

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



Zitting 1999-2000

13 januari 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bouwvergunning voor de hogesnelheidslijn ten noorden van Antwerpen en de gesprekken terzake met de NMBS enerzijds en de Nederlandse regering anderzijds

Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 13 januari 2000

VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.04 uur.*

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bouwvergunning voor de hogesnelheidslijn ten noorden van Antwerpen en de gesprekken terzake met de NMBS enerzijds en de Nederlandse regering anderzijds

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Malcorps tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, en tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bouwvergunning voor de hogesnelheidslijn ten noorden van Antwerpen en de gesprekken terzake met de NMBS enerzijds en de Nederlandse regering anderzijds.

Daar het hier vooral over de bouwvergunning gaat, zal minister Van Mechelen antwoorden op deze interpellatie.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, de NMBS had verwacht voor het einde van vorig jaar een bouwvergunning voor de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Nederlandse grens te krijgen. Blijkbaar heeft het uitreiken van deze vergunning wat vertraging opgelopen. De NMBS beweert dat daarvoor haar tijdschema in de war komt en er een zware schadeclaim vanwege Nederland ons boven het hoofd hangt.

De vorige Vlaamse regering koppelde een aantal voorwaarden aan het uitreiken van deze vergunning. De beslissing zou in ieder geval door de voltallige regering worden genomen. Deze bouwvergunning is immers een belangrijk argument dat we in handen hebben in de onderhandelingen met de NMBS over haar investeringsprogramma, maar ook in de gesprekken met de Nederlandse regering over bijvoorbeeld de IJzeren Rijn of goederenlijn 11 naar Bergen op Zoom.

Ik ben terzake nog even gaan grasduinen in mijn documenten. In het regeringsbesluit werden inder tijd de volgende voorwaarden gekoppeld aan het besluit om de HSL aan te leggen langs de E19. Ten eerste moest er een sluitend financieringsplan komen voor de betaling van alle milieu- en maatschappelijke kosten verbonden aan het traject ten westen van de E19. Ten tweede moest er een protocol worden afgesloten met de NMBS in verband met de noodzakelijke uitbouw van het spoor in het kader van het voorstadsverkeer en de ontsluiting van de Antwerpse haven. Ten derde moest een waarborg worden bedongen voor een maximaal aantal IC-treinen op de HSL, met een nader te bepalen stopplaats vanaf Brecht en voor de Nederlandse grens.

Wat de gesprekken met Nederland betreft, werd van de vorige minister-president en de vorige minister van Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening verwacht dat ze via de ambtelijke werkgroep een protocol zouden opmaken in verband met de IJzeren Rijn en lijn 11. Op 9 november laatstleden liet minister-president Dewael weten dat de Vlaamse regering zich niet neerlegt bij het standpunt van de Nederlandse regering dat voor de heringebruikname van het zogenaamde historische traject van de IJzeren Rijn door Nederlands-Limburg een MER zou moeten worden opgemaakt. Zoals bekend leidde dit tot zinnige debatten, onder meer in de Nederlandse Tweede Kamer. Wat is hier de stand van zaken ?

Malcorps

Voor de rest wil ik het vooral hebben over de afspraken met de NMBS. Begin dit jaar vroeg ik naar aanleiding van het openbaar onderzoek ten gevolge van de bouwaanvraag aan minister Stevaert hoe ver het stond met de invulling van de indertijd aan de NMBS opgelegde voorwaarden. De minister verwees me toen naar nog lopende studies in het kader van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Hij verwees naar een zogeheten cluster-2, waarin met name de vervoerstechnische gevolgen van een noord-zuidverbinding zouden worden onderzocht. Meer bepaald zou het reizigerspotentieel worden onderzocht van een aantal nieuwe stations in de Antwerpse regio, met name het station ter hoogte van Brecht, het nieuwe station aan de Groenendaallaan, andere mogelijke stopplaatsen op de geplande tweede spoorontsluiting, bijvoorbeeld in Schoten, maar ook de uitbouw van bestaande stations binnen een nieuw openbaarvervoersconcept voor het noorden van Antwerpen. Belangrijk is wat de minister toen verklaarde: 'De conclusies van de studie zullen worden gekoppeld aan de beslissing van de Vlaamse regering van 23 mei 1996, op basis van de engagementen van de verschillende partijen. Uiteindelijk zal de Vlaamse regering zich moeten uitspreken over het gehele spoorconcept, als geïntegreerd in het definitieve Masterplan Antwerpen.'

