsweg. In het verleden hebben acties bewezen dat door die te blokkeren, de hele luchthaven is geblokkeerd. Een wegenaansluiting van de luchthaven via de E19 en de E40 is noodzakelijk, evenals een aanpassing van de afrit naar de luchthaven vanuit Kraainem. We moeten ook zoeken naar bijkomende parkeerplaatsen in de brede rand rond de luchthaven. De vraag is of u daar nu al een bepaalde timing op kunt plakken.

Op het vlak van het spoorvervoer is er onvoldoende aansluiting met de stations Noord en Zuid. Het is immers te betreuren dat de luchthaven niet rechtstreeks is aangesloten op het Europese zaken-centrum. Slechts een derde van het binnenlandse spoornet kan rechtstreeks worden verbonden met de luchthaven, terwijl tweederde over Brussel moet gaan. Er is ook geen rechtstreekse bediening van de HST voorzien : noch op de lijn Brussel-Luik, noch op de lijn Brussel-Antwerpen. Zijn er plannen van de NMBS om daar iets op de rails te zetten ?

De Lijn denkt nog aan meer verfijnde busverbindingen met de belangrijke treinstations van Vilvoorde, Zaventem en de luchthaven. Hebt u een idee of De Lijn daaromtrent al concreter kan zijn ?

Ten slotte wil ik nog iets zeggen over het voorstellig vervoersnet. Iedereen lijkt het erover eens dat dit te veel op Brussel is gericht. Het zou tot 30 kilometer rond Brussel moeten reiken. Hoe ver staat de idee van de integratie van Zaventem in dat voorstedelijk vervoersnet ? Ik wou hiermee de vraag ook een beetje opentrekken naar de hele mobiliteit rond Brussel en naar het voorstedelijk vervoer. We moeten als Vlaams Parlement in de nabije toekomst dringend een stimulans geven. De huidige evolutie zal anders tot onoverkomelijke situaties leiden. We hebben in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) over poorten gesproken. Zaventem wordt een grote luchthaven. Daarom vragen we om de deur verkeerstechnisch op een kier te zetten voor een betere ontsluiting.

**De voorzitter :** Mevrouw Verwimp heeft het woord.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis :** De heer Doomst heeft het onderwerp opengetrokken naar Vlaams-Brabant. Het gaat hier immers over een onderdeel van een groeiend congestieprobleem. De minister is zich daar wel van bewust, maar spitst zich erg toe op het knooppunt Zaventem. Ik zal me niet wagen aan oplossingen door middel van het wegverkeer. U verwacht dit ook niet vanuit onze hoek. Ik wil hier wel wat toevoegen aan het pleidooi dat hier is gevoerd voor het spoor.

De heer Vermeiren heeft wel geschreven – ook al herhaalt hij het nu niet – over het vooroorlogse treintje dat nu de verbinding verzorgt tussen de Brusselse noord-zuidas en Zaventem. Meestal is dit wel een tamelijk recent model ; dus niet echt het vooroorlogse model dat nog op een aantal andere lijnen wordt ingezet. Elke twintig minuten rijdt er een trein ; de rit zelf duurt vijftien minuten. Op

**Verwimp-Sillis**

zich is dit zeker niet slecht. Het probleem is alleen dat het altijd over die noord-zuidas moet gebeuren.

Als ik me niet vergis, biedt het beheersplan van de NMBS nu de mogelijkheid om de lijnen vanuit het zuiden van het land vanaf 1998 rechtstreeks te laten doorrijden tot Zaventem. Dit is natuurlijk een hele verbetering. Het gaat hier over de lijnen Bergen, Parijs, Londen, Halle, Doornik, Gent, Brugge en Oostende. Al deze lijnen zouden vanaf 1998 rechtstreeks aansluiting geven op Zaventem.

– *De heer Jaak Gabriels, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Momenteel ligt er een spoor voor een rechtstreekse verbinding tussen Zaventem en Antwerpen, via Vilvoorde. Het wordt echter niet gebruikt. De NMBS geeft hiervoor de volgende reden. Op een stuk van dit traject, met een lengte van ongeveer één kilometer, kan men slechts 50 kilometer per uur rijden, en dit wegens de slechte staat waarin het spoor zich bevindt. Waarom wordt hieromtrent niet meer onderzoek verricht? Mits een beperkte investering kan dit spoor, dat in de planning is opgenomen, toch worden uitgbaat? Dit zou dus een vrij goedkope oplossing zijn.

