

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



Zitting 1997-1998

19 mei 1998

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het tracé voor de tweede spoortogang tot de Antwerpse haven en de aansluiting ervan op de IJzeren Rijn

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het tracé voor de tweede spoortogang tot de Antwerpse haven en de aansluiting ervan op de IJzeren Rijn

Met redenen omklede moties

Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de problematiek van de zonevreemde voetbalterreinen

Met redenen omklede motie



## Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Dinsdag 19 mei 1998

### **VOORZITTER : De heer Jaak Gabriels**

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.35 uur.*

**Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het tracé voor de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de aansluiting ervan op de IJzeren Rijn**

**Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het tracé voor de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de aansluiting ervan op de IJzeren Rijn**

**De voorzitter :** Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heren Malcorps en Penris tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het tracé voor de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de aansluiting ervan op de IJzeren Rijn.

De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de beslissing die onlangs door de Vlaamse regering werd genomen, kwam in de hele regio zwaar aan. U onderschat die impact soms. De reacties worden al te makkelijk afgedaan als manifestaties van een nimby-houding. Voor heel wat bewoners en comités reikt de zaak echter veel verder. De mensen vinden elkaar in de stelling dat de hele regio wordt bedreigd. Ze vinden dat deze problematiek één geheel vormt met de uitbreiding van de haven, ten koste van de schaarse ruimte en de leefbaarheid van de regio.

Er is heel wat te doen geweest rond de tracés. Niet alleen de mensen ter plaatse, maar ook enkele par-

lementsleden waaronder ikzelf, voelen zich bedrogen. We hebben al herhaaldelijk over deze zaak gediscussieerd en er werden al verschillende moties goedgekeurd. Naar twee daarvan wil ik verwijzen.

In een eerste motie hebben we met aandrang gevraagd dat de NMBS of de Vlaamse regering werk zouden maken van een alternatief mens- en milieuvriendelijk tracé voor de tweede spoorontsluiting. De ontsluiting zelf werd nog door niemand in vraag gesteld. Daar gaat het niet om. Ik citeer een van de conclusies uit het oorspronkelijk pre-MER-rapport van het studie bureau Technum : 'Bij de tracévarianten op het Grote Ring-Albertkanaaltracé bestaan ernstige knelpunten, die zeker remediëring behoeven of een hernieuwd onderzoek naar alternatieven en varianten.' Ons uitgangspunt was dat we niet zomaar naast ons kunnen neerleggen wat in het pre-MER-rapport staat. Er moet intensief worden gezocht naar alternatieve en betere tracés. Deze motie is met een grote meerderheid in het Vlaams Parlement goedgekeurd.

In een andere motie, die totstandkwam op initiatief van onder andere de heer Voorhamme, stelden we dat de IJzeren Rijn, waar niemand het belang van ontkent, er dringend moest komen. Het Vlaams Parlement staat echter twee keer voor aap. Om maar te zwijgen over de collega's van het federaal parlement die soortgelijke dingen hebben goedgekeurd.

De beslissing over de aansluiting op de IJzeren Rijn zelf werd nogmaals uitgesteld. Misschien krijgen we straks te horen voor hoe lang. Maar als de minister-president zijn gezicht wil redden, duurt het nog tot na de verkiezingen. Nochtans was dit voor het Vlaams Parlement een heel belangrijk punt. De onzekerheid voor Lier, Zandhoven en Grobbendonk sleept ook aan. De NMBS krijgt steeds haar zin. Voor de heer Schoupe was de lijn

## Malcorps

naar Montzen veel belangrijker dan de IJzeren Rijn, waarover maar geen uitsluitsel wordt gegeven.

Mijnheer de minister, gisteren werden de burgemeesters van Wommelgem, Ranst en Lier ontvangen op het kabinet van de minister-president, die daarbij enkele uitspraken liet noteren. Ik dacht nochtans dat u minister van Ruimtelijke Ordening was. Klopt de uitspraak op die ontmoeting van gisteren dat de Vlaamse regering een aantal keuzes zal voorstellen, bijvoorbeeld voor de zogenaamde lage oplossing ?

Sommige lokale besturen proberen de pil te vergulden en de bevolking te sussen met het zogenaamde sleufscenario. Ze proberen de mensen als het ware in te sleuven. Dat is vooral voor de CVP een glijmiddel om de beslissingen gemakkelijker te laten passeren. We hebben op dit moment echter geen enkele garantie dat de 4 miljard frank aan extra uitgaven, die nodig zijn om het tracé te verzachten, ook effectief op tafel zullen komen.

Minister-president Van den Brande heeft gisteren gezegd dat de Vlaamse regering sterk bij de NMBS zal aandringen op die lage oplossing, maar dat die zal afhangen van de kostprijs en de financierbaarheid. We krijgen dus een lege doos. Vermits de NMBS tot nu toe altijd haar zin heeft gekregen, is er een grote kans dat die sleuf fictie zal blijven. Of zal de Vlaamse regering die 4 miljard frank zelf aan de spoorwegen voorschieten ?

Het idee van de minister-president om de bocht rond Kloosterheide en Lier te vermijden, zou ook 3 miljard frank extra kosten. Ook het scenario met de doortocht door Grobbendonk, dat eveneens belangrijke extra kosten zou meebrengen, zou nog steeds tot de mogelijkheden behoren. Alles samen gaat het om 7 miljard frank. Bij de heer Schoupe en de NMBS zal geen grote bereidheid bestaan om al dat extra geld op te hoesten. Het debat over wie dat zal betalen, werd al verschillende malen gevoerd. Zal de Vlaamse regering het geld voorschieten, of mogen we ernaar fluiten ?

Het lijkt me niet meer dan billijk dat er vóór het openbaar onderzoek over de gewestplanwijziging, duidelijkheid komt over de financierbaarheid van deze extra kosten voor milderende maatregelen. Anders vragen we de mensen om een kat in een zak te kopen. Een openbaar onderzoek heeft pas zin als de mensen weten waar ze aan toe zijn, en niet worden gesust door snoepjes in het vooruit-

zicht te stellen waarvoor in feite helemaal geen geld beschikbaar is.

We willen niet vervallen in hetzelfde scenario als bij de HST. Daarbij werd eerst het tracé goedgekeurd, terwijl de discussie inmiddels nog steeds woedt of er voldoende middelen zullen zijn om eventuele milderende maatregelen te nemen voor het milieu en de leefbaarheid van de omgeving. In het geval van de HST was er nog sprake van een comfortabele positie, dankzij het potje van het HST-financieringsfonds voor zulke extra's. In het geval van de tweede ontsluiting voor goederen bestaat zo een potje niet. We willen ook geen Lembeekse oplossing. In Lembeek werd ooit aan de mensen gezegd dat voor de doorgang van de HST een lange tunnel zou worden aangelegd, zodat niemand er last van zou hebben. Die tunnel is er niet gekomen. Zoiets mag niet gebeuren in Wommelgem, Schoten of omgeving.

Er werd ons altijd voorgehouden dat de tweede spoorontsluiting en de IJzeren Rijn een gedwongen huwelijk hadden en onlosmakelijk met elkaar waren verbonden. Uit het communiqué van de regering blijkt nu echter dat dat niet klopt. De regering geeft eigenlijk toe dat beide dossiers los van elkaar kunnen worden gezien. Ze heeft beslist dat er een tweede spoorontsluiting komt in zuid-oostelijke richting, dus in de richting van Montzen. De beslissing over de IJzeren Rijn blijkt daarmee ineens los van te staan. Men heeft daar nu blijkbaar meer tijd voor nodig. Mijnheer de minister, u gaf in uw antwoord op mijn vraag ook toe dat een ontsluiting zonder extra aansluiting op de IJzeren Rijn nu reeds mogelijk is.

Onder invloed van de feiten begint de hele knoop zich nu te ontwarren. In feite gaat het om drie verschillende problemen, die altijd ten onrechte met elkaar werden verward : de nood aan een tweede spoorontsluiting voor de haven omwille van de congestie op het bestaande ringspoor en het risico op verstopping bij zware incidenten ; de nood aan een betere verbinding voor goederenvervoer in zuidelijke richting, waarvoor de NMBS al van in het begin vragende partij was ; en het herstel van de vroegere verbinding met de IJzeren Rijn in oostelijke richting, vooral op vraag van de Vlaamse regering en de haven.

Door een tweede spoortoegang te realiseren via die drie sporen, ving men alle vliegen in één klap. Ook de discussie over alternatieve tracés heeft zich steeds binnen de logica van een zuidoostelijke ontsluiting afgespeeld. Wij hebben van in het begin gevraagd om de zaak ruimer te bekijken. We waren altijd van mening dat de IJzeren Rijn en de tweede

## Malcorps

spoorontsluiting niet noodzakelijk samen hoefden te worden gezien en dat ook zou kunnen worden gezocht naar ontsluitingen in noordoostelijke en zuidwestelijke richting. Daar werd echter nooit op ingegaan.

Bij de NMBS weet men wel waarom. Ik zal mijn verhaal over de verborgen agenda van de NMBS niet overdoen, maar wil toch nog op twee punten wijzen. Men heeft de weg van de minste weerstand gekozen en gaat liever door natuur- en landbouwgebieden en vlak langs woonzones dan door KMO- en industriezones. Dat heeft te maken met ontegeningskosten. Het is cynisch dat men wel buigt voor de lobby van de golfclub van Wommelgem. Maar naar verluidt doen zij op hun terrein aan natuuronderhoud. Met andere eisen houdt men dan weer geen rekening.

Men koos impliciet altijd voor een bundeling met andere infrastructuurwerken. Men hoopte het goederenspoor makkelijker te kunnen doordrukken door het te koppelen aan projecten die nog meer hinder zouden veroorzaken, bijvoorbeeld de grote ringweg Merksem-Wommelgem. Hoewel intussen werd toegegeven dat deze ringweg helemaal niet zo prioritair is, valt nog steeds te vrezen dat bij de gewestplanwijziging wel degelijk in een dwarsprofiel zal worden voorzien, dat een bundeling met een extra autosnelweg zal inhouden. Dat staat in het communiqué van de regering.

Ik herhaal mijn vraag ten gronde. Als een tweede spoorontsluiting en de IJzeren Rijn niet echt iets met elkaar te maken hebben, waarom denkt men dan niet na over een noordoostontsluiting? Als de problemen afzonderlijk kunnen worden behandeld, kunnen ook de ontlasting van het bestaand spoor en nieuwe ontsluitingen van de haven per spoor in een andere dan zuidoostelijke richting worden gezocht. Als elke oostverbinding zoveel mogelijk kilometers spoor op Belgisch grondgebied moet opleveren, komt die idee natuurlijk niet in aanmerking.

Als we verder kijken dan onze neus lang is, stellen we echter vast dat er in de Benelux momenteel sprake is van maar liefst vier oostverbindingen, waarvan twee in België en twee in Nederland. In België gaat het om de bestaande lijn over Lier, Hasselt en Montzen en de IJzeren Rijn over Lier, Herentals, Roermond en Mönchengladbach. In Nederland gaat het om de Brabantroute over Roosendaal, Breda, Venlo, Duisburg of Mönchengladbach en de Betuwelijn in aanbouw over

Roosendaal, Dordrecht, Geldermalsen, Zevenaar en Emmerich. Dat is absurd.

Ook in noordelijke richting is een tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven mogelijk. Het gewestplan werd immers gewijzigd voor lijn elf. Bovendien maken de recente toewijzingen in Nederland in verband met die lijn een aansluiting op de lijn Goes en Bergen-op-Zoom denkbaar, samen met een ontubbeling voor de trafieken die nu via lijn 12 lopen. Eigenlijk is dat de tweede spoorontsluiting. Voor het overige gaat de discussie over een derde spoorontsluiting.

