



57 - 58 - 59 - 60

Handelingen 61 - 62 - 63 - 64

---

# VLAAMSE RAAD

ZITTING  
1990- 1991

---

## Vergaderingen van juni 1991

ACTUELE INTERPELLATIES

ACTUELE VRAGEN

BEGROTINGEN

BELEID VLAAMSE GEMEENSCHAP TEN AANZIEN VAN BRUSSEL-HOOFDSTAD

INTERPELLATIES

MAATSCHAPPELIJK OPBOUWWERK

STAND VAN ZAKEN ERC-PROJECT IN HET KADER VAN DE RECONVERSIE  
VAN LIMBURG

UNIVERSITEIT GENT EN UNIVERSITAIR CENTRUM ANTWERPEN

VERKEERS- EN VERVOERSDEBAT

WATERKWALITEITSDOELSTELLING VOOR DE MIDDENLOOP VAN DE DENDER  
EN BIJBEHORENDE ZIJRIVIEREN EN BEKEN

# Inhoud

## Nr. 57 Donderdag 13 juni 1991 Morgenvergadering

**Berichten van verhindering**, blz. 2041

**Ontwerpen van decreet**  
Indiening en verwijzing, blz. 2041

**Voorstel van decreet**  
Indiening en verwijzing, blz. 2041

**Beleidsbrieven**  
Indiening en verwijzing, blz. 2041

**Verslagen**  
Indiening, blz. 2041

**In eerste lezing aangenomen artikelen**  
Indiening, blz. 2042

**Arresten van het Arbitragehof**  
Indiening, blz. 2042

**Kennisgeving van het Arbitragehof**  
Indiening, blz. 2042

**Schriftelijke vragen**  
Indiening, blz. 2042

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 2043

**Ontwerp van decreet** houdende aanpassing van de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991  
— 9-I-A (1990-1991) — Nrs. 1-4

**Ontwerp van decreet** houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991  
— 9-II-A (1990-1991) — Nrs. 1-7  
Algemene bespreking, blz. 2043

Sprekers : de heer P. Deprez, verslaggever, de heren A. Denys, L. Hancké, J. Geysels, H. Lauwers, R. Daems, J. Loones, W. Peeters, Minister G. Geens

**Ontwerp van decreet** houdende aanpassing van de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991  
— 9-I-A (1990-1991) — Nrs. 1-4  
Artikelsgewijze bespreking, blz. 2065

**Ontwerp van decreet** houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991  
— 9-II-A (1990-1991) — Nrs. 1-7  
Artikelsgewijze bespreking, blz. 2066

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 2074

### Bijlage

Vraag om uitleg  
Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting  
Vraag om uitleg van de heer W. Kuypers aan de heer L. Waltniel, Gemeenschaps-

minister van Ruimtelijke ordening en Huisvesting, over de bescherming van het Zoniënwood, blz. 2076

## Nr. 58 Donderdag 13 juni 1991 Middagvergadering

**Berichten van verhindering**, blz. 2079

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 2079

**Actuele vragen** (Regl. art. 75)

Actuele vraag van de heer P. Chevalier tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de bestemming van de voorlopig beschermde gevangenis Het Pandreijte te Brugge, blz. 2079

Actuele vraag van de heer J. Geysels tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de bouwvergunning voor Sun Parks in Mol-Rauw

Actuele vraag van de heer W. Luyten tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de bouwvergunning voor Sun Parks in Mol-Rauw, blz. 2080

Actuele vraag van de heer P. Chevalier tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de onteigeningsprocedure inzake het natuurgebied De Zwinbosjes te Knokke, blz. 2082

Actuele vraag van de heer E. Van Varenbergh tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over het voorstel van overeenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse steden en gemeenten voor een gemeentelijk MINA-beleid, blz. 2083

Actuele vraag van de heer M. Bartholomeeussen tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over het sluiten van zalen in het Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen wegens personeelsgebrek, blz. 2084

Actuele vraag van de heer L. Hancké tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over het uitblijven van de betaling aan Nederland voor de herstelling van de Westerschelde-oeveren, blz. 2085

Actuele vraag van de heer J. De Roo tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over de verkeersveiligheid op de N 49 en N 44, blz. 2086

**Ontwerp van decreet** betreffende de erkenning en subsidiëring van het maatschappelijk opbouwwerk  
— 475 (1990-1991) — Nrs. 1-6  
Algemene bespreking, blz. 2087

Sprekers : de heer J. Van der Sande, verslaggever, de heren L. Hancké, H.

Lauwers, mevrouw M. Tyberghien-Vandenbussche, mevrouw M. Vogels, Minister J. Lenssens  
Artikelsgewijze bespreking, blz. 2092

**Voorstel van resolutie** van de heren J. Cuyvers, J. Timmermans en W. Peeters, mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke en de heer Jozef Bosmans, betreffende de waterkwaliteitsdoelstelling voor de middenloop van de Dender en de bijbehorende zijrivieren en beken  
— 501 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2  
Bespreking, blz. 2094

Sprekers : de heer A. Van Nevel, verslaggever, mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke, de heren J. Timmermans, J. Caudron, J. Cuyvers, Minister T. Kelchtermans

**Ontwerp van bijzonder decreet** betreffende de Universiteit Gent en het Universitair Centrum Antwerpen  
— 503 (1990-1991) — Nrs. 1-8  
Tweede lezing, blz. 2098

Spreker : de heer A. Denys  
Hoofdelijke stemming, blz. 2102

**Ontwerp van decreet** houdende aanpassing van de middelenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

— 9-I-A (1990-1991) — Nrs. 1-4  
Aangehouden stemmen, blz. 2103

Spreker : de heer J. Cuyvers  
Hoofdelijke stemming, blz. 2105

**Ontwerp van decreet** houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1991

— 9-II-A (1990-1991) — Nrs. 1-7  
Hoofdelijke stemming, blz. 2106

**Voorstel van motie** van overeenstemming  
Hoofdelijke stemming, blz. 2107

**Ontwerp van decreet** betreffende de erkenning en subsidiëring van het maatschappelijk opbouwwerk

— 475 (1990-1991) — Nrs. 1-6  
Aangehouden stemmen, blz. 2108

Hoofdelijke stemming, blz. 2112

**Voorstel van resolutie** van de heren J. Cuyvers, J. Timmermans en W. Peeters, mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke en de heer Jozef Bosmans, betreffende de waterkwaliteitsdoelstelling voor de middenloop van de Dender en de bijbehorende zijrivieren en beken

— 501 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2  
Hoofdelijke stemming, blz. 2113

**Motie van aanbeveling** van de heer H. Van Dienderen tot besluit van de op 29 mei 1991 door de heer H. Van Dienderen gehouden interpellatie tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud

en Landinrichting, de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke ordening en Huisvesting, en de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over de stand van zaken betreffende het ERC-project in het kader van de reconversie van Limburg

— 511 (1990-1991) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 2114

Spreker : de heer H. Van Dienderen

#### **Actuele interpellaties** (Regl. art. 77)

Actuele interpellatie van de heer P. Chevalier tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over het personeelsstatuut van de BRTN, blz. 2116

Sprekers : de heren P. Chevalier, A. De Beul, Minister P. Dewael

Actuele interpellatie van de heer H. Suykerbuyk tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de Luxemburgse voorstellen betreffende de Europese Politieke Unie

Actuele interpellatie van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de invoering van een cultuurparagraaf in het EEG-verdrag, blz. 2118

Sprekers : de heren H. Suykerbuyk, E. Van Vaerenbergh, Minister G. Geens, Minister P. Dewael

#### **Interpellaties** (Regl. art. 76)

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over de mogelijke invoering van een demografische taks en over de visie betreffende het toekomstig beleid in Vlaanderen, blz. 2125

Verdaagd

Interpellatie van de heer G. Janzegers tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over het verlenen, behandelen en opvolgen van uitbatingsvergunningen voor bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen, blz. 2125

Sprekers : de heren G. Janzegers, Minister T. Kelchtermans

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, en de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de rechtspersoonlijkheid van de NV Aquafin, blz. 2127

Sprekers : de heren A. Denys, J. Timmermans, J. Geysels, Minister T. Kelchtermans, Minister L. Waltniel  
Motie van aanbeveling, blz. 2136

Interpellatie van de heer J. Loones tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over het toerisme in Vlaanderen

Interpellatie van de heer M. Desutter tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over het toeristisch beleid in Vlaanderen, blz. 2136

Sprekers : de heren J. Loones, M. Desutter, Minister P. Dewael

Interpellatie van de heer E. Baldewijns tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de gevolgen voor het onderwijs van de terugkeer van de Belgische militairen uit Duitsland, blz. 2143

Verdaagd

Interpellatie van de heer L. Dierickx tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, en de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over het omleidingskanaal tussen het Albertkanaal en de haven van Antwerpen, blz. 2143

Verdaagd

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 2143

---

**Nr. 59** **Dinsdag 18 juni 1991**  
**Morgenvergadering**

**Berichten van verhindering**, blz. 2145

#### **Ontwerp van decreet**

Indiening en verwijzing, blz. 2145

#### **Voorstel van resolutie**

Indiening en verwijzing, blz. 2145

#### **Nota**

Indiening, blz. 2145

#### **Adviezen**

Indiening en verwijzing, blz. 2145

#### **Verslagen**

Indiening, blz. 2146

#### **Kennisgeving van het Arbitragehof**

Indiening, blz. 2146

#### **Schriftelijke vragen**

Indiening, blz. 2146

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 2146

**Beleidsbrief** van de Vlaamse Gemeenschap ten aanzien van Brussel-Hoofdstad — 433 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2

Bespreking, blz. 2146

Sprekers : de heer R. Garcia, verslaggever, mevrouw A.-M. Neyts-Uytbroeck, de heren W. De Vlieghere, F. Dielens, L. Vanhorenbeek, E. Van Rompuy, A. Denys, P. Van Grembergen, Minister H. Weckx

