

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



Zitting 1999-2000

23 december 1999

## HANDELINGEN

### COMMISSIEVERGADERING

#### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over het tracé voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven  
Met redenen omklede motie

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de exploitatie van spoorverbindingen door De Lijn  
Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het advies van het Vlaams Gewest in verband met de beheersovereenkomst van de NMBS

Interpellatie van de heer Frans Wymeersch tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de handelwijze bij de onteigening van landbouwbedrijven op het grondgebied van Doel, de toepassing in dit verband van het sociaal begeleidingsplan en de toekomstperspectieven voor de landbouwers in dit gebied

Interpellatie van de heer Frans Wymeersch tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de handelwijze bij de onteigening van landbouwbedrijven op het grondgebied van Doel, de toepassing in dit verband van het sociaal begeleidingsplan en de toekomstperspectieven voor de landbouwers in dit gebied

Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de beschadiging van de Netebrug te Walem en de gevolgen voor het uitzonderlijk transport

Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invoering van de nieuwe trams in Antwerpen en Gent

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inplanting van een KMO-zone "Maleizenveld" in Overijse

## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 23 december 1999

### **VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.02 uur.*

### **Interpellatie van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over het tracé voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Caluwé tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over het tracé voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de NMBS en de haven van Antwerpen hebben dringend behoefte aan een tweede spoortoegang. De huidige en enige toegang is reeds jaren verzadigd. Als we er in willen slagen om het bijkomend transport dat voortvloeit uit de aanleg van de nieuwe containerkades, te verwerken en daarbij van Vlissingen een echte voorhaven van Antwerpen te maken, is het absoluut noodzakelijk dat er zeer snel een tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven wordt gerealiseerd.

Om van Vlissingen een voorhaven te maken, moet er uiteraard een spoorverbinding worden aangelegd, de zogenaamde lijn 11, tussen Vlissingen en Bergen-op-Zoom en het havenspoor. Men moet er ook rekening mee houden dat dit een weerslag zal hebben op het verkeer van Antwerpen met het binnenland.

Van de tweede spoortoegang is reeds lang sprake. De Vlaamse regering koos op 18 april 1998 voor het tracé via de gereserveerde strook van de A102

Merksem-Wommelgem, daarna langs de autosnelweg E313 richting knooppunt E314-E34. Vervolgens zou men de weg volgen van Ranst en Broechem naar de vertakking Nazareth in Lier. Op die plaats zou in een aansluiting worden voorzien met de bestaande lijn richting Hasselt en Leuven.

De vorige Vlaamse regering koos daarbij, in samenspraak met het Vlaams Parlement, uitdrukkelijk voor de lage oplossing. Dit werd verscheidene keren bevestigd in de beslissingen van de Vlaamse regering. Men opteerde dus voor het leggen van het spoor in een sleuf in het hele stedelijke gebied, met de ondertunneling van het Albertkanaal en de autoweg E313.

In functie daarvan werd een ambtelijke stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest en de NMBS, aan het werk gezet om na te gaan hoe dit kon worden gerealiseerd. De studie werd opgestart op vraag van de vorige Vlaamse regering. Men wenste daarbij te komen tot een algemeen ruimtelijk concept.

De ambtelijke stuurgroep heeft in de loop van de maand oktober haar eindrapport overhandigd aan de bevoegde Vlaamse ministers. Inzake de verschillende deeltrajecten geeft de stuurgroep eensluidende aanbevelingen voor de ruimtelijke uitvoeringsplannen van de nieuwe goederenlijn. Men heeft rekening gehouden met criteria zoals de milieu-effecten, ruimtelijke inpassing, uitvoerbaarheid en kostprijs. Enkel over het gedeelte Merksem-Wommelgem en de kruising van het Albertkanaal, heeft de stuurgroep geen definitieve aanbeveling geformuleerd. Ze heeft zich dus niet uitdrukkelijk voor de lage oplossing uitgesproken. De NMBS vraagt zelfs met nadruk dat de Vlaamse regering zou kiezen voor de bovengrondse oplossing.

Dat dit vrij drastische effecten tot gevolg zal hebben, zowel voor de mens als voor het milieu, blijkt uit de studie. Daarin staat : 'ondanks alle remedië-

**Caluwé**

rende maatregelen, zou de hoge variant tot effect hebben dat de constructie op pijlers van het gecombineerd project weg-spoor aanleiding blijft geven tot een sterke aantasting van de belevingswaarde van de omgeving, met name door de grote breedte van de constructie. Ingeval enkel het spoor wordt aangelegd, is de constructie veel minder breed en is de aantasting minder sterk. Aan de richtlijnen voor geluidshinder kan worden voldaan door de plaatsing van geluidsschermen binnen de woonzones. In een open gebied zal deze variant echter een bijkomende geluidsbelasting veroorzaken. De zwaarste knelpunten zijn de omgeving van Schoten met zijn kasteelparken en het landschappelijk geklasseerde domein Ertbrugge. De hoger vermelde effecten binnen deze gebieden pleiten voor de aanleg van de lage variant'.

De studie stelt dan ook dat vanuit ruimtelijk oogpunt de voorkeur uitgaat naar de lage variant en een maximaal gesloten ligging vanaf de Horstebaan tot aan het Albertkanaal, en dientengevolge voor een tunnelbakconstructie nabij de Bredabaan. Op deze manier kunnen de bestaande waardevolle landschappelijke kwaliteiten van de kasteelbossen rond Schoten na de uitvoering van het project worden hersteld. De relaties tussen de verschillende gebieden kunnen op deze manier worden behouden en zelfs versterkt. Door het aanplanten van bos ten oosten van Schoten kan de landschappelijke en ecologische relatie tussen het domein van Amerloo en Calixberg worden uitgebouwd. Dit betekent een meerwaarde voor het hele gebied. Ten zuiden van het Albertkanaal kan men overgaan op open tunnelbakken, aangezien het tracé daar in een grenszone ligt tussen het groene weefsel van en rond het domein Ertbrugge, en bestaande en verder te ontwikkelen bedrijventerreinen.

De Vlaamse regering zal hierover een beslissing moeten nemen. Het dossier ligt op tafel sinds 1 oktober. Twee maanden later vragen we dan ook met nadruk aan de regering wanneer ze daarover een beslissing zal treffen, en of ze het standpunt van de vorige Vlaamse regering zal bevestigen. Toen werd geopteerd voor de lage uitvoering.

Wanneer wordt in het kader van de ruimtelijke ordening de procedure effectief opgestart, zodat de NMBS zo snel mogelijk kan overgaan tot het uitvoeren van de werken? De haven en de spoorwegen zijn daar vragende partij voor.

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

**De heer Johan Malcorps** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, we hebben hier vroeger ook al vragen over gesteld aan minister Stevaert. Het probleem blijft natuurlijk de financiering van een eventuele lage oplossing. Daar hangt veel van af. Nu wordt een pingpongspel gespeeld tussen het federale en het Vlaamse niveau. Bestaat hier nu al uitsluitel over?

De NMBS heeft reeds een berekening gemaakt. Dat is waarschijnlijk ook de reden voor de terughoudende reactie. Het zou om een belangrijke meerkost gaan. Het traject zelf zou al meer kosten dan eerst was begroot. Daarbovenop zou nog de meerkost van de lage oplossing komen. Wie gaat dit allemaal betalen? Indien de lage oplossing niet te financieren is, dan hebben we een groot probleem.

De studie draagt voldoende elementen aan om te stellen dat dit voor ons reeds problematische project onaanvaardbaar is. Zelfs de lage oplossing is voor ons geen goed voorstel. Ter hoogte van de doortocht tussen Ranst en Broechem rijzen sowieso grote moeilijkheden die men niet kan oplossen met het systeem van ondertunnelingen of sleuven.

Men moet dringend uitsluitel geven over de vraag of er een akkoord wordt gesloten tussen het federale en het Vlaamse niveau. Klopt het dat er geen geld is om de milieumilderende maatregelen, zoals men dat zo eufemistisch omschrijft, te treffen? Zo ja, hoe moet het dan verder?

**De voorzitter** : Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, het dossier over de tweede spoorwegontsluiting van de haven van Antwerpen ligt inderdaad op de regeringstafel. De secretarisgeneraal van de administratie heeft me de studie overgemaakt op 19 oktober 1999. Namens de NMBS heb ik ook op 9 november een schrijven ontvangen van de heer Schouppe, gedelegeerd bestuurder. Daarin werd gevraagd om dit dossier met hoogdringendheid te behandelen.

Op dit ogenblik wordt het dossier door mijn kabinet onderzocht en besproken, samen met de administratie van Ruimtelijke Ordening. We gaan na welke procedure we terzake zullen volgen. Inzake de timing kan ik u melden dat we begin januari 2000 zullen starten met een interkabinettenwerkgroep, die zich zal buigen over het multidisciplinaire aspect van dit dossier. Zowel het departement

## Van Mechelen

van Leefmilieu als dat van Ruimtelijke Ordening en Openbare werken worden hierbij betrokken.

Ik zou me snel van de zaak kunnen afmaken. Deze commissie heeft echter het recht ook over de grond van de zaak te worden ingelicht. Aangezien u dezelfde studie als ik in uw bezit hebt, kunt u een aantal dingen zelf nagaan. Toch wil ik even ingaan op punt 7 van het rapport, dat werd gemaakt door de begeleidende stuurgroep waarin ook mijn administratie was vertegenwoordigd. Het betreft de verschillende evaluatieconclusies van de deeltracés.

We starten met tracézone 1, namelijk het rangeerstation Antwerpen-noord tot aan de Veltwijcklaan in Ekeren. De stuurgroep schrijft in de conclusie dat de aanleg van de tweede havenontsluiting best wordt gebundeld met de bestaande goederenlijn in de doortocht Ekeren, indien de nodige milderende maatregelen worden genomen. Men heeft daarover dus een volledige consensus bereikt.

Tracézone 2 vertrekt aan de Veltwijcklaan en loopt tot en met het verkeersknooppunt in Merksem. De stuurgroep stelt voor om te kiezen voor de variëte met verplaatsing van de bestaande goederenlijn 27a, zodat de leefkwaliteit van de aangrenzende woonwijk beter kan worden verzekerd.

Tracézone 3 is het moeilijkste stuk. Het gaat hierbij om het vak van het verkeersknooppunt van de A12 en E19 in Merksem tot het knooppunt in Wommelgem. In het genuanceerd besluit staat 'dat de stuurgroep vaststelt dat vanuit het oogpunt milieu en ruimtelijke effecten de ondergrondse oplossing de voorkeur heeft. Vanuit uitvoerings- en veiligheidsoverwegingen gaat de voorkeur uit naar de bovengrondse oplossing. Anderzijds is het investeringsbedrag dat met de ondergrondse oplossing gepaard gaat, dermate hoog dat deze oplossing niet zonder meer kan aanbevolen worden. Het moeilijkste knelpunt situeert zich ter hoogte van Schoten en de bijhorende kasteelparken. In de andere zones worden de inpassingsmogelijkheden van de bovengrondse oplossing, rekening houdend met de kostprijs, aanvaardbaar geacht. De uiteindelijke afweging van de voor- en nadelen van de boven- en ondergrondse oplossing tegenover het aanzienlijk kostprijsverschil, vergt een keuze in een breder kader en op een hoger niveau, zodat de stuurgroep momenteel geen eenduidige aanbeveling kan doen. Tevens zal moeten rekening worden gehouden met brandtechnische adviezen ten aanzien van de lage variant. Bepalingen ten aanzien van het toegela-

ten transport van gevaarlijke stoffen zijn mogelijk bepalend voor de kosten en baten van het project.'

De stuurgroep schrijft hier dus letterlijk dat dit hun petje te boven gaat. Men zal een politiek besluit moeten nemen, waarbij rekening wordt gehouden met de kostprijs.

De voorzitter van het directiecomité van de NMBS, de heer Schouppe, schrijft in de inleiding van zijn brief: 'Gelet op het grote economisch belang, durf ik aandringen op een snelle beslissing. De NMBS is zich er terdege van bewust dat de aanleg van de nieuwe goederenlijn ingrijpende gevolgen zal hebben op mens en milieu. Daarom onderschrijft de NMBS de aanbevelingen van de gemengde ambtelijke stuurgroep inzake de ruimtelijke inpassing van de diverse deeltrajecten. In deze aanbeveling zijn op diverse plaatsen in bijzondere inspanningen voorzien om de goederenlijn zo goed mogelijk in de omgeving in te passen'.