Als de HST en andere passagierstreinen in de toekomst via het nieuwe E19-tracé zullen rijden, komt er ruimte vrij voor goederentreinen in noordelijke richting. Als er bovendien in de toekomst een verdeling komt van trafieken tussen de Betuwelijn en de Brabantroute is het niet ondenkbaar dat ook trafieken uit het Antwerpse in deze richting kunnen worden afgevoerd.

Ook de idee van een nieuwe spooroververbinding kan nader worden onderzocht. De aanleg van een nieuwe spoortunnel onder de Schelde is een vaste eis van het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering aan de NMBS en de federale regering. Om het treinverkeer een extra uitweg uit de haven te bezorgen, kan men die ook onder de Schelde aanleggen. Die logica werd gevolgd toen men de sluiting van de kleine autoring via een nieuwe oosterrailbrug bepleitte. Uit het multimodaal model bleek dat de congestie op de bestaande ring op die manier sneller wordt opgelost dan door een ontubbeling in zuidoostelijke richting met een ringweg over Merksem en Wommelgem. Wat geldt voor auto's, kan ook gelden voor treinen.

Daarbij komt het cynische gegeven dat een verdere uitbouw van de Waaslandhaven een feit dreigt te worden. Het dorp Doel moet verdwijnen voor een insteekdok en voor nieuwe industrieterreinen. Ook hier moet worden gedacht aan een betere ontsluiting. Als men een tweede ontsluiting van de rechteroever combineert met een betere ontsluiting van de linkeroever, kan men dat wellicht opnieuw overwegen.

We willen de discussies over de trajecten niet eindeloos rekken. We begrijpen dat er op een bepaald ogenblik een beslissing moet vallen. We zijn zelfs kwaad omdat de beslissing die zo lang werd aangekondigd, uiteindelijk maar een halve beslissing is geworden. De aansluiting van de tweede spoortoevang op de IJzeren Rijn werd dus nog steeds niet geregeld. Men beweert nu wel dat de boog van

## Malcorps

Kloosterheide wordt afgevoerd. Dat betekent dat de bedreigingen voor Zandhoven en Grobbendonk meer dan ooit reëel zijn. Het is onverantwoord dat men de inwoners nog eens maandenlang in het ongewisse laat.

Naar aanleiding van de ontkoppeling die de Vlaamse regering zelf doorvoerde, moeten we nogmaals de vraag stellen of de beslissing wel in een voldoende ruim kader werd geplaatst. In welke mate wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met de procedure voor de uitbreiding van het Albertkanaal? Dat is nochtans niet onbelangrijk, want vervoer per binnenschip scoort vanuit ecologische uitgangspunten heel wat beter dan vervoer per trein. Komt er een verbetering van het binnenlands passagiersverkeer? Wordt onze allereerste prioriteit, namelijk een volwaardig voorstadsnet, gerealiseerd? Momenteel bestaat daarover grote onduidelijkheid.

In de persmededeling van de Vlaamse regering is sprake van een capaciteitsverhoging op de bestaande lijn 15 tussen Berchem en Lier om meer goedertrafiek op te vangen. Dat is helemaal hallucinant. De tweede spoorontsluiting moest deze lijn immers juist ontlasten. Dat is dus een nieuwe prijs die we moeten betalen voor de doortocht van de HST. Of krijgt de heer Rombouts misschien toch gelijk met zijn laatste tracévoorstel, waarin sprake is van een uitbreiding van de bestaande lijn 15, enkel en alleen omdat de HST vrije doorgang moet krijgen?

Wat betekent een capaciteitsverhoging van lijn 15 voor de omwonenden? Betekent dat meer treinen, meer sporen, meer leidingen, meer overgangen en meer ruimte die in beslag wordt genomen? Als er veel meer treinen zullen rijden, moet dan niet in milderende maatregelen worden voorzien, bijvoorbeeld om de toegenomen lawaaioverlast in te dijken? De minister moet hierover dringend duidelijkheid scheppen, zo niet ontstaat in de regio een nieuwe vlag van onrust over lijn 15, die van Berchem over Boechout tot Lier loopt.

Mijnheer de minister, wanneer valt de beslissing over de aansluiting op de IJzeren Rijn? Is het mogelijk dat ze tot na de verkiezingen aansleept? Wat zijn de financiële gevolgen van een afvoering van de boog van Kloosterheide? Wie zal dat betalen? Bestaat hierover een akkoord met de NMBS? Zal de Vlaamse regering dat geld misschien zelf opheffen?

Ten tweede, werd al een keuze gemaakt over de wijze waarop het spoor wordt aangelegd? De plaatselijke besturen vragen immers de zogenaamde lage oplossing, terwijl de NMBS in de hoge oplossing voorziet. In de regio leeft die vraag sterk, ook bij verschillende CVP-burgemeesters en -verkozenen. Ze voelen zich enigszins gepakt, omdat dat momenteel niet in een deal zit vervat.

Ten derde, hoe wil men een lage oplossing en eventueel andere milderende maatregelen financieren? Bestaat hierover een akkoord met de NMBS?

Ten vierde vraag ik me af of bij de beslissing over de vierde spoorontsluiting in zuidoostelijke richting of het nu goedgekeurde traject rekening werd gehouden met de mogelijkheden van alternatieve tweede ontsluitingen, bijvoorbeeld door Nederland in noordoostelijke richting of in zuidwestelijke richting. Ik heb die alternatieven trouwens daarnet geschetst.

Ten vijfde, wat bedoelt u met een capaciteitsverhoging op de bestaande lijn 15? We stellen ons daarbij allerlei dingen voor en zouden dan ook graag meer duidelijkheid krijgen.

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

**De heer Jan Penris** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we moeten in dit dossier zo nuchter mogelijk proberen te blijven. De instemming van de minister met de aanleg van de tweede spoorontsluiting van Antwerpen was een belangrijke beslissing. De Antwerpse gemeenschap kan zich hierover enkel verheugen. We waren trouwens al lang vragende partij. Antwerpen is een van de belangrijkste spoorweghavens ter wereld. De tweede spoorontsluiting was dan ook dringend nodig. Bovendien kan niemand tegen transport per spoor zijn, vooral niet als we zien dat het wegvervoer in en rond Antwerpen steeds meer dichtslibt. Jammer genoeg bestaat er nog steeds onduidelijkheid over het exacte tracé van die tweede spoorontsluiting.

Mijnheer de minister, op welke plaats in het havengebied vindt de tweede spoorontsluiting aansluiting met de bestaande rangeerbundels? Er zijn twee knelpunten, die men technisch als Holland en Schijnpoort omschrijft. Ze moeten minstens worden omzeild. Hoe krijgt die tweede spoortontsluiting aansluiting richting Wommelgem? Zal men de reserveringsstrook volgen? Zo ja, op welke manier?

## Penris

De heer Malcorps heeft de geruchten over het golfterrein in Wommelgem reeds aangehaald. Heeft lobbywerk er inderdaad toe geleid dat het wordt omzeild ? Zo ja, hoe wordt het omzeild ?

Ten derde is het nu al duidelijk dat bepaalde drukingsgroepen aangepaste maatregelen vragen zoals een sleuf voor sommige delen van het tweede tracé of eventueel zelfs een ondertunneling. Wat zullen de meerkosten daarvan zijn ? Is het Vlaams Gewest bereid die alternatieven te onderzoeken en toe te passen ? Wat is daarvan het kostenplaatje ? Wie zal de meerkosten van sleuven of tunnels dragen ? Moet de NMBS of het Vlaams Gewest daarvoor opdraaien ? In het Kluisdossier heeft het Vlaams Gewest immers gedeeltelijk de meerkosten moeten ophoesten.

Een ander probleem betreft de aansluiting met de IJzeren Rijn. De dossiers kunnen trouwens niet los van elkaar worden gezien. De Antwerpse havengemeenschap is in beide dossiers evenzeer vragende partij : we willen zowel een spoedige aanleg van de IJzeren Rijn als een tweede spoorontsluiting. Ik weet dat er een aantal alternatieve tracés circuleren, onder meer één dat de minister-president zelf heeft gelanceerd.

Wij vragen ons als havengemeenschap af in hoeverre het nog nodig en wenselijk is dat de omweg over Lier wordt gemaakt. Mits een kleine ingreep is het perfect mogelijk in meer oostelijke richting rechtstreeks aan te sluiten op Herentals en zo op het bestaande IJzeren-Rijntracé.

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

**Mevrouw Marleen Vanderpoorten** : Ik zal uiteraard niet de vragen herhalen van beide collega's, die echt tot de grond van de zaak zijn gegaan. Mijn bedoeling is veeleer enkele kanttekeningen te maken bij dit dossier. Die zijn op sommige vergaderingen misschien al tot treurens toe herhaald, maar toch vind ik het belangrijk daar enkele belangrijke lessen voor de toekomst uit te trekken. Voor mij is deze hele geschiedenis vooral het verhaal van een mislukte communicatie, waardoor heel wat misverstanden zijn ontstaan. Ik wil hier intussen ook antwoorden op enkele insinuaties van de heer Malcorps, maar daar kom ik later op terug.

Zoals u weet en zoals u in de pers hebt vernomen, zijn de lokale besturen tot op heden op geen enkele manier officieel ingelicht over deze aangelegen-

heid. Daar zullen waarschijnlijk wel redenen voor bestaan, maar het gevolg is dat die besturen via verschillende zijdelingse kanalen documentatie in handen krijgen die niet altijd volledig of correct is, waardoor heel wat misverstanden ontstaan. Deze documentatie brengt bij de bevolking een geruchtenmolen op gang. Die bevolking klopt dan ongerust aan bij de lokale besturen, die echter ook geen verduidelijking kunnen geven. Ik hoop u waarschijnlijk niet uit te leggen waartoe dit leidt.

Dat is ook de reden waarom allerhande lokale mandatarissen en besturen allerlei vergaderingen hebben bijeengeroepen, nu eens in aanwezigheid van de NMBS, dan weer met vertegenwoordigers van het kabinet van de minister-president of van de minister van Ruimtelijke Ordening. De ene vergadering leverde al wat meer resultaten op dan de andere. Met resultaat bedoel ik hier de manier waarop nuttige en correcte informatie werd verstrekt. Een algemeen gehoorde klacht op die vergaderingen was in elk geval dat de lokale besturen in eerste instantie op een allesbehalve correcte manier – zeg maar denigrerend – werden behandeld door de NMBS.

Dat verklaart een initiatief waar de heer Malcorps het ook al over had : een aantal lokale mandatarissen hebben ten einde raad contact gezocht met de betrokken ministers en zijn op hun kabinetten terechtgekomen. Ik moet hier onmiddellijk eerlijkheidshalve aan toevoegen dat deze twee mensen de lokale besturen de meest correcte informatie hebben bezorgd, waarvoor uiteraard mijn dank.

Als voorbeeld van een tegenstrijdigheid in de communicatie geef ik de bocht van Kloosterheide. De NMBS heeft die bocht steeds als technisch perfect uitvoerbaar voorgesteld. Die haalbaarheid hoefde volgens haar zelfs niet verder te worden onderzocht, want er zou op dat vlak geen enkel probleem zijn. Maar nu blijkt dat die bocht technisch toch niet zo eenvoudig is. Dan vragen vele mensen waaronder ik zich toch het volgende af : zou zonder de demarches van lokale mandatarissen bij de ministers, het openbaar onderzoek, onder meer naar die technisch onuitvoerbare situaties, niet reeds lang aan de gang zijn geweest. Waar hadden we dan gestaan ?

En zo kom ik terug bij mijn eerste vraag terecht, namelijk of aan heel de zaak geen chaotische communicatiestoornissen zijn voorafgegaan, waardoor voor iedereen enorm veel kostbare tijd verloren is gegaan. Men had beter naar elkaar moeten luisteren en met 'men' bedoel ik niet in eerste instantie de politici, die mijns inziens wel goed naar elkaar

## Vanderpoorten

hebben geluisterd. Mijn verwijt is vooral gericht tot de instellingen die zijdelings van de politiek adviezen moeten geven. Ik verwijs ook naar de pers, waar de bron van misverstanden vaak terug te vinden is. Vandaag zou dit weer zo zijn, maar ik had de editie waar de heer Malcorps naar verwijst, nog niet in handen.