Motie van aanbeveling, blz. 2158

#### **Interpellaties** (Regl. art. 76)

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over de mogelijke invoering van een demografische taks en over de visie betreffende het toekomstig beleid in Vlaanderen, blz. 2158

Sprekers : de heren A. Denys, F. Dielens, W. Peeters, Minister J. Lenssens  
Motie van aanbeveling, blz. 2164

Interpellatie van de heer E. Baldewijns tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de gevolgen voor het onderwijs van de terugkeer van de Belgische militairen uit Duitsland  
Verdaagd, blz. 2165

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 2165

---

**Nr. 60** **Dinsdag 18 juni 1991**  
**Middagvergadering**

**Berichten van verhindering**, blz. 2167

#### **Interpellaties** (Regl. art. 76) (Vervolg)

Interpellatie van de heer L. Dierickx tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, en de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over het omleidingskanaal tussen het Albertkanaal en de haven van Antwerpen, blz. 2167

Sprekers : de heren L. Dierickx, H. Coveliers, Minister J. Sauwens, Minister L. Waltniel

Interpellatie van de heer J. De Bremaeker tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over de sociale onrust bij de zee- en rivierloodsen, blz. 2170

Sprekers : de heren J. De Bremaeker, Minister J. Sauwens

Interpellatie van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de behoefte aan sociale kavels en sociale woningen in Vlaams Brabant, blz. 2173

Sprekers : de heren E. Van Vaerenbergh, G. Cardoen, J. Valkeniers, Minister L. Waltniel

Interpellatie van de heer I. Egelmeers tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de bouwvergunning voor het leggen van een pipe-line naar de stortplaatsen van Terhagen-Rumst en Boom voor de gipsafval van Prayon-Rupel, blz. 2179

Sprekers : de heren I. Egelmeers, F. Cauwenberghs, Minister L. Waltniel  
Motie van aanbeveling, blz. 2184

Interpellatie van de heer H. Coveliers tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de stand van zaken betreffende de participatie van NV Super Club in het ERC-project, blz. 2184

Verdaagd

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 2184

**Nr. 61**                    **Woensdag 19 juni 1991**  
**Morgenvergadering**

**Berichten van verhindering**, blz. 2185

**Mededeling van de Vlaamse Executieve** betreffende het verkeers- en het vervoerswezen

**Nota** over het standpunt van de Vlaamse Executieve in verband met de verdere uitvoering van het SST-project  
— 518 (1990-1991) — Nr. 1

**Beleidsbrief** Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen  
— 510 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2  
Debat, blz. 2185

Sprekers : Minister G. Geens, Minister J. Sauwens, de heer A. Denys, de heer A. Schellens, verslaggever, de heren J. Geysels, L. Hancké, H. Candries, M. Olivier

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 2205

---

**Nr. 62**                    **Woensdag 19 juni 1991**  
**Middagvergadering**

**Berichten van verhindering**, blz. 2207

**Mededeling van de Vlaamse Executieve** betreffende het verkeers- en het vervoerswezen

**Nota** over het standpunt van de Vlaamse Executieve in verband met de verdere uitvoering van het SST-project  
— 518 (1990-1991) — Nr. 1

**Beleidsbrief** Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen  
— 510 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2  
Debat (Voortzetting), blz. 2207

Sprekers : de heer H. De Croo, Minister J. Sauwens, de heren E. Beysen, J. Ansoms, H. Van Dienderen, M. Bartholomeeussen, W. Verreycken, L. Hancké, A. Denys, P. Van Grembergen, E. Flamant, mevrouw M. De Meyer, mevrouw A.-M. Neyts-Uytbroeck, de heren G. Cardoen, G. Janzegers, A. Beckers, E. Van Vaerenbergh, J. De Seranno, A. Schellens

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 2243

**Bijlage**

Vraag om uitleg

Vraag om uitleg van de heer H. Van Dienderen tot de Voorzitter van de Vlaamse Executieve over de gevolgen van het koninklijk besluit van 6 november 1990 tot de vaststelling van het bedrag van en van

de nadere regels omtrent de bijdrage van de privaatrechtelijke instellingen waarvoor gewetensbezwaarden worden aangewezen voor de Vlaamse verzorgings-, welzijns- en sociaal-culturele organisaties, blz. 2246

---

**Nr. 63**                    **Donderdag 20 juni 1991**  
**Morgenvergadering**

**Berichten van verhindering**, blz. 2249

**Mededeling van de Vlaamse Executieve** betreffende het verkeers- en het vervoerswezen

**Nota** over het standpunt van de Vlaamse Executieve in verband met de verdere uitvoering van het SST-project  
— 518 (1990-1991) — Nr. 1

**Beleidsbrief** Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen  
— 510 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2  
Debat (Voortzetting), blz. 2249

Sprekers : de heren Jos Bosmans, G. Janzegers, W. Cortois, P. Van Grembergen, L. Dierickx, W. Seeuws, H. Lauwers, F. Vermeiren, F. Dielens, L. Vanhorenbeek, E. Van Rompuy, L. Hancké, J. Valkeniers, W. Kuijpers

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 2268

---

**Nr. 64**                    **Donderdag 20 juni 1991**  
**Middagvergadering**

**Berichten van verhindering**, blz. 2269

**Actuele vragen** (Regl. art. 75)

Actuele vraag van de heer F. Bosmans tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de bouwvergunning voor de BRTN-zendmast in Sint-PietersLeeuw, blz. 2269

Actuele vraag van de heer L. Dhoore tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over het aankopen van Max Havelaarkoffie door OCMW-besturen, blz. 2270

Actuele vraag van de heer R. Daems tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de luxe-uitgave van het MINA-blad, blz. 2271

Actuele vraag van de heer P. Breyne tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de mogelijke wijziging van de coëfficiënten uren-leerkrach-

ten in het deeltijds kunstonderwijs, blz. 2272

Actuele vraag van de heer R. Van Hooland tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de regeling van de examens handelswetenschappen voor de Centrale Examencommissie, blz. 2274

Actuele vraag van de heer P. Chevalier tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over het doortrekken van het kusttram-tracé tot het station te Adinkerke, blz. 2274

Actuele vraag van de heer L. Dierickx tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over de aanleg van een industriezone te Waver, blz. 2276

**Actuele interpellatie** (Regl. art. 77) **en toegevoegde actuele vraag** (Regl. art. 75, 4, c)

Actuele interpellatie van mevrouw F. Brepoels tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de toepassing van het decreet van 20 maart 1984, houdende het statuut van de logiesverstrekkende bedrijven op de jeugdlogies. Actuele vraag van mevrouw M. Vogels over de toepassing van het hoteldecreet op jeugd- en bivakverblijven, blz. 2277

Sprekers : mevrouw M. Vogels, mevrouw F. Brepoels, Minister P. Dewael

**Mededeling van de Vlaamse Executieve** betreffende het verkeers- en het vervoerswezen

**Nota** over het standpunt van de Vlaamse Executieve in verband met de verdere uitvoering van het SST-project  
— 518 (1990-1991) — Nr. 1

**Beleidsbrief** Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen  
— 510 (1990-1991) — Nrs. 1 — 2  
Debat (Voortzetting), blz. 2282

Sprekers : de heren J. Van Bree, R. Van Hooland, Minister G. Geens, de heer J. De Seranno, Minister J. Sauwens, de heren G. Janzegers, H. De Croo

Motie van aanbeveling, blz. 2291

**Voorstel van resolutie** van de heren G. Verhaegen, L. Hancké en P. Van Grembergen tot besluit van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en vervoerswezen  
— 523 (1990-1991) — Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling, blz. 2292  
Sprekers : de heren A. Denys, G. Janzegers

Bespreking, blz. 2292

Sprekers : de heren H. De Croo, J. Geysels, F. Vermeiren, L. Vanhorenbeek, F. Dielens, W. Verreycken, W. Kuypers, E. Van Rompuy, W. De Vlieghe

Hoofdelijke stemming, blz. 2295  
Sprekers : de heren G. Verhaegen, J.  
Geysels

**Regeling van de werkzaamheden**, blz.  
**2299**

**Bijlage** (Regl. art. 81)  
Verzoekschriften, blz. 2303

---

## **VOORZITTER : de heer L. Vanvelthoven**

— *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*

— *De vergadering wordt geopend om 10 uur.*

**De Voorzitter** : Dames en heren, de vergadering is geopend.

---

---

## **BERICHTEN VAN VERHINDERING**

V. Peuskens ; gezondheidsredenen.

H. Suykerbuyk ; buitenlands.

E. De Groot, O. Lefebvre ; ambtsverplichtingen.

---

---

## **MEDEDELING VAN DE VLAAMSE EXECUTIEVE betreffende het verkeers- en het vervoerswezen**

**NOTA over het standpunt van de Vlaamse Executieve in verband met de verdere uitvoering van het SST-project**

— 518 (1990-1991) — Nr. 1

**BELEIDSBRIEF Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen**

— 510 (1990-1991) — Nrs. 1 en 2

**Debat** (Voortzetting)

**De Voorzitter** : Aan de orde is de

voortzetting van het debat over de mededeling van de Vlaamse Executieve betreffende het verkeers- en vervoerswezen.

De heer Jos Bosmans heeft het woord.

**De heer Jos Bosmans** (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Voorzitter van de Executieve, collega's, ik zal in dit SST-debat enkele bekommelingen naar voren brengen die vooral bij de bevolking leven in de regio Tienen-Leuven, die door de SST zal worden doorkruist.

**De heer L. Vanhorenbeek** : Geteisterd !

**De heer Jos Bosmans** : Deze bekommernissen werden reeds in talrijke gemeenteraden naar voren gebracht, omstandig besproken en vonden ook ruime weerklank tijdens manifestaties die reeds sinds 1983 op geregelde tijdstippen in onze regio werden georganiseerd.