De bouwaanvragen voor het station ter hoogte van Brecht en het station Groenendaallaan werden uit de bouwaanvragen voor de HSL gelicht. Maar de beslissing over de concrete inplanting van het station ter hoogte van Brecht zou ook worden genomen bij de behandeling van de bouwvergunning voor de HSL ten noorden van Antwerpen. Bovendien zou een nieuw station in Brecht, als we het ontwerp van structuurplan van de gemeente mogen geloven, het scharnierpunt gaan vormen voor de ontwikkeling van nieuwe KMO-, maar ook woonzones. De vraag is natuurlijk of een dergelijke ontwikkeling op die plaats wenselijk is. Als het over nieuwe woonzones gaat, komen we bovendien terug bij de vraag welk quotum Brecht nog kan inroepen voor nieuwe woningen na de grootschalige regularisatie van weekendverblijven in dezelfde gemeente. Maar daar ga ik nu niet op in: ik heb dat al eens aangekaart.

Wat de kosten betreft van de milieumilderende maatregelen voor het E19-traject was de NMBS nog aan het cijferen toen ik minister Stevaert die vraag stelde. Begin dit jaar had men dus nog geen zicht op de totale kost, maar men ging ervan uit dat dit wel in de totale financieringsenveloppe zou pas-

sen. Of dit ook zou gelden voor meer structurele maatregelen inzake de uitbouw van een voorstadsnet is natuurlijk een heel andere zaak, maar daar ging het toen nog niet over.

Ondertussen staat de wereld niet stil. De bouwaanvraag voor de HSL heeft in de regio niet alleen veel creativiteit losgeweekt in verband met milieumilderende maatregelen, maar heeft mensen ook aan het denken gezet over de verkeersafwikkeling in de hele regio. Het autoverkeer loopt immers steeds meer vast en een goed voorstadsnet van openbaar vervoer met trein, tram en bus samen zal een deel van het antwoord moeten bieden. In de reeks van bezwaarschriften bij de bouwaanvraag zaten ook nieuwe ideeën. Zo was er bijvoorbeeld het idee om op de nieuwe spoorlijn langs de E19 niet alleen in één snelle verbinding Brecht-Antwerpen te voorzien, maar veeleer in een IR, of zelfs een formule van sneltram of light rail, met meerdere stopplaatsen: bijvoorbeeld in Antwerpen-Groenendaal, Sint-Job, Brecht, Loenhout enzovoort. Daarbij zouden er zelfs parkeer- en rijvoorzieningen voor auto's en fietsen komen – in zoverre dit alles te rijmen valt met de frequentie van de HST zelf. In het kader van de verkeersafwikkeling ten noorden van Antwerpen is het echte knelpunt in feite gesitueerd ter hoogte van Sint-Job-in-'t-Goor. Alleen een rond punt aan de afrit van de E19 en een ring rond Brecht zal structureel geen oplossing bieden. Een geloofwaardig alternatief voor een groot aantal autoverplaatsingen is dringend nodig.