Gisteren nog brachten we een bezoek aan de minister-president. Hierin zijn mij vijf zaken opgevallen, waar minister Baldewijns straks misschien op kan reageren. Ten eerste zou – aldus de minister-president – de technische haalbaarheid van het tracé nog moeten worden onderzocht. Ten tweede zou de bocht van Kloosterheide uit de voorstellen zijn geweerd, omdat men in eerste instantie voor de noord-zuidverbinding geopteerd zou hebben – wat meteen het derde element is. Ten vierde zouden nog alternatieven worden onderzocht voor het tracé van de aansluiting op de IJzeren Rijn. En ten vijfde – de enige belofte van de minister-president – zou hij de NMBS ertoe aansporen om zo snel mogelijk contact op te nemen met de lokale besturen.

Mijnheer de minister, ik heb twee concrete vragen. In welke timing wordt voorzien nu de tracékeuze is bepaald? Bent ook u bereid om er bij de NMBS op aan te dringen snel contact op te nemen met de lokale besturen, zodat dergelijke misverstanden zich in de toekomst niet meer herhalen?

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

**De heer Herman Lauwers** : Ik heb nog een vraag over de verdere afwikkeling van dit dossier.

Vooraf wil ik uitdrukkelijk zeggen dat ik mij tijdens het verloop van deze discussie nooit heb laten verleiden 'nooit' te zeggen tegen het nu gekozen tracé. De heer Malcorps kan bevestigen dat ik de enige vertegenwoordiger van een partij was die geweigerd heeft om 'nooit' te zeggen, terwijl alle andere partijen dat toen wel degelijk hebben gezegd. Ik besepte immers dat dit in de onvermijdelijkheid van de ontsluiting van de Antwerpse haven één van de mogelijke oplossingen was.

Het moet mij ook van het hart dat de diverse actiecomités, met dat van de heer Rombouts op kop, niet alleen het gevoel maar ook de overtuiging moeten krijgen dat zij ernstig genomen werden en worden. Ik was zelf sterk onder de indruk van de energie en de technische kennis die zij in dit dossier aan de dag hebben gelegd. Ik heb altijd gezegd

daar niet over te kunnen oordelen, precies omdat het zo technisch gedetailleerd was. Ik heb dit dus niet onderschreven – wat alle gemeentebesturen wel hebben gedaan -, maar evenmin afgeschreven. Ik heb wel gevraagd ze ernstig te nemen.

Hij heeft blijkbaar aan de minister-president een brief geschreven waarin hij nogmaals al zijn vragen opwerpt. Ik hoop dat hij een omstandig antwoord zal krijgen. Ik zou u willen vragen of er een geargumenteerde weerlegging van zijn alternatief bestaat die niet afkomstig is van de NMBS. De NMBS is betrokken partij, en ze verdedigt natuurlijk haar eigen voorstel. Het hoofdbestuur van de NMBS is niet bepaald een toonbeeld van omgaan met inspraak. Bestaat er een studie in die zin, bijvoorbeeld van de diensten van Arohm, die meer ervaring hebben met tracés? Indien dit niet zo is, dan dring ik aan dit aan het openbaar onderzoek toe te voegen. Op deze manier zullen de heer Rombouts en alle andere betrokkenen de onvermijdelijkheid van deze keuze inzien. Ik ga ervan uit dat deze keuze om een aantal redenen onvermijdelijk is. Dit moet echter aantoonbaar zijn.

Als er een tweede havenontsluiting komt, dan moet men ze ergens kunnen aanleggen. De heer Malcorps pleit voor een grote omleiding via het noordoosten. Dit lijkt me om tal van redenen niet realistisch. Ook daar zouden er ruimtelijke problemen ontstaan en bovendien zou de kostprijs te hoog worden.

Ik ben bereid om uit te gaan van de onvermijdelijkheid van deze keuze. Ze moet dan wel aantoonbaar zijn voor de bevolking. Men moet de mensen laten voelen dat ze ernstig worden genomen. Dit is even belangrijk als de keuze van het tracé zelf.

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

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer de voorzitter, collega's, laten we terugkeren naar de aanleiding voor de beslissing tot een tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen opteert uitdrukkelijk voor het garanderen van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de zeehaven van Antwerpen. De verdere ontwikkeling van de zeehavens, de zogenaamde poorten, en het aanleggen van rechtstreekse verbindingen van de zeehavens met het achterland worden daarbij als ruimtelijk principe vooropgesteld.

Een van de belangrijkste doelstellingen bij het ontwikkelen van de zeehavens is het verbeteren van



## Baldewijns

de ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen. Voor de zeehaven van Antwerpen wordt het verbeteren van de spoorwegverbindingen, in het bijzonder met het achterland, vooropgesteld. Op de rechteroever wordt geopteerd voor de realisatie van een tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen, in het bijzonder de toegang tot het vormingsstation Antwerpen-Noord. Bovendien wenst men ook een capaciteitsvergroting op de goederenspoorlijnen tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord en Berchem, lijn 27A, en tussen Berchem en Lier, lijn 15, tot de vertakking Nazareth ten oosten van Lier.

Concreet komt de realisatie van een tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen neer op een capaciteitsvergroting of een ontdubbeling van spoorlijn 27A ter hoogte van de toegang tot het vormingsstation Antwerpen-Noord. De capaciteitsvergroting op de goederenspoorlijnen tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord en Berchem, en tussen Berchem en Lier, wordt om de volgende redenen verantwoord.

Ten eerste zijn er de prognoses over de trafiekevolutie voor het spoorverkeer in de haven van Antwerpen. Vervolgens is er de ontwikkeling van het hogesnelheidsverkeer tussen Brussel en Antwerpen, lijn 25, en Nederland. Ten slotte is er de uitbouw van het voorstadsverkeer tussen Antwerpen, Mechelen en Lier. De ontwikkeling van het hogesnelheidsverkeer en het voorstadsverkeer vermindert immers de capaciteit voor goederenverkeer op de lijnen 25 en 27. De verschuiving van goederenverkeer naar lijn 15 tussen Berchem en Lier kan evenwel niet worden opgevangen zonder capaciteitsuitbreiding. De problematiek van het capaciteitstekort stelt zich evenwel niet op de spoorlijnen ten oosten van Lier. Vanaf de vertakking Nazareth, ten oosten van Lier, bestaan twee mogelijke reiswegen voor het goederenvervoer naar het achterland. Er is lijn 16 naar Aarschot, vanwaar men via Hasselt het oostelijk gelegen achterland en Duitsland kan bedienen. De andere mogelijkheid is via Leuven, langs waar men het zuidelijk gelegen achterland kan bedienen. Een andere oplossing is lijn 15 naar Herentals en Mol. Vandaar kan men ofwel via de nog uit te bouwen IJzeren Rijn, ofwel via Mol en Hasselt het oostelijk gelegen achterland bedienen.

Op 5 mei 1998 besliste de Vlaamse regering haar goedkeuring te hechten aan het verslag van de interministeriële conferentie voor Verkeer en Infrastructuur omtrent de Belgische standpuntbe-

paling over de reactivering van de IJzeren Rijn. De voorwaarde was dat de federale minister van Vervoer in zijn onderhandelingen met Nederland en Duitsland over de reactivering van het goederenverkeer op voornoemde infrastructuur, uitgaat van het historische IJzeren Rijn-tracé.

Er is uiteraard voorafgaand onderzoek uitgevoerd over deze beslissing. Meerdere overheidsinstanties en privé-groeperingen onderzochten de mogelijkheid van een tracering van een tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen. Al deze onderzoeken verschillen sterk van elkaar qua benaderingswijze en kwaliteit. In vele gevallen zijn ze erg technisch, sectoraal en eenzijdig.

Op mijn verzoek stelden de departementen Transport en Infrastructuur van de NMBS in juni 1997 een synthesenota op over de tweede spoorwegontsluiting van Antwerpen. Hierin werden de historiek en de noodzaak van een tweede spoortoegang tot Antwerpen vermeld. Voorts werd een technische beoordeling gegeven, met alle voor- en nadelen, van alle tot dan toe ingediende mogelijke trajecten. Een antwoord op de motie van het Vlaams Parlement werd eveneens opgenomen. De nota werd op 18 juli 1997 door de raad van bestuur van de NMBS goedgekeurd.

De varianten op de hoofdtrajecten buiten beschouwing latend, worden de volgende trajecten in de synthesenota behandeld : het traject langs de bestaande lijnen 27A en 15 ; het traject langs het zogenaamde Duwvaartkanaal, de D-tracés ; het traject langs het Albertkanaal, de A-tracés ; het zogenaamde traject-Klaassens, een privé-initiatief ; het ecotracé ; het traject haven-Herentals-Aarschot en de trajecten via de oude haven. In de nota komt de NMBS evenwel tot de conclusie die u al kent.

Het tracé van de nieuwe spoorlijn vangt in deze nota aan bij de uitrit van het vormingsstation Antwerpen-Noord, loopt parallel aan de bestaande spoorlijn 27A tot aan Ekeren en maakt vervolgens gebruik van de reservatiestrook voor de mogelijke autoweg A102 Merksem-Wommelgem. In een aansluitingsbocht tussen spoorlijn 27A en de nieuwe spoorlijn wordt voorzien richting Antwerpen-Schijnpoort en de Kennedytunnel. Het tracé kiest dan de noordzijde van de industriële vestigingen ten noorden van de E313 om vervolgens, voor de verkeerswisselaar E313/E34, de E313 te kruisen richting Ranst. Het tracé loopt dan in zuidelijke richting tussen de woonkernen van Broechem en Ranst in de richting van Lier. Ten oosten van de vertakking Nazareth sluit het aan op de spoorlijnen 15, Lier-Herentals, en 16, Lier-Aarschot.

## Baldewijns

Ter voorbereiding van de gewestplanwijziging van Antwerpen maakte de afdeling Ruimtelijke Planning van de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen in januari 1997 de nota 'Tracéonderzoek naar de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse zeehaven' op. In november 1997 verstrekten op mijn vraag de NMBS, de administratie Wegen en Verkeer, de administratie Waterwegen en Zeewezen en de administratie Ruimtelijke Ordening advies over een alternatief traject dat was uitgewerkt door de heer Rombouts, het actiecomité Winkelstad en de actiecomités Schoten en Merksem-Noord. Het alternatief voorstel wordt door de administratie Wegen en Verkeer en de administratie Waterwegen en Zeewezen onrealistisch en op bepaalde plaatsen onmogelijk geacht. Het creëert daarenboven situaties waarbij de geprojecteerde noordelijke sluiting van de ring rond Antwerpen verkeerstechnisch onmogelijk wordt gemaakt.

De NMBS verwerpt het voorstel als technisch en vanuit exploitatieoogpunt niet haalbaar en blijft bij haar voorstel dat ze reeds had goedgekeurd op de raad van bestuur van 18 juli 1997.

Arohm stelt in haar advies dat vanuit de ruimtelijke opties van het RSV het voorliggende alternatief traject voor de tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven voorwaardelijk kan worden aanvaard, maar het aantal voorwaarden is ook relatief.

Dan komen we tot de standpuntbepaling van de regering, waarin ik alle elementen in de algemene bedenkingen nog eens op een rijtje wil zetten. Uit al deze voorgaande studies, onderzoeken, adviezen en besprekingen kan worden geconcludeerd dat voor de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen, de tracering van de spoorlijn zoals die wordt voorgesteld door de NMBS in globo vanuit ruimtelijk, milieutechnisch, infrastructureel en exploitatieoogpunt kan worden onderschreven mits beperking tot de verbinding Antwerpen-Ekeren-Wommelgem-Ranst naar lijn 16 richting Aarschot. Over het voorgestelde lengteprofiel, dat wil zeggen de bermen, de viaducten, de ondertunneling enzovoort, en de voorgestelde dwarsprofielen kan evenwel nog geen uitspraak worden gedaan.