Het is evident dat noch de lokale bevolking, noch de gemeentebesturen vragende partij zijn om deze SST in hun gemeente te ontvangen. Er zal geen luidruchtig enthousiasme worden gehoord. Het is echter in een internationale context, waarvan onze regio ook deel uitmaakt, dat de aanleg van een dergelijke snelheidslijn moet worden gesitueerd en kan worden aanvaard, ook al is dat zonder duidelijk enthousiasme.

Mijnheer de Minister, wij hebben de indruk dat bij de lokale bevolking eerder een gevoel van gelatenheid heerst. Er is trouwens een zekere

schizofrenie bij de bevolking waar te nemen. Dagelijks ervaren de mensen moeilijkheden met de organisatie van het binnenlands openbaar vervoer. Er rijzen dan ook vragen aangaande de kostprijs en de wijze waarop dit internationaal vervoermiddel doorheen de regio zal flitsen, de SST wordt namelijk ook de flitstrein genoemd. In tegenstelling tot de ervaring van de mensen die dagelijks de moeilijkheden van het openbaar vervoer ondervinden, zal deze trein doorheen onze regio flitsen.

Men moet daarom de band tussen de verbetering van het binnenlands openbaar vervoer en de aanleg van de SST sterker beklemtonen. Er is duidelijk een band tussen het plan STAR 21 en de aanleg van de SST. België heeft' een draaischijffunctie in Europa en dit brengt internationale verbindingen met zich. Men mag bij de aanleg van de SST echter geenszins de negatieve effecten van dit internationaal treinverkeer voor de bevolking onderschatten, minimaliseren, of wat sommigen zelfs doen, miskennen. De oorspronkelijke visie en de pleidooien om de bestaande lijn 36 Brussel-Luik vooral tussen Leuven en Tienen door de SST te laten gebruiken werden ingevolge talrijke studies verlaten. Deze optie zou immers ingrijpende bochtafsnijdingen en -aanpassingen van de bestaande lijn 36 meebrengen omdat zij vaak dwars door bebouwde kommen loopt. Zoals iedereen weet zijn er tussen Leuven en Tienen een zestal gevaarlijke bochten op de lijn 36. Het rechtrokken ervan voor de SST zou inderdaad enorme schade veroorzaken. De optie die oorspronkelijk

## Jos Bosmans

door velen werd verdedigd, met name de bestaande lijn door de SST te laten gebruiken, kon niet worden gehandhaafd en ik meen dat de bevolking er zich zeker zou tegen verzet hebben indien men dat wel had gedaan.

In de regio Tienen-Leuven werd gedurende vijf jaren getwist over de vraag of de SST nu aan de noordzijde dan wel aan de zuidzijde van de E40 diende aangelegd. De MER-studie heeft uiteindelijk duidelijk gemaakt dat de keuze van de zuidzijde voor de bevolking minder nadelig is **dan** de aanleg aan de noordzijde, vooral omwille van het feit dat deze laatste optie de aanleg doorheen dichtbebouwde gebieden zou impliceren. De MER-studie maakte eveneens duidelijk dat voor het biotisch milieu en de recreatie de aanleg aan de zuidzijde van de E40 meer verantwoord is.

Wat dit betreft, ligt de goede keuze voor de hand. Mijnheer de Minister, omwille van de ernstige ingrepen die de aanleg van de SST doorheen landelijke gebieden zal meebrengen, wens ik in een vijftal punten de voorwaarden te formuleren waaraan bij de aanleg van de SST moet worden voldaan. Deze voorwaarden werden ook als prioritair aangehaald in de standpunten die door de gemeentebesturen waren geformuleerd.

Ten eerste, niemand zal betwisten dat de aanleg van de SST milieuhinder zal veroorzaken. Bij de aanleg van de SST in Frankrijk was dit herhaaldelijk geconstateerd. Vandaar dat de eerste en meest prioritaire eis van de gemeentebesturen was dat er maximale investeringen zouden worden gedaan om de geluidshinder te voorkomen of in belangrijke mate te beperken. Dit is de grootste bezorgdheid van zowel de bevolking als de gemeentebesturen. In landelijke gemeenten betekent dit concreet dat geluidsbermen met beplantingen of aangepaste geluidsmuren - uit studies blijkt dat geluidsmuren efficiënter zijn - moeten worden gerealiseerd. Uiteraard moet hierbij vooral aandacht worden besteed aan de landschappelijke aspecten in de landelijke gebieden.



*De AGALEV-fractie was unaniem in haar verzet tegen de komst van de SST in Vlaanderen*

Ten tweede, om deze milieu-investeringen zo efficiënt mogelijk te maken en om het landschap maximaal te herstellen, moet de te onteigenen zone naast de E40 breed genoeg zijn. In landelijke gebieden, vlak bij woonkernen, moet men omwille van de geluidshinder eventueel grotere erven onteigenen dan de 20 of 30 meter die de Minister van Verkeerswezen in zijn schrijven aan de gemeentebesturen vooropstelde. Mijnheer de Minister, beschikt het fonds over voldoende financiële middelen om deze onteigeningen mogelijk te maken? Twintig of dertig meter is op sommige plaatsen voldoende om de lijn aan te leggen, maar onvoldoende om de geluidshinder maximaal te beperken. Wij vragen ons af of dit fonds, dat met 13 miljard is gestijfd, werkelijk toereikend is.

Bij deze onteigeningen moet eveneens rekening worden gehouden met de ernstige aantasting van de exploitatie van landbouwbedrijven en moeten er billijke vergoedingen worden uitbetaald, ook voor de onrechtstreekse schade. Bij onteigeningen wordt vaak alleen maar gedacht aan

de rechtstreekse schade die wordt berekend en wordt met de onrechtstreekse schade aan de landbouwbedrijven onvoldoende rekening gehouden. Er moet een middel worden gevonden om ook deze onrechtstreekse schade op een billijke wijze te vergoeden.

Ten derde, worden er in de betrokken regio's nu reeds negatieve effecten op de waarde van gronden en woningen waargenomen, vooral in de zones waarin de SST-lijn zal worden aangelegd. De overheid zal een techniek moeten ontwikkelen om ook de onrechtstreekse schade aan woningen te meten. Minister Dehaene heeft op de televisie gesuggereerd dat dit bijvoorbeeld zou kunnen worden geregeld bij een volgende aanpassing van de kadastrale inkomens van woningen in bedreigde zones.

Ten vierde, bij een bezoek aan het SST-project in Frankrijk - verschillende gemeentebesturen werden hiertoe uitgenodigd - en na contacten met de bevolking, hebben wij kunnen vaststellen dat er ernstige schade wordt veroorzaakt door de aanlegswerken zelf. Maandenlang wa-

## Jos Bosmans

ren deze gebieden immers open bouwwerven en waar de aanleg gebeurde dichtbij woonkernen werd heel wat schade veroorzaakt aan wegen en zelfs gebouwen. De gemeentebesturen vrezen dan ook dat deze gigantische werken schade aan de lokale wegennetten zullen veroorzaken en dat de nationale overheid zich hiervoor niet onmiddellijk verantwoordelijk zal voelen.

Vandaar dat er een duidelijk verzoek vanwege de gemeentebesturen is om bij de investeringsuitgaven ook rekening te houden met de rechtstreekse en zelfs de onrechtstreekse schade die aan het lokale wegnnet zal worden veroorzaakt.

Ten vijfde, de aanleg van de SST moet, zoals wij reeds van bij het begin hebben gesteld, worden gezien in het kader van de revalorisatie van het binnenlands vervoersnet. Het gebruik van de SST-lijn voor snelle verbindingen tussen Brussel en Luik zou op de bestaande lijn 36 ruimte moeten scheppen voor het doorgaand binnenlands verkeer, bij voorbeeld vanuit Limburg.

Het is een logisch gevolg van de fundamentele optie dat, door de aanleg van de SST-lijn tussen Brussel en Luik, het binnenlands treinverkeer kan en moet worden verbeterd. Deze nieuwe mogelijkheden van bijkomend vervoer op de bestaande lijn, met bijkomende stopplaatsen tussen Landen en Leuven, zal door de lokale bevolking als een positieve maatregel worden beschouwd en zal ongetwijfeld leiden tot een intensiever gebruik van het treinverkeer.

In het verleden - en vooral de laatste vijf jaar - werden talrijke stopplaatsen en kleine stations in ons gebied gesloten. De bevolking - ik sprak zoëven over een zekere schizofrenie - ervaart nu de aanleg van de SST als bijna in contradictie met wat de overheid zou moeten doen in verband met het openbaar vervoer. Vandaar dat de nieuwe maatregelen, onder meer de ruimte die op de lijn 36 mogelijk wordt, zal moeten aangevuld worden door de aanleg van bijkomende treinen met een hogere fre-

quentie van het treinverkeer. Het zal een onmiddellijk effect hebben op de verkeersopstoppingen in Leuven, Haasrode en Bertem. Deze opstoppingen worden immers dagelijks op de radio vermeld. Ik ben er vast van overtuigd dat de bevolking in grote mate gebruik zal maken van het treinvervoer indien de frequentie kan worden verhoogd. Vandaar dat de aanleg van vier sporen tussen Leuven en Brussel kan worden verantwoord maar, de nieuwe tijdsruimte die wordt gecreëerd op de lijn 36 moet onmiddellijk worden aangevuld met nieuwe mogelijkheden voor het binnenlands treinverkeer.

Dit zou een belangrijke aanzet zijn voor een nieuw beleid inzake het vervoer en het zou tevens de mobiliteitsmogelijkheden vanuit de regio sterk verhogen, wat zou leiden tot een aanzet van het voorstadsverkeer, hetgeen in Londen en Parijs reeds bestaat. Ik meen dat de overheid daartoe de nodige maatregelen zou moeten nemen.

Jammer genoeg is de Minister van Verkeerswezen hier niet aanwezig. Toch wil ik zijn aandacht vestigen op het probleem dat ongetwijfeld zal gesteld worden bij de aanleg van de SST, met name de verkeersproblemen in de regio Tienen.