Dan mijn concrete vragen. Mijnheer de minister, wanneer zal de bouwvergunning definitief worden uitgereikt? Klopt het dat er vertragingen dreigen voor de werken, en hangt er ons inderdaad een fameuze schadeclaim boven het hoofd? Door wie moet de vergunning worden afgeleverd: door de hele Vlaamse regering of enkel door de bevoegde minister? De vorige regering had gezegd dat alle ministers samen moesten beslissen. Blijft dat zo? Onder welke voorwaarden? De door mij opgesomde, of eventueel nog andere? Hoe ver staat het met de aangehaalde studies inzake de verkeersafwikkeling via het spoor in de regio ten noorden van Antwerpen? Zijn er al conclusies? Kan dit los worden gezien van de verkeersafwikkeling via de diverse verkeersmodi? Dit zijn veeleer vragen voor minister Stevaert, maar ik neem aan dat er hierover overleg werd gepleegd met hem.

Is er nu eindelijk duidelijkheid over de inplanting van het station Groenendaallaan en het station ter hoogte van Brecht, en de ruimtelijke en verkeersconsequenties daarvan? De reden waarom ik het stevast heb over 'ter hoogte van Brecht' is omdat

Malcorps

het nog omstreden is of het nu Brecht, Hoogstraten of misschien zelfs nog elders wordt. Hoe verloopt de verdere bouwaanvraagprocedure voor beide stations ? Hoe worden de ruimtelijke consequenties van de inplanting van een station met een regionale functie geëvalueerd ? Zijn daar al besluiten van ? Wat is de stand van zaken inzake de gesprekken met de Nederlandse regering over lijn 11 en de IJzeren Rijn ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Aansluitend op de vraag van de heer Malcorps wil ik een aantal bedenkingen formuleren. Het afleveren van de bouwvergunning van de HSL ten noorden van Antwerpen geeft aanleiding tot reflectie over twee soorten koppelingen, enerzijds ten aanzien van de NMBS, anderzijds ten aanzien van Nederland.

Wat het eerste betreft : terwijl we de HSL ten noorden van Antwerpen oorspronkelijk bekeken als een kwaad dat we zo snel mogelijk moesten verwerken in het kader van een hoger geheel, begint dit nu te lijken op een unieke kans om de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen voor een groot deel op te lossen, en om de mobiliteit ten noorden van Antwerpen aanzienlijk te verbeteren. De Vlaamse regering heeft terecht aan de NMBS duidelijk gemaakt dat het aanleggen van de HSL en het geven van de bouwvergunning hiervoor niet alleen mocht dienen voor deze hogesnelheidslijn, maar dat het voorstadsverkeer er ook in belangrijke mate van moest kunnen profiteren.

Ondertussen houdt men daar in het voorontwerp van provinciaal structuurplan in belangrijke mate rekening mee. Om dit verder in te vullen is het natuurlijk nog van groot belang hoe de NMBS dit ziet. Blijft dit beperkt tot één station tussen Breda en Antwerpen, of bestaat de mogelijkheid om er nog andere aan te leggen zodat het hele verkeer daarop kan inspelen ?

De tweede zaak, en dat vormt de grond van mijn betoog, zijn de onderhandelingen met Nederland. Ten eerste mogen we niet vergeten dat de gesprekken met Nederland over de hogesnelheidslijn in de eerste plaats gepaard gingen met de gesprekken over de verdieping van de Schelde en het hele beheer van de Westerschelde. Als deze gesprekken worden voortgezet en we moeten beslissen over de bouwvergunning voor de hogesnelheidslijn ten noorden van Antwerpen, dan moeten we zeer grote duidelijkheid hebben over een even loyale

uitvoering door Nederland van de akkoorden met betrekking tot de verdieping van de Schelde en het globale fysisch en nautisch beheer van de Westerschelde. Er moeten duidelijke garanties bestaan dat deze twee zaken samen moeten worden bekeken.