Zo vergt bijvoorbeeld het verschuiven in het tweede tracé van de bestaande spoorlijn een meerkost van ettelijke honderden miljoenen frank. De NMBS schrijft in de inleiding dat ze reeds een aantal inspanningen doet. Daardoor loopt de kostprijs echter reeds op tot minimaal 20 miljard frank. Dat is beduidend meer dan wat tot hiertoe in het investeringsprogramma voor de spoorwegen was opgenomen. De heer Schouppe stelt ook dat het inschrijven van dit bedrag in het nieuwe tienjarig investeringsplan 2001-2010 bijgevolg bijzonder moeilijk zal zijn, en waarschijnlijk enkel zal kunnen worden gerealiseerd ten nadele van andere projecten.

We hebben hierover geregeld contact met de NMBS. We hebben vernomen dat men bezig is nog verfijndere kostprijsramingen op te stellen. De heer Schouppe schrijft verderop over het fameuze baanvak Merksem-Wommelgem dat 'de stuurgroep tot geen eensluidende aanbeveling betreffende de boven- of ondergrondse aanleg komt. Het is duidelijk dat vanuit milieu- en ruimtelijk oogpunt de ondergrondse oplossing de voorkeur geniet. Doch enerzijds zijn de veiligheidsaspecten van dergelijke oplossing bijzonder moeilijk op te lossen, terwijl anderzijds de bijkomende meerkost van nog eens 4,5 miljard frank voor de NMBS niet meer haalbaar is binnen de middelen van haar investeringsplan. Daarom vraag ik u de mogelijkheid van een bovengrondse oplossing niet uit te sluiten. De NMBS stelt voor maximale inspanningen te doen in verband met de landschappelijke integratie van architectonische kwaliteit van de bovengrondse aanleg.'

**Van Mechelen**

De NMBS raamt de meerkost op 4,5 miljard frank. Het is evident dat de Vlaamse regering in de loop van de volgende maanden een keuze moet maken. Ik wil daarover voor Pasen 2000 een beslissing nemen. Dat zal toestaan om een en ander af te stemmen op het nieuwe decreet inzake de ruimtelijke ordening dat van kracht wordt op 1 mei 2000. Dat zal overigens een beduidende tijdwinst bij de afhandeling van het dossier opleveren.

U hebt het over een specifiek vak gehad. U weet dat ik in het verleden verschillende keren het standpunt heb ingenomen dat dit het best op het niveau -1 gebeurt. Vandaag worden we geconfronteerd met allerlei technische aspecten. In samenspraak met alle betrokken ministers zullen we ons daarover buigen en tot een besluit proberen te komen. In samenspraak met de NMBS moet worden afgesproken wie wat zal betalen.

De stuurgroep heeft ook besluiten genomen in verband met de tracé-zones 4, 5 en 6 (van het knooppunt Wommelgem tot en met de doortocht, ter hoogte van de service-zone te Ranst). De stuurgroep stelt de zogenaamde 'gebundelde variant' voor. Deze oplossing is vanuit milieu-oogpunt de beste. Deze oplossing kan worden uitgevoerd voor een redelijke kostprijs, zonder onoverkomelijke verkeershinder voor de E313. Iedereen herinnert zich goed welke herstellingen dat al met zich heeft meegebracht, en wat dit op verkeerstechnisch vlak heeft veroorzaakt.

Ten slotte is er nog de tracé-zone 7 van het kruispunt E313 te Ranst. Men komt tot het besluit dat de milieu-effecten gunstig zijn en dat de uitvoering geen problemen oplevert. Ook de kostprijs is voordeliger, als men ingaat op het voorstel van de stuurgroep om de kruising met de E313 bovengronds aan te leggen. Het tracé moet de E313 zo schuin mogelijk kruisen, en zoveel mogelijk in oostelijke richting worden aangelegd. Men moet wel nog een oplossing vinden voor de Vaartstraat.

Wat tracé-zone 8, van Ranst tot Lier, betreft, stelt de stuurgroep voor te kiezen voor het westelijke tracé. Zo wordt vermeden dat de woonwijk wordt doorgesneden, en wordt het landschap en de ecologisch potentieel waardevolle Molendijkvallei onaangeroerd gelaten. Over dit alles wil ik tegen Pasen 2000 in de schoot van de regering tot besluiten komen.

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

**De heer Ludwig Caluwé** : Het verbaast me dat er pas nu een interministeriële kabinettenwerkgroep van start gaat. Ik had begrepen dat die al sinds oktober bestond. Dat is zo in de pers verschenen, en dat is nergens ontkend. Er zijn ondertussen twee kostbare maanden verloren gegaan.

Ik verneem hier dat de minister uiterlijk tegen Pasen 2000 een beslissing wil. Dat is een belangrijke verbintenis. We mogen immers niet in luchthaventoestanden terechtkomen, waar beslissingen altijd maar worden uitgesteld. We zullen dat nauwlettend in het oog houden. We rekenen erop dat er tegen Pasen een beslissing komt, en dat het standpunt van de vorige Vlaamse regering om het lage scenario na te streven, wordt overgenomen.

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

**De heer Johan Malcorps** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb problemen met de houding van de NMBS. De maatschappij vindt dat de meerkost van 4,5 miljard frank niet door haar moet worden betaald. Verder blijft men de hoge oplossing als een mogelijkheid beschouwen.

Mijn vraag om uitleg aan minister Stevaert over de Vlaamse inbreng in de beheersovereenkomst heeft daar natuurlijk mee te maken. De NMBS stelt dat het ophoesten van die 20 miljard frank al erg genoeg is, en ten koste zal gaan van andere investeringen in dezelfde regio, zoals de Antwerpse haven. Ik denk niet dat we dat moeten pikken. De NMBS moet haar verantwoordelijkheid opnemen voor de ontwikkeling van het goederentreinvervoer en de ontsluiting van de Antwerpse haven. Dat moet bovendien gebeuren op een mens- en milieuvriendelijke wijze.

We kunnen een dictaat van de NMBS niet aanvaarden. Sta me toe nogmaals te vergelijken met de hele afhandeling van het HST-dossier. Op federaal niveau is men op zoek gegaan naar een aparte financiering voor de meerkost die de aanleg van het E19-tracé van de HST en de daarbijbehorende milieubescherpende maatregelen veroorzaken. Ik ga ervan uit dat dit dossier in eerste instantie een federale verantwoordelijkheid is. Het zou een slechte oplossing – en een gevaarlijk precedent – zijn om te aanvaarden dat op Vlaams niveau bijkomende middelen worden gezocht.

**De voorzitter** : Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Ik wil de heer Caluwé geruststellen. Aan dit dossier wordt gewerkt.

**De heer Ludwig Caluwé** : Ik had begrepen dat er een werkgroep is. Is dat juist ?

**Minister Dirk Van Mechelen** : Ik herhaal dat er aan dit dossier wordt gewerkt. Het spreekt vanzelf dat we dat ernstig voorbereiden, in samenwerking met het kabinet en de administratie. Vorige week heb ik daarover nog een belangrijk gesprek gevoerd met mensen van de NMBS. Ze hebben toen hun standpunt verduidelijkt.

Ik denk verder dat de NMBS niet het recht heeft om dictaten te stellen. De Vlaamse regering moet duidelijk maken wat ze wil en onder welke voorwaarden ze een bouwvergunning kan afleveren. Ik wil duidelijk stellen dat de Vlaamse regering vragende partij is om een tweede spoorontsluiting te realiseren. Ik denk dat er in het Vlaams Parlement een consensus bestaat om de immense goederenstromen in het Antwerpse in goede banen te leiden.

Mijnheer Caluwé, u bent ook senator. U bent bijgevolg de geschikte persoon om de bevoegde federale minister op haar plichten te wijzen. Het spreekt voor zich dat deze problematiek ook het voorwerp moet uitmaken van onderhandelingen tussen de federale en de Vlaamse regering.

**De heer Ludwig Caluwé** : Als de minister de Handelingen van de Senaatsvergaderingen had gelezen, dan zou hij weten dat we de bevoegde federale minister daarover hebben ondervraagd. Ik heb het in concreto gehad over het GEN in Brussel. Wat op Waals grondgebied wordt gerealiseerd, wordt met bijkomende middelen gefinancierd. Maar de middelen ter financiering van de delen die in het verleden op Vlaams grondgebied zijn gerealiseerd, zijn opgenomen in de 60/40-verdeling : 60 procent voor Vlaanderen, 40 procent voor Wallonië. Er moeten dus compensaties voor Vlaanderen komen. Dat kunnen de middelen zijn voor de aanleg van de mens- en milieuvriendelijke uitvoering van de tweede spoorontsluiting van Antwerpen. Als we daar de kans voor krijgen, zullen we niet nalaten dat ook in de Costa te bepleiten.

### **Met redenen omklede motie**

**De voorzitter** : Door de heer Caluwé werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

Het incident is gesloten.

---

### **Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de exploitatie van spoorverbindingen door De Lijn**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de exploitatie van spoorverbindingen door De Lijn.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, vanmorgen hebben we vernomen dat de minister de opdracht heeft gegeven om de oprichting van een Vlaamse spoorwegexploitatie voor te bereiden. De Vlaamse Vervoersmaatschappij moet daar op korte termijn de nodige expertise voor verwerven. Eventueel zou De Lijn zich met dit doel kunnen inkopen in een buitenlandse maatschappij.

Dat kan bijzonder amusant worden, als men weet dat de heer Van Wezemaal, directeur-generaal van De Lijn, ook lid is van de raad van bestuur van de NMBS. Hij zou in dat geval actief zijn in de NMBS én in een concurrerende buitenlandse maatschappij !

U stelt dat eenzelfde maatschappij zich niet kan specialiseren in zowel de exploitatie van grote nationale en internationale verbindingen als in de exploitatie van lokale, kleinschalige spoorverbindingen. U hebt misschien wel gedeeltelijk gelijk. We stellen vast dat de aansluiting van verschillende regio's in Vlaanderen op het nationale spoorwegennet te wensen overlaat, met alle economische en sociale gevolgen.

Gisteren of eergisteren werd in het nieuws nog gezegd dat uit een recente studie blijkt dat de heropening van de oude spoorwegverbinding tussen Lanaken en Maastricht, een aanzienlijk economisch potentieel zou kunnen aanboren. Ik denk dan vooral aan de papierindustrie. Tezelfdertijd

## Decaluwe

blijkt de NMBS niet onmiddellijk bereid om daar de noodzakelijke investeringen voor te doen. De betere ontsluiting van de Maastrandse regio lijkt dus opnieuw in het gedrang te komen, ondanks de socio-economische noodzaak.

In de Kamer heeft de heer Ansoms al meermaals gezegd dat bij de eerstvolgende wijziging van de wet op de overheidsbedrijven, de beheersovereenkomst met de NMBS moet worden aangepast. Gewesten moeten een rol spelen in het spoorvervoer. Spoorweginvesteringen moeten objectief worden bekeken. We moeten afstappen van wat ik de wafelijzersleutel noem. Het voorbeeld van het GEN leert ons bovendien dat deze 60/40-verhouding blijkbaar niet consequent wordt toegepast. De CVP-volksvertegenwoordigers in de Kamer bijten zich in dit dossier vast, in de hoop dat er wat schot in de zaak komt.

Deze verklaringen hebben voor de buitenwereld een zekere spektakelwaarde. Maar in beperkte kring blijkt dat de soep niet zo heet wordt gegeten als ze in de pers wordt opgediend. Dit werd duidelijk naar aanleiding van een actuele vraag van de heer Keulen. Wallonië en Brussel zouden moeten meedoen. De publieke verklaringen worden dus afgezwakt. We zouden toch ook onze eigen weg kunnen bewandelen ?

Een tweede zaak betreft uw verklaring dat u er een grote voorstander van bent om de dienstverlening en de investeringen in Vlaanderen van de NMBS objectief te beoordelen. We steunen u daarin. U verbindt dat met het probleem van het RSV. In dit parlement zijn daarover een aantal bindende verklaringen goedgekeurd, en we hopen dat de NMBS daar rekening mee houdt.

U stelt verder dat deze objectieve normen moeten worden opgenomen in de beheersovereenkomst. Daarin moet men het hebben over netdichtheid, reizigersaantallen en snelheidsnormen. Ik vind dat geweldig. We staan daar volledig achter. De netnormering staat ingeschreven in de beheersovereenkomst, niet in een decreet. Maar het is natuurlijk gemakkelijk om het te hebben over de beheersovereenkomst van de NMBS, terwijl u datgene waarvoor u pleit met betrekking tot de NMBS niet toepast op De Lijn. In de beheersovereenkomst van De Lijn hebt u dit alles immers niet laten opnemen : de netnormering wordt er niet omschreven, het is allemaal wat vaag. Ik heb de indruk dat u gedetailleerder wilt werken en we steunen u daarin, want dat is de essentie van de beheersover-

eenkomst en het zorgt voor responsabilisering. Ik verwijs in dit verband naar het succesvolle VRT-verhaal. Tijdens de begrotingsbesprekingen werden daarover reeds de nodige discussies gevoerd.