Mijnheer de Minister, u weet dat twintig jaar geleden de oprit naar de E-40 in Boutersem dwars door de dorpskern van Boutersem werd gelegd. Uiteraard wordt nu vastgesteld, gezien de massale toename van het verkeer en de steeds stijgende dichtheid van het verkeer, dat dit een historische vergissing is. Dientengevolge moet de aanleg van de SST vergezeld worden door een globale verkeersstudie inzake de regio Tienen, die een einde moet maken aan een onhoudbare toestand. Inderdaad, het verkeer, dwars door de dorpskernen, alsook de dichtheid, scheppen een onhoudbare toestand voor de lokale bevolking.

Vandaar dat wij een studie vragen over de regio Tienen om na te gaan op welke wijze de dichtheid kan worden gespreid. De gemeentebesturen van Tienen en Boutersem hebben dit

probleem reeds onderzocht. Wij vragen een grondige analyse van het probleem om tot aanvaardbare oplossingen te komen.

De SST kan een Europese noodzaak zijn, maar de aanleg ervan doorheen een landschappelijk waardevol gebied moet begeleid worden door belangrijke investeringen die de hinder en de schade op de diverse terreinen voorkomen, teneinde deze in de mate van het mogelijke en zo maximaal mogelijk te beperken.

Het is uiteraard nodig dat de gemeentebesturen bij de vaststelling van concrete bouwplannen worden betrokken. Vandaag spreken wij over het principe en de bouwplannen moeten nog worden ingediend. Het is echter noodzakelijk dat de gemeentebesturen daarbij rechtstreeks worden betrokken en dat er een overleg plaats heeft tussen de gewestelijke verantwoordelijken, de verantwoordelijken van de NMBS en de respectievelijke gemeentebesturen.

Het zou een vergissing zijn aan de gemeentebesturen geen inspraak te geven in deze zaak. Het gaat immers om de concrete omzetting van de ervaring van de bevolking in bouwplannen. Daarom vragen wij dit overleg. Het gaat immers niet op dat de NMBS autonoom beslissingen neemt omtrent het type van investeringen en omtrent de maatregelen die moeten worden getroffen. Het is uiteindelijk de bevolking die de lasten zal dragen, de lusten moeten dus maximaal worden verdeeld.

Mijnheer de Minister, het is onze plicht de gemeentebesturen de mogelijkheid te bieden om dit overleg op een goede wijze te organiseren. Het is immers onaanvaardbaar dat de gemeentebesturen op dit ogenblik een milieuconvenant mogen ondertekenen met de gewestminister voor Leefmilieu, waarin onder meer afspraken worden gemaakt in verband met geluidshinder, natuurgebieden, landinrichting, enzovoort, maar dat zij niet zouden worden betrokken bij deze belangrijke ingreep in het landschap. Er moet een coördinatie tot stand komen op het gewestelijk ni-



## Jos Bosmans

veau en vanuit de Executieve moet een coördinatieplan worden opgezet. Dit is de meest logische en ook de meest democratische gang van zaken. Wij moeten de gemeentebesturen en de bevolking rechtstreeks betrekken bij het beslissingsproces, wij moeten kunnen luisteren naar vragen en eisen die bij de bevolking leven.

De allerbelangrijkste vraag die wij ons vandaag kunnen stellen is de vraag of er voldoende financiële middelen worden voorzien, of het fonds dat door de nationale Minister werd gecreëerd over voldoende middelen beschikt om deze milieu-investeringen te financieren. Wij hebben hierover onze twijfels. Ik weet dat er momenteel bijkomende eisen worden gesteld, dat er nieuwe tunnels worden gevraagd. Het is toch niet logisch dat men om een bepaald probleem op te lossen, miljarden zou besteden aan de aanleg van tunnels terwijl de rest van de gemeenten, ook in landelijke gebieden, de lasten moeten dragen en niet over de middelen zouden beschikken om de milieu-investeringen te garanderen.

De Vlaamse Raad en de Executieve moeten de nationale Regering en de NMBS vragen of er voldoende middelen werden voorzien. Wij hopen dat de Executieve ervoor kan zorgen dat dit fonds ruimer wordt gespijsd. (Applaus)

**De Voorzitter** : De heer Janzegers heeft het woord.

**De heer G. Janzegers** : Mijnheer de Voorzitter, ik maak nu even een opmerking via de interruptie telefoon omdat ik de spreektijd van een collega van de CVP niet wil beperken.

Ik wil de heer Bosmans heel duidelijk maken dat de vijf jaar van actie binnen de plaatselijke comités niet ging om de kwestie of men de SST langs de noordkant dan wel langs de zuidkant zou aanleggen. Het ging om het principe zelf van de SST. Het is natuurlijk zo dat de zuidkant minder problemen geeft ; trouwens alle politici uit dit arrondissement wonen aan de noordkant, dus.. .

Voorts zegt Bosmans dat de aanleg van de SST moet kaderen binnen de revalorisatie van het openbaar vervoer. Hij keert de zaken om. Eigenlijk zou de verbetering van het openbaar vervoer aanleiding moeten geven tot een herziening van de internationale treinverbindingen.

**De Voorzitter** : De heer Cortois heeft het woord.

**De heer W. Cortois** (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, ik wil mijn uiteenzetting beginnen met een algemene vaststelling. Wanneer ik de verslagen lees van het debat in de Vlaamse Raad stel ik vast dat blijkbaar een consensus groeit binnen deze Vlaamse Raad en dat België en ook Vlaanderen vandaag de noodzaak inzien ons in het Europese net in te schakelen. Dit lijkt mij nogal logisch. Inderdaad, wie de ambitie heeft een rol te spelen als centrale plaats in Europa in 1992, wie er de mond van vol heeft dat Brussel de ambitie moet hebben en wij ons ervoor moeten inspannen om van Brussel de Europese hoofdstad te maken, moet daaruit de nodige conclusies trekken dat dit land en ook deze regio een antwoord moeten geven op de vraag naar een grote mobiliteit. Ik vertaal dit dus naar snelle verbindingen, naar andere economische regio's en beslissingscentra in Europa. Wie deze vaststelling opzettelijk wil negeren en ervan uitgaat de verplaatsingen per fiets of te voet moeten doen, moet ook de moed opbrengen de bevolking te wijzen op de gevolgen op economisch vlak, meer bepaald op de tewerkstelling en de economische expansie. (*Protest van de heer P. Van Grembergen*)

Mijnheer Van Grembergen, ik doe een algemene vaststelling. Naar onze mening biedt de SST als project in zijn geheel hierbij een valabele oplossing. Inderdaad, ik meen dat geen mens zich nog de illusie maakt dat het autoverkeer, zelfs met ons Europees wegennet, op termijn echt nog een valabel alternatief kan bieden.

Over afstanden beneden de 1.000 kilometer is het vliegtuig evenmin een goede formule. Een oververzadiging van het luchtruim, met alle gevolgen vandien voor het milieu en de veilig-

heid, moet in ieder geval worden vermeden. Rond de luchthaven van Zaventem — en de burgemeester van deze gemeente zal mij zeker niet tegenspreken — is er een toenemend protest van omwonenden inzake lawaaihinder.

De veiligheidsmaatregelen geïnspireerd door de onveiligheid op wereldvlak hebben de check-in periodes dermate verlengd dat de tijdswinst die men kan halen bij korte afstandsvluchten volledig wordt teniet gedaan door het tijdverlies bij het verlaten van het vliegtuig en het zich verplaatsen naar zijn bestemming in de stad.

In alle kalmte kan ik hier herhalen dat de liberale visie op de SST dezelfde is als een paar jaar geleden. Onze mening is niet veranderd wanneer we van de regerings- naar de oppositiebanken zijn verhuisd.

Mijnheer Van Grembergen, het is niet voor iedereen mogelijk, om hier het zelfde te beweren. Voor de liberalen is de SST een valabel project.

Mijnheer Seeuws, wij hebben geen behoefte aan een politieke of een intellectuele bocht, wij hebben nooit ronkende verklaringen afgelegd, Mijnheer Seeuws, waarop we achteraf zijn moeten terugkomen.

**De heer W. Seeuws** : Heb ik een verklaring afgelegd of ingetrokken ?

**De heer W. Cortois** : Ik viseer u niet persoonlijk mijnheer Seeuws, ik weet dat u reeds sinds uw jeugd jaren — en u is nog jong — een bezadigd man is. Dat kan niet gezegd worden van sommige van uw partijgenoten. Minister Tobback heeft destijds op de oppositiebanken verklaard dat hij zich over de sporen zou leggen om de realisatie en de doortocht van de SST te verhinderen. Vandaag is hij misschien iets verstandiger geworden in zijn nieuwe functie en is ook een andere mening toegedaan omtrent de SST.

**De heer L. Hancké** : Daarop wil ik u graag van antwoord dienen, mijnheer Cortois.

**De heer W. Cortois** : U mag daarop antwoorden, wij zullen graag luisteren, mijnheer Hancké. Ik wil dat toch

## Cortois

even onderstrepen want wie in ons democratisch systeem gelooft mag de bevolking dan bepaalde dingen voorhouden, mag zich aan volksverlakkerij bezondigen, maar moet bij het aanvaarden van verantwoordelijkheid dan een zeer grote politieke bocht nemen.

**De heer L. Hancké** : Dat is uw interpretatie, mijnheer Cortois, . . .

**De heer W. Cortois** : U kan daar straks op antwoorden, mijnheer Hancké, u en uw partij hebben intellectueel een zeer grote bocht moeten nemen en dat was ook het geval voor een aantal mensen in de Volksunie. Op een moment dat we daarover in de Vlaamse Raad het debat voeren, heeft de waarheid zijn rechten.

Mijnheer Van Grembergen, u die altijd bijzonder veel eerbied heeft voor de geschiedenis, moet ook de bereidheid aan de dag leggen om over meer te praten dan over actuele verklaringen. U moet begrijpen dat een aantal mensen bedenkingen hebben bij wat er gisteren is verklaard. Ik herhaal vandaag alleen in alle kalmte dat wij onze mening ter zake niet hoeven te herzien en dat dat niet het geval is voor iedereen.