Ten tweede zijn lijn 11 en de IJzeren Rijn bijzonder belangrijk in de gesprekken met Nederland. De uitbouw van Vlissingen maakt het nog meer van belang dat lijn 11 snel wordt aangelegd via het Schelde-Rijnkanaal, zodat Vlissingen zich kan ontwikkelen als een echte voorhaven van Antwerpen. Nederland heeft er ook belang bij dat de afwikkeling van het containerverkeer dat in Vlissingen wordt gelost, niet over het eigen Nederlandse spoorverkeer naar Duitsland zou moeten gaan, maar dat dit via lijn 11 en de IJzeren Rijn kan gebeuren. In Nederland hebben een aantal gemeenten vragen met betrekking tot de extra toename van goederenverkeer over de huidige Brabantlijn. Ze zijn zeker niet gewonnen voor het alternatief dat minister Netelenbos even naar voren bracht voor de IJzeren Rijn, namelijk het tracé dat voor een gedeelte gebruik maakt van de Brabantlijn. Hiertegen hebben ondertussen vijf Nederlandse gemeenten zwaar protest geuit. Er hebben dus een aantal krachten belang bij om snel te komen tot de aanleg van lijn 11, namelijk het verbinden van de Antwerpse haven via het Schelde-Rijnkanaal met het Nederlandse spoorwegennet.

Men moet nu langzamerhand naar conclusies gaan. Nederland ontwikkelt verschillende tracés voor het verkeer tussen Antwerpen en Rotterdam. Sommige ervan voorzien niet in een aanleg van lijn 11, maar opteren ervoor dat het goederenverkeer verder plaats zou vinden over lijn 12. Ik denk dat de minister zeer goed op de hoogte is van de problematiek van lijn 12 en me niet zal tegenspreken als ik zeg dat dit te allen prijze moet worden vermeden. Het is niet zo dat als de hogesnelheidslijn langs de E19 zal rijden en er ruimte vrijkomt op lijn 12, men hier het goederenverkeer zal kunnen laten toenemen. Dat gaat immers te veel door woonkernen. Het ligt voor de hand dat de aanleg van het kleine stukje lijn 11 de haven met het Nederlands net kan verbinden.

Hoe ver staan de onderhandelingen ? Worden al deze problemen mee in overweging genomen bij het nemen van de beslissing over de bouwvergunning voor de HSL ten noorden van Antwerpen ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik hoop dat u het me niet kwalijk neemt dat ik me beperk tot mijn bevoegdheid als minister van Ruimtelijke Ordening, en het gegeven niet bekijk vanuit de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit.

Het is voor een aantal onder ons interessant nog even de voorgeschiedenis te schetsen. Ik ga terug naar 1 december 1994, toen afspraken werden gemaakt tussen Vlaanderen en Nederland over de aanpak van de tracékeuze voor de HSL die Antwerpen zou verbinden met Nederland. Het basisidee van de onderhandelingen was te komen tot een tracékeuze die zou uitgaan van een optimale oplossing voor zowel Vlaanderen als Nederland, en waarbij de beoordeling van de ecologische en maatschappelijke effecten van het voorstel van maatregelen moest gebeuren op basis van gelijkwaardigheid en gelijkwaardigheid.

Een gezamenlijke ambtelijke werkgroep HSL Antwerpen Rotterdam legde een eerste deelrapport neer in juni 1995. Op 28 juli 1995 is de Vlaamse regering gekomen tot ontwerpplannen tot wijziging van de gewestplannen Antwerpen en Turnhout, en heeft die voorlopig in herziening gesteld. De procedure van openbaarmaking van gewestplanwijziging gebeurde in het najaar van 1995, en de ambtelijke werkgroep heeft haar eindrapport met betrekking tot de verwerking van de resultaten van de openbaarmaking neergelegd in maart 1996. Op 23 mei 1996 heeft de Vlaamse regering de gewestplannen Antwerpen en Turnhout onder meer met het oog op de aanleg van de HSL definitief vastgelegd. In de notificatie van de Vlaamse regering van 23 mei 1996 werden een aantal voorwaarden bijkomend vastgesteld onder de punten twee, drie, vier en vijf. Deze voorwaarden heeft de heer Malcorps opgesomd. In punt zes staat de besluitvorming, namelijk dat de bouwvergunning voor de HSL langs de E19 niet zal worden afgeleverd zolang aan de voorafgaandelijke voorwaarden vermeld onder de punten twee tot en met vijf niet is voldaan.