De rechtstreekse verbinding met Luik zou een kleine bocht moeten vormen. Dit vergt ook een beperkte investering van ongeveer 100 miljoen frank. Waarom zit dit niet in het beheersplan van de NMBS? We hebben deze vragen al aan de NMBS gesteld. Mijnheer de minister, misschien kunt u ze op uw beurt herhalen.

In de kranten van 31 december jongstleden lezen we dat de NMBS toch 214 miljoen frank extra gaat besteden aan het station in de luchthaven. Waarvoor zal dit geld precies worden gebruikt? Is dat om de doortochten vanaf 1998 te financieren? Waarom wordt de lijn naar Zaventem zo weinig gebruikt door de vliegtuigpassagiers? Bij de heraanleg van de luchthaven heeft men blijkbaar geen rekening gehouden met het station. In de vroegere luchthaven kwam je via het station rechtstreeks boven in de vertrekhal uit. Nu moet je enkele honderden meters lopen. Dit is toch een verslechtering van de situatie.

Bovendien staan er nauwelijks aanduidingen. Stel u voor dat u als vreemde reiziger in de luchthaven aankomt. Nu zijn er eigenlijk alleen maar pijlen voor de taxi's. Alleen als je de luchthaven zeer goed kent, vind je ook aanduidingen voor de trein.

Hieraan moet toch iets worden gedaan? Hoe staat het bovendien met het goederenvervoer per trein? Is dat er, of kan het er eventueel komen?

**De voorzitter** : De heer Vermeiren heeft het woord.

**De heer Francis Vermeiren** : Ik begrijp niet goed waarom mevrouw Verwimp zich verzet tegen het feit dat men 300 meter te voet moet gaan. Voor het overige ga ik akkoord met alles wat ze zegt.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis** : Mijnheer Vermeiren, ik wou alleen het volgende zeggen. Vroeger kwam de trein aan op de plaats waar men het vliegtuig moest nemen. Waarom heeft men dit bij de verbouwing gewijzigd?

**De voorzitter** : Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal niet ingaan op enkele elementen uit de interpellatie. Mijnheer Vermeiren, u zult begrijpen dat ik me niet geroepen voel om hier in deze commissie een standpunt in te nemen over een mogelijk cumulprobleem.

De samenwerking tussen de verschillende leden van de Vlaamse regering is voortreffelijk. Zeker wat de grote lijnen betreft, trachten we als één hechte ploeg naar voren te komen. Ik breng wel begrip op voor de bekommernis die hier werd uitgedrukt over de toegankelijkheid van de luchthaven van Zaventem. U kunt natuurlijk niet van mij verwachten dat ik antwoorden geef die betrekking hebben op deelaspecten die eerder tot de bevoegdheid van de federale minister behoren. Ik heb me dan ook voorgenomen om op een drietal punten een reactie te geven, en zo aan te tonen dat de Vlaamse regering in dit verband wel degelijk van een duidelijke visie en een duidelijk standpunt getuigt.

Als eerste punt wil ik het hebben over de langetermijnvisie. Deze is natuurlijk absoluut noodzakelijk, en wordt ook al verwoord in het RSV. De luchthaven van Zaventem wordt beschouwd als een economische motor, als een poort op Vlaanderen. We zijn het er allemaal over eens dat de toegankelijkheid tot Zaventem in de nabije toekomst in sterke mate moet worden verbeterd. Het RSV is sinds 1 december van vorig jaar in openbaar onderzoek gesteld. In het richtinggevend gedeelte omvat het in extenso een reeks bepalingen omtrent de ontwikkelingsmogelijkheden die aan de internationale luchthaven moeten worden gegarandeerd.

## Baldewijns

Bij de elementen die in dat verband worden opgenomen, vinden we onder meer het maximaliseren van de bereikbaarheid via nieuwe toegangen voor het wegverkeer vanaf de E40 Brussel-Leuven tot aan de parking Oost en vanaf de E19 Brussel-Antwerpen tot aan de parking West. Dit geldt ook voor het spoorverkeer vanaf de lijnen 25 Brussel-Antwerpen en 36 Brussel-Leuven.