**De heer P. Van Grembergen** : Het oorspronkelijk SST-concept met hoge snelheden en afzonderlijke beddingen zoals dat ons vanuit Frankrijk is toegeschoven, wordt hier technisch slechts in zeer beperkte mate gerealiseerd. Dat is dus een eerste grondig verschillend uitgangspunt.

Wij hebben nooit beweerd dat er in onze contreien geen snel vervoer per spoor moest zijn. We hebben alleen vastgesteld dat Vlaanderen de ruimtelijke prijs die het daarvoor zou moeten betalen niet kan en wil opbrengen. Binnen die beperkingen bepaalt de Executieve haar beleid. U kan onmogelijk zeggen dat het Franse SST-concept bij ons wordt overgenomen. Dat is onredelijk.

**De heer W. Cortois** : Uiteindelijk zullen toch de mensen moeten oordelen in welke mate de vroegere belofte dat er geen SST in Vlaanderen komt. U heeft gelijk dat wij niet de open

ruimten hebben die Frankrijk wel heeft, maar deze redelijke taal had ik graag enkele jaren vroeger gehoord in plaats van de toenmalige slogans Geen SST en Wij leggen ons op de beddingen, Ik heb hier een aantal straffe verklaringen ter zake die de mensen in ieder geval de illusie moesten geven dat de auteurs ervan ervoor zouden zorgen dat er van de SST niets in huis zou komen. Had u toen al gezegd dat u principieel akkoord was en dat u enkel voor aanpassingen ijverde, dan had u niet zoveel illusies opgewekt. U is echter bezweken voor de passie en de drang naar gemakkelijk electoraal succes.

**De heer P. Van Grembergen** : Het oorspronkelijk SST-voorstel ligt toch mijlenver af van wat nu op het terrein wordt uitgevoerd ! Daar is toch een wezenlijk onderscheid. Wij hebben toen gezegd : Neen, maar en daarin ligt ons fundamenteel standpunt vevat. U heeft echter blindelings ja gezegd tegen het oorspronkelijke SST-voorstel.

**De heer W. Cortois** : Dat ontken ik ten stelligste.

**De Voorzitter** : Mijnheer Cortois, u heeft de u toegemeten tijd met reeds twee minuten overschreden.

**De heer W. Cortois** : Mijnheer de Voorzitter, ik vrees dat u zich vijf minuten vergist.

**De Voorzitter** : Ik begrijp dat u in het vuur van uw betoog uw tijdsclimiet uit het oog verliest, maar ik moet onverbiddelijk zijn en u binnen twee minuten onderbreken.

**De heer W. Cortois** : Mijnheer de Voorzitter, door al deze onderbrekingen toe te staan vrees ik het slachtoffer te worden van mijn eigen beleefdheid, maar ik zal mij inderdaad beperken.

Mijnheer Van Grembergen, als ik het voorstel van resolutie bekijk dan moet ik toch vaststellen dat u vandaag een carte blanche geeft aan de nationale Regering en aan de NMBS en dat dit een zeer schrale en inhoudloze tekst is, waardoor wat stippellijnen worden goedgekeurd, maar die ten gronde niet in het minst rekening houdt met de bekommernissen en het

verzet van de bevolking. In Halle-Vilvoorde en in Lembeek suggereert een degelijk werkende actiegroep op basis van heel wat studiewerk een valabel alternatief, dat inderdaad centen kost en allicht daarom volkomen wordt gedegradeerd tot lovenswaardige aanbevelingen waarmee verder nergens rekening wordt gehouden in de aanleg van het tracé ter plaatse. Op die manier geven wij een stuk van onze onderhandelingspositie prijs en geven wij carte blanche aan de NMBS om bijvoorbeeld in Lembeek alleen maar dat te doen wat zij budgettair en technisch mogelijk acht.

Hieraan knoop ik volgende bedenking vast. De overheid is dikwijls zeer streng wanneer het gaat over investeringen in de privé sector : dan wordt het effect op het milieu wel in rekening genomen. In de moderne industriële maatschappij moet de overheid vanuit een bezorgdheid voor de immense problemen inzake wonen en leven en gelet op de beperkte ruimte waarin wij leven, bij de realisatie van haar economisch volkomen verantwoorde projecten er zorg voor dragen dat de kwaliteit van wonen en leven van de betrokken bevolking wordt gehandhaafd en liefst verbeterd.

Daar ligt het verschil in prioriteit. Ik heb geen moeite met de komst van de SST. Wij moeten de aanleg van de SST-lijn echter op zijn minst aangrijpen om het bestaande woon- en leefmilieu te handhaven. Het bestaande project moet zelfs worden aangegrepen om op maatschappelijk gebied het woon- en leefmilieu te verbeteren. Dat is de prioriteit.

Iedereen kent het dossier van Lembeek en de eisen die worden gesteld. Iedereen heeft daar belangstelling voor. Wij verplichten de NMBS of de nationale overheid echter nergens zich vandaag reeds ertoe te verbinden dat de toestand morgen in Lembeek niet slechter zal zijn dan die van vandaag. Wij zouden zelfs van deze aangelegenheid moeten gebruik maken om het leef- en woonmilieu te verbeteren.

**De Voorzitter** : Mijnheer Cortois, ik vraag u uw uiteenzetting te beëindigen. Al de tijd die u over uw spreek-

## Voorzitter

tijd gaat, zal worden afgetrokken van de spreektijd van de andere sprekers van uw fractie.

**De heer W. Cortois** : Vandaag worden er enkel stippellijnen aangebracht op de gewestplannen. Hiermee zetten wij wel het licht op groen voor de nationale regering en de NMBS. (*Onderbrekingen*) Wij gebruiken echter de troeven die wij als Vlaamse Raad hebben niet om van de nationale regering en de NMBS te verkrijgen dat er inspanningen zullen worden gedaan om in de probleemgebieden de kwaliteit van wonen en leven te waarborgen. (*Onderbrekingen*) De ontwerp-resolutie is dan ook niet meer dan het schrale besluit van wat een groot maatschappelijk debat had moeten worden.

**De Voorzitter** : De overige sprekers van de PVV-fractie hebben nog vier minuten spreektijd.

**De heer W. Cortois** : Ik werd herhaaldelijk onderbroken, mijnheer de Voorzitter.

**De Voorzitter** : Er werd afgesproken dat elke fractie twee uur spreektijd kreeg in het debat. Elke fractie wordt door mij op dezelfde wijze behandeld. U was vooraf op de hoogte van de afspraak. De PVV-fractie mag niet klagen over de faciliteiten die zij in het debat gekregen heeft. (*Protest van de heer W. Cortois*)

De heer L. Dierickx heeft het woord.

**De heer L. Dierickx** (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, ik herinner mij nog de dagen toen wij met leden van alle fracties, ook van de PVV, onder de brandende zon te Herentals en op andere plaatsen tussen de tractoren protesteerden tegen de TGV. De tijden zijn veranderd, want wij zijn allen soepel in ons denken.

De MER-reglementering schrijft voor dat alternatieven moeten worden onderzocht en dat deze aan het publiek moeten worden voorgesteld in het kader van een openbaar onderzoek. Dit is niet gebeurd. In de MER-brochures die het grote publiek niet kan verkrijgen, zijn wel al-

ternatieve schemas afgedrukt, maar zonder detailkaarten of uitleg. Zo is evenmin het alternatief van een ondergronds spoor in de bebouwde gedeelten onderzocht.

Men kan de TGV niet aanleggen in strijd met het gewestplan. Dus moet het gewestplan het definitieve project bevatten en zal het gewestplan dienen als basis voor de **onteigeningsbesluiten**. Het is dus nonsens voor te houden dat de MER zal gebeuren bij afgifte van de bouwtoelating. Zo'n bouwtoelating veronderstelt immers dat de NMBS reeds eigenaar is, dit wil zeggen dat er reeds onteigend werd en dat bijgevolg het gewestplan reeds definitief werd goedgekeurd.

Men kan er dus niet buiten het gehele MER bekend te maken bij het openbaar onderzoek over het gewestplan. Dit is echter niet gebeurd. Er is wel een afkooksel van een MER, maar het grote publiek kan dit niet krijgen. Wie dit betwist, moet maar eens uitleggen waar het MER te verkrijgen is. De uittreksels bevatten in elk geval geen alternatieven, bijvoorbeeld het ondergronds alternatief.

De uittreksels van het MER lagen wel ter inzage op de gemeentehuizen van de betrokken gemeenten. Dit is toch geen plaats om een dossier in te studeren. Mijn partij zal dan ook de manier waarop het onderzoek werd verricht, bij de rechtbanken aanklagen.

Voor de aanleg van de TGV zal een trein van onteigeningen op gang komen. Alle onteigeningsspecialisten erkennen sinds jaren de ontoereikendheid van de bestaande wetgeving, die in feit een gelegenheidswet is die overal de dringende behandeling mogelijk maakt.

De huidige wetgeving bepaalt dat de vrederechter ter zake bevoegd is, maar laat daarnaast ook nog de gewone rechtsmiddelen bestaan. Niemand is gekant tegen de tussenkomst van de vrederechter, de natuurlijke rechter van het leefmilieu. Na de behandeling door de vrederechter, is er echter nog een herziening en een beroep mogelijk. Zelfs indien men een eventuele cassatie buiten beschouwing laat, kan een **onteigeningspro-**

cedure met de huidige achterstand bij het gerecht toch nog gemakkelijk tien jaar duren. Wanneer er nog aanvullend deskundig onderzoek nodig is, kan die termijn zelfs oplopen tot vijftien jaar. De onteigende kan worden meegesleept in vier gewone **rechtstrappen** : een provisioneel vonnis van de vrederechter, een voorlopig vonnis van de vrederechter, een herziening en een beroep.