Inmiddels heeft de NMBS de bouwaanvraag ingediend op 7 oktober 1998. Deze bouwaanvraag maakt het voorwerp uit van een onderzoek door Arohm. Het ontwerp van vergunning werd inmiddels voorbereid door de administratie. Er zijn een aantal gesprekken geweest tussen de secretaris-generaal en mezelf over de inhoud en de aard van de bouwvergunning.

De door de NMBS ingediende bouwaanvraag is op dit ogenblik voor een aantal aspecten onvolledig of op zijn minst onduidelijk. Dit geldt in de eerste

plaats voor de problematiek van de waterafvoer. De aanleg van de HSL naast de autosnelweg E19 veronderstelt immers de verplaatsing van openbare waterlopen zoals bijvoorbeeld de overwelfde Schijn. Ook dient het waterafvoersysteem van de autosnelweg zelf te worden aangepast. Voorts worden op dit ogenblik nog bijkomende adviezen ingewacht van onder meer de administratie Wegen en Verkeer en van Monumenten en Landschappen.

De genomen optie om de HSL te bundelen met de E19 houdt in dat op bepaalde plaatsen de inname vereist is van het openbaar domein van de autosnelweg E19 en van de dertig-tien-meterzone van de vrije stroken langs de autosnelweg. De wijziging van het KB van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen moet nog door de Vlaamse regering worden goedgekeurd en is noodzakelijk om te komen tot de goedkeuring van de kwestieuze bouwaanvraag. Een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de NMBS zal de rechten en plichten van de respectieve beheerders van de aan elkaar grenzende domeinen moeten regelen, omdat in een aantal gevallen de HSL zo strak is gebundeld met de autosnelweg dat men in de eerste tienmeterstrook komt, waarvoor in duidelijke protocollen moet worden afgesproken wie wat zal doen.

Dit alles belet natuurlijk niet dat een vergunning in de loop van 2000 zou kunnen worden afgeleverd. Artikel 5 van het tussen België en Nederland afgesloten verdrag met betrekking tot de aanleg van HST-lijnen tussen Rotterdam en Antwerpen luidt als volgt : 'De partijen dragen zorg voor een spoedige aanleg van de hogesnelheidslijn teneinde deze in beide landen terzelfder tijd te voltooien met het oog op haar openstelling voor reizigersvervoer met hogesnelheidslijnen op 1 juni 2005'. In datzelfde artikel zijn dienaangaande in een tweede paragraaf ook boeteclausules afgesproken indien deze datum niet zou worden gehaald. Het is dan ook in die context dat de NMBS aandringt op het afleveren van kwestieuze bouwvergunningen.

Op uw vraag wie uiteindelijk de bouwvergunningen zal afleveren, kan ik antwoorden dat wij waarschijnlijk dezelfde houding zullen aannemen als de vorige Vlaamse regering. Dit betekent dus dat de vergunning zal worden afgeleverd door de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening of door zijn gemachtigde ambtenaar, in casu Arohm-Antwerpen, na beslissing van de Vlaamse regering. Ik zal dit dossier dus eerst voorleggen aan de Vlaamse regering. Het spreekt wel vanzelf dat het besluit van de Vlaamse regering van 23 mei 1996 tot nader order van kracht blijft.