Wanneer een regio dus treinverbindingen bovenop de vastgestelde basisdienstverlening moet krijgen en er bijkomende elementen vanuit Vlaanderen vereist zijn, dan moet men in de eerste plaats werken aan een bijkomende beheersovereenkomst, eventueel een regionale. Op federaal vlak pleit de CVP daar reeds sinds 1996 voor, maar zonder succes, omdat de toenmalige coalitiepartner, de SP, ons daar toen nooit in heeft gevolgd. Een bijkomende beheersovereenkomst met de NMBS vereist een analytische boekhouding, zodat de kostprijs nauwkeurig kan worden bepaald. Waar hebben we dit nog gehoord, mijnheer de minister ? Verder vereist het in exploitatie nemen van een verlaten lijn een gescheiden bedrijfsvoering van infrastructuur en dienstverlening. Als Vlaanderen werk wil maken van een competitief spoorbeleid dat wil passen in het Vlaamse ruimtelijke en vervoersbeleid, dan moeten we ervoor zorgen dat die regionale beheersovereenkomsten er komen. Ik stel echter vast, en dan kijk ik in de richting van de heer Malcorps, dat de federale groene minister Durant daar vandaag geen oren naar heeft. Een aantal weken geleden heeft de heer Ansoms dit tot vervelens toe gevraagd aan minister Durant, maar hiervan blijkt dus geen sprake te zijn.

Belangrijk is ook dat men moet afstappen van de 60-40-verhouding. Er moeten bovendien objectieve bedienings- en investeringsnormen worden uitgetekend, die afgestemd zijn op het gewestelijke beleid ter zake. Vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS is eveneens essentieel. Daarover zou men een Vlaamse consensus moeten kunnen vinden. Of dit mogelijk is, zal wellicht blijken uit de reacties van de andere fracties in dit parlement en indien zo blijkt, moet dit worden overgemaakt aan de collega's in het federale parlement, waar we hopen dezelfde lijn door te trekken.

Inzake uw idee van een Vlaamse spoorexploitatie, of althans wat we erover hebben vernomen via de pers, menen we dat dit een aantal risico's inhoudt. Zo bestaat het gevaar dat de kosten van de spoorwegexploitatie eenvoudigweg door het federale niveau zullen worden afgewenteld op het Vlaamse. De strategie van het federale niveau zou er dan in kunnen bestaan dat minder rendabele lijnen worden afgestoten. De internationale en interregionale lijnen blijven dan federaal, terwijl Vlaanderen voor de rest instaat. Wij krijgen dan wel de minst renda-



## Decaluwe

bele lijnen in handen. Autonomie heeft weliswaar een prijs, maar ik wil u slechts wijzen op die risico's : dit zou voor een bijkomende scheefgroei kunnen zorgen.

Men kan zich eveneens vragen stellen met betrekking tot de spoorweginfrastructuur. Dikwijls gaat het om verkommerde of zelfs verlaten spoorlijnen, waarop treinen toch kunnen rijden aan een zeer lage snelheid of na een behoorlijke investering. Ik verwijs naar mijn Limburgs voorbeeld van daarnet. De pers stelt trouwens opnieuw vast dat de commerciële snelheid van de Vlaamse lijnen gemiddeld lager ligt dan die van de Waalse lijnen. Daar kan men zich eveneens vragen bij stellen. Vlaanderen zou dus wel eens een hoge prijs kunnen betalen voor een eenzijdig initiatief. Het lijkt me veel evidentier dat men in het kader van een nieuwe wet op de overheidsbedrijven en een nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS in mogelijkheden voorziet zodat de NMBS met gewesten, provincies of gemeenten overeenkomsten afsluit die een bijkomende mogelijkheid tot dienstverlening zouden opleveren, bovenop de vastgestelde basisdienstverlening. Dit alles zou toch moeten gebeuren in het kader van de objectiveerbare normen. We hebben dit ook gehoord naar aanleiding van de problematiek van de behoefteanalyses inzake wegen. Ik stel vast dat dit idee nog nergens op het federale niveau is getoetst, noch formeel noch informeel. Als men dergelijke ideeën lanceert, is het toch nodig dat men ter zake de nodige contacten legt met de bevoegde federale kabinetten. Toen de heer Ansons haar daarover in de Kamer iets vroeg, antwoordde minister Durant dat ze dit alles voor het eerst uit de pers had vernomen.

Mijnheer de minister, vindt u het wenselijk dat de Vlaamse Vervoermaatschappij haar overheidssubsidies zou gebruiken om zich in te kopen in een buitenlandse maatschappij ? Dat is een belangrijke vraag. U was ook aanwezig op een studiedag met betrekking tot 'car and bus'. Daar was er eveneens sprake van een Waalse busmaatschappij die zich met overheidssubsidies inkoop in een andere busmaatschappij. Is dat iets gelijkaardigs ? Ik wil erop wijzen dat de huidige Europese wetgeving inzake het demonopoliseren van spoorwegmaatschappijen enkel betrekking heeft op goederen en niet op reizigers.

Hoe evalueert u het risico dat in het geval van een eenzijdige Vlaamse spoorwegexploitatie hoge kosten zullen worden afgewenteld op het Vlaamse niveau ? Of zegt u dat een Vlaamse operatie gelijktij-

dig met Brussel en Wallonië moet gebeuren ? Als dat het antwoord is, dan weten we dat er niets van terecht zal komen, of de heer Caluwé zou dit ter sprake moeten brengen in de Senaat of tijdens de Costa, zodat het in zijn geheel kan worden bekeken.

Bent u er voorstander van om in de beheersovereenkomst met de NMBS een basisdienstverlening te laten vastleggen, waar bovenop de gewesten dan, mits het afsluiten van een overeenkomst, een bijkomend aanbod kunnen aanbieden ? De hele problematiek van het GEN, met de grootste congestieproblematiek die zich in Brussel situeert, maar ook de afgeleiden voor Vlaanderen, is daar immers een essentieel element van. Dit zal wellicht nog een aparte discussie vergen. Inzake spoorweginfrastructuur doet en plant Vlaanderen immers alle nodige investeringen binnen de 60-40-sleutel : denken we maar aan Leuven en Denderleeuw. In Wallonië doet men dat echter niet. Daar dringt men aan op een extra investeringspot, zodat er niet wordt geraakt aan hun 40 percent. Dat is toch de stelling van minister Durant.

Dit debat zal hiermee niet afgerond zijn, maar het is belangrijk dat we met deze vragen kunnen toetsen of er een Vlaamse consensus bestaat om de problematiek aan te kaarten op het federale niveau.

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, zuiver juridisch kan het Vlaams Gewest krachtens de staatsvorming momenteel geen zwaar spoorvervoer organiseren in concurrentie met de NMBS. Allerlei vormen van stadstram, sneltram en light rail kunnen echter wel, mee in uitvoering van het regeerakkoord. Dit stipuleert dat het Vlaams Gewest de mogelijkheden om spoorvervoer te organiseren zal onderzoeken, ter aanvulling van het aanbod van de NMBS. De aanwending van de overheidsmiddelen om eventueel in andere bedrijven te participeren, dient mijn inziens aan een aantal strikte voorwaarden te worden onderworpen.

Ten eerste mag dit niet ten koste gaan van de huidige exploitatie. Derhalve kan de eenmalige uitgave om in een bedrijf te participeren enkel worden gefinancierd met eenmalige uitzonderlijke inkomsten, zoals de verkoop van afgeschreven rollend materieel, de valorisatie van onroerend goed of andere eenmalige uitzonderlijke opbrengsten.

**Stevaert**

Ten tweede moet de eventuele participatie in een ander bedrijf een meerwaarde hebben voor het Vlaams Gewest, zowel op het vlak van vervoer als op het vlak van opbrengsten.

Ten derde lijkt het me evident dat de opbrengsten uit dergelijke participaties moeten worden aangewend om extra openbaar vervoer in Vlaanderen te organiseren.

Tot slot dient gesteld dat een dergelijk dossier, overeenkomstig het decreet van de Vlaamse Vervoermaatschappij, door de Vlaamse regering moet worden goedgekeurd.

Met betrekking tot de problematiek van de 60-40-verhouding tussen Vlaanderen en Wallonië op het vlak van de spoorwegen, dient uiteraard te worden toegelicht dat initiatieven van het Vlaams Gewest niet tot gevolg mogen hebben dat deze verhouding zou wijzigen in het nadeel van Vlaanderen. Light rail of dieseltram betekenen voor de VVM niet noodzakelijk dat bestaande lijnen van de NMBS worden gevolgd, of dat er wordt gereden met hetzelfde materieel als dat van de NMBS. Dat heb ik al duidelijk gemaakt in het parlement.

In het Vlaamse regeerakkoord staat onder deel 4, hoofdstuk 2, punt B : 'De Vlaamse regering onderzoekt de mogelijkheid om het spoorvervoer te organiseren ter aanvulling van het huidige NMBS-aanbod'. Ik ben er dus een grote voorstander van om de beheersovereenkomst met de NMBS duidelijker te omschrijven en strikte objectieve normen vast te leggen met betrekking tot de minimale dienstverlening die moet worden geleverd in de diverse landsdelen. Op 17 december heeft de Vlaamse regering beslist dat we in het kader van de komende onderhandelingen over de beheersovereenkomsten, ook voor de VMM een dergelijk rooster willen opnemen. Dit zal ook toelaten om duidelijk de opdrachten van de diverse vervoermaatschappijen af te bakenen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de categorisering van de steden die daarin is opgenomen, is niet alleen voor de heer Decaluwe, maar ook voor mij het uitgangspunt. Een confrontatie tussen het RSV en het spoorwegnet van de NMBS maakt onmiddellijk duidelijk waar de gaten in het NMBS-net zitten. Vele steden die volgens het RSV worden verondersteld een station te hebben, zoals Maasmechelen en Maaseik, hebben geen NMBS-station. Bij andere steden komt het statuut van het station binnen de NMBS dan weer niet overeen met de categorisering van het RSV. Ik heb dit ook in een brief van 16 november 1999 aan mijn federale collega Durant laten weten. Deze brief zal ik bij het

commissiesecretariaat laten bezorgen, zodat iedereen er inzage van heeft.

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

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord, maar we zijn er natuurlijk niet veel wijzer van geworden. Daarom heb ik nog een aantal aanvullende vragen. Mijnheer de minister, wanneer denkt u binnen De Lijn via die studie over de nodige expertise te beschikken om te beslissen welke kant men in dit verband uit kan ? Anders is dit een proefballon geweest die we niet meer zullen terugzien.

U had het daarnet over de mogelijkheid van De Lijn om een systeem van light rail en dergelijk op te zetten, met eigen infrastructuur. Past grensoverschrijdende samenwerking tussen De Lijn en Nederland met betrekking tot de zogenaamde lijn 100, de lijn 19 en de lijn 45 met BBA, die momenteel volop wordt onderzocht, eveneens in dat idee van een soort exploitatie van light rail door De Lijn ?

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

**Minister Steve Stevaert** : Dat laatste is niet uitgesloten, maar ik wil nog eens duidelijk maken waar dit over gaat. Ik wil dat de Vlaamse Vervoermaatschappij expertise verwerft. Dat is iets heel anders dan met exploitatie beginnen. Wat dat betreft, is er geen tegenstelling tussen de NMBS en de VVM. Ik deel uw bekommernis over de mogelijke scheefgroei tussen Vlaanderen en Wallonië indien wij zelf initiatieven nemen en dat niet wordt weerspiegeld in Wallonië. In de komende jaren zal die discussie nog meermaals terugkeren. Maar als de mogelijkheden zouden bestaan of indien de noodzaak om over die expertise te beschikken duidelijk wordt, dan is het in elk geval goed dat de VVM daarover beschikt.

Het is mijn overtuiging en die van vele experts op dit vlak dat er een liberalisering komt. Indien die liberalisering wordt doorgevoerd, dan zal men in dit federaal land discussies voeren over regionalisering. Men zal echter vooral moeten discussiëren over echelonnering. Als Vlaams minister is het niet aan mij om de volledige analyse te maken van de NMBS. Het binnenlands personenvervoer van de NMBS maakt nu nog 17 tot 18 percent uit van het totale volume. Dit geeft duidelijk de richting aan. De pakjesdienst van de NMBS boekt een resultaat van ongeveer 100 miljard frank en stelt duizenden mensen tewerk. Ze is een ware mastodont geworden. Dit heeft soms nadelen maar ook voordelen. Sommige zaken zullen worden geïnternationaliseerd en geprivatiseerd binnen een Europese context.