In de verdere studie van de IJzeren Rijn moet worden nagegaan welke qua exploitatie de interferentie is met de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven op korte en op lange termijn. Nog een element van besluitvorming is dat de ruimtelijke randvoorwaarden zullen worden aangegeven

door de administratie Ruimtelijke Ordening en moeten worden gehanteerd als uitgangspunt voor de concrete tracering en de ruimtelijk-stedenbouwkundige inpassing van de spoorlijn in de omgeving. Dit is een zeer belangrijk gegeven in de eindbeslissing.

Vooraleer een definitief tracé met lengteprofiel en dwarsprofiel wordt goedgekeurd, moet de NMBS een onderzoek uitvoeren naar de ruimtelijk-stedenbouwkundige inpassing van de spoorlijn in de omgeving en naar de optimale ruimtelijk-infrastructurale en milieuhygiënische uitvoering van de spoorlijn, zoals ook voor de tracés voor de hogesnelheidstrein is gebeurd. Het gaat bijvoorbeeld om de vraag hoe en waar er ondertunnelingen komen, viaducten, bermen, buffering, behoud van bestaande relatie, beperken van lawaaihinder, afstanden tot gebouwen, waar onteigening gebeurt en fasering hiervan, positieve elementen voor omgeving enzovoort.

Dit onderzoek kan omwille van de specifieke ruimtelijk-stedenbouwkundige benadering niet worden beperkt tot wat ik zou noemen een MER in de enge zin. Het onderzoek bevat geen volledig gedetailleerd technisch uitvoeringsplan, maar geeft in de eerste plaats de ruimtelijke en milieutechnische principes aan waaraan het later uit te werken technisch uitvoeringsplan moet voldoen.

Een volgend element van beslissing is dat de tracering en de technisch-infrastructurale conceptie van de spoorlijn in de reservatiestrook voor de A102, namelijk Merksem-Wommelgem, moet plaatsvinden vanuit een globaal ruimtelijk concept waarin tevens de eventuele latere aanleg van buisleidingen, een mogelijke autoweg, enzovoort kan worden opgenomen. Daarna zullen bij de eventuele aflevering van de bouwvergunningen de concrete uitvoeringsmodaliteiten nader worden bepaald. Dat is de manier waarop de Vlaamse regering deze belangrijke beslissing heeft genomen.

Ik zal nu nader ingaan op de vele concrete vragen die hier zijn gesteld. Ik verontschuldig me bij de indieners van de interpellatie dat ik zal beginnen met de vragen van mevrouw Vanderpoorten. Volgens haar is er een communicatieprobleem en werden de lokale besturen nog niet concreet ingelicht. Een tijdje geleden hield deze commissie een eerste belangrijk debat over de tweede havenontsluiting. Toen vroeg het parlement om de beslissing van de regering hier mee te delen en toe te lichten, wat ik vandaag ook doe. Ik kan niet vooruitlopen op de houding die het Vlaams Parlement in deze zaak zal innemen. Het is best mogelijk dat er naar aanlei-

## Baldewijns

ding van deze vergadering bepaalde nieuwe klemtonen worden aangebracht, die uiteraard ook aan bod moeten komen in de verdere procedure en behandeling van dit dossier.

Mevrouw Vanderpoorten, ik geef hiermee aan dat de communicatie alleszins moet verbeteren zodra we daartoe de mogelijkheden hebben. De lokale overheden zullen uiteraard de kans krijgen om zich uit te spreken bij de inherzieningstelling van het gewestplan en bij het openbaar onderzoek dat naar aanleiding daarvan zal worden georganiseerd. Ik neem me ook voor om, indien gewenst, eenzelfde procedure te hanteren als destijds bij de HST ten noorden van Antwerpen, waarbij de nodige informatieve bijstand kan worden verleend aan het lokale niveau.

De tweede vraag van mevrouw Vanderpoorten moest ze misschien tot de minister-president richten. Ze vroeg of de vijf elementen van antwoord die de minister-president gisteren heeft verstrekt aan de vertegenwoordigers van de lokale autoriteiten uit de regio, in overeenstemming zijn met wat in de regering is afgesproken. Daarop kan ik bevestigend antwoorden. Uit de algemene inleiding is ook duidelijk gebleken dat er echte eenstemmigheid, bijna eentonigheid, bestaat omwille van de perfecte synchronisatie.

In verband met de timing heb ik al aangegeven dat we in een eerste fase luisteren naar wat u te zeggen hebt, voor we overgaan tot inherzieningstelling van het gewestplan. Ik hoop dat dit laatste vrij snel kan gebeuren, maar dat hangt natuurlijk van de eerste stap af. Laten we hopen dat we voor de zomer die discussie over de inherzieningstelling kunnen afronden.

Ik kom tot de contacten met de NMBS. Dat de afgevaardigden van de NMBS hier zijn, betekent dat we aanspreekpunten hebben en allicht ook dat we de dialoog verder zullen kunnen onderhouden. Mijnheer Lauwers, ik geloof hiermee ook grotendeels te hebben geantwoord op uw opmerking over de verdere afwikkeling van dit dossier. Ik dank u voor uw bedenking, want soms zou dit element in het gewoel verloren kunnen gaan. Het is zeer belangrijk dat de verschillende instanties die in dit debat een constructieve inbreng hebben, met de nodige omzichtigheid en ernst worden bejegend. Ik heb heel wat van deze mensen uitgenodigd om hun alternatieve voorstellen toe te lichten. Het is cruciaal dat ze zijn gehoord, maar ze moeten uiteraard

ook de nodige antwoorden krijgen in het openbaar onderzoek.

Ik kom zo tot het concrete antwoord op de twee interpellaties. Het verheugt me dat ik het over meer dan één zaak eens ben met de heer Malcorps. Volgens hem is het zeer belangrijk dat er op een bepaald ogenblik wordt beslist. Daar ben ik het volkomen mee eens. Ik ben het ook eens met zijn kijk op de inpassing in het mobiliteitsbeleid. In dat verband wijst hij onder meer op de noodzaak aan een ontwikkeling van binnenvaart en voorstadsverkeer.

Wel wil ik tegenover de heer Malcorps en de andere sprekers de volgende nuance maken, ook voor het verdere verloop van dit gesprek : ik zal me uiteraard slechts uitspreken over zaken die tot onze bevoegdheid behoren. Dit dossier kent inderdaad heel wat aspecten die op federaal niveau te situeren zijn, zodat het niet zo eenvoudig is er hier over te discussiëren. Denken we maar aan de financiering op initiatief van de NMBS. Toch wil ik u geruststellen. Soms oppert men wel eens dat er verborgen agenda's zouden bestaan. Ik zoek daar soms eens naar. Maar ik kan u verzekeren dat er geen sprake is van verborgen agenda's. Ik geloof dat we dit ook bewijzen door de aanpak van dit gesprek. De beste situatie is immers dat dit parlement in alle openheid kan vernemen hoe deze procedure wordt aangepakt en hoe het proces is verlopen.

Mijnheer de voorzitter, ik kom nu tot de concrete vragen. De heer Malcorps stelde een vraag over het tijdsschema van de IJzeren Rijn. Het spreekt voor zich dat de Vlaamse regering te allen tijde de beslissing kan nemen om voor de aantakking op de IJzeren Rijn in een reservatiestrook op het gewestplan te voorzien. Maar ook hier zullen we eerst het verdere verloop van de besprekingen moeten volgen. Het is nuttig om er rekening mee te houden dat een en ander mee wordt bepaald door de onderhandelingen met Nederland en Duitsland. Persoonlijk aarzel ik zelfs om in mijn uitspraken van vandaag op enige wijze af te wijken van het historische traject voor de IJzeren Rijn. Onze positie is duidelijker nu de regering dit standpunt heeft ingenomen.

Verder vroeg men me of er reeds een beslissing werd genomen over de lage en de hoge oplossing. Alvorens er een definitief traject met lengte- en dwarsprofiel wordt goedgekeurd, moet de NMBS als opdrachtgever een milieu- en een ruimtelijk onderzoek laten uitvoeren naar de ruimtelijke, infrastructurele en milieuhygiënische uitvoering.

## Baldewijns

Dat spreekt vanzelf, en ik heb het daarover ook al gehad tijdens mijn algemene inleiding. Dit onderzoek kan omwille van de specifieke ruimtelijk-stedenbouwkundige benadering niet worden beperkt tot een MER. Het omvat geen gedetailleerd technisch uitvoeringsplan, maar geeft in de eerste plaats de ruimtelijke en milieutechnische principes aan waaraan het later uit te werken technisch uitvoeringsplan moet voldoen. Daarbij moet de tracing en de technisch-infrastructurele conceptie van de spoorlijn in de reservatiestrook voor de A102 plaatsvinden binnen een ruimtelijk totaalconcept.

Een andere vraag was wie eventueel verzachtende maatregelen zal financieren. Ik neem aan dat ik hiermee een open deur intrap, maar deze financiering en de uitvoering van de spoorlijn liggen buiten het domein van de ruimtelijke ordening. Ze zijn immers federale bevoegdheid. De randvoorwaarden zullen worden bepaald in de bouwvergunning, die onder meer op de MER-resultaten zal zijn gebaseerd. Ik wil dit benadrukken, omdat dit een van de belangrijke elementen is in deze aangelegenheid.

Bij het voorafgaand onderzoek naar de tracing van de tweede spoortoegang voor de haven is men vertrokken van drie vaste punten op het traject, waar men niet buiten kon indien men een oplossing wou vinden. Het ging om het vormingsstation Antwerpen-Noord in de zeehaven ; lijn 16 richting Aarschot ten zuiden van Lier voor het noord-zuid-goederenverkeer ; lijn 15 richting Neerpelt, de zogenaamde IJzeren Rijn, voor het oost-westverkeer. Deze punten werden gebruikt van bij het begin van de oefening. In de haalbaarheidsstudie heeft een afstemming plaatsgevonden van de vervoersmogelijkheden op de IJzeren Rijn, in februari 1997. Hierbij kwamen de Betuweroute, die toch ongeveer 100 kilometer langer is, en de zowat 50 kilometer langere Brabantroute niet in aanmerking als planalternatief. Ook professor Roos van de vervoerseconomie Rotterdam pleit voor uitstel van de Betuwelijn en een snelle uitbouw van de IJzeren Rijn.

In het kader van het vervoersvraagstuk moet op Europees vlak infrastructuur worden aangeboden. Ook moet een logistiek netwerk complementair zijn aan wat mogelijk is in de binnenvaart. Ook de Betuwelijn kampt nog met een flessenhalsprobleem op het Duits grondgebied. De Brabantroute heeft een belangrijke capaciteit nodig voor reizigersverkeer. Dit betekent dat de IJzeren Rijn op korte termijn een haalbare troef is.

De plannen voor de tweede spoorontsluiting voorzien tevens in een verbindingsbocht met de lijn 27A, zodat een verbinding kan worden gemaakt met lijn 59 Zwijndrecht-Gent naar de linkeroever, en via lijn 52 naar Boom. Verder worden de grensoverschrijdende projecten betrokken in de Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep, opgericht naar aanleiding van het HSL-dossier. Voor lijn 11 is het Nederlands Structuurschema Verkeer en Vervoer net aangepast en moet de trajectstudie op Nederlands grondgebied nog worden uitgevoerd. In het beste geval sluit dit dan aan op de locatie aan de grens met Vlaanderen.