Bij elk van deze instanties moet er worden gepleit en wordt de onteigende met de kosten geconfronteerd, zelfs indien de vergoeding gelijk blijft.

Zou de Executieve kunnen overwegen de onteigeningsprocedure dringend te herzien, met afschaffing van de tussenkomst van het Hof van Beroep ?

De herzieningsprocedure zou zonder enig probleem kunnen worden omgebogen in een hoger beroep voor de rechtbank van eerste aanleg, op voorwaarde dat de zaak door drie rechters wordt behandeld.

Door de rechtsleer werd er reeds op gewezen dat de kans op variatie van de onteigeningsvergoedingen tijdens de vier behandelingen eigenlijk een sinister hoger-lager-spel is waarbij de onteigende uiteindelijk het risico loopt belangrijke sommen, die hij inmiddels heeft geïnvesteerd, met intresten te moeten terugbetalen. Er zijn gevallen bekend waar de uiteindelijke terugbetaling in hoofdsom en intresten even hoog was als de oorspronkelijke vergoeding in kapitaal, zonder rekening te houden met de roerende voorheffing, die bij de Deposito- en Consignatiekas werd afgehouden en niet kan worden terugbetaald.

Overigens stelt dit probleem zich ook in alle gevallen van terugbetaling na een eerder gunstige gerechtelijke beslissing

Kan de Executieve overwegen artikel 1378 van het Burgerlijk Wetboek te laten aanpassen in die zin dat diegene die na een gerechtelijke uitspraak een geldsom heeft ontvangen nooit meer dan één jaar intresten dient te betalen op het gedeelte dat na her-

## Dierickx

vorming van deze uitspraak dient te worden terugbetaald.

Mijnheer de Voorzitter, ik weet dat deze materies niet tot de bevoegdheid van de Vlaamse Executieve behoren, maar ik weet wel dat in dit land veel wordt voorbereid en zelfs beslist door Interministeriële Conferenties, waarin de Executieven vertegenwoordigd zijn, evenals in het niet geofficialiseerde overleg tussen Regering en Executieven. Dat systeem is eigen aan het Belgisch coöperatief federalisme, dat zeer goed wordt beschreven door professor Alen.

Ik raad de Executieve het boek aan van **Orio Giarini** en **Henri Loubergé**, getiteld *The diminishing returns of technology*, waarin de afnemende rendabiliteit van de technologie wordt beschreven. Deze auteurs geven in hun boek meerdere voorbeelden van het verschijnsel dat bestaat in het steeds meer investeren met steeds minder resultaat. Wij investeren voor de SST niet enkel monetair kapitaal, maar ook natuur, stilte, enzovoort, om steeds minder voordelen te verkrijgen. Bij vergelijking stellen wij vast dat het voordeel dat in de Verenigde Staten werd geboekt met het vervangen van de huifkar door de trein, niet opweegt tegen het geringe voordeel dat vandaag wordt gehaald het vervangen van de gewone trein door de SST. De investering staat in een krasse wanverhouding tot het resultaat ten bate van weinigen. Dit is een algemene ecologische beschouwing die verband houdt met onze fundamentele kritiek op het technologisch productiesysteem en de groeieconomie in het algemeen. Na een debat tijdens de studiedag met Minister Dehaene vroeg ik hem hoe het komt dat de Regering alles wil bevorderen.

**De heer F. Vermeiren** : En u bent tegen alles !

**De heer L. Dierickx** : Ik heb toen tegen de heer Dehaene gezegd dat hij voorstander is van betere autowegen, betere treinen, beter luchtverkeer, voor meer en beter in alle domeinen van het vervoer. Wanneer een Regering een beleid voert doet

zij dat in het kader van een samenhangend geheel en weet zij wat in de plaats van wat moet komen. Wanneer een Regering werkelijk aandacht heeft voor de toestand waarin deze wereld, die elke dag kleiner wordt, verkeert en daarom een echte Regering is, dan is zij geen voorstander van steeds meer en steeds sneller op alle gebieden, maar stelt zij een plan op en legt de bevolking haar prioriteiten voor in het kader van een toekomstperspectief en van een politiek project. Ik denk dat wij hier niet te maken hebben met een samenhangend politiek project. (*Applaus bij Agalev*)

**De Voorzitter** : De heer Seeuws heeft het woord.

**De heer W. Seeuws** (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, de gigantische groei van de automobilititeit en van het wegtansport heeft verregaande consequenties, ook en vooral in en rond de steden. De oorzaken en de gevolgen van deze evolutie werden als de logische prijs van de vooruitgang beschouwd. De stagnatie, en zelfs de achteruitgang van het gemeenschappelijk vervoer, leken een evidentie. Het gevolg is natuurlijk fataal dat deze gigantische groei van de individuele automobilititeit in steeds grotere mate de mobiliteit zelf in het gedrang brengt.

Het mobiliteitsvraagstuk maakt daarom steeds meer deel uit van de politieke besluitvorming, aangezien de mobiliteitsinfrastructuur in belangrijke mate de economische levenskracht van een regio bepaalt.

De prognoses in verband met de mobiliteitsgroei vormen trouwens een enorme uitdaging : tegen het jaar 2010, voorziet men 40 ten honderd meer personenverkeer en 70 ten honderd meer goederenverkeer.

De overheidsinvesteringen in de transportinfrastructuur zijn echter de jongste jaren sterk afgebouwd : het aandeel van de overheidsinvesteringen in het BNP daalde in België van 3,7 ten honderd in 1980 naar 1,6 ten honderd in 1988. In 1988 bedroeg het volume transportinvesteringen in ons land nog slechts 51 ten honderd van het niveau van 1980.

Maar de mobiliteitsvraag is niet meer op te lossen door een steeds groter aanbod van autowegen. De oplossing moet dus gezocht worden in een betere organisatie en coördinatie van het transportgebeuren en de bijhorende infrastructuur.

De verbeteringen en verdere uitbouw van de openbare vervoersinfrastructuur is hierbij essentieel en in dit kader zijn investeringen in de spoorweginfrastructuur hoogst noodzakelijk. Het spoor is immers uitstekend geschikt voor het massatransport voor reizigers in urbane zones, het sneltransport voor reizigers in Europees perspectief en het lange afstandstransport voor goederen.

Wij stellen echter vast dat voor- en natransporten de zwakste schakel zijn in het openbaar vervoerssysteem. Om deze reden vormt de samenwerking tussen het spoor- en streekvervoer een *conditio sine qua non*.

De spoorwegen trachten met het STAR 21-plan in te spelen op deze noden. Zij doet dat echter op een onevenwichtige wijze ten opzichte van de diverse gewesten, althans ook volgens de doorlichting van de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen. Het STAR 21-plan beantwoordt helemaal niet aan de behoeften van Oost-Vlaanderen. In een merkwaardig betoog van de directeur van de dienst Economische Ontwikkeling en Tewerkstelling van de stad Gent, naar aanleiding van het bezoek van de Vlaamse Raad aan de provincie Oost-Vlaanderen, bewees deze met gedetailleerde cijfers hoe de provincie Oost-Vlaanderen vergeten werd in het mobiliteitsplan STAR 21 en daardoor het kind van de rekening dreigt te worden door de komst van de SST doorheen Vlaanderen naar Brussel, Antwerpen en Luik.

Wat het internationaal reizigersvervoer betreft, zijn Oost en West-Vlaanderen nu via Gent Sint-Pieters uitstekend aangesloten op het internationaal reizigersnet naar alle belangrijke Europese steden. Door de opening van de kanaaltunnel en door het doortrekken van de SST, dreigen Oost en West-Vlaanderen echter een perifere ligging te krijgen.

## Seeuws

Wil deze provincie zijn kansen gaaf houden, dan is minstens een vlotte aansluiting op het geplande SST-net nodig in twee richtingen : richting Brussel — dat is niet zo vanzelfsprekend wanneer men de plannen bekijkt — en richting Rijsel.

De Executieve en de Vlaamse Raad zouden Oost- en West-Vlaanderen echt benadelen, wanneer zij niet aandringen op een doortrekking van een aantal SST-stellen vanuit Parijs naar Gent en Antwerpen, naar het voorbeeld van de TGV Paris-Lyon, uitwaaierend naar Grenoble en Saint-Etienne.

De keuze voor Brussel als hoofdstopplaats van de SST — ik waarschuw daar al jaren voor — en niet voor de luchthaven van Zaventem, zodanig dat verschillende sporen in de smalle pijp van de Noord-Zuidverbinding in beslag moeten worden genomen voor de doortocht van de SST, brengt onvermijdelijk een opstopping van deze nationale flessenhals met zich mee. Daarbij gaat men er blijkbaar van uit dat de gewone trafiek tot 80 ten honderd van de huidige capaciteit kan worden herleid.

Dit zal op de spitsuren resulteren in een te voorziene chaos van vertragingen, vooral op de grote internationale lijnen vanuit Duitsland over Luik, Leuven, Brussel, Gent, Brugge naar Oostende en omgekeerd. Wanneer men weet dat dit nu reeds het geval is en dat vele honderden pendelaars recht moeten staan bij gebrek aan plaats, is het STAR 21-plan als afgeleide van de komst van de SST geen afdoend antwoord op de noden van de belangrijkste spooras en het grootste spoorknooppunt van Vlaanderen, namelijk Gent Sint-Pieters.

Het is dan ook onaanvaardbaar dat rond het belangrijkste reizigersknooppunt in Vlaanderen de heropbouw van het voorstadsnet niet werd gepland.

Evenmin is het begrijpelijk dat de verschillende ooit door toenmalig verkeersminister De Croo gesloten voorstedelijke stations, die gelegen zijn op goed uitgebouwde geëlektrifi-

ceerde spoorlijnen in de Gentse regio, voor alle verkeer gesloten blijven.