## Stevaert

Vanuit het Europees oogpunt worden we dan geconfronteerd met echt streekvervoer. Bepaalde trajecten in Vlaanderen zouden dan beter worden gedaan via onder andere vormen van light rail. We moeten ons voorbereiden op deze discussie. Dit wil niet zeggen dat De Lijn daar zelf voor moet instaan. Er kan ook worden samengewerkt met de privé-sector. De Lijn heeft daarin echter een sturende opdracht en moet zich in die materie inwerken. De VVM is een waardevol instrument in Vlaanderen en in de Europese context. We moeten De Lijn dan ook in die richting oriënteren.

Het mag uiteraard niet de bedoeling zijn dat De Lijn overal participaties neemt. Het is niet haar opdracht in het buitenland vervoer te organiseren. Indien ze echter op het binnenlands vlak de nodige expertise kan verwerven door tijdelijk te participeren of kleine allianties aan te gaan, dan moeten we dat durven afwegen. U kent de materie zeer goed. Sommige trajecten zijn ook grensoverschrijdend. Naar zo een projecten mogen we niet met oogkleppen kijken.

In Kortrijk heb ik ook gesteld dat we er nauwlettend moeten op toezien dat er niet met Waals overheidsgeld niet-correcte concurrentie wordt aangegaan. Ik ben ook vragende partij voor een analytische boekhouding. Ik wens dat de zaken worden uitgesplitst zodat een soort regie op een correcte manier kan concurreren met de privé-sector. We delen dezelfde visie. Het klopt dat er nog heel wat knelpunten zijn.

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

**De heer André Denys** : Mevrouw de voorzitter, het is goed dat de regering in het kader van de liberalisering de opdracht heeft gegeven om expertise op te doen. De exploitatie zelf is een andere discussie.

De liberalisering van het vrachtverkeer is ingevoerd vanaf 1 april 1999. Inzake het reizigersvervoer verwondert het me enigszins dat in Nederland reeds experimenten met zogenaamde liberalisering en privatiseringen worden doorgevoerd. Houdt dit in dat de liberalisering verplicht is inzake het vrachtvervoer en dat ook de mogelijkheid bestaat om experimenten te doen met het reizigersverkeer? Indien dit zo is, kan het Vlaams Gewest hierover dan al onderhandelen met de federale overheid?

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

**Minister Steve Stevaert** : Het verschil met Nederland is dat wij in een federaal land leven en dat de bevoegdheid op het federale niveau ligt. Ik betreur dit en ben ervan overtuigd dat dit op termijn niet houdbaar is.

Men kan ons echter niet verbieden expertise op te bouwen. Ik wil dat we daar nu mee beginnen. Tegen de tijd dat we verdere stappen kunnen zetten – en die tijd zal komen – zijn we voorbereid om bepaalde taken op ons te nemen. Om een optimaal Vlaams streekvervoer te organiseren, zal men heel wat instrumenten nodig hebben. Zo is er voor de light rail nog infrastructuur nodig. Het kan ook goed zijn dat men op de bestaande spoorwegen licht rollend materieel laat rijden. Nu gebeurt dat met zeer zwaar en duur materieel. Dit is niet altijd zinvol. De privé-sector zou eventueel veel lichtere voertuigen op de bestaande sporen voor bepaalde trajecten kunnen inzetten. De VMM zou dan wel een sturende opdracht moeten hebben. Het zijn deze zaken die ik wens voor te bereiden. We moeten proactief werken en ons voorbereiden.

Indien we nu vragen aan de NMBS om in Vlaanderen met ander materiaal op de bestaande sporen te rijden, dan wordt dit afgewezen uit veiligheidsoverwegingen. Veiligheid is inderdaad een hoog goed en we moeten die beslissing respecteren. Ik geloof echter dat we wel op een veilige manier kunnen experimenteren. We beschikken echter niet over de nodige expertise. Ik vraag dan ook met aandrang aan de VMM om ervoor te zorgen dat ze gewapend is om echt te discussiëren met de NMBS.

**De heer André Denys** : Mijnheer de minister, ik vraag eigenlijk om die expertise te gebruiken om op een meer proactieve wijze niet alleen te pleiten voor een federalisering maar ook om via overleg het federaliseringsproces op een meer gefundeerde wijze te bespoedigen. We moeten op een gestructureerde wijze bewijzen dat we het streekvervoer kunnen verbeteren. In afwachting van een eventuele federalisering moeten we via experimenten kunnen aantonen dat het wegwerken van het monopolie van de NMBS geen gevaar inhoudt. Dit lijkt me nuttig, zelfs indien de eindverantwoordelijkheid op het federale niveau blijft. We moeten proberen de expertise, de kennis over de veiligheid, de oplossing van het mobiliteitsprobleem te gebruiken om een doorbraak te forceren.

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

**Minister Steve Stevaert** : De federalisering van het vervoer is ook mijn optie. Niets belet echter om de kennis die we verwerven te gebruiken om bij de

**Stevaert**

onderhandelingen met de NMBS een bepaalde richting in te slaan.

**De heer André Denys :** Het ene brengt het andere mee. In de discussie over de federalisering in de Costa-werkgroep zal men een aantal technische bezwaren naar voren brengen. Kunnen de leden een beroep doen op de opgebouwde expertise om daartegen in te gaan ? Ik kan me heel goed inbeelden dat men pro en contra zal argumenteren. Het zou interessant zijn een beroep te kunnen doen op die expertise om argumenten inzake efficiënt en goed bestuur te kunnen aanbrengen.

**Met redenen omklede motie**

**De voorzitter :** Door de heer Decaluwe werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het advies van het Vlaams Gewest in verband met de beheersovereenkomst van de NMBS**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het advies van het Vlaams Gewest in verband met de beheersovereenkomst van de NMBS.

De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, bij de vorige interpellatie werd reeds een groot deel van mijn argumenten aangehaald. Ik veronderstel dat het Vlaams Gewest een concreet advies heeft gegeven aan minister Durant in verband met de beheers-

overeenkomst, onder andere inzake netnormering, de afstemming op het RSV, enzovoort.

Hoe zit het nu met de mogelijkheid om regionale beheersovereenkomsten af te sluiten ? Wat is de betrokkenheid van de regiomanagers van de NMBS inzake het convenantsbeleid ? Indien men een netnormering voor de maatschappij en een basismobiliteit voor de treinen tot stand wil brengen, dan moet er meer overleg gebeuren dan nu het geval is.

Een andere invalshoek is de opbouw van de nodige expertise door De Lijn om eventueel in de toekomst klaar te zijn om aanvullende spoorlijnen, zoals light rail, enzovoort, te exploiteren.

Mijnheer de minister, kan het Vlaams Parlement inzage krijgen in het advies over de beheersovereenkomst dat aan de NMBS werd overgemaakt ? Gaat het om een advies van de voltallige regering ? Werd er rekening gehouden met vroeger goedgekeurde resoluties in verband met de verwachting vanuit Vlaanderen ten aanzien van de NMBS ? Tijdens de vorige legislatuur heeft de commissie voor Openbare Werken een hoorzitting gehouden waarop onder andere de heer Schouppe een en ander is komen toelichten. We hebben toen ook een resolutie goedgekeurd die grotendeels door de regering werd overgenomen. Kunnen we de inhoud van de resolutie terugvinden in het advies ?

Op welke wijze wordt dit advies verder opgevolgd ? We hebben wat dat betreft niet zo een goede ervaringen. Wat gebeurt er indien ook nu weer blijkt dat de NMBS en de federale regering weinig of geen gevolg geven aan de verzuchtingen van de minister ? Hoe staat het met de plannen om een aparte beheersovereenkomst af te sluiten met het Vlaams Gewest en de NMBS ? Moet men een aantal voorstellen van de minister niet in een degelijk kader plaatsen ? Dezelfde vragen kunnen worden gesteld aan minister Durant.

In de beleidsbrief staat dat er meer overleg moet worden gepleegd tussen het regionale en federale niveau. Dat moet natuurlijk nog concreet worden ingevuld. Ik pleit ook bij Franstaligen die tegenstander zijn van de regionalisering, ervoor dat ten minste binnen de huidige structuur de nodige concertatie gebeurt.

Hoeveel tijd denkt de minister dat er zal verlopen vooraleer men kan overgaan tot het beheer van Vlaamse regionale spoorlijnen ? Worden hiervoor financiële middelen vrijgemaakt bij de begroting voor Openbare Werken ? U had het daarnet over

## Malcorps

verschuivingen. Betekent dit dat spoorverbindingen in de Vlaamse mobiliteitsplanning ook als missing links zullen worden beschouwd? Ik neem aan dat dit voorlopig niet aan de orde is.

Vreest u niet dat de NMBS een aantal essentiële taken, waaronder de uitbouw van een voorstadsnet en het regionale spoorverkeer, zal afschuiven op de gewesten zodat de maatschappij de meer rendabele lijnen met vrucht kan exploiteren? Is het geen risico dat er een regionaal spoorbeleid met verschillende snelheden wordt gevoerd naargelang het gewest middelen kan vrijmaken?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de minister, geachte collega's, ik heb daarnet gezegd dat ik het bewuste advies ter beschikking stel van het commissiesecretariaat. Men heeft inderdaad rekening gehouden met de opmerkingen die het parlement in het verleden heeft gemaakt. Bovendien was er een vrij grote eensgezindheid. Op vraag van de federale minister van verkeer hebben de gewesten hun standpunt kenbaar gemaakt over de herziening van het huidige beheerscontract met de NMBS. Dat gebeurde aan de hand van een aantal thema's : dienstverlening aan de reizigers in het binnenverkeer ; financiële relaties tussen de Staat en de NMBS, investeringen, controle op het gebruik van de financiële middelen, en de raadpleging van de gebruikers.

Ik heb in mijn brief aan mijn federale collega duidelijk gesteld dat het Vlaams Gewest vragende partij is om de beheersovereenkomst te herzien. Voorts moeten volgens het Vlaams Gewest de gewesten in de beheersorganen van de spoorwegonderneming vertegenwoordigd zijn.

In diezelfde brief heb ik er vanzelfsprekend ook op aangedrongen dat een aantal essentiële onderdelen van het mobiliteitsbeleid ook in het spoorwegbeleid moeten terugkeren. Het gaat hierbij onder meer om de volgende aspecten : de netnormering – de hiërarchie van lijnen en stations is niet overal conform de Vlaamse opties ter zake, zoals uitgedrukt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ; de ruimtelijke toegankelijkheid volgens vaste normen – dat houdt verband met de basismobiliteit ; de snelheidsnormen – de NMBS respecteert haar eigen normen voor IC-verbindingen niet ; de stiptheid ; de capaciteit ; een betere afstemming van het treinverkeer op het tram- en busvervoer ; de tarief-

integratie en de betere toegankelijkheid van treinen en stations voor minder mobiele reizigers.

Voor een aantal van deze punten bestaat er momenteel al een kaderovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest, de VVM en de NMBS.

Ik herinner u aan het bestaan van de 'Samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse regering, de Vlaamse Vervoersmaatschappij en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen inzake het op elkaar afstemmen van de investeringen en het openbaar vervoersaanbod' van 18 maart 1997. Deze overeenkomst, die wordt geconcretiseerd in een aantal bijakten, heeft betrekking op verscheidene zaken : het op elkaar afstemmen van de investeringsprogramma's van het gewest, de VVM en de NMBS ; het afstemmen van het aanbod van stads- en streekvervoer op het treinaanbod ; het aan elkaar verstrekken van de nodige informatie met de bedoeling de kwantiteit, de kwaliteit en de organisatie van het openbaar vervoer maximaal op elkaar af te stemmen en te verbeteren ; de ontwikkeling van gemeenschappelijke vervoerbewijzen ; het voeren van een ruimtelijk beleid inzake multifunctionele verdichting rond de stations ; het aanbieden van adequate NMBS- en VVM-informatie in NMBS- stations en VVM-Lijnwinkels ; het aanbieden van NMBS- en VVM-vervoerbewijzen in NMBS- stations en VVM-De Lijnwinkels.

Als het Vlaams Gewest zelf een aantal spoorlijnen zou gaan beheren, moet dit gepaard gaan met overdracht van de nodige middelen van de federale naar de Vlaamse overheid. Zo niet zou dit immers uitdraaien op een eenzijdige besparing voor de federale overheid en een lastenverzwaring voor het Vlaams Gewest. De Vlaamse overheid maakt bij haar planning geen onderscheid met betrekking tot de infrastructuurbeheerder. Indien bestaande spoorweglinks moeten worden uitgebouwd of spoorlijnen opnieuw worden geopend, zal men moeten onderhandelen met de NMBS – zolang er geen overdracht van bevoegdheden en lijnen is. Ik heb overigens in mijn brief aan mijn federale collega de Vlaamse 'missing links' aangeduid.