In elk geval worden de vervoersprognoses Rotterdam-Antwerpen en verder nu al overschreden, wat op termijn zeker capaciteitsproblemen zou doen rijzen als ook het potentieel verkeer van het IJzeren Rijn-traject eerst via lijn 11 zou moeten komen. Een tracing in noordoostelijke richting door Nederland werd door Arohm dus niet onderzocht, omdat Vlaanderen hierover geen bevoegdheid heeft. Ook een tracing met een nieuwe oeververbinding werd niet door Arohm onderzocht, omwille van de voornoemde vaste punten op het traject.

De nieuwe oeververbinding kan op geen enkele wijze voldoende aansluiting geven naar de lijnen 16 en 15. Er moet worden opgemerkt dat de noodzaak om een nieuwe oeververbinding ter hoogte van de Liefkenshoektunnel te reserveren is opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, met het oog op een bijkomende ontsluiting van de zeehaven van Antwerpen naar het westen. In het ontwerp van gewestplan voor Antwerpen, waarover vandaag een openbaar onderzoek gaande is, is een reservatiestrook opgenomen.

Tot zover de vragen van de heer Malcorps. Ook op het grootste deel van de vragen van de heer Penris heb ik een antwoord gegeven, meen ik. Verder is er nog een concreet element, dat u wellicht reeds hebt afgeleid uit deze toelichting, namelijk het feit dat de exacte ligging van de bedding nog niet bekend is. Pas na de vaststelling van het traject op het gewestplan zal dit het voorwerp uitmaken van een concrete studie voor uitvoering, zowel technisch als qua landschapsinpassing en milieumaatregelen. Ook qua financiering heb ik reeds een antwoord gegeven.

Ik wil er slechts op wijzen dat ook wat dit project betreft de NMBS reeds voorzieningen heeft getroffen in het investeringsplan. Bovendien bereidt de NMBS voor zover we weten een herziening van dit investeringsplan voor, zodat eventuele aanpassin-

## Baldewijns

gen in functie van het traject ook mogelijk moeten kunnen zijn. Aanpassingen als gevolg van beslissingen van de Vlaamse regering, met name wat betreft de hoogte- of diepteligging boven of onder het maaiveld, moeten eerst nog verder worden uitgewerkt om een betrouwbare kostenschatting te kunnen maken. Bovendien zal men terzake pas een beslissing ten gronde kunnen nemen na de afronding van de vooropgestelde MER-studies.

Ik meen hiermee op de belangrijkste vragen te hebben geantwoord. Toch ware het misschien goed technisch een korte toelichting te geven over de vereisten voor het ontwerp en de randvoorwaarden die geleid hebben tot de keuze van het tracé.

De basisparameters zijn voor de NMBS de volgende. Zij gaan uit van een snelheid van 120 kilometer per uur. Er werden geen overwegen op dit tracé gevraagd. In functie van de snelheid bedragen de bochtstralen in ideale omstandigheden minimaal 1150 meter. Uitzonderlijk kan men tot 750 meter gaan, maar technisch is dat niet aangewezen.

Voor de hellingen werd een stijgingspercentage van 0,65 percent in rechte strekking voorgesteld. Dat is ongeveer de standaard die tegenwoordig in Europa voor goederenlijnen wordt gebruikt. Dat percentage neemt uiteraard af naarmate de doorlopen helling langer moet zijn en naarmate er meer bochten voorkomen in het tracé.

De randvoorwaarden zijn voor de NMBS de volgende. Er moet worden vertrokken bij de uitrit van het vormingsstation Antwerpen-Noord. Er moet een aansluiting komen op lijn 16 ten oosten van Lier, voorbij de vertakking in Nazareth. Optioneel voorziet de NMBS ook in een aansluiting op lijn 15 richting Herentals en Neerpelt. Er zijn kruisingen met lijn 12 Antwerpen-Essen in Ekeren, de hogesnelheidslijn op de grens Ekeren-Merksem en lijn 15 Lier-Herentals in Lier.

Inzake waterwegen werd in kruisingen voorzien met het Albertkanaal, waar een gabarietverhoging wordt vooropgesteld van 2.000 tot 9.000 ton en met het Netekanaal. Daarnaast moeten ook een aantal onbevaarbare waterlopen worden gekruist, onder andere de Grote Nete en de Kleine Nete.

Het tracé begint in Antwerpen-Noord en volgt de bestaande lijn 27A tot een punt ten noorden van de verkeerswisselaar E19/A12, waar het ook de HST en de E19 kruist. Vervolgens wordt de reseratiestrook aangehouden van de A102 tot in Wom-

melgem. Vervolgens wordt het Albertkanaal gekruist, de Vandewielelei, de Autolei en het Groot Schijn. Ter hoogte van de E313 bundelen we met de autosnelweg en de ernaast gelegen industrieterreinen. Vervolgens kruist het tracé de E313 ten westen van de verkeerswisselaar E313/E34, waarna het een zuidelijke richting volgt ten oosten van Lier op lijn 16 voorbij de vertakking Nazareth.

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

**De heer Johan Malcorps** : Ik heb nog een bijkomende vraag over de capaciteitsverhoging op lijn 15. Ik had deze vraag niet ingediend, maar het is belangrijk dat er duidelijkheid komt over dit aspect van het probleem.

Ik weet dat er reacties zijn gekomen van de NMBS op de voorstellen van de heer Rombouts en het actiecomité Wakker Wommelgem. Via moties die we in het Vlaams Parlement en het federaal parlement goedkeurden, vroegen we dat de NMBS zelf naar alternatieven zou zoeken. We kunnen veel verwachten van wakkere burgers als de heer Rombouts, maar hij is geen ingenieur of technicus die met alle randvoorwaarden rekening kan houden. Uit het pre-MER bleek zeer duidelijk dat het oorspronkelijk plan van de NMBS op een aantal problemen stootte. We verwachtten hetzelfde van Arohm en AWZ. Dit is niet gebeurd.

Mijnheer de minister, u wenste nog geen uitspraken te doen over de lengte- en dwarsprofielen, omdat het onderzoek nog aan de gang was. Ik las in de krant wel een reactie van minister-president Van den Brande : 'Wat Wommelgem betreft, dringt de Vlaamse regering aan op een tunnel onder het Albertkanaal en onder de E313. De voorkeur gaat in het algemeen uit naar ondertunnelingen, in zover deze betaalbaar blijven.' Onderschrijft u dit standpunt ? Dit is een duidelijke optie.

De vraag is of dit alles financieel haalbaar is. Men kan allerlei zaken beloven, maar wat als er geen geld voor is ? De financiering van de NMBS is een federale bevoegdheid.

Men moet nog een MER opmaken. Het is geen gewoon MER, want het is voorafgaand aan een bouwvergunning en volgend op een gewestplanwijziging. Het is een soort super-MER. De cruciale vraag is of men kiest voor een constructie in de hoogte of de laagte. Het tracé is intussen genoegzaam bekend. Blijkbaar lag het al van in het begin vast. Het volgt deels gereserveerde stroken, zoals de reservatiestrook van de A102. Afgaand op de uitspraken van een aantal plaatselijke mandataris-

## Malcorps

sen, zou men eerst de lengte- en dwarsprofielen moeten vastleggen. Dan pas kan men een gewestplan wijzigen. Is dat niet logisch ? Ik weet dat er normaal eerst een gewestplanwijziging komt, dan het MER en daarna de bouwvergunning. Maar in dit geval gaat het om een veel uitgebreider MER. Is het dan niet logisch eerst die stap te zetten ? Dan komt er een openbaar onderzoek, waarbij de mensen zich kunnen uitspreken over iets waar ze kennis van hebben. Nu weten ze niet waar ze aan toe zijn.

Mijnheer de minister, de IJzeren Rijn lijkt nu minder dringend. Ik wil u er wel aan herinneren dat de heer Voorhamme in een motie heeft vastgelegd dat er een beslissing moest komen voor het einde van 1997.

Ik ga met u akkoord dat we met de IJzeren Rijn geen bochten moeten maken naar bijvoorbeeld Venlo. Het grote probleem is echter wat er met die aansluiting gebeurt. Moeten de mensen nog lang wachten voor daar een beslissing over valt ? Moeten ze weer betogen om klaarheid te krijgen ? Mijns inziens wordt het de hoogste tijd om duidelijkheid te scheppen.

Als we het op het niveau van de Benelux bekijken, is het mijn keuze geen Betuwelijn aan te leggen. Dat is de allerslechtste oplossing, omdat er enorm veel geld naartoe gaat. Bovendien is het een catastrofe voor het milieu en de leefbaarheid in die streek. Jammer genoeg discussiëren we niet op dat niveau, omdat de Betuwelijn er komt. Ik herhaal dat ik de IJzeren Rijn verkies boven de Betuwelijn.

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

**De heer Jan Penris :** Mijnheer de minister, ik heb uit uw antwoord drie dingen geleerd en die hebben politieke consequenties. Eerst en vooral kan het Vlaams Gewest de bouwer opleggen dat de meerkost die zal voortvloeiën uit de randvoorwaarden, volledig door de federale overheid moet worden gedragen. Het Vlaams Gewest zal die kosten dus niet moeten dragen.

Ten tweede is de exacte ligging nog niet gekend. Daarover moeten nog een aantal studies worden uitgevoerd. Hoelang moeten we nog wachten op die studies ? U weet dat we allang vragende partij zijn voor de tweede spoorontsluiting. Hoelang moet Antwerpen nog wachten voordat de bouwwerken kunnen worden aangevat ?

Ten derde neem ik er nota van dat er blijkbaar definitief is gekozen voor een tracé dat hoe dan ook via Lier gaat. Dat betekent dat er tussen de dorpskernen van Ranst en Broechem een nieuwe spoorlijn zal worden aangelegd. We moeten daar de nodige politieke consequenties uit trekken. Mijnheer de minister, we zullen blijven ijveren voor een meer directe aansluiting van de IJzeren Rijn op een tweede spoorontsluiting. We zijn het alternatief dat nu wordt voorgesteld niet erg geneegen.

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

**De heer Herman Lauwers :** Ik wil een vraag van de heer Malcorps beklemtonen. Mijnheer de minister, u hebt verwezen naar de procedures die destijds werden gevolgd bij de gewestplanwijzigingen voor de hogesnelheidstrein. Eigenlijk is dat een slecht voorbeeld, want het was allesbehalve een succes. Er kwam veel volk op af, maar dan alleen om modder en verwijten naar de hoofden van de ambtenaren te slingeren. Dat was te wijten aan de onduidelijkheid van de politici terzake. Dat moeten we niet overdoen. In dat geval was nog geen beslissing gevallen over de keuze tussen twee tracés. Eigenlijk was er wel al een beslissing, maar die mocht nog niet openbaar worden gemaakt.

Het gaat hier wel over een duidelijk tracé, maar ook hier kunnen ambtenaren, die nochtans hun best doen, talrijke vragen niet beantwoorden omdat de beslissingen nog niet werden genomen. U beweert dat er een veel ruimere studie dan een klassiek MER wordt gemaakt. Concreet betekent dat dat de ruimtelijke en milieuprincipes die voorafgaandelijk aan de technische uitvoering worden vastgelegd, ten minste voor handen moeten zijn op het ogenblik dat het openbaar onderzoek over de gewestplanwijziging loopt. Dat is niet volgens het procedureboekje, maar anders doet zich opnieuw dezelfde situatie voor als in het verleden. Iedereen wordt dan tegen iedereen opgezet. Op informatieavonden vragen burgers bijvoorbeeld of het tracé ondergronds of bovengronds, en links of rechts van een bepaald punt zal lopen. De ambtenaren kunnen die concrete vragen niet beantwoorden. Dat creëert veel meer onvrede en ongerustheid dan een duidelijke beslissing.

Ik pleit er dan ook voor dat de aangekondigde randvoorwaardelijke onderzoeken en studies beschikbaar zouden zijn en dat er keuzes worden gemaakt, dit vooraleer u de ambtenaren het bos instuurt om in de plaats van de politici alle verwijten te incasseren.