Men verwacht een toename van het goederenvervoer en de haventrafiek van 70 ten honderd tegen 2010. Gezien de internationalisering van de economische activiteit en het mobiele stockbeheer van de bedrijven is dit zeker geen overschatting. Daarenboven stijgt het gecombineerd vervoer sterk. De havens zijn de grote traffic builders van het goederenvervoer. Het is dan ook onbegrijpelijk dat in het STAR 21-plan geen terminal van de Gentse haven is opgenomen en dat de dringende infrastructuurwerken in de haven en langs het kanaal Gent-Terneuzen steeds worden uitgesteld.

Het vormingsstation Merelbeke dat daarin een essentiële rol speelt, moet dringend worden gemoderniseerd vermits de planning voorziet in de vorming van goederentreinen voor de Antwerpse, Gentse en Zeebrugse haven.

Het investeringsplan voor het goederenverkeer per spoor dreigt Vlaanderen, in het bijzonder Oost-Vlaanderen, te benadelen. De IJzeren Rijn waarover zo vaak werd gesproken, als Vlaamse goederenas, is een noodzakelijke investering met toekomst, aangezien deze verbinding ook is opgenomen in het Europese structuurschema voor gecombineerd vervoer.

Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, op vraag van de voorzitter rond ik mijn uiteenzetting vroeger af dan ik had gepland om ook de sprekers na mij een kans te geven het woord te voeren. Ik verwijs naar een merkwaardige toespraak bij het bezoek van enkele parlementsleden aan de provincie Oost-Vlaanderen toen de volgende desiderata werden meegedeeld.

Ten eerste, de geplande investeringen op de lijn Oostende-Brussel moeten volledig worden uitgevoerd in de planperiode tussen 1991 en 2000 en niet later. Het gaat om een snelheidsverhoging op die internationale lijn tot 200 kilometer per uur tussen Brugge en Brussel, met het fameuze spoorknelpunt in Gent, en tot 160

kilometer per uur verder door naar Oostende.

Ten tweede dringt men aan op een derde en vanaf 1998 op een vierde spoor tussen Brugge en Gent voor de ontlasting van het toenemende verkeer.

Ten derde wenst men zo spoedig als technisch mogelijk is, de aansluiting op de TGV-Nord in Rijsel via een uitwaaiering van de SST, na de opening van het TGV-station in Rijsel.

Tenslotte werd gepleit voor de inplanting van een terminal voor gecombineerd vervoer en voor de modernisering van het vormingsstation van Merelbeke.

De essentie van de toekomstige economische ontplooiing van Oost-Vlaanderen in het eenwordend Europa, ligt vanzelfsprekend in de ontsluiting van de provincie met als doel het uitgroeien tot een Euroregio op economisch, sociaal en cultureel vlak. Daarvoor moeten de Vlaamse Raad en de Vlaamse Executieve op de vragen die ik heb gesteld een gunstig antwoord geven.

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

**De heer H. Lauwers** (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, ik zal zeer in het kort zoals gevraagd, het algemeen standpunt van mijn fractie over het SST-dossier uiteenzetten en ook iets zeggen over het tracé rond Antwerpen.

Tijdens het debat in oktober 1989 over de SST in de Vlaamse Raad heb ik gezegd dat de aanleg van een snelspoor tussen de grote Europese centra op zich een goed project was en zeker een goed alternatief voor het regionale luchtverkeer dat inderdaad meer geluidshinder en luchtverontreiniging veroorzaakt, onveiliger is en meer energie verbruikt. Ik heb toen echter ook gezegd dat er omwille van de ruimtelijke ordening zeer weinig speelruimte was voor zo een snelspoor en dat het plan van de toenmalige Minister De Croo, dat in vele nieuwe lijnen voorzorg doorheen heel Vlaanderen, het debat over de SST haast onmogelijk maakte. Voor talrijke gemeenten in het land hield

## Lauwers

dit plan inderdaad een bedreiging van één of andere buurt in.

Wij hebben er toen ook de nadruk op gelegd dat als de SST er kwam op Europees niveau, Brussel in elk geval aangesloten moest worden waardoor ook Vlaanderen en Wallonië de trein niet zouden missen van de groeiende interregionale samenwerking op economisch en cultureel vlak. Als een klein land de SST-trein mist dreigt het afgesloten te worden van de omringende landen zowel op economisch als op politiek en cultureel vlak. Hoewel het voor ons, zolang er niet voldoende waarborgen waren, gemakkelijker was van neen te zeggen, hebben wij toen resoluut verklaard dat de SST tot in Brussel moest komen, ook al waren wij er ons van bewust dat er ter hoogte van Lembeek heel wat problemen zouden zijn.

**De heer W. Cortois :** Wat is uw mening over Lembeek ?

**De heer H. Lauwers :** Ik meen inderdaad dat voor het tracé dat thans voorligt oplossingen moeten worden gezocht via sleuven waardoor het SST-spoor beter in de omgeving wordt ingepast.

**De heer W. Cortois :** Kon u dat niet vroeger zeggen voor u carte blanche gaf ?

**De heer H. Lauwers :** In de huidige stand van zaken, zoals het dossier thans voorligt bij de NMBS, is het praktisch onmogelijk alle gegevens over de verschillende trajecten in detail te kennen.

Er moeten nog een aantal modaliteiten worden bepaald. Het overleg met de gemeentebesturen is nog maar pas op gang gekomen, kilometer per kilometer is het traject dus nog niet bekend. Dat is onmogelijk in de huidige stand van het dossier. In principe kan een verbetering van het binnenlands net volstaan, als aanvoerlijnen, zowel vanuit Nederland als vanuit Luik en Keulen, temeer daar de rendabiliteit op die lijnen quasi nul is. Dit geldt zeker voor het traject van en naar Nederland en in mindere

mate, omwille van de gebeurtenissen in Oost-Europa, voor de lijn naar Duitsland. Het is begrijpelijk dat Duitsland haar SST-net wil aansluiten op een lijn naar Brussel. Het is ook begrijpelijk dat Nederland om dezelfde redenen als wij vindt dat zij moeten aangesloten zijn op dat net. De doorgang naar Nederland en Duitsland — dit is een belangrijk element uit de discussie — is een voorwaarde voor de Europese compensaties, de Europese tussenkomsten in de financiering van het geheel van het Belgisch net om het tekort aan rendabiliteit te compenseren. Wij staan nu voor een keuze van alles of niets. Ofwel rijdt de SST door Vlaanderen ofwel rijdt hij niet door Vlaanderen, maar komt hij ook niet in Brussel. Door de huidige omstandigheden is er van een loskoppeling geen sprake. Gelet op het belang van Brussel heeft de Vlaamse Raad niet veel keuze meer. Er blijkt duidelijk dat er niet veel enthousiasme is voor een aantal tracés. Ik merk op dat de teneur waarin de nota van de Vlaamse Executieve is opgesteld daarvan getuigt. Toch blijkt dit, rekening houdend met de realiteit, de enig mogelijke keuze. Wij hebben echter niet alleen de ruimte om te eisen dat het geheel zoveel mogelijk moet worden ingepast in de directe omgeving van het spoor, maar ook dat onze keuze om zoveel mogelijk op de bestaande beddingen te rijden — en niet op bijzondere beddingen — geen hinder mag betekenen voor het eigen binnenlands verkeer, maar er integendeel een verbetering van moet zijn. Dat is een moeilijke opgave. Toch is dit mogelijk, maar het is afhankelijk van de investeringsinspanning van de NMBS, zowel voor het binnenlands net als voor het goederenvervoer. Het goederenvervoer komt in het geding want een spoor kan men slechts de bezetting geven die het kan dragen. Het is ook afhankelijk van de exploitatie die aan de nieuwe infrastructuur wordt gegeven. Hier bedoel ik dat eventueel goederentracés worden afgeleid naar andere lijnen. En dat voorstadsverkeer wordt ingelegd. Van deze twee elementen is het afhankelijk dat de komst van de SST ook een verbetering kan zijn van het binnenlandse net. De SST wordt

reeds lang niet meer beschouwd als een rijdende atoombom die kost wat kost moet worden vermeden. Iedereen is het erover eens dat niet de geluidshinder of de trillingen het grote probleem zullen uitmaken, maar wel de extra bezetting van de sporen waardoor er eventueel minder eigen verkeer mogelijk is. Het afbreken van bruggen of het realiseren van verbredingen kunnen plaatselijk tot bijzondere omstandigheden leiden. Zelfs de NMBS ziet hierin nog niet helemaal klaar. De plannen zijn nog niet volledig klaar. De NMBS is nog in onderhandeling met de gemeentebesturen. Binnen de gegeven context zijn deze tracés, voor zover zij bekend zijn, dus niet boven Antwerpen, de minst slechte tracés.

Dat betekent niet noodzakelijk een goedkeuring van alle modaliteiten waarmee de tracés ter plaatse zullen worden ingepast.

**De heer W. Cortois :** (*Onverstaanbaar*). U eist bepaalde oplossingen, maar ik het hier het ontwerp van motie dat u vanmiddag wil laten goedkeuren en daarin staat, ik citeer : verwacht dat de Executieve inzake verkeer en vervoer rekening zal houden met de tijdens het debat gemaakte aanbevelingen en opmerkingen. Einde citaat. Ik stel vast dat de Vlaamse Raad nu de kans laat voorbijgaan om klaar en duidelijk eisen te stellen in verband met een aantal zeer concrete knelpunten waar de bevolking zich zorgen om maakt. Binnenkort gaan wij met vakantie en het dossier zal naar de nationale Regering en de NMBS gaan, die ermee zullen doen wat zij willen. Stedebouwkundig geven wij carte blanche en ik begrijp niet waarom wij niet duidelijker zijn. Wat mij betreft, moet het SST-project er komen. De overheid is verplicht een aantal ingrepen te doen en de Vlaamse Raad moet zich met deze ingrepen akkoord verklaren, maar zij mogen niet leiden tot een vermindering van de woon- en leefkwaliteit. In Lembeek weet men nog van niets en het risico is groot dat de situatie, die Slecht is, nog slechter zal worden. Wij geven dit alles uit handen en dat is niet logisch. Ik had van u een beetje meer strijdvaardigheid verwacht, zoals u in het verleden hebt getoond.