Er kan geen sprake van zijn dat de NMBS een aantal van haar essentiële taken zomaar van zich afschuift zonder dat daarover een duidelijk politiek en financieel akkoord wordt bereikt. De discussie over deze taken is precies een onderdeel van de discussie die in het kader van de nieuwe beheersovereenkomst moet worden gevoerd. Voor het Vlaams Gewest zijn daarbij een aantal zaken van primordiaal belang. Het Vlaams aandeel in de investeringen mag in geen geval lager zijn dan de huidige 60 procent. De NMBS kan van een aantal

**Stevaert**

taken enkel worden ontslagen als er duidelijkheid is over wie deze taken overneemt, binnen welk wettelijk kader dit gebeurt, en als er een sluitende financiële regeling – met overdracht van middelen – wordt overeengekomen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Interpellatie van de heer Frans Wymeersch tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de handelwijze bij de onteigening van landbouwbedrijven op het grondgebied van Doel, de toepassing in dit verband van het sociaal begeleidingsplan en de toekomstperspectieven voor de landbouwers in dit gebied**

**Interpellatie van de heer Frans Wymeersch tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de handelwijze bij de onteigening van landbouwbedrijven op het grondgebied van Doel, de toepassing in dit verband van het sociaal begeleidingsplan en de toekomstperspectieven voor de landbouwers in dit gebied**

**De voorzitter** : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Wymeersch tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de handelwijze bij de onteigening van landbouwbedrijven op het grondgebied van Doel, de toepassing in dit verband van het sociaal begeleidingsplan en de toekomstperspectieven voor de landbouwers in dit gebied, en van de heer Wymeersch tot mevrouw Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de handelwijze bij de onteigening van landbouwbedrijven op het grondgebied van Doel, de toepassing in dit verband van het sociaal begeleidingsplan en de toekomstperspectieven voor de landbouwers in dit gebied.

Minister Stevaert zal namens de hele regering op deze samengevoegde interpellaties antwoorden.

De heer Wymeersch heeft het woord.

**De heer Frans Wymeersch** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, hoewel het in mijn bedoeling lag slechts één interpellatie te houden, had ik graag ook de mening van de minister van Landbouw over dit onderwerp gekend. De toestand is echter vrij complex. Daarom is het

niet onlogisch om de vroegere minister van Ruimtelijke Ordening hierover te ondervragen.

De directe aanleiding van mijn interpellatie zijn de werken die medio vorige maand – aangekondigd of onaangekondigd – op een landbouwbedrijf in Doel zijn begonnen. Ze gebeuren op gronden die het betrokken bedrijf pacht. Deze werken moeten leiden tot de aanleg van een containerterminal op het grondgebied van Doel. Voor deze werken hebt u de aanzet gegeven, en minister Van Mechelen heeft er de toestemming voor gegeven. Het betrokken bedrijf wordt zo voor voldongen feiten geplaatst, want deze toestand leidt ertoe dat het bedrijf volgend jaar ongetwijfeld onrendabel wordt. Dit voorbeeld is tekenend voor de onzekere toestand waarin de landbouwsector van deze streek zich bevindt. Meer in het algemeen kan men stellen dat de landbouwsector in de gehele regio van het Waasland zich in een onzekere toestand bevindt. In zekere zin is dat zelfs voor geheel Vlaanderen het geval. Maar daarover zullen we het vandaag niet hebben.

Begin dit jaar hebt u het gemeentebestuur van Beveren laten weten dat er geen werken voor de aanleg van de containerterminal zouden beginnen als de knelpunten in het sociaal begeleidingsplan niet zijn weggewerkt. Volgens mij blijven er echter nog veel knelpunten over – niet in het minst voor de landbouwbedrijven in deze streek. Maar toch zijn de werken begonnen. Een zestal weken geleden was ik op een voorlichtingsvergadering over ruilverkavelingen. Toen verkondigde een vertegenwoordiger van de VLM dat men eraan dacht om, in het kader van de herstructurering van het gebied, een grote ruilverkaveling in de streek van Beveren en het havengebied uit te tekenen. Er zou zelfs sprake zijn van de oprichting van een groundbank. Ik kom daar nog op terug.

Er zijn nogal wat problemen met de landbouw in het Waasland. Dat is vooral in dat gebied zo. Ik stel vast dat één van de actoren die zich in de regio met de begeleiding moet bezighouden, de heer Deckers, op een vergadering van de stuurgroep tot de heer Vancauwenberghe van de VLM verklaarde dat er in die streek absoluut geen plaats meer is voor landbouw. Ik zou daarover duidelijkheid willen. Ik zal proberen om, met enkele citaten uit het sociaal begeleidingsplan in de hand, aan te tonen dat er nog altijd knelpunten bestaan.

Een van de doelstellingen van het sociaal begeleidingsplan bestaat erin de landbouw een zogenaamd herstructureringsaanbod binnen het havengebied aan te bieden. Men wil zo de landbouwers de mogelijkheid bieden zich elders opnieuw te vestigen. Het sociaal begeleidingsplan wil voorkomen

## Wymeersch

dat landbouwbedrijven in moeilijkheden raken. Daartoe wil men een grondbank oprichten. Hoe ver staat het daarmee? Zijn er reeds maatregelen genomen? Het zal niet gemakkelijk zijn om binnen het havengebied zelf te herstructureren, want het landbouwareaal is er niet erg groot. Een gedeelte van dat areaal wil men bovendien gebruiken om het natuurgebied uit te breiden. Welke keuzen wil men maken?

Ik wil nu iets zeggen over het gelijkheidsbeginsel. In het sociaal begeleidingsplan is er sprake van de leefbaarheidsonteigening: 'het weze benadrukt dat de onteigening van Doel een uitzonderlijke situatie is'. Daarmee is iedereen het eens. 'De onteigening van Doel kan dan ook het best worden beschouwd als een leefbaarheidsonteigening.' Verder staat er nog dat deze leefbaarheidsonteigening 'een volledige inkleuring vereist van Doel-kern en de landbouwomgeving.' Verder lezen we nog dat 'het landbouwgebied rond Kieldrecht' – ik vermoed dat men daar de Prosperpolder mee bedoelt – wordt uitgebreid, 'zodat in de toekomst een geschikte uitwijkingsplaats wordt gecreëerd voor landbouwers die in het linkerschelde-oevergebied nog wensen actief te blijven.' In het licht van de uitspraken van de heer Deckers en van wat is gezegd tijdens de voorlichtingsvergadering van VLM over de nakende grote ruilverkaveling, en wetende dat men een grondbank wil oprichten, maar dat anderzijds het landbouwareaal in deze regio erg beperkt is, zou ik wat duidelijkheid willen.

Op bladzijde 2 van het sociaal begeleidingsplan lezen we: 'Het is evident dat, wanneer de leefgemeenschap buiten Doel-kern plaats moet ruimen voor de verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven, hun inwoners dezelfde voordelen zullen genieten die vervat zijn in het sociaal begeleidingsplan'. Het gelijkheidsbeginsel wordt dus benadrukt. De sociale bemiddelaar, de heer Albers, bevestigt dat in zijn uitgave Kijkuit. Daarin stelt hij dat inwoners van Doel een kavel kunnen kopen in een van de opgegeven locaties. Die kavel zal minimaal even groot zijn als de kavel die ze nu bewonen. Daarbij wordt gegarandeerd dat de verkoopprijs niet hoger zal zijn dan de waarde van de grond in Doel, zoals die volgens de onteigeningsprocedure zal worden vastgelegd. Hij heeft het dus over inwoners van Doel – ongeacht of het gaat om inwoners van de kern dan wel van de periferie. Verder zijn er beloftes gedaan in verband met de kavelgrootte, en wordt er geen onderscheid gemaakt volgens de stand of beroepsactiviteit van de Doelenaars.

Op bladzijde 3 van het sociaal begeleidingsplan staat er: 'de wettelijke basis tot onteigening: wettelijke bepalingen vastgelegd in de wet-Chabert, en beslissing van de Vlaamse regering van 20 januari 1998. Gelet op de statuten zal de wettelijke basis de wetgeving zijn inzake de economische expansie.' Ik besluit daaruit dat eerst het Gewestplan definitief moet worden vastgelegd. De tweede gewestplanwijziging werd aangekondigd voor begin 1999. In het licht van waar we nu staan, kan ik enkel maar besluiten dat deze bepaling niet wordt gerespecteerd. Verder staat er in de tekst dat er voor landbouwers 'bijzondere voorwaarden' gelden. Dat staat haaks op het gelijkheidsbeginsel. Het is het een of het ander. Ofwel zijn alle Doelenaars, ongeacht hun stand, beroepsactiviteiten of precieze woonplaats, gelijk, ofwel is dat niet het geval. Blijkbaar kiest men voor de tweede mogelijkheid.

Men hanteert twee maatstaven bij de prijsbepaling bij onteigening. In het geval dat ik in mijn inleiding heb vermeld, heeft men voor het woonerf, inclusief de stallingen, de prijs op 60 tot 90 frank per m<sup>2</sup> vastgelegd. Voor een perceel dat een honderdtal meter verder ligt, in de richting van Doel-kern, zou men 2.200 frank per m<sup>2</sup> willen betalen. In het laatste geval wordt die grond enkel gebruikt om pony's te laten grazen. Men kan zich dus vragen stellen over de prijsbepaling bij de onteigening.

Wat verder lezen we ook in het sociaal begeleidingsplan: 'Er dient de inwoners van Doel een brede keuze, zowel ruimtelijk als kwalitatief, te worden aangeboden. Deze keuzevrijheid moet gegarandeerd zijn binnen het grondgebied Beveren.' Ik stel opnieuw vast dat er geen onderscheid wordt gemaakt, want er staat 'inwoners van Doel'. Verder is er de beperking tot het grondgebied van Doel, waar we steeds tegen zijn geweest. Ik verwijs nogmaals naar de beperkingen van dit grondgebied inzake het ter beschikking zijn van landbouwgronden.

Ruimtelijke evenwaardigheid wordt aangeboden. Met andere woorden, men streeft duidelijk naar de regel 'oppervlakte voor oppervlakte'. Tegelijk zegt men dat het aanbod financieel evenwaardig moet zijn. Niet alleen 'oppervlakte voor oppervlakte', dus, maar ook 'geld om geld'. Op bladzijde 19 van het sociaal begeleidingsplan lezen we dat de landbouw een specifieke bevolkingsgroep vormt en bijzondere aandacht vergt. Daar wordt toch weer een onderscheid gemaakt. Een van de doelstellingen van het begeleidingsplan is te voorzien in het herstructureringsaanbod voor de in het havengebied actieve landbouwers. Daar komt men steeds op terug. Ik weet dat de landbouwsector in het algemeen momenteel een crisis doormaakt en dat er

## Wymeersch

iets moet gebeuren, maar ik vraag me af waar men deze actieve landbouwers bij het herstructureringsaanbod dan zal willen vestigen. Over welke zones gaat het dan specifiek? Is er een toelating tot het bouwen van een nieuw bedrijf in de landbouwzones van Beveren? Zal dit gebeuren in Prosperpolder, of daarbuiten? Over hoeveel grond zal men kunnen beschikken in verhouding tot het huidige bedrijf? Het is niet onbelangrijk voor de mensen die nu actief zijn in die regio om te weten wanneer ze uiteindelijk een bepaalde uitwinningvergoeding zullen kunnen krijgen. Kunnen ze die bekomen voor gronden die in compensatie werden gegeven? Waarvoor is er reeds een uitwinningvergoeding betaald? Wat doet men aan het feit dat het sociaal leefpatroon van heel wat van deze landbouwers zal worden verstoord? Wat staat er te gebeuren met de pachtwet ten aanzien van de herverdeling die eventueel op touw worden gezet?

Concreet werkt de administratie Land- en Tuinbouw in samenwerking met de VLM en de sociaal bemiddelaar een projectvoorstel uit. Ik zie dat er ook in het verleden en in het buitenland bepaalde problemen zijn opgedoken bij het onteigenen van een hele dorps- en leefgemeenschap. In dat verband zijn er volgens het Europees recht en uitspraken van rechtscollèges in het buitenland bepaalde maatregelen genomen. We beseffen dus dat de procedure die in Doel wordt opgezet zeer moeilijk is: deze onteigening, waar we ons steeds tegen hebben verzet en waarbij we nog steeds onze bedenkingen hebben, ligt zeer delicaat.

Voorts heb ik nog een aantal vragen gesteld in mijn schriftelijke interpellatieverzoek.