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

**Mevrouw Marleen Vanderpoorten** : Mijnheer de voorzitter, men wil overwegen op het tracé vermijden. Tussen Lier en Aarschot, waar het nieuwe tracé op het bestaande tracé aansluit, zijn er echter nog een aantal overwegen. Hoe zal men dat probleem oplossen ? Voor de burger is dit een belangrijk probleem.

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

**De heer Ward Beysen** : Ik wil hier een technische vraag en een politieke beschouwing verwoorden. De aandachtige lezers van de Parlementaire Handelingen bestaan, mijnheer de minister. Ze leren uit die teksten dat de minister op een bepaald ogenblik heeft gesteld dat het technisch mogelijk zou zijn om bij de aansluiting van de tweede spoorwegtoegang met de IJzeren Rijn de stad Lier te ontwijken. Ik stel die vraag echt niet in afspraak met mevrouw Vanderpoorten.

Mijnheer de minister, u hebt die mogelijkheid eens geopperd. Ik zou dus van u willen vernemen of dat vandaag nog altijd het geval is, en zo ja, op welke wijze dat kan worden gerealiseerd. Hier is ook sprake geweest van het behoud van het historisch tracé. Als ik dat op de kaart bekijk, dan geloof ik dat die mogelijkheid wel eens zou kunnen bestaan.

Mijn politieke beschouwing is misschien nog belangrijker dan mijn vraag. Als we een volwassen parlement waren, dan zouden we ons niet tevreden stellen met het antwoord van de minister. Ik druk daarmee geen wantrouwen uit tegenover de minister als persoon, dat wil ik hier toch benadrukken. De rol die de minister-president zich echter in dit dossier bijna van bij het begin heeft toegeëigend, is dermate groot, dat ik vind dat bij een volgende bespreking van dit onderwerp we eigenlijk de minister-president moeten horen. Ik heb dat naar aanleiding van een actuele vraag ook al eens gezegd. We zouden de minister-president dan zo nodig bijna moeten vorderen. Het gaat niet op dat daar te pas en te onpas warm en koud tegelijk wordt geblazen en dat de minister-president zijn discours aanpast aan de delegatie die hij te woord moet staan. Daardoor wordt de indruk gewekt van een schisma tussen de twee coalitiepartners over dit onderwerp.

Dit heeft uiteraard veel te maken met de politieke invloeden ter plaatse. Deze kaart kan immers gemakkelijk politiek worden ingekleurd. Het kanton Zandhoven en wijde omgeving is in het Ant-

werpse de enige overblijvende streek met een duidelijke CVP-dominantie. Ik betreur dat dit dossier voor de buitenwereld zo wordt vertaald. Ik twijfel trouwens aan de snelle totstandkoming van een en ander, en durf dat hier ook onomwonden zeggen. Naarmate de verkiezingen naderen zal dat spanningsveld immers nog toenemen. Mijnheer de minister, ik hoop dan ook dat u mans genoeg zult zijn om uiteindelijk te doen wat zal moeten worden gedaan.

**De voorzitter** : Mijnheer Beysen, ik neem aan dat u op die laatste vraag geen onmiddellijk antwoord verwacht.

**De heer Ward Beysen** : Neen, ik heb gezegd dat het om politieke beschouwingen ging.

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

**Minister Eddy Baldewijns** : De heer Malcorps heeft opgemerkt dat de NMBS geen alternatieven zou hebben aangedragen. De NMBS heeft echter wel degelijk tal van varianten opgesteld. Ik heb daarstraks het lijstje gegeven met zeven basisopties. Drie daarvan waren afkomstig van de NMBS. Mijnheer Malcorps, u kunt dus niet zeggen dat er geen creatieve inspanningen werden geleverd om andere mogelijkheden te onderzoeken.

U had het ook over de capaciteit. Het capaciteitsprobleem situeert zich tussen Antwerpen-Noord en Lier. Dit initiatief nemen we precies om capaciteit vrij te kunnen maken ten gunste van zowel het goederen- als van het voorstadsverkeer. In die context moeten de capaciteitsproblemen worden benaderd.

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

**De heer Johan Malcorps** : Mijn vraag ging vooral over het stukje tussen Berchem en Lier. Het gaat om een van de alternatieve tracés die de heer Rombouts heeft voorgesteld. Nu wordt hier gezegd dat ook daar een capaciteitsverhoging zal worden doorgevoerd. Wat moeten we ons daarbij voorstellen ?

**Minister Eddy Baldewijns** : Als een lijn wordt ont-dubbeld, worden uiteraard meer capaciteitsmogelijkheden gecreëerd. Dat is precies de bedoeling. Zo wordt het bovendien mogelijk om verschuivingen te realiseren. Het ene hangt samen met het andere.

## Baldewijns

Juist door de aanleg van de tweede spoorontsluiting en de aansluiting daarvan op lijn 16, richting Aarschot, maken we capaciteit vrij op de bestaande lijn tussen Berchem en Lier. Dat moet ons in eerste instantie mogelijk maken om het goederenverkeer naar het oosten op te vangen en ook rekening te houden met het frequentere voorstadsverkeer van en naar Antwerpen.

Sommigen gebruiken de term randvoorwaarde, anderen de term milderende maatregelen. De ene woordvoerder van de regering is al wat genuanceerder dan de andere, maar we zijn het vanzelfsprekend eens over het principe dat we kiezen voor de meest milderende maatregelen voor mens en milieu. Dat geldt voor heel de Vlaamse regering. Dat is belangrijk.

Qua logica zijn twee benaderingen mogelijk. We kunnen een lijn tekenen op de kaart, kijken waar die voorbij komt en vervolgens nagaan welke maatregelen we moeten nemen om de last voor mens en omgeving zo licht mogelijk te maken. We kunnen ook eerst nagaan hoe we de zaak het aangenaamst kunnen maken voor mens en omgeving, vooraleer een lijn te tekenen op de kaart. We moeten consequent zijn. Als we opteren voor de tweede mogelijkheid, moeten we allicht vager zijn. Als we voor de eerste mogelijkheid opteren, kunnen we veel concreter zijn. Een MER moet echter wel een project-MER zijn dat duidelijk gericht is en dat weet tot waar het wil komen.

Het MER moet wel voorafgaan aan de bouwvergunningstoekenning. We moeten eerst precies weten waar het kan. Het spreekt vanzelf dat men al deze voorafgaande onderzoeken niet met de botte bijl kan doen. Men kan niet zomaar een weg aanduiden.

Mijnheer Malcorps, één opmerking vind ik nogal ernstig. Ik heb nooit verklaard dat de IJzeren Rijn niet dringend is, vandaag niet, gisteren niet, in het verre verleden niet, en nu niet. Het gaat om een dringende en belangrijke opdracht.

De procedures moeten echter worden gevolgd. Dingen moeten worden uitgeklaard vooraleer het tracé kan worden bepaald. Ik wil ook opmerken dat de IJzeren Rijn een verlengstuk kan zijn van de bestaande havenontsluiting. Er zijn verschillende mogelijkheden. Het is nodig om na te gaan hoe dit alles kan worden geoptimaliseerd, en hoe voor het beste rendement kan worden gezorgd.

Mijnheer Malcorps, ik waardeer uw benadering. U hebt het over een breder verband, en beperkt zich niet tot Vlaanderen en de Benelux. Ik spreek daar geen appreciatie over uit. We kunnen ons wel niet mengen in een beslissing over de Betuwelijn. Dit is een zaak voor de Nederlandse regering, die zich daarover al heeft uitgesproken en die dit dossier zal behandelen.

Mijnheer Penris, herhaaldelijk hebben we al gezegd dat de initiatiefnemer de kosten moet dragen van de milderende maatregelen als gevolg van onder meer de MER-studies. Als men een huis bouwt en men wil daar dingen aan toevoegen, betaalt de initiatiefnemer dat. Het is goed dit even te herhalen.

Ik dank de heer Lauwers voor zijn rechtzetting. We moeten altijd leren uit het verleden. Als we tekort zijn geschoten op het vlak van procedure en de begeleiding van het openbaar onderzoek over de HST, moeten we dat onder ogen zien. Mijn bekommernis is de mensen op de best mogelijke manier te informeren. Ik laat het voor een groot gedeelte over aan de lokale overheden om uit te maken of ze een vorm van begeleiding voor deze informatieverstrekking opportuun achten. Zo nodig staan onze ambtenaren uiteraard wel ter beschikking.

Mijnheer Beysen, men heeft inderdaad verschillende studies verricht om na te gaan of men Lier eventueel kon ontwijken. Ik moet hierbij wel vermelden dat de zogenaamde Herentalsvariant niet werd opgenomen in de eindbeslissing.

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

**De heer Jan Penris** : Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op mijn vraag inzake de timing. Dat is nochtans een niet onbelangrijk element in deze zaak.

**Minister Eddy Baldewijns** : Mijnheer Penris, inzake de timing heb ik alles gezegd wat ik hierover vandaag kan zeggen. Als de besprekingen in het Vlaams Parlement snel verlopen, kan men doorgaan met de procedure voor de inherzieningstelling van het gewestplan. Nogmaals, ik hoop dat we daarmee rond zijn voor het parlementair reces. Op dat moment kunnen we starten met de volgende fase van de procedure. Dan moet de initiatiefnemer uiteraard uitmaken hoe dringend hij wil beschikken over deze infrastructuur.

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



**De heer Johan Malcorps** : Mijnheer de minister, ik heb het communiqué van de Vlaamse regering in verband met die capaciteitsuitbreiding hier voor me liggen. Er staat uiteraard in dat er wordt gekozen voor de tweede spoorontsluiting. Ik lees echter ook het volgende : 'Daarnaast wordt de capaciteit vergroot op de goederenspoorlijnen, dus lijn 27A en lijn 15.' Ik lees dus wel degelijk 'daarnaast', en niet 'daardoor'. U hebt zonet het woord 'daardoor' gebruikt.

Ik wil hierover toch wel enige verduidelijking. Betekent dit dat er geen extra investeringen komen op die lijnen ? Heeft dus die tweede spoorontsluiting automatisch tot gevolg dat er een capaciteitsuitbreiding komt, zonder extra investeringen op die lijnen ?

**Minister Eddy Baldewijns** : Inderdaad.

**De heer Johan Malcorps** : Dat is dan duidelijk.

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

**Minister Baldewijns** : De problematiek van de overwegen bij de spoorwegen wordt aangepakt in samenwerking met het ministerie van Verkeerswezen. Het statuut van een overweg wordt bepaald op basis van het kruisend verkeer tussen auto's en treinen. Als op een bepaalde plaats dit kruisend verkeer toeneemt, kan men eventueel overgaan tot het afschaffen van die overweg. Hier is men heel concreet van plan om de overweg op de Kesselsesteenweg tussen Lier en Aarschot af te schaffen en te vervangen door een over- of onderbrugging, dus door een kunstwerk.

**De voorzitter** : Over deze aangelegenheid is uiteraard het laatste woord nog niet gezegd. Bij de inherzieningstelling van het gewestplan zal deze problematiek nog verder aan bod komen.

### **Met redenen omklede moties**

**De voorzitter** : Door de heren Van Nieuwenhuysen en Penris, door de heren Tobback en Coens en door de heren Malcorps en Lauwers werden tot besluit van deze interpellaties met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

---

### **Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de problematiek van de zonevreemde voetbalterreinen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Beysen tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de problematiek van de zonevreemde voetbalterreinen.

De heer Beysen heeft het woord.

**De heer Ward Beysen** : Mijnheer de minister, u zult het met me eens zijn dat de timing van deze interpellatie perfect is. Limburg is nu plotseling veranderd in een voetbalgekke provincie. Ik gun u dat van harte, maar ik wil er natuurlijk wel onmiddellijk bij opmerken dat uw beste speler uit Antwerpen komt, en bovendien werd uitgeleend door een club die mij zeer na aan het hart ligt. Eigenlijk deel ik dus mee in uw triomf. Dat is nu eenmaal zo als men in Antwerpen niets meer te vieren heeft op voetbalgebied – maar alle gekheid op stokje.