Van Mechelen

Wat uw vraag betreft over de studies inzake de verkeersafwikkeling in de regio ten noorden van Antwerpen, kan ik me aansluiten bij de uiteenzetting van de heer Caluwé die stelde dat die tracékeuze uit de jaren negentig eigenlijk gedurende een hele periode een echt monster van Loch Ness was. De heer Lauwers zal dit zeker beamen. Iedereen begint hier nu stilletjes aan te beseffen dat hier toekomstopportunities worden gecreëerd die we maximaal moeten proberen benutten. Deze regering zal, in navolging van de vorige regering, al het mogelijke doen om hier concrete invulling aan te geven.

De studie met betrekking tot het marktpotentieel van de stations Groenendaallaan en Noorderkempen is volledig afgerond. Beide stations hebben een dermate groot reizigerspotentieel dat over de realisatie ervan geen discussie kan bestaan. Wel moeten nog een aantal aspecten nader worden onderzocht. Ik denk daarbij zowel aan de treindienst als aan het aansluitend openbaar vervoer met bus of tram en aan de parkeermogelijkheden. Zeker voor het station Groenendaallaan dienen zich een aantal mogelijkheden aan voor een perfecte overstap tussen het trein- en het busverkeer. Een overleg tussen De Lijn en de NMBS moet daar dan ook op termijn leiden tot een optimalisering van inplanting en exploitatie.

Voor het station Noorderkempen wordt in de eerste plaats gedacht aan een soort carpoolingsysteem om de overstap naar Antwerpen vlot te laten verlopen. In het kader van de opmaak van de ontwerp-mobiliteitsplannen Vlaanderen moet heel specifiek voor de regio Antwerpen worden nagegaan welke multimodale verkeersconcepten in aanmerking kunnen worden genomen. Ik neem dan ook aan dat dit een bijzonder item wordt in het licht van het Vlaams mobiliteitsplan dat nu door minister Stevaert wordt opgesteld en dat in het voorjaar 2001 ter goedkeuring aan het Vlaams Parlement zal worden voorgelegd.

Uw vierde vraag had betrekking op de inplanting en de verkeers- en ruimtelijke consequenties daarvan van de stations Groenendaallaan en het station ter hoogte van Brecht. Voor het station Groenendaallaan bekijkt De Lijn hoe dit kan worden uitgebouwd tot een knooppunt van openbaar vervoer met vlotte overstapmogelijkheden. Er is daar trouwens een uitzonderlijke opportuniteit ontstaan door de doortrekking van het voorstedelijk tramnetwerk.

Met betrekking tot het station Noorderkempen ligt de discussie iets ingewikkelder. Momenteel onderzoekt men de ontsluiting van het station voor het wegverkeer, onder andere de administratie Wegen is daarbij betrokken. De discussie heeft niet uitsluitend te maken met het station zelf. Het gaat veel meer over het al dan niet aanleggen van een ringweg en over de herinrichting van de doortocht door Brecht. Deze doortocht wordt enorm geteisterd door zwaar transport. Dat kan niet blijven duren. Kan deze ringweg worden verantwoord vanuit verkeerskundig oogpunt? Dat is de eerste vraag. Het is de bedoeling dat het grootste deel van de reizigers het station kan bereiken via busvervoer. Men zal proberen het autoverkeer te beperken. Ook dat wordt nog onderzocht. Minister Stevaert zal daar ongetwijfeld meer informatie over kunnen geven.

Aangezien de concrete aanvragen voor het bouwen van de stations, meer bepaald de gebouwen, toegangswegen en parkings voor Groenendaallaan en Noorderkempen, uit de bouwaanvraag werden gelicht, zullen hierover afzonderlijke bouwaanvragen volgens de wettelijke procedures moeten worden ingediend. Het is ook beter de kar niet te overladen.

De administratie Ruimtelijke Ordening en de provincie Antwerpen hebben zich duidelijk uitgesproken voor de inplanting van een station te Brecht, maar tegen het uitbouwen van Brecht tot centrum van een aantal activiteiten die normaal gebonden zijn aan centra van een hoger niveau. De voorstellen van de gemeente stroken niet met de principes van het RSV.