Wat is de uiteindelijke beweegreden geweest om toch de werken aan te vatten, ondanks uw toezegging dat ze niet zouden starten zolang dat de knelpunten binnen het sociaal begeleidingsplan niet waren weggewerkt? Zijn er al beslissingen genomen inzake de oprichting van een grondbank, tegen de achtergrond van een ruimere ruilverkaveling in dit gebied? In het sociaal begeleidingsplan is regelmatig sprake van 'de inwoners van Doel' en 'financiële en ruimtelijke evenwaardigheid'. Geldt dit nu expliciet voor alle inwoners, en dus ook voor landbouwers, en wordt het gelijkheidsbeginsel hier bevestigd? Wat zal de eigenlijke onteigeningsprijs per hectare zijn, en hoeveel bedraagt de uitwinningvergoeding? Worden er stappen ondernomen om over te gaan tot gerechtelijke onteigeningen? Wordt er rekening gehouden met de toekomst van de landbouwers bij onteigening zonder dat het sociaal begeleidingsplan op poten staat, wat volgens

dit plan zelf eigenlijk niet kan of mag? Laat de minister toe dat de werken verder worden uitgevoerd zonder dat voor deze knelpunten een oplossing is gevonden?

Mevrouw de voorzitter, in mijn tweede interpellatie wou ik enkele zeer technische vragen stellen die betrekking hebben op de specifieke landbouwproblematiek. Ik verwijs naar deze schriftelijke vragen in mijn interpellatieverzoek, in de hoop dat ik mondeling enkele antwoorden krijg. Maar ik ben al tevreden met een schriftelijk antwoord van de betrokken minister.

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

**De heer Jos De Meyer** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, ik heb enkele aanvullende opmerkingen. Maanden geleden werd aan de VLM de opdracht gegeven om een heel specifieke studie uit te voeren in verband met het gebruik van de landbouwgronden op de Linkerscheldeoever. Op basis daarvan moest een visie worden ontwikkeld voor dat deel van de landbouw dat daar op korte of langere termijn nog enige toekomst heeft. Het lijkt me bijzonder interessant dat we snel kunnen beschikken over de resultaten van deze studie. Als we over deze gegevens beschikken, zal het debat hier vermoedelijk nog correcter kunnen worden gevoerd. Een debat lijkt me dan hoe dan ook nuttig op dat ogenblik.

De geschiedenis van de Linkerscheldeoever wordt gekenmerkt door twee elementen. Ten eerste zijn er tussen de fase van de planning en de principiële beslissing enerzijds en de latere uitvoering ervan anderzijds steeds vele wijzigingen gebeurd. Ten tweede heeft het oorspronkelijk vooropgestelde tijdschema en de uitvoering ervan steeds veel vertraging gekend, tot 15 jaar toe. Dat is geen kritiek: het is gewoon een vaststelling. Het is een reden voor mij om ervoor te pleiten dat die landbouwgronden die zich bevinden binnen de planningshorizon tot 2007 – ik verwijs hierbij naar het Strategisch Plan voor de Linkerscheldeoever – en die men niet meteen nodig heeft, zouden worden toegewezen aan die grondbank. Zo kan men gedurende een aantal jaren die gronden efficiënt gebruiken en liggen ze niet al die tijd braak. Het is belangrijk dat de regering daarover een principiële standpunt inneemt.

Naar aanleiding van een actuele vraag hebben we reeds even kunnen discussiëren over de regeringsverklaring in verband met de toekomst van Doel en de ontwikkelingen op Linkerscheldeoever. Mijnheer de minister, ik wil u een probleem voor-



## De Meyer

leggen waarop ik niet onmiddellijk een antwoord kan bedenken, maar vermoedelijk zult u me daar wel correct over kunnen informeren. Op dit ogenblik is Doel volgens de eerste gewestplanwijziging ingekleurd als industriegebied. In de tweede gewestplanwijziging wordt voorgesteld dat dit eventueel zeehavengebied zou worden. Ik veronderstel dat het in die beide gevallen niet mogelijk is nog een bouwaanvraag in te dienen, om eventueel woningen te renoveren of grote herstellingen uit te voeren. Ik verneem dat men vermoedelijk mensen nog enig toekomstperspectief wil bieden wat wonen in Doel betreft. Ik geef daar geen waardeoordeel over : u kent mijn visie op de grond van de zaak. Maar als dit uw bedoeling is, dan hebt u wellicht een derde gewestplanwijziging nodig om van Doel opnieuw woongebied te maken. Als dit zo is, hoe zult u dan het sociaal begeleidingsplan kunnen uitvoeren ? Het is immers de bedoeling dat wie wil vertrekken, dat ook kan. Indien dit echter opnieuw woongebied wordt, dan kan men uitsluitend vertrekken op basis van de vergoedingen die worden aangeboden door de mensen die de onderhandelingen voeren om de prijs van de woning vast te stellen. Als men het daar niet mee eens is, dan is het gebruikelijk dat er gebruik wordt gemaakt van de gerechtelijke onteigening. Maar als het over woongebied gaat, hoe kan die gerechtelijke onteigening dan plaatsvinden ? Wat is dan de basis voor de onteigening ?

Dat zijn mijn vragen, waarop ik graag een duidelijk antwoord zou krijgen. Heel wat Doelenaars kampen immers met die vragen, en ik zou graag zien dat we hen correct kunnen informeren.

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

**De heer Jos Stassen :** Ik was gisteren op een hoorzitting in Stekene in verband met de tweede gewestplanwijziging en de eventuele reservatiestrook die men wil aanleggen langs de N49-A11 voor een spoorlijn. Daar werden allerlei opties voor de toekomst besproken. Ik heb daar gezegd dat we moeilijk in een glazen bol kunnen kijken. Dat geldt ook voor het onderwerp van deze interpellatie : het is erg moeilijk te voorspellen wat de verdere ontwikkelingen zullen zijn en de gevolgen daarvan voor onder meer het sociaal begeleidingsplan. Wel zijn er een aantal inhoudelijke, juridische en technische vragen te stellen over het sociaal begeleidingsplan, omdat het een zeer ingewikkelde, zeer ingrijpende en nooit geziene operatie is die men zal uitvoeren. In het regeerakkoord staat duidelijk dat het sociaal begeleidingsplan behouden blijft en zal worden uit-

gevoerd. Ik heb daarover een aantal schriftelijke vragen ingediend. Ik heb gekozen voor die vorm, omdat het vooral gaat over technische aspecten. Met alle respect voor het interpellatierecht, maar ik meen dat dit zo technisch is dat men het moeilijk in een interpellatie kan vatten. Maar natuurlijk kiest elk lid zijn ondervragingsinstrument. Er zijn dus zeker opmerkingen te maken, maar die hebben vooral te maken met die technische aspecten, met de vertaling van het sociaal begeleidingsplan naar de situatie van landbouwers.

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

**Minister Steve Stevaert :** De opmerkingen van de heer Stassen lijken me terecht.

Inzake de drie opmerkingen van de heer De Meyer wil ik het volgende antwoorden. De vraag om die studie zo snel mogelijk ter beschikking te stellen lijkt me evenzeer terecht : die kan inderdaad meer duidelijkheid brengen. Dan is er de suggestie om die gronden bij de groundbank onder te brengen. Dat lijkt me zeker zinvol en moet absoluut gebeuren : dit is een kwestie van goed beheer.

Er was ook een opmerking over het woon- en industriegebied. Indien het om een woongebied gaat, dan verdwijnt het onteigeningsinstrument. Indien het om industriegebied gaat, dan is er een probleem met wat kan worden vergund en wat niet. Wat naar mijn aanvoelen zeker kan, zijn instandhoudingswerken. Ik zal echter overleg plegen met de minister van Ruimtelijke Ordening om te zien wat er nog verder kan gebeuren.

Mijnheer Wymeersch, de vorige Vlaamse regering nam op 1 juni 1999 de beslissing de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te machtigen om namens de Vlaamse regering de bouwvergunning in kwestie af te leveren onder bepaalde voorwaarden. De bouwvergunning kan slechts worden afgeleverd vijftien dagen na de publicatie in het Belgisch Staatsblad van de definitieve vaststelling van de herziening van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren. Dit kan ook slechts gebeuren na ondertekening van de financieringsovereenkomst en de overeenkomst aangaande het beheer en de exploitatie van de haveninstallaties op de Linkeroever. De werken mogen bovendien slechts worden aangevat na het afsluiten van de beleids-overeenkomst ter zake.

Deze bouwvergunning beperkt zich ten slotte tot het bouwen van de kaaimuren, de aansluiting ervan op de oevers van de Schelde via een met verankerde damwanden versterkte oeververdedi-

## Stevaert

ging, het deels opbreken van wegen, zoals jaagpad Sigmadijk, een deel van de Liefkenshoekstraat en 'het Geslecht', het aanleggen van beperkte weginfrastructuur, zoals een jaagpad en de vervanging van de Liefkenshoekstraat, alsook de aanleg van tijdelijke dijken om een deel van het dok na het vrijbaggeren in gebruik te kunnen nemen, het vrijbaggeren van de kaaimuren deel I en het verder ophogen van de haventerreinen omheen dit dok tot Sigmahoogte.

Aan de drie voorafgaande voorwaarden werd voldaan, zodat de huidige Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening dat deel van de beslissing van 1 juni 1999 uitvoerde dat betrekking heeft op het ondertekenen van de bouwvergunning. Daarnaast werd het sociaal begeleidingsplan door de Vlaamse regering goedgekeurd op 24 juli 1998. Noodzakelijke bijkomende beslissingen werden door de Vlaamse regering genomen op 25 mei 1999, waardoor het sociaal begeleidingsplan ook concreet uitvoerbaar werd. Niets stond dan ook het opstarten van de vergunde infrastructuurwerken in de weg.

Inzake de oprichting van een grondbank en de uitvoering van een eventuele ruilverkaveling werd nog geen beslissing genomen. Binnen het sociaal begeleidingsplan voor Doel wordt de nodige aandacht besteed aan de problemen van de landbouwers. In het licht van deze bezorgdheid wordt door de Vlaamse Landmaatschappij, de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het linkerscheldeoevergebied, het Vlaams Gewest en de sociaal bemiddelaar de oprichting van een grondbank voor de landbouw voorbereid. Een grondbank stelt gronden ter beschikking van landbouwers die na onteigening voor de havenuitbreiding actief willen blijven in de landbouw. De landbouwers die willen stoppen, kunnen hun bedrijfszettel en hun gronden in het gebied verkopen. De grondbank zal tevens de landbouwgronden, die thans eigendom zijn van het Vlaams Gewest, omvatten. De bank zal dus worden samengesteld uit onteigende en vrijwillig verkochte landbouwbedrijven. De VLM zal worden belast met het beheer van de grondbank. Alle landbouwers die op 20 januari 1998 als eigenaar-gebruiker of als pachter gronden in gebruik hadden binnen de – goedgekeurde – onteigeningsplannen in Doel kunnen een beroep doen op de grondbank.

Met de 'inwoners van Doel' worden de inwoners van Doel-dorp bedoeld. In verband met de financiële en ruimtelijke gelijkwaardigheid, verwijs ik

naar het sociaal begeleidingsplan, met name naar het luik 'herhuisvestingsstrategie', zoals vermeld onder punt 4.1. Daarin staat : 'het aanbod moet ruimtelijk evenwaardig zijn wat betreft het woonkavelgedeelte. Het aanbod moet financieel evenwaardig zijn : de onteigeningsvergoeding moet toelaten een evenwaardig goed te verwerven. Daarom werd hierboven voorgesteld dat het aankoopcomité gelijktijdig met de studie van de vastgoedprijzen eveneens de bouwgrondprijzen, binnen de te bestuderen deelgemeenten, vaststelt. Tegen deze te bepalen prijs, die gelijktijdig als onteigeningsvergoeding wordt vastgesteld, zullen bouwpercelen ter beschikking gesteld worden'.

Het betreft bouwpercelen, die ter beschikking worden gesteld tegen een prijs, die in overeenstemming is met de gemiddelde prijs van bouwpercelen in Doel-dorp. Als uitbreiding van het sociaal begeleidingsplan kunnen de landbouwers van Doel, die hun landbouwbedrijf volledig stopzetten, grond aankopen op één van de zestien sites en dit tegen de prijs van de sites.

Tot op heden is alle informatie die verschenen is in Kijkuit de weerspiegeling van beslissingen genomen in verband met het sociaal begeleidingsplan. Het woord 'misleitend' is dan ook misplaatst.