Men ervaart bij dergelijke en andere gelegenheden het enorme belang van het voetbalgebeuren. Voetbal wekt enorme reacties op bij het publiek, soms ook minder fraaie. Waar er ook wordt gespeeld, er komt een enorme massa volk op af. Dat is het levende bewijs dat voetbal in ons land nog altijd tot de verbeelding van velen spreekt. Ik wil het vandaag echter niet hebben over grote voetbalploegen, maar over kleintjes.

Uit een aantal krantenknipsels leid ik af dat een aantal kleine voetbalploegen het moeilijk hebben hun velden te behouden. Ik zie het spook opdemen van minister Baldewijns die niet alleen weekendhuisjes afbreekt, maar ook voetbalvelden aanpakt. Die bezorgdheid wil ik hier vandaag formuleren. Het gaat om heel wat gevallen en dus ook over heel wat sportbeoefenaars en jeugdspelers. Mensen die op amateuristische basis willen spelen en die zich bezighouden met een goed jeugd beleid op sportief vlak, moeten de ruimte ter beschikking blijven hebben om hun activiteiten uit te oefenen. Mijnheer de minister, u weet wellicht dat er in die middens consternatie heerst. Wat ik hier kleurrijk vertel, is voor die mensen harde realiteit. Er is

## Beysen

natuurlijk ook de impact op het maatschappelijk gedrag van heel wat mensen.

Ik wil dan nu tot de technische kant van de zaak overgaan. Een groot aantal van die voetbalterreinen zijn planologisch gesitueerd in landelijke en agrarische gebieden. Ze vallen buiten de daartoe geëigende zones, zoals gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen, woonzones en recreatiegebieden. Ik wil u eerst vragen of uw diensten over een inventaris beschikken van die zonevreemde voetbalterreinen in Vlaanderen. Zonder zo een inventaris is het moeilijk in te schatten over hoeveel terreinen het precies gaat. Het gaat in elk geval wel om een groot aantal terreinen, denken we maar aan de talloze ploegen in provinciale reeksen en liefhebbersploegen allerhande, zoals vriendenclubs, het katholiek sportverbond, het arbeiderssportverbond, enzovoort.

Bij die terreinen horen natuurlijk ook inrichtingen zoals kleedkamers, berghokken, kantines, staanplaatsen, verlichtingsinstallaties, afsluitingen, enzovoort. Het overgrote deel van de installaties van de provinciale clubs, namelijk 90 percent van de leden die zijn aangesloten bij de Koninklijke Belgische Voetbalbond, bevindt zich in landbouwzones. Dat is historisch zo gegroeid. De accommodaties werden doorgaans lang voor de totstandkoming van de gewestplannen en voor de wet op de stedenbouw opgericht. Die werden later uitgebreid, mede ten gevolge van de promotie van het jeugdvoetbal op provinciaal niveau sinds de jaren zestig. Dit soort van inrichtingen werd met andere woorden jarenlang gedoogd. Als de eigenaars of de gebruikers ervan accommodatie, zoals sanitaire voorzieningen en dergelijke, bijbouwden, gebeurde dat meestal 'clandestien'. Ik plaats dat woord tussen aanhalingstekens.

Het is dan ook begrijpelijk dat de provinciale voetbalploegen zich wat ongerust maken. Die onrust is veroorzaakt door het intensieve optreden van Arohm tegen de jarenlang gedoogde situaties. Dat gaat zelfs gepaard met het aanhangig maken van overtredingen bij de rechtbanken. De rechters wordt gevraagd om het herstel in de oorspronkelijke toestand uit te spreken. Daarbij worden zowel particuliere als gemeentelijke terreinen geïdendeerd, al gaat het mijns inziens veelal om particuliere terreinen.

Vaak gaat het om klachten van omwonenden die vandaag, na jaren ongemak, plotseling hun ongenoegen uiten over zogenaamde lawaaihinder, fout-

parkeerders en andere ongemakken. De meesten komen immers – voor de groenen jammer genoeg – niet met de fiets, maar met de wagen. Die klachten zijn wellicht een teken des tijds.

Van de minister had ik graag vernomen wat hij van plan is. Om het stout te formuleren : zal hij zijn reputatie gestand doen, en afbraken vorderen ? Of zal hij andere oplossingen nastreven ? In het laatste gedeelte van mijn betoog zal ik overigens een voorstel tot oplossing formuleren.

Sta me toe eerst even stil te staan bij de achterliggende oorzaken van dit alles. Bij het opstellen van de gewestplannen werd zelden of totaal geen rekening gehouden met de dubbele bestemming van deze terreinen. Ik keur dat niet goed, ik stel dat enkel vast.

Eenzijds gebeurde dat omdat op dat ogenblik het nut van een precieze zonering, bijvoorbeeld als recreatiegebied, niet werd ingezien. Men vond het dus een doodnormale zaak dat het om een agrarisch gebied ging. Anderzijds was dat ook het geval omdat de eigenaars of omwonende landbouwers de vrees koesterden dat een alternatieve bestemming hen schade zou opleveren.

Nu blijkt een regularisatie via het BPA vaak onmogelijk. Daarvoor kunnen twee redenen worden aangevoerd. Er is onwil bij de gemeentebesturen, die opkijken tegen de kostelijke en tergend lange procedure, en er heerst argwaan bij de landbouworganisaties tegen het uitwerken van nieuwe BPA's. Zij vrezen dat er dan in de homogene landbouwgebieden zou worden gesneden. Daardoor wordt de lokale politieke besluitvorming maar al te vaak verstoord.

Kan de minister zich akkoord verklaren met het standpunt dat al deze sportaccommodaties in landelijke gebieden kunnen worden beschouwd als gemeenschapsvoorzieningen waarvan de aard, voor zover die niet in tegenspraak is met de ruimtelijke omgeving, verenigbaar is met de bestemming als agrarisch gebied ?

Ik ga een hele tijd terug in de politieke geschiedenis. Gewezen staatssecretaris Paul Akkermans stelde in 1981 reeds vast dat 'een duidelijk uitgesproken behoefte aan allerlei sportaccommodatie meer en meer op de voorgrond komt en dat de ruimtelijke voorzieningen voor deze inrichtingen in de meeste gewestplannen niet konden worden aangeduid.'

## Beysen

De destijds uitgebrachte, maar inmiddels weer ingetrokken omzendbrief bepaalde dat sportaccommodaties in ambachtelijke of industriële zones konden worden aanvaard, mits de accommodaties van die aard zijn dat de mogelijkheid bleef bestaan om de betrokken zones optimaal te benutten voor de hoofdbestemming.

Daarom schuilt mijns inziens een mogelijke oplossing in de invoering van het begrip 'meervoudig gebruik'. Naar analogie met de opmerkingen van ex-staatssecretaris Akkermans zouden de sportterreinen in een landbouwzone vanuit stedenbouwkundig oogpunt een meervoudige bestemming kunnen krijgen, al dan niet met uitdovend karakter. Die bestemming zou bijvoorbeeld 'landbouw en sport' kunnen zijn. Dit lijkt in de gegeven omstandigheden een betere oplossing dan een zo goed als zeker onhaalbare globale amnestie. Zo een maatregel wordt bovendien best decretaal geregeld.

Deelt de minister mijn visie dat het nuttig zou zijn om dergelijke sportterreinen een meervoudige bestemming te geven, zodat een einde wordt gesteld aan de rechtsonzekerheid? In elk geval moet er een oplossing worden gezocht. Het kan mijns inziens niet de bedoeling zijn om daar gewoon een rechte streep onder te trekken. Hoe wil de minister deze problematiek aanpakken?

Mijnheer de minister, verder had ik graag geweten wat u in de onmiddellijke toekomst van plan bent. We bevinden ons vandaag tussen twee voetbalseizoenen in: we staan aan de vooravond van een nieuw seizoen. Tijdens deze periode moeten veel clubbesturen schikkingen treffen. Ze moeten weten hoeveel jonge spelers ze mogen aantrekken met de accommodatie die ze kunnen bieden.

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

**De heer Jacques Timmermans** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de technische kwestie die de heer Beysen heeft geschetst, is een realiteit. In mijn eigen stad zijn zeven van de tien voetbalvelden zonevreemd.

Een bepaald voetbalveld bevindt zich in een woonzone. Op zich vormt dat geen echt probleem, maar na de verkaveling moest de club met haar 200 jeugdspelers onverwachts verhuizen. Ik heb me achter hun zaak gezet. Ik wou via een spoedprocedure, het vroegere artikel 20 van de wet op steden-

bouw, tot onteigening komen. Dat wordt echter niet meer toegelaten door Stedenbouw. Nu moet men via een BPA werken. Men stelt een ontwerper aan die een BPA uitwerkt. Met een BPA zou dat klein stukje voetbalveld behouden mogen blijven. Men legt het BPA voor aan de streekcommissie. Met het BPA dat ik indiende, was op zich niets mis, maar de ingenomen ruimte moet elders worden gecompenseerd. Dat betekent enorm veel werk. Bovendien kost zo een klein BPA enkele honderdduizenden franken aan de gemeente. Als schepen van Ruimtelijke Ordening vraagt men me dan ook die kosten te verantwoorden.

Niet alleen voetbalvelden zijn zonevreemd, maar ook sportzalen, kantines enzovoort. Theoretisch is de omschakeling van de zachte naar de harde sector mogelijk, maar in praktijk is ze zo ingewikkeld en duur dat de sportclubs noch ikzelf een uitweg zien. Ik kan bij wijze van spreken niemand gerieven.

Misschien kunnen we dit probleem oplossen via een versnelde procedure. Wie houdt overigens de ruimtebalans bij? Voor elk voetbalpleintje elders een alternatief vinden, wordt een onmogelijke opdracht. Ik vraag me af of een voetbalveld nu echt tot de harde sector behoort. Als de eigenaars van de omliggende grond geen bezwaren hebben, waarom zou dat voetbalveld niet kunnen blijven liggen? Ik heb het hier duidelijk over jeugdvoetbalploegen, met een zeer kleine accommodatie, met twee douches, één kleedkamer en een kantine met vijf tafeltjes.

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

**De heer Patrick Lachaert** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik sluit me aan bij de interpellant. Mijn enige en duidelijke vraag aan de minister is: wat is uw oplossing? Ik zou die liever vandaag dan morgen zien.

**De voorzitter** : Mijnheer de minister, ik wil dit probleem even in een ruimere context plaatsen. Niet alleen de voetbalvelden, maar ook tal van andere gemeenschapsvoorzieningen werden jaren lang gedoogd, maar krijgen nu een zwaard van Damocles boven het hoofd. Ik geef één voorbeeld. Binnenkort wordt 'de oude Limburger geschoten', dat is een schuttersfeest in Kinrooi. De kantine en de lokalen van die club moeten worden afgebroken. Ik vermoed dat het publiek daar tijdens het feest enthousiast op zal reageren. Kunnen we voor dergelijke accommodaties geen algemene regeling treffen? Niemand verrijkt zich aan deze gang van

**De voorzitter**

zaken. Integendeel, de gemeenschap wordt er armer door.

Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns :** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik heb oor voor uw zorgen. Dit probleem zal zich allicht in verschillende gemeenten voordoen. Ik zou een onderscheid willen maken tussen de sportaccommodaties die permanent een gebouw en een terrein nodig hebben, en de eenmalige sportmanifestaties.