Voorzover er een snelle verbinding tot stand zou worden gebracht tussen de luchthaven en het HST-station Brussel is een rechtstreekse ontsluiting met de HST niet expliciet opgenomen. Wel wordt gesteld dat de rechtstreekse verbindingen vanuit respectievelijk Brussel-Leuven en Antwerpen-Mechelen gewenst zijn. Meer specifiek wordt als terreinreservering voor nieuwe spoorinfrastructuur in het vooruitzicht gesteld : voor personenverkeer een verbinding tussen de lijn 25 Brussel-Antwerpen en de lijn 36 Brussel-Luik ; en voor het goederenverkeer een verbinding tussen de lijnen 25 en 27 Brussel-Antwerpen en de lijn 36 Brussel-Luik. Dit is opgenomen in een visie die we op termijn willen realiseren en is trouwens ook terug te vinden in het richtinggevend gedeelte van het RSV.

Over de problematiek van het voorstadsnet kunnen we uiteraard urenlang praten. Ik heb zeer goed geluisterd naar de nuances die de heer Vermeiren heeft aangebracht. Ten aanzien van de ontwikkeling van een voorstadsnet is er van onzentwege een positieve stellingname. Het GEN, zoals voorgesteld in het Sofritur-rapport, roept echter nog heel wat fundamentele vragen op, waarvoor we nog antwoorden moeten vinden.

Toch mag dit geen aanleiding vormen om een pragmatische aanpak, met budgettair realistische middelen, op de lange baan te schuiven. Vermits het GEN voornamelijk een spoorplan is, zal de rol van de NMBS in het kader van deze beslissingen dan ook van uitzonderlijk belang zijn. In een tienjarenplan voorzien de spoorwegen in een totaalbedrag van 370 miljard frank aan investeringen in het spoorwegnet en in het rollend materieel. Een dergelijke inspanning moet toelaten om het voorstadsverkeer naar Brussel op een aantal assen te verbeteren.

We hebben daar al eerder over gesproken met mensen uit de directe omgeving, en meer bepaald de burgemeesters van de betrokken gemeenten. Het effect van deze investeringen kan worden ver-

sterkt door een geïntegreerde aanpak van alle betrokken instanties. Als voorbeeld verwijs ik naar de overeenkomst die de Vlaamse regering met de NMBS wil afsluiten naar aanleiding van de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Brussel en Leuven. In dit protocol, waarvan ik hoop dat we op zeer korte termijn tot een finalisering kunnen komen, verbinden de beide partijen zich ertoe om een gezamenlijke inspanning te leveren, om zo de spoorverdubbeling een maximaal effect te laten ressorteren voor het binnenlandse reizigersvervoer. Dit is een zeer belangrijke eerste stap.

Ik ga niet in detail om de huidige besprekingen niet te bemoeilijken. Toch wil ik het volgende zeggen. De engagementen voor een gevoelige uitbreiding van het reizigerspotentieel situeren zich vooral in het versterken van de binnenlandse treindienst en de vernieuwing van de stations en de stationsomgevingen. Dit betekent dat er in dit concept een samenspel moet zijn tussen de NMBS, De Lijn, het gewest en de betrokken gemeenten. Verder gaat het ook om de ontwikkeling van gronden in de omgeving van de stations in het kader van een verdichtingsbeleid. Ook hier zullen de NMBS, De Lijn, het gewest en de gemeenten rechtstreeks worden betrokken. Vervolgens handelt het over de verbetering van het voor- en natransport met het stads- en streekvervoer. Daarin heeft opnieuw De Lijn een zeer belangrijke rol te spelen. Ten slotte gaat het nog over de verbetering van het voor- en natransport met de auto en met het langzaam verkeer. Ook hier zullen het gewest en de gemeenten een belangrijke rol moeten spelen.

Ik hoop dat deze afspraken in de nabije toekomst per gemeente kunnen worden opgenomen en geconcretiseerd in mobiliteitsconvenanten. Hierin is trouwens al voorzien in het lopende actieprogramma voor de convenanten.