Uw vijfde vraag is de moeilijkste. Ik ben zelf niet betrokken bij de onderhandelingen. Ik geef u daarom het antwoord van de administratie. De procedures voor zowel lijn 11 als de IJzeren Rijn lopen. Er zijn al heel wat stappen ondernomen. Het doel is dat er per project een overeenkomst wordt gesloten tussen België en Nederland. Voor lijn 11 is hiervoor al voorbereidend werk geleverd via ambtelijk overleg. Het spreekt voor zich, mijnheer Caluwé, dat ik dit dossier met heel veel genoegen zal blijven opvolgen. Lijn 11 moet het onaanvaardbare goederentransport van lijn 12 opvangen. Een aantal jaren geleden kwam het in het station van Mariabrug bijna tot een catastrofe toen tanks met giftige producten op de rails terechtkwamen. We moeten er alles aan doen om lijn 11 te realiseren. De tracékeuzes zijn in voorbereiding. We zullen dit dossier opvolgen.

Uw randopmerking, dat dit niet mag leiden tot nieuw goederentransport op lijn 12, lijkt me de evi-

Van Mechelen

dentie zelf. Ieder die begaan is met de mobiliteit in die regio beseft het belang van lijn 12 voor personenvervoer. Op die wijze kunnen we bijdragen tot een vlottere mobiliteit, zeker nu De Lijn na tien jaar onderhandelen bereid is om af te stappen van de directe lijn naar Antwerpen. Het ringnet dat werd uitgebouwd, voldoet aan de verwachtingen.

Met betrekking tot de IJzeren Rijn is in dit parlement al heel veel gezegd. Op dit ogenblik is er nog geen project terzake. De onderhandelingen zijn lopende. Het is een enorme stap voorwaarts dat de minister die bevoegd is voor de NMBS, minister Durant, hier nu wel een topprioriteit van maakt. Ze besteedt hier haar beste krachten aan. Het stemt me ook gelukkig te kunnen vaststellen dat zowel de federale premier als de minister-president, in samenspraak met de bevoegde ministers, hier hun schouders onder zetten. Het spreekt vanzelf dat we er alles aan doen om op korte termijn te komen tot besluitvorming.

Tot slot nog een opmerking over de IJzeren Rijn. Gelet op de zeer recente evolutie, waarnaar ook de heer Caluwé verwees, is in Nederland een heel nieuw debat begonnen over de Betuwelijn, wat misschien sneller dan verwacht de deur kan openen voor de realisatie van de IJzeren Rijn. Als gewezen schepen van een gemeente die grenst aan Nederland ben ik het echter gewoon met dit land te onderhandelen, en ben ik me er dus terdege van bewust dat we terzake de nodige alertheid zullen moeten hebben. Wat ons betreft is het dus wachten op het vervolledigen van de bouwvergunning zoals die op dit ogenblik voorligt. Het dossier is klaar in een beginfase, maar voldoet niet aan de verzuchtingen van de administratie, onder meer met betrekking tot de waterafvoer. Wie zich de ramp van 13 en 14 september 1998 in onze regio herinnert, beseft welk enorm belang de regio hieraan hecht. Ik zal dan ook de bouwvergunning niet goedkeuren alvorens er met betrekking tot de waterafvoer een volledig sluitend systeem is uitgewerkt, waarbij onder meer in een volledig netwerk van bufferbekkens is voorzien. Op die manier wil ik vermijden dat dit nieuwe project op dat vlak aanleiding kan geven tot perverse gevolgen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik heb nog een vraag en een bedenking, aansluitend op de woorden van de heer Caluwé. U zegt dat er nog verdere procedures komen inzake de bouwaanvragen voor het station Noorderkempen en het station Groenendaallaan.