Ik ben het met uw analyse eens, mijnheer Beysen. De recreatiegebieden, de woongebieden en de gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen zijn het best geschikt voor voetbalterreinen. We zullen ons bij het onderwerp van de interpellatie houden. Het is misschien juist dat een groot aantal voetbalterreinen als zonevreemd kunnen worden beschouwd. Arohm beschikt momenteel niet over een inventaris van deze terreinen. Omwille van het lokale karakter van deze problematiek is het ook niet aangewezen dat mijn administratie daar een inventaris van bijhoudt. De gemeenten weten beter wat er aan de hand is. Het handhavingsbeleid bij niet-vergunde en illegale werken rond voetbalterreinen kan natuurlijk niet verschillen van het handhavingsbeleid in andere situaties.

U hebt een belangrijke inbreng geleverd bij het zoeken naar een oplossing voor dit probleem. In het RSV staat dat bij de ruimtelijke afweging van bijkomende voorzieningen, onder meer voor sportaccommodatie, moet worden uitgegaan van het principe van de gedeconcentreerde bundeling. Om de structuurbepalende functies van het buitengebied – met name landbouw, natuur en bos – zo weinig mogelijk te belemmeren, moet worden gestreefd naar een bundeling van de sportaccommodaties en de bebouwing. De accommodaties moeten bij voorkeur aansluiten bij een kern.

Om dit te rechtvaardigen kunnen ook andere argumenten dan die voor ruimtelijke ordening worden gegeven.

Zo een afweging moet volgens het subsidiariteitsprincipe en gelet op het lokale karakter van het probleem, op het gemeentelijk niveau gebeuren. Het gemeentelijk structuurplanningsproces vormt een uitstekende gelegenheid om de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de recreatieve infrastructuur in de gemeente te formuleren in samenhang met een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikke-

ling van de kernen. Dit kan snel gebeuren, mijnheer Lachaert, want die visievorming kan versneld gebeuren in het kader van de opmaak van een BPA voor de omgeving van het betreffende voetbalveld.

Mijnheer Timmermans, het lijkt me aangewezen om een BPA te hanteren als uitvoeringsinstrument voor een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, of als een onderbouwde kortetermijnoplossing voor een concreet en lokaliseerbaar probleem. Het BPA biedt tevens de mogelijkheid om juridisch-planologisch een eenduidige oplossing te vinden, in plaats van via de meervoudige bestemmingen van het gewestplan een oplossing te zoeken die voor andere actoren in het gebied een rechtsonzekere toestand kan creëren.

Ik ben me ervan bewust dat er een probleem is. Onze diensten stellen zich veel vragen over de compensatieregeling. Een oefening die door de gemeenten met veel goede wil wordt gemaakt, wordt hierdoor in feite vermenigvuldigd. Ik zal de administratie uitnodigen om na te gaan of de compensatieregeling moet blijven bestaan. Als de regeling ongewenste neveneffecten heeft, dan moeten we de moed hebben daar een oplossing voor te zoeken.

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

**De heer Ward Beysen :** Mijnheer de voorzitter, het zou beter zijn als we niet over dit onderwerp moesten spreken. Toch ben ik blij dat velen mijn bekommernis delen. Ik herhaal dat de maatschappelijke gevolgen niet mogen worden onderschat : het gaat over vele mensen.

Mijnheer de minister, u hebt in uw antwoord op het einde een verbetering aangebracht. U zei uw administratie te zullen uitnodigen om na te gaan of de compensatieregeling wel moet worden toegepast, omdat u hebt vastgesteld dat het werken via de BPA's niet lukt. De heer Timmermans heeft u de problemen uitgelegd van de stad waar hij schepen is. Ik ben blij dat hij dit deed, want niemand kon de situatie beter schetsen dan hij. Als ik dat verhaal had verteld, was het waarschijnlijk minder geloofwaardig overgekomen.

Het zou goed zijn om de vroegere omzendbrieven over dit onderwerp opnieuw te bekijken. Ik beweert niet dat ze opnieuw strikt moeten worden toegepast, maar wel dat er vele bruikbare elementen in voorkomen om regulerend en compenserend op te treden. De zaak is te belangrijk. Men moet trachten op zeer korte termijn een oplossing te vinden.

**Beysen**

De betrokkenen voelen zich allemaal in hun bestaan bedreigd. Die situatie is bijzonder ongezonder. Mijnheer de minister, ik hoop dat u meer zult doen dan alleen maar een uitnodiging aan uw administratie richten.

Samen met mijn fractiegenoten en vertegenwoordigers van andere fracties zal ik trachten op een constructieve manier een met redenen omklede motie op te stellen. Het doel is u te helpen om een oplossing te vinden voor deze problematiek.

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

**De heer Patrick Lachaert** : Mijnheer de minister, uw antwoord is vanuit juridisch oogpunt en ook in de feiten onjuist. Ik heb het meer bepaald over de modaliteit voor het gebruik van het BPA. U zegt dat men aanraadt om die modaliteit te gebruiken om bijvoorbeeld de zonering voor een voetbalvereniging te veranderen. Een landbouwzone zou dan kunnen worden omgezet in een zonering waar wel voetbal kan worden gespeeld, en waar men daarvoor ook accommodatie kan oprichten. In een unanieme rechtspraak van de Raad van State wordt deze stelling echter telkens afgewezen.

Ik verwijs naar artikel 17 van het coördinatiedecreet. Met een BPA kan men desnoods afwijken van het gewestplan. De Raad van State spreekt over deze materie elke week arresten uit. Zolang de feitelijke bestemming niet onmogelijk wordt of het bewijs niet wordt geleverd dat het gebruik als landbouwzone van het voetbalveld onmogelijk is, kan het BPA niet worden gebruikt om de bestemmingswijziging door te drukken. Ik nodig u uit dit na te gaan. Van zodra iemand zich tegen het BPA verzet, wordt het BPA vernietigd. U bent daarvan op de hoogte aangezien u het zelf niet meer toepast. Uw voorstel inzake het BPA is een oplossing die er geen is.

De tweede oplossing die u suggereert, is het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Hiervan is er bij mijn weten één goedgekeurd, namelijk dat van de gemeente Nevele. De andere gemeenten moeten nog starten of zijn een inventaris aan het opmaken en de procedures aan het volgen. Ik overdrijf niet als ik zeg dat we hiervan de eerstvolgende tweeënhalf jaar niet veel hoeven te verwachten. Tijdens de vorige vergadering heb ik gezegd dat de maatschappij niet blijft stilstaan. Ze vraagt een oplossing voor concrete problemen. Ik ben bij de vraagstelling nogal cru geweest omdat de proble-

men met de ruimtelijke ordening danig op mijn zenuwen beginnen te werken.

Bij de ruimtebalans wordt de compensatie toegepast. Indien u dit ontkent, weet u niet wat uw administratie zegt. U gebruikt een doodoener om iedereen wandelen te sturen.

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

**De heer Joachim Coens** : Mijnheer de minister, de BPA's kunnen eventueel goed zijn ingeplant en aansluiten bij het woongebied. Indien ze echter binnen een landbouwgebied vallen, gaat de rechtspraak hiermee niet akkoord. Dan is er een probleem. Ik hoop dat u hierop een antwoord heeft.

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

**De heer Leonard Quintelier** : Ik kan de gedachtegang van de minister volgen wanneer hij de zaken in een gemeentelijk perspectief plaatst. Dat is de juiste plaats. Het is redelijk om de gemeenten te vragen dat ze een inventaris opmaken en die met de gemachtigde ambtenaar bespreken. Ik vrees echter dat uit de inventaris zal blijken dat meer dan 90 percent van de terreinen of gebouwen in kwestie niet aan de voorwaarden voldoen. De gemachtigde ambtenaar wordt met de rug tegen de muur gezet. Men drukt hem immers met de neus op de overtreddingen. Wat moet hij in dat geval doen ?

Ik haal het voorbeeld aan van een gemeente die een BPA heeft opgesteld. Het sportterrein paalt er al decennia aan de woonzone. Dat terrein wordt uit het BPA gesloten vóór het aan u ter goedkeuring wordt voorgelegd. Men doet dit omdat er een overtredding is. De ambtenaren zeggen in de discussies met de gemeente duidelijk dat dit planologisch een goed voorbeeld is. Ze zeggen echter ook dat men het BPA niet kan gebruiken voor een regularisatie, en terecht. Zo belanden we in een vicieuze cirkel.

Er zijn een hele hoop kleine en grote overtreddingen. Welk idee zal tot een resultaat leiden ?

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

**De heer Jacques Timmermans** : Een structuurplan kan enkel op lange en middellange termijn een duidelijke basis vormen om bestemmingswijzigingen door te voeren. Op dit moment biedt het geen oplossing. De streekcommissie in Oost-Vlaanderen zal naar aanleiding van de toestand in Nevele beslissen de zaken te vertragen. Ze wil eerst met de

**Timmermans**

provincie een provinciaal structuurplan opstellen. In Ninove, waar we ongeveer halfweg zijn, moeten we dus stoppen. Het is immers gek om zo voort te doen want ik word drie jaar op mijn honger gelaten. Dat is geen oplossing.

Ik sluit me aan bij wat werd gezegd over de BPA's. Ik ben de minister dankbaar dat hij de administratie ervan overtuigt om een opening te maken op het vlak van de compensatie. Ik denk dat hij er het best aan doet de officiële tekst niet te volgen en menselijk te reageren op een frappant probleem. We mogen natuurlijk niet overdrijven in de andere richting. Het gaat hier over kleinschalige zaken, niet over stadions of grote terreinen. Ik neem wel afstand van zaken die niet correct zijn en die niet beantwoorden aan de behoeften van het voormelde probleem.

**De voorzitter** : Mijnheer de minister, is het niet mogelijk om in afwachting van de opmaak van provinciale en gemeentelijke structuurplannen, een soort van gedoogbeleid te voeren ? Ik heb het dan over kleinschalige sport- en sociaal-culturele accommodaties die op dit ogenblik voor veel mensen een opvang betekenen.

**Minister Eddy Baldewijns** : Op deze vraag kent u ongetwijfeld het antwoord. Als we voor één sector een dergelijke regeling treffen, dan krijgen we morgen deze vraag voor een andere sector. Ook daar moeten we dan met dezelfde menselijkheid op antwoorden.

Bij het planningsproces op provinciaal en gemeentelijk niveau is het nuttig om de verschillende actoren te herinneren aan de inhoud van het planningsdecreet. De gemeenten hebben geen tot in de details ontworpen structuurplan nodig, maar moeten wel een aantal krachtlijnen vooropstellen. Ik verwijs naar wat door de heren Coens, Quintelier, Timmermans en gedeeltelijk door de heren Beysen en Lachaert werd aangetoond. We moeten precies weten waar we naartoe willen. Zo niet, wordt het moeilijk om een grens te trekken. Iedereen belijdt op een plechtige manier dat we enkel moeten doen

wat draagbaar is. Het trekken van deze grens is niet makkelijk. Wanneer we de krachtlijnen hebben van een visie op gemeentelijk vlak, dan moet het invoeren van een BPA tot andere resultaten leiden.

Ik benadruk dat de omzendbrief van mijn voorganger over de compensaties zal worden herbekeken. Mijn voorganger wilde daarmee de overgang van zachte naar harde sectoren realiseren. Ik wil de omzendbrief in dit kader kritisch laten bekijken. Misschien vinden we een oplossing. In deze brief werd het BPA aangereikt als de te volgen weg.

We hebben vandaag een verhelderend beeld gekregen over deze aangelegenheid, dit met veel getuigenissen uit de praktijk en kennis van op het terrein. In dit licht moeten we proberen om op korte termijn een gepaste oplossing te vinden.

**De voorzitter** : De vragen werden hiermee beantwoord. Dit betekent nog niet dat de problemen zijn opgelost, integendeel. De tussenfase, namelijk de fase in afwachting van de gemeentelijke structuurplannen, zorgt voor de grootste problemen.

**Met redenen omklede motie**

**De voorzitter** : Door de heren Beysen, Timmermans, Quintelier, Lachaert en mevrouw Tybergien-Vandenbussche 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 parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 17.36 uur.*

---