De onteigenings- en uitwinningsvergoedingen worden vastgesteld door de commissarissen van het Comité tot Aankoop en zijn niet openbaar. Via het sociaal begeleidingsplan hebben de inwoners van Doel-dorp woonzekerheid tot 2003. Voor het verdere verloop worden de resultaten van de leefbaarheidsstudie ingewacht. Ondertussen gebeuren in de woonkern Doel-dorp alleen onteigeningen in der minne. Wat het onteigeningsplan Doel 2 – en met name ter hoogte van de Verkortingsdijk – betreft, kan er worden overgegaan tot gerechtelijke onteigening indien een onteigening in der minne niet mogelijk zou blijken.

Zoals ik reeds hierboven toelichtte, werd door de beslissingen van de Vlaamse regering van 24 juli 1998 en 25 mei 1999 het sociaal begeleidingsplan concreet uitvoerbaar. De uitvoering ervan op het terrein zal echter nog enige jaren in beslag nemen. Er wordt naar gestreefd de grondbank operationeel te maken alvorens de landbouwers hun onteigende gronden moeten verlaten. De gronden afgebakend in het onteigeningsplan Doel 2, vormen hierop de enige uitzondering.

De uitvoering van het sociaal begeleidingsplan zal omwille van de talrijke individuele bijzonderheden steeds opnieuw aanleiding geven tot vragen, die

## Stevaert

naargelang ze zich aandienen, moeten worden opgelost. Aldus is het zonder voorwerp de start van de werken te koppelen aan het oplossen van individuele bijzonderheden die zich in de toekomst nog zullen aandienen. Er zijn bijgevolg geen belemmeringen om de werken uit te voeren. In geval van stopzetting van het bedrijf, kan de landbouwer terecht in de hervestigingssites aan de prijs van de sites.

Uw volgende vragen hebben alle betrekking op de grondbank en op het herstructureringsaanbod voor de landbouw. Met betrekking tot de grondbank verwijs ik naar het antwoord dat ik al heb gegeven. In het sociaal begeleidingsplan voor Doel wordt aan de administratie voor Land- en Tuinbouw de opdracht gegeven om in samenwerking met de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het linkerscheldeoevergebied, de VLM en de sociaal bemiddelaar een projectvoorstel uit te werken met betrekking tot een herstructureringsaanbod voor de landbouw. De besprekingen in de werkgroep en de stuurgroep zijn momenteel aan de gang.

Inzake de hervestiging van de landbouwers wordt momenteel door de VLM een enquête bij de landbouwers uitgevoerd. Dit project wordt uitgevoerd in opdracht van de administratie voor Waterwegen en Zeewezen en werd door de stuurgroep van het sociaal begeleidingsplan Doel goedgekeurd op 30 april 1999. Tegen eind december 1999 dient deze enquête te zijn afgerond.

Het herstructureringsaanbod voor de landbouw staat in feite los van het aanbod inzake de hervestigingssites. Dit laatste behelst immers alleen het aspect 'wonen'. Op dit ogenblik worden er nadere regels uitgewerkt omtrent het principe van de overdraagbaarheid van het hervestigingsrecht. Indien de bedrijfswoning van een landbouwer wordt ont-eigend en hij zijn landbouwactiviteit volledig stopzet, kan hij aanspraak maken op het aanbod van de hervestigingssites. Hij zal evenzeer kunnen genieten van de overdraagbaarheid van het hervestigingsrecht, volgens dezelfde nog nader te bepalen regels.

Mijnheer Wymeersch, u ging nog vaak in op het feit dat er een ongelijke behandeling zou zijn. Dat is niet waar. Sommige beroeps-categorieën hebben specifieke problemen. Om daaraan te verhelpen, moet men andere instrumenten gebruiken. Iedereen wordt echter op dezelfde en ook meest correcte manier behandeld.

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

**De heer Frans Wymeersch** : Mijnheer de minister, ik zal nu niet verder op de zaak ingaan. Het verleden heeft geleerd dat het dossier in al zijn facetten geregeld terugkomt. De heer De Meyer heeft trouwens reeds aangekondigd dat er later nog een debat zal worden gevoerd.

Ik stel enkel vast dat er als dusdanig geen beslissing is genomen over de werkelijke oprichting van de grondbank en de ruilverkaveling. Mijnheer de minister, u hebt misschien gelijk wanneer u zegt dat de bouwvergunning op deze voorwaarden moest worden afgeleverd en dat de werken konden worden aangevat. Maar midden januari van dit jaar heeft uitgerekend u de burgemeester en schepenen van Beveren laten weten dat de werken niet zouden starten zonder dat de knelpunten van het sociaal begeleidingsplan zouden zijn weggewerkt : het is het ene of het andere.

Hoewel u niet dezelfde mening bent toegedaan, stel ik vast dat er wel degelijk een verschil van benadering is inzake de inwoners van Doel-dorp en degenen die daar niet toe behoren. Men gebruikt andere maatstaven. Die verschillende benadering zal ook gelden naargelang de stand en de beroepsbezigheid die de mensen uitoefenen. Het kan inderdaad best zijn dat er zich voor de landbouw specifieke problemen voordoen. Indien ik echter de terminologie van het sociaal begeleidingsplan goed interpreteer, dan wordt duidelijk op heel wat punten geen onderscheid gemaakt en is er enkel sprake van inwoners van Doel, zonder de vermelding Doel-kern of Doel-dorp.

Ik kijk uit naar het eerstvolgende debat dat omtrent deze materie zal worden gevoerd. Zoals ik vorig jaar en voor twee jaar heb gezegd inzake dit dossier : 'De kat komt weer.'

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

**De heer Jos de Meyer** : Mijnheer de minister, ik neem er nota van dat we een enquête van de VLM zullen ontvangen. U stelt ook dat het nuttig zou zijn dat gronden die zijn gelegen binnen planning Horizon 2007 en die nog niet nuttig en nodig zijn voor haven- of industrie-uitbreiding, zouden worden toegewezen aan de grondbank op het moment dat ze wordt opgericht. Ik vraag u nogmaals uitdrukkelijk dat de regering zich buigt over het probleem. Het zou een bijzonder slecht signaal zijn indien de mensen mogen blijven wonen in Doel maar hun woning niet mogen renoveren, herstellen

**De Meyer**

of, bij gezinsuitbreiding, vergroten. dat is een onhoudbare toestand.

Het zou tevens een slechte zaak zijn mochten mensen die willen vertrekken, verplicht worden het eerste aanbod van de onteigeningscommissarissen in der minne te aanvaarden en mochten ze geen mogelijkheid hebben om hun rechten op een correcte manier te verdedigen. Dan worden ze werkelijk gegijzeld. Dat zou ongeoorloofd zijn. Ik vraag aan de regering dit punt nog eens grondig te bekijken.

**Met redenen omklede motie**

**De voorzitter** : Door de heer Wymeersch werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de beschadiging van de Netebrug te Walem en de gevolgen voor het uitzonderlijk transport**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de beschadiging van de Netebrug te Walem en de gevolgen voor het uitzonderlijk transport.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, tot voor kort werd de Netebrug in Walem geschikt bevonden voor vrachten tot 90 ton. Een aantal weken geleden was er een incident waarbij een Franse transportwagen, die veel te zwaar was geladen, over de brug is gereden en zo schade aanrichtte. Door de afdeling Betonstructuren van het ministerie van de

Vlaamse Gemeenschap werd de Netebrug daarvoor nog slechts geschikt geacht voor transporten tot 44 ton.

Dit stelt belangrijke problemen voor de transporten vanuit de haven van Antwerpen in zuidelijke richting. Men kan over de A12 rijden via Boom en Willebroek. De vracht mag dan echter niet hoger zijn dan 4,90 meter. Bovendien stelt ook daar het gewicht van de vrachtwagen een probleem. Ik verwijs hierbij naar de spoorwegbrug in Londerzeel. De enige mogelijkheid die overblijft is de E19. Eén van de twee richtingen is uitgerust voor uitzonderlijke tonnages, zodat het verkeer van Antwerpen ofwel moet spookrijden ofwel een alternatieve route moet kiezen. Dit laatste houdt echter een grote omweg in die door tal van dorpskernen gaat. Ook dat is niet de aangewezen route voor dergelijk uitzonderlijk transport.

Het is ten slotte niet denkbeeldig dat dit soort van transporten de haven van Antwerpen zal vermijden en dat men andere wegen zal zoeken. Het is juist dit soort transporten dat een grote toegevoegde waarde heeft. Het is dan ook belangrijk dat de haven deze vrachten kan behandelen. Welke maatregelen wil de minister nemen om ervoor te zorgen dat uitzonderlijke transporten op een aanvaardbare manier kunnen gebeuren ?

**De voorzitter** : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde** : Op 16 november heb ik een schriftelijke vraag over dit onderwerp ingediend. Ik heb een aantal bijkomende opmerkingen, en die wil ik hier graag verwoorden. We hebben een degelijke studie over de bruggen in Vlaanderen nodig, als we zware ongevallen zoals deze in Melle willen voorkomen. Enkele jaren geleden is daar plotseling een brug ingezakt. Een vrachtwagenchauffeur is daarbij omgekomen. Zo een studie moet ons in de mogelijkheid stellen te bepalen welk tonnage de bruggen momenteel kunnen dragen. Bestaat zo een studie, en zo ja, van wanneer dateert deze ?

De rijkswachtbegeleiding moet twee dagen op voorhand worden aangevraagd. Een vergunning wordt meestal pas uitgereikt op de dag dat het transport zelf gebeurt. Die vergunning wordt pas uitgereikt na de ontvangst van de bestelbon waarin de klant het bedrijf verzoekt het transport uit te voeren. Dat leidt tot structurele problemen. Welke oplossing stelt de minister voor ?

## Van den Eynde

Ook de volgende weken zullen er zich problemen voordoen. Tussen Kerstmis en nieuwjaar zullen alle ministeries hun deuren sluiten. Dat geldt ook voor de diensten die het uitzonderlijk vervoer beheren. De transportsector neemt echter geen vakantie. Zal dat niet tot problemen leiden? Zal dat er niet toe leiden dat men misbruiken in de hand werkt, om alsnog vergunningen te bekomen?

Ter bescherming van onze wegen en bruggen is het erg belangrijk dat uitzonderlijk vervoer degelijk wordt begeleid. In België kan iedereen uitzonderlijk vervoer begeleiden. In het buitenland worden Belgische begeleiders van uitzonderlijk vervoer geschuwd. In Nederland organiseert men reeds jaren begeleiderscursussen. Voor de veiligheid – met inbegrip van deze van de chauffeur – en voor onze bruggen zelf moet men dringend werk maken van begeleiderscursussen. In de toekomst mogen nog alleen vakmensen dergelijke transporten begeleiden. Verder mogen buitenlandse transporten enkel worden begeleid door mensen die over een begeleidersdiploma beschikken. In Walem is een buitenlandse vrachtvervoerder over de brug gereden. Zo iemand kent de wetgeving en de draagkracht van die bruggen niet. Een goede begeleiding zou dat kunnen verhelpen.

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

**Minister Steve Stevaert** : De beschadiging van de Nete-brug is niet het gevolg van fouten van de administratie Wegen en Verkeer. De schade is veroorzaakt door een uitzonderlijk transport waarvoor geen vergunning was aangevraagd. De schade werd opgemerkt tijdens een toevallige rijkswachtcontrole van 26 maart 1999. Het proces-verbaal is opgesteld op 27 maart 1999. De schadeverwekker is gekend. De brug mag worden bereden door een konvooi dat maximaal 90 ton weegt, met 15 ton per aslijn. Uit het proces-verbaal blijkt dat het konvooi ongeveer 184 ton woog. Tijdens een eerste interne inspectie, op 17 mei 1999, is de schade precies vastgesteld. Nadien is een gewichtsbeperking voor konvoien ingesteld.

De herstellingen zullen vrijwel zeker verregaand zijn : afbraak en heropbouw zijn niet uit te sluiten. Het departement Verkeer en Infrastructuur, directie Uitzonderlijk Vervoer, is daarvan op de hoogte gebracht. Alleen deze dienst is bevoegd voor het afleveren van vergunningen en voor het uitstippen van alternatieve routes. Het gaat om een federale dienst, die niet onder onze verantwoordelijkheid werkt.

Op 15 december 1999 heeft de afdeling Betonstructuren van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten een bijzondere inspectie uitgevoerd om de definitieve schade en de nodige herstellingswerken vast te stellen. De afdeling-Antwerpen van de administratie Wegen en Verkeer is zich terdege bewust van de impact op economisch vlak en op de verkeersleefbaarheid van de alternatieve route. Men zoekt uit hoe men het snelst de schade kan herstellen. Dat gebeurt in samenspraak met de afdeling Juridische Dienstverlening, gezien de aansprakelijkheid van derden en de omvang van de kosten. Het gaat om een uitzonderlijk hoog bedrag.

Op de opmerkingen van mevrouw Van den Eynde over de werking van de federale diensten kan ik als Vlaams minister onmogelijk antwoorden.