Ten slotte wil ik de huidige situatie van deze problematiek bondig aangeven. Wat doet de administratie op dit moment concreet ? Reeds geruime tijd is er een werkgroep actief onder leiding van de directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer. Alle betrokkenen zoeken naar optimale, evenwichtige en multimodale oplossingen op korte en lange termijn om zo de internationale luchthaven van Zaventem nog een grotere toegankelijkheid te kunnen geven. Naast het Vlaams Gewest zijn de betrokken partners de Regie der Luchtwezen, de BATC, het federale ministerie van Verkeer en Infrastructuur, de NMBS, de VVM en de GOM-Vlaams-Brabant. Ik hoop dat we in de nabije toe-



**Baldewijns**

komst de grote lijnen, zoals die in het RSV terug te vinden zijn, en zoals die ook aan bod komen in de discussie over het voorstedelijke vervoer, in deze werkgroep kunnen concretiseren.

**De voorzitter :** De heer Vermeiren heeft het woord.

**De heer Francis Vermeiren :** Ik heb daarnet de mij toebemeten tijd overschreden en zal het daarom kort houden. Ik dank de minister voor zijn uitvoerig antwoord. Ik had inderdaad weet van bepaalde initiatieven en werkgroepen en niemand, behalve de minister van Openbare Werken, maakt aanspraak op het vaderschap. U hebt het recht en de plicht dat vaderschap op te eisen. In het verleden hebben té dikwijls té veel mensen zich in dit dossier gemengd, en die figuren hebben altijd uitmaakt wat een ander doen moest. Ik verwacht nu dat u, als rechtmatige vader, er eindelijk werk van maakt, want men zegt al twintig jaar dat men dat zal doen. Ik noteer wel dat u ermee bent begonnen en dat u belooft er komaf mee te maken, voor zover dat financieel mogelijk is. Ik hoop binnen een aantal jaren te kunnen vaststellen dat deze minister actiever is geweest in deze materie dan de andere. Dan moet u daarvoor in uw begroting echter kredieten inschrijven, wat voor 1997 althans niet het geval was.

**De voorzitter :** Mevrouw Verwimp heeft het woord.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis :** Ook ik wil de minister danken voor zijn uitgebreid antwoord, vooral in verband met het openbaar vervoer. Ik heb daar twee vraagjes bij. Het is weliswaar niet onze bevoegdheid, maar ter informatie kan het misschien wel. Hoe staat het met het goederenvervoer van en naar de luchthaven via het spoor ? Is dat uitgebouwd ? Is dat vatbaar voor uitbreiding ? Ik heb ook gesproken over de aanduidingen voor de reizigers naar diverse plaatsen, bijvoorbeeld naar de taxi's of naar de treinen. Vermoedelijk is dat iets voor BATC maar misschien loont het de moeite om er eens op aan te dringen, om het duidelijker te maken.

**De voorzitter :** Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns :** Thuis zal ik mijn familie zeker vertellen over de positieve gedachtewisseling die we over dit belangrijke probleem hebben gehouden. Ik zal het met de familie echter niet hebben over die uitdrukkelijke vraag om het vaderschap, mijnheer Vermeiren. Alle gekheid op een stokje : wij proberen in de begroting voor die initiatieven kredieten te voorzien, waarvan we weten dat ze daadwerkelijk kunnen worden omgezet en uitgevoerd. Ik heb dat vorig jaar al gezegd in deze commissie. Dit betekent niet dat bepaalde belangrijke projecten die niet cijfermatig voorkomen in de driejarenplanning, geen aandacht krijgen van onze administratie. Op het ogenblik dat men precies kan zeggen wanneer iets realiseerbaar is en men een concrete raming kan maken, zal dit worden opgenomen in de begroting. Met andere woorden, het indicatieve driejarenprogramma is een dynamisch gegeven. We moeten de moed opbrengen om daar elk jaar de nodig correcties in aan te brengen, rekening houdend met de bijzondere prioriteiten. Mevrouw Verwimp, u vraagt eigenlijk naar concrete gegevens. Ik wil graag de rol van bode spelen en deze vragen voorleggen aan mijn collega in de federale regering.

**Met redenen omklede motie**

**De voorzitter :** Door de heren Francis Vermeiren en Michel Doomst 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.

Het Vlaams Parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.20 uur.*

---