Diverse partijen lanceren het idee om naast een snelle verbinding Noorderkempen-Groenendaallaan-Antwerpen een meer interregionale verbinding of zelfs een soort light rail te maken, met verschillende stopplaatsen. Het is immers belangrijk om zoveel mogelijk mensen de kans te bieden snel met het openbaar vervoer naar Antwerpen te gaan. Ik ben het volledig met u eens dat daarnaast de ringverbindingen zeer belangrijk zijn, maar wordt er gedacht aan een dergelijke verbinding? Wellicht kan ik die vraag beter aan minister Stevaert stellen, maar misschien hebt u daar ook een mening over.

Zelf heb ik ooit een hoorzitting in Nederland bijgewoond over de discussie inzake lijn 11. Toen was men zeer correct: lijn 12 werd volledigheidshalve nog vernoemd, maar eigenlijk werd er onmiddellijk bij gezegd dat dit voor Vlaanderen niet kon. Ik heb echter de indruk dat, naargelang er meer water door de Schelde vloeit, dat wel opnieuw bespreekbaar aan het worden is in Nederland, misschien omwille van het NIMBY-syndroom. Natuurlijk is het moeilijk een goed traject te vinden voor die lijn 11. We moeten echter waakzaam blijven. Het zou immers voor niemand van ons aanvaardbaar zijn, mocht men opnieuw proberen lijn 12 wat uit te breiden of meer capaciteit te geven. Dit stond in feite in een soort ontwerp van de hele procedure, die ook door Nederland werd aanvaard. Ik neem aan dat we daar niet van afstappen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Wat lijn 11 betreft, is het echte nieuwe element in de discussie de ontwikkeling van Vlissingen. Daarom kan lijn 11 op een milieuvriendelijke manier en in het belang van Bergen-op-Zoom en Roosendaal het best langs de Schelde rijden. Op die manier vermijdt men het verkeer vanuit Vlissingen. De volgende discussie is dan hoe men het verkeer uit Rotterdam afwikkelt.

Wat het tweede aspect betreft, heb ik de minister niets horen zeggen over de problematiek van de Scheldeverdieping. Ook op dit punt moeten we nagaan of de akkoorden die in de loop van de jaren negentig werden afgesloten, loyaal worden uitgevoerd. Iedereen weet dat daarover ernstige twijfels bestaan. Op dat vlak verlopen de gesprekken vaak veel moeilijker dan voor de spoorwegverbindingen. Voor de Vlaamse economie en voor Antwerpse haven komt de uitvoering van deze akkoorden over de Schelde op de eerste plaats.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik ben het ermee eens dat men moet komen tot een maximale benutting van deze nieuwe verbinding. De toekomst zal uitwijzen hoe dit precies moet gebeuren. Deze verbinding opent enorme mogelijkheden. De opportuniteit van bijkomende stations moet dan ook in het kader daarvan worden onderzocht. Dan kan op een volgende autosalon misschien een andere film worden gedraaid die ongetwijfeld minstens even boeiend zal zijn.

Wat lijn 11 betreft, heeft Vlaanderen gedaan wat was afgesproken. We hebben grote investeringen gedaan voor het doortrekken van de A12. De tracékeuze die nu moet worden gemaakt valt volledig op Nederlands gebied. Als bevoegd minister wil ik me dan ook niet uitspreken over de keuze die ik zelf aantrekkelijk vind.

Wat tot slot de Scheldeverdieping betreft, zijn door de heer Van den Brande belangrijke akkoorden afgesloten. Ik kan alleen vaststellen dat die op dit moment loyaal worden uitgevoerd. Het overleg tussen premier Verhofstadt en premier Kok heeft aanleiding gegeven tot de standpuntbepaling van de Vlaamse regering. In het kader van die standpuntbepaling blijven we het dossier opvolgen. We komen steeds meer tot de Gouden Delta. We zullen in maximale samenspraak met Antwerpen en Rotterdam naar oplossingen moeten zoeken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 14.43 uur.*