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

**De heer Ludwig Caluwé** : Ik neem aan dat de minister met de beste bedoelingen zo snel mogelijk de nodige maatregelen wil nemen. In het programmadecreet is bepaald dat de Vlaamse overheid de sector van het uitzonderlijk vervoer een bijdrage wil vragen om de kosten voor wegenbeschadiging te helpen betalen. De discussie of de tonnage dan wel de asbelasting voor de schade verantwoordelijk is, blijven we voeren. Ik wil er bij de minister op aandringen om er hoe dan ook voor te zorgen dat de wegen in orde zijn en blijven, en dat deze uitzonderlijke transporten op behoorlijke wijze kunnen gebeuren. De sector wordt nu een bijkomende bijdrage opgelegd, bovenop de kosten verbonden aan de uitreiking van de vergunningen door de federale overheid. Het zou wellicht een goede zaak zijn om de beide betalingen in één beweging uit te kunnen voeren.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invoering van de nieuwe trams in Antwerpen en Gent**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Lachaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

**Voorzitter**

Energie, over de invoering van de nieuwe trams in Antwerpen en Gent.

De heer Lachaert heeft het woord.

**De heer Patrick Lachaert :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, waarde collega's, al jaren lezen we in de kranten dat de steden Antwerpen en Gent schreeuwen om trams met een grotere capaciteit. Daarom heeft de Vlaamse regering besloten om de zogenaamde 'witte salamanders' aan te schaffen. Antwerpen heeft er daarvan reeds zes, en Gent reeds drie ontvangen.

Begin juni werd in Antwerpen de eerste tram aan de pers voorgesteld. Medio oktober zou deze tram in Antwerpen effectief in gebruik worden genomen. De andere trams komen echter zelden of nooit uit de loodsen, volgens De Lijn omdat er vooralsnog onvoldoende trambestuurders zijn opgeleid. Dat valt te betreuren, want er is nood aan die nieuwe trams.

Zowel de Antwerpse lijn 3 als de Gentse lijn 1 kampen met grote capaciteitsproblemen. Twee factoren rechtvaardigen een dringende capaciteitsverhoging van de Antwerpse lijn 3 : de opening van een parking aan het Sportpaleis en de opening van een nieuwe hogeschoolcampus aan de Groenplaats. De slechte verkeersdoorstroming op de Merksemse Bredabaan veroorzaakt bovendien aanzienlijke storingen op deze al zwaar overbelaste lijn. Tijdens de spitsuren zijn wachttijden tussen twee opeenvolgende trams van twintig minuten of meer geen uitzondering. Reizigers moeten dan soms nog, na lang wachten, overvolle trams laten voorbijrijden. Volgens krantenartikels zou de heraanleg van de Bredabaan in 2001 afgewerkt zijn. Een oplossing is dringend nodig, want er komen binnenkort nog vele gratis reizenden bij. Alle trams moeten dus uit de loodsen komen.

Ik zou daarom graag een antwoord op de volgende vragen krijgen. Hoe verklaart u dat ruim zes maanden na de voorstelling van de nieuwe trams, er nog steeds onvoldoende bestuurders zijn opgeleid ? Wanneer wil men alle trams voor commerciële ritten in gebruik nemen ? Welke maatregelen worden overwogen om de doorstroming van het tramverkeer op de Merksemse Bredabaan te bevorderen ? Hoe komt het dat de negen trams uit Bochum nauwelijks of nooit de Gentse stelplaats hebben verlaten ? En ten slotte heb ik nog een venijnig vraagje : overweegt men niet om deze trams te recyclen ?

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

**Minister Steve Stevaert :** Op het ogenblik dat het eerste prototype van de nieuwe trams is voorgesteld, moesten er nog enkele technische verbeteringen worden doorgevoerd vooraleer het voertuig in gebruik kon worden genomen. In oktober zijn die aanpassingen aanvaard, en kon de levering van de zes voertuigen en de opleiding van de bestuurders beginnen. Sindsdien zijn er almaar meer in gebruik genomen. Van de zes trams die aan Antwerpen zijn geleverd, zijn er twee in gebruik. Een derde toestel wordt gebruikt voor de opleiding. Aan Gent zijn er drie trams geleverd : zij zullen in maart 2000 worden in gebruik genomen.

Het eerste deel van het dossier van de herinrichting van de Bredabaan is goedgekeurd, en werd op de begroting van de administratie Wegen en Verkeer voor het jaar 2000 ingeschreven. De werken kunnen dus worden uitgevoerd in 2001. De inrichting van een vrije bus- en trambaan is daarvan een onderdeel. Dit project zal de doorstroming aanzienlijk verbeteren.

Met de aankoop van de negen Bochum-trams wilde men sommige acute overcapaciteitsproblemen oplossen, en de uitbreiding van het tramnet in de toekomst mogelijk maken. Op dat ogenblik had men nog geen definitieve beslissing inzake de aankoop van nieuwe trams genomen. De technische diensten brachten nog technische wijzigingen aan het remsysteem en aan de radio- en ontvangstapparatuur van de Bochum-trams aan. Drie trams ondergingen aanpassingen. Ze zijn tot in mei 1998 in gebruik geweest.

Omdat de aankoop van nieuwe trams volgens schema verliep, was het niet meer verantwoord om nog veel geld uit te geven aan de aanpassing van de overblijvende trams. De trams zijn in april 1999 verkocht. Twee trams zijn verkocht aan een openbaar vervoerbedrijf in Essen (Duitsland), dat er wisselstukken uit recupereert. De andere zeven trams zijn verkocht aan de Belgische firma Pieck die ze tot schroot zal verwerken. Ik geef toe dat dit dus niet de meest geslaagde aankoop was van de Vlaamse Vervoersmaatschappij.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inplanting van een KMO-zone "Maleizenveld" in Overijse**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inplanting van een KMO-zone "Maleizenveld" in Overijse.

De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is absoluut niet mijn bedoeling om u geregeld lastig te vallen met lokale dossiers die misschien nog niet het stadium hebben bereikt waarin ze op uw tafel belanden. Ik zal daar dus zeker geen gewoonte van maken, maar ik meende toch dat er in dit dossier groteske zaken aan het gebeuren zijn, zaken die binnenkort bij u zullen belanden omdat er een aantal belangrijke verkeers technische aspecten verband mee houden.

Het gaat over de inplanting van een bedrijvenpark in Overijse, wat al jarenlang beroering veroorzaakt bij omwonenden en allerhande adviesraden, maar ook in de gemeenteraad en het schepencollege. Ondanks een aantal duidelijk negatieve adviezen vanwege gemeentelijke adviescommissies en dergelijke, en het verzet dat meer dan 1.000 inwoners hebben aangetekend, blijft de burgemeester dit project halsstarrig verdedigen. Op dat vlak staat hij vrij geïsoleerd binnen zijn gemeente. Er worden een aantal officiële argumenten aangehaald, ook door de projectontwikkelaars, die in vele gevallen niet overeenstemmen met de concrete werkelijkheid op het terrein.

Ik concentreer me bij deze vraag op de verkeers technische aspecten. Op het vlak van mobiliteit is het duidelijk dat het voorziene bedrijvenpark in Maleizenveld een toename van de verkeersstroom op de hoofdwegen zal veroorzaken, maar ook het sluipverkeer zal doen toenemen in de omliggende woonwijken. Dit zal dus een groot mobiliteitsprobleem veroorzaken in de regio. Het ontwerp van het nieuwe bedrijvenpark legt ook een uitrecht op de Terhulpesteenweg, op nauwelijks 90 meter van op- en afritten van de autosnelweg Brussel-Namen, de E411. Dit zal overduidelijk een zeer gevaarlijke verkeerssituatie creëren. Op dit ogenblik is die steenweg ter hoogte van de brug van Maleizen, waar vlakbij het bedrijvenpark zou worden ingeplant, reeds verzadigd op de spitsuren. Het extra

vrachtwagenverkeer dat een dergelijk park zou meebrengen zal ongetwijfeld de huidige files nog aanzwengelen en ze waarschijnlijk zelfs tot op de autosnelweg doen aangroeien.

Nu heeft de provincie daadwerkelijk een gunstig verkeersadvies gegeven. Dat is inderdaad zo. Ze hebben dat echter gedaan nadat ze de projectontwikkelaar daarover uitvoerig hadden gehoord. Deze man steekt duidelijk een volledig ander verhaal af dan dit van de mensen die reeds jaar en dag in die zone wonen en dus dagelijks de verkeerssituatie ervaren. Die omwonenden zijn heel goed georganiseerd, hebben absoluut geen partijpolitieke bedoelingen en werken op hoog niveau, maar werden jammer genoeg niet gehoord door de provinciale autoriteiten toen die hun verkeersadvies hebben afgeleverd. Verder zijn er heel wat bezwaren op het vlak van de ruimtelijke ordening, maar daarmee wil ik u niet belasten.

Zijn er reeds besprekingen met uw administratie Verkeer over de aanpassing van de verkeers technische situatie ten behoeve van dit bedrijvenpark ? Dat is een aanpassing waarvan de projectpromotor zegt dat ze een *conditio sine qua non* is, die dan alle problemen wel zal oplossen. De buurtbewoners en ook ikzelf zijn er echter van overtuigd dat dit absoluut geen oplossing zal brengen voor de te verwachten verkeersproblemen.

Voorts wil ik u vragen of u reeds een algemeen standpunt hebt met betrekking tot de mobiliteitsproblemen die de inplanting van een dergelijk nieuw bedrijvenpark op die concrete locatie zal hebben ? Ik verontschuldig me nogmaals voor het feit dat ik u lastigval over een heel lokaal projectje. Ik kan me voorstellen dat u niet elk verkeerspunt en elke op- en afrit in Vlaanderen kent en weet wat daar zoal mee gebeurt, maar dit is een probleem waar toch heel veel mensen ter plaatse van wakker liggen. Ze vragen ons daar in de toekomst enige duidelijkheid over te scheppen.

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, in antwoord op deze vraag om uitleg wil ik eerst verwijzen naar het antwoord van de minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening op de vraag om uitleg van de heer Van Vaerenbergh over de KMO-zone Maleizenveld te Overijse : dit voor wat de invalshoek van de ruimtelijke ordening betreft. De vraag werd behandeld in de commissievergadering van 9 december 1999 (C43 – LEE8). Uit het verslag van de vergadering kan ik afleiden dat de heer Glorieux toen eveneens een bijdrage heeft geleverd aan

**Stevaert**

dit debat en dat hij dus goed geïnformeerd is over de ruimtelijke dimensie van de vraagstelling.

Wat de ontsluiting van het project Maleizenveld betreft, kan ik u mededelen dat de Provinciale Auditcommissie deze aangelegenheid op 9 november 1999 heeft besproken. De ontsluiting via de N253 Terhulpesteenweg maakt immers het voorwerp uit van een bijakte 14 aan het mobiliteitsconvenant. De Auditcommissie heeft de projectnota goedgekeurd op haar verkeerskundige component, mits een aantal punten verder worden behandeld. De commissie heeft onder meer bijzondere aandacht gevraagd voor een degelijke infrastructuur voor fietsers, oversteekfaciliteiten ter hoogte van het gebied, een opstelstrook met voldoende capaciteit, een lichtenregeling op de afritten van de E411 om de verkeersafwikkeling te optimaliseren.

Vornoemde punten worden behandeld op de volgende vergadering van de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid in januari 2000. De Auditcommissie is van mening dat er geen afslagstrook haalbaar is zonder serieuze wijzigingen in het dwarsprofiel van de gewestweg N253. In functie van de verdere besluitvorming kan de kostprijs daarom aanzienlijk hoger uitvallen dan de geraamde 1.650.000 frank voor de plaatsing van verkeerslichten ter hoogte van de inrit naar de projectzone

en de herschildering van de belijning op de N253. Op dit ogenblik is er nog niet voorzien in budgettaire middelen op het investeringsprogramma voor dergelijke omvangrijke aanpassingswerken. Alvoorens deze middelen op het investeringsprogramma kunnen worden ingeschreven, moet het project wat mij betreft over de noodzakelijke stedenbouwkundige vergunningen beschikken.

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

**De heer Eloi Glorieux** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk en bondig antwoord. Wel wil ik suggereren dat, wanneer u uiteindelijk als bevoegd minister een beslissing moet nemen, u naast de argumenten van de projectontwikkelaars en dergelijke ook de meningen van de dorpsraad en het wijkcomité zou aanhoren, al is het maar even. Hun argumenten steunen immers op heel degelijke inzichten en geven een totaal ander beeld dan datgene dat wordt opgehangen door de burgemeester of de projectontwikkelaars.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 12.16 uur.*

---