**De heer H. Lauwers** : Die strijdvaardigheid zal op het terrein en in concrete dossiers blijven bestaan. Alleen kunnen er op het ogenblik over concrete dossiers nog geen concrete beslissingen worden genomen, omdat alle modaliteiten van deze dossiers nog niet bekend zijn.

**De heer W. Kuijpers** : Een PVV-minister heeft dat alles in de war gestuurd !

**De heer H. Lauwers** : De Executieve kan en moet een koppeling maken tussen de goedkeuring van nieuwe gewestplannen, waar nodig, en de timing van het tienjarenplan voor de investeringen van de NMBS voor het binnenlands net, zodat tegelijkertijd het SST-project en de investeringen voor binnenlands verkeer kunnen worden gerealiseerd. Bovendien moet er een koppeling komen tussen het verlenen van concrete bouwtoelatingen en een maximaal gebruik van het SST-fonds voor de lokale integratiewerken, zoals het aanleggen van sleuven, tunnels en bruggen. Dat is het standpunt van mijn fractie en dat vindt u ook terug in de resolutie die u in handen hebt, mijnheer Cortois. De Executieve heeft dus nog verscheidene momenten waarop zij de sleutel in handen heeft om de timing van het SST-project en de realisatie van de NMBS infrastructuur mede te sturen.

Ik kom nu op het terrein van Antwerpen. De plannen in dit verband bevatten duidelijk positieve en negatieve elementen. Op lijn 25 zullen er hoe dan ook treinen bijkomen. Men mag immers niet denken dat de SST andere treinen zal vervangen, aangezien het gaat om treinen waarvoor men vooraf moet reserveren, zoals voor een vliegtuig. Hoe zal men deze bijkomende treinen inlassen in het huidige spoorwegverkeer, bijvoorbeeld tussen Mechelen en Antwerpen ? Wat gebeurt er met het goederenvervoer op lijn 27 ? Bestaan er visies op welke wijze dit alles kan worden gecombineerd ?

Inzake de tunnel en de verdubbeling van de capaciteit van Antwerpen-Centraal zal iedereen het erover eens zijn dat dit een grondige verbetering

van de toestand is. De tunnel komt echter boven in Antwerpen-Dam, dit betekent een dermate zware ingreep in kansarme buurten, zodat het noodzakelijk is de optie van Luchtbal te blijven verdedigen, zelfs indien dit een meerkost zou meebrengen. Deze kosten kunnen worden verhaald op het SST-fonds of op de Europese compensatieregeling. Een ingreep in Antwerpen-Dam zou momenteel zeer grote gevolgen hebben op buurten die reeds op alle terreinen als kansarm moeten worden beschouwd en zou nefast zijn voor de ganse omgeving zowel op het vlak van de ruimtelijke ordening als op sociaal vlak.

Mijnheer de Voorzitter, ik meen dat de optie van het Havenwegtracé nog niet volledig mag worden verlaten. Desnoods kan de SST hier rijden tegen een lagere snelheid, wanneer hiermee de problemen voor Nederland worden opgelost. De optie van de lijn 12 is enkel aanvaardbaar wanneer de goederen van dit tracé worden afgeleid via de Havenweg, naar een rechtstreekse verbinding met Nederland. Ook moet worden rekening gehouden met de zeer moeilijke situatie ter plaatse, maar ik zal daar nu niet over uitweiden. De Executieve houdt een stok achter de deur voor het tracé boven Antwerpen. Desnoods kan de SST dit traject afleggen tegen 130 kilometer per uur, in plaats van tegen 160 kilometer per uur.

Mijnheer de Voorzitter, collega's, wat de beslissing aangaande de tracés betreft, of over het al dan niet toelaten van de SST op haar grondgebied, heeft de Vlaamse Executieve geen keuze. Wil men Brussel integreren, dan moet het SST-project ook in Vlaanderen worden gerealiseerd ; het is de minst slechte keuze. De NMBS heeft nog een aantal sleutels in handen. Op het gepaste ogenblik kan zij tot een gelijktijdige en globale verbetering van het ganse net en tot een overleg met de besturen worden aangezet. Een principiële goedkeuring van deze tracés (en van de behoorlijke nota die u aan de Vlaamse Raad hebt voorgelegd), uit realiteitszin, uit verantwoordelijkheidsbesef, betekent evenwel niet noodzakelijk een goedkeuring van alle nog te be-

palen modaliteiten inzake inpassing tijdens de eerstvolgende jaren. *(Twistgesprekken tussen de heren W. Kuijpers en Cortois)*

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

**De heer F. Vermeiren** *(op de tribune)* : Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, collega's, ik zal proberen mijn collega's niet te ergeren, derhalve zal ik niet spreken over de heer Tobback die zich op de sporen zou leggen of over de Volksunie die de SST nooit als slogan gebruikt. Ik wil in dit zeer moeilijk dossier waarmee wij allen begaan zijn, de aandacht vestigen op bepaalde knelpunten die zeker moeten worden opgelost.

De komst van de SST in ons land stemt niet iedereen gelukkig. Welke mening er aangaande deze supersnelle trein ook heerst, zijn komst is een niet te loochenen feit, zoals anderhalve eeuw geleden de eerste treinverbinding tussen Brussel en Mechelen een feit was, hoewel de tegenkanting ook toen zeer groot was. De vooruitgang is nu eenmaal niet te stuiten. Met dit feit moet worden rekening gehouden en het debat in de Vlaamse Raad loopt eigenlijk de feiten achterna.

Op dit ogenblik komen trouwens in Frankrijk nieuwe TGV-verbindingen tot stand, razen in Duitsland de eerste treinstellen met een snelheid van meer dan 200 kilometer per uur over de sporen en wordt in Texas beslist een TGV-net aan te leggen in rechtstreekse concurrentie met de vliegtuigverbinding.

Het debat in de Vlaamse Raad komt volgens mij veel te laat, tien jaar te laat zou ik durven stellen. Men heeft niet kunnen anticiperen omdat wij misschien binnen onze enge nationale en regionale grenzen de behoefte aan een supersnelle treinverbinding niet zo scherp aanvoelen. Er werd echter uit het oog verloren dat wij sedert 1958 in een andere politieke, economische en sociale omgeving leven in Europa, een Europa dat de behoefte heeft geschapen aan toenemende contacten. De kandidatuur van Brussel als zetel van de Europese instellingen en het Europees Parle-

## Vermeiren

ment werd onderstreept, maar er werd verzuimd hieruit alle conclusies te trekken. Op het ogenblik dat de komst van de SST onafwendbaar is geworden zijn alle regionale, subregionale en plaatselijke belangensferen ontstaan. De hoogste beleidsverantwoordelijken, zowel op het nationale als het regionale vlak, hebben zich moeten verdedigen. Het zou gemakkelijker zijn geweest geen beslissing te nemen, gelet op de vele tegenstrijdige stellingnamen.

De nationale Minister van Verkeerswezen heeft uiteindelijk gekozen voor een tracé dat kan worden bestempeld als dit van de minste weerstand. Ingevolge de staatshervorming van 1988 diende de ultieme stap echter gezet door de Vlaamse Executieve en de Waalse en Brusselse tegenhangers. Het moest nu allemaal zeer vlug worden beslist omdat de Minister van Verkeerswezen, de heer Dehaene, een tijdgrens had gesteld voor het wijzigen van de gewestplannen en het afleveren van de bouwvergunning.

Mijnheer de Voorzitter, een oud Vlaams spreekwoord zegt duidelijk Haast en spoed zijn zelden goed. Men kan hier niet alleen spreken van haast, doch zelfs van overhaasting, waardoor uiteraard zware historische, ecologisch niet verantwoorde en milieuvergissingen worden begaan. De Vlaamse Raad wordt thans gevraagd zich ter zake uit te spreken, doch in de Executieve heerst onenigheid over de uitvoering van het SST-project. Vooral de milieu-implicaties roepen ernstige bedenkingen op. Met de gevolgen van de keuze die vandaag wordt gemaakt zullen niet alleen wij, doch ook de komende generaties, worden geconfronteerd. Het is daarom essentieel dat een goed doordachte, een ecologisch verantwoorde keuze wordt gemaakt. Daarvan zijn wij vandaag allerminst overtuigd. De technische middelen waarover wij nu beschikken laten nochtans degelijk beredeneerde oplossingen toe die zelfs kunnen bijdragen tot een verbetering van het leefmilieu. Ik had zoëven nog een interessant onderhoud met collega Kuijpers, die

terecht verwees naar de moderne middelen die worden gebruikt bij het bouwen van metrotunnels, de Chunnel, enzovoort.

Wij beseffen dus dat de realisatie van de TGV aanzienlijke hinder zou teweegbrengen, vooral voor Vlaams Brabant. Daarom is het essentieel dat in ruil daarvoor tegemoetkomingen worden toegekend aan de bevolking, meer in het bijzonder aan de bevolking van gebieden waar er knelpunten zijn en waar er zware ecologische vergissingen zouden kunnen worden begaan.

Wij kunnen namelijk constateren dat de Vlaamse Executieve in haar standpunt verwijst naar enkele knelpunten in Vlaams Brabant. Collega Cortois heeft terecht meer dan eens de aandacht gevestigd op de dorpskern in Lembeek. Wij kunnen zeker begrip opbrengen voor de ongerustheid van de bevolking in deze en andere gemeenten. Ook de wrevel van het actiecomité wegens de geringe respons van de NMBS op de geformuleerde voorstellen om de leefbaarheid te waarborgen lijkt ons terecht.

Ook Zaventem en nog enkele andere gemeenten richting Leuven worden erkend als knelpunten. Ingevolge de beslissing om de TGV tussen Brussel en Leuven gebruik te laten maken van de bestaande spoorwegverbinding, weliswaar op een afzonderlijk spoor, wordt een zware aanslag gepleegd op het leefmilieu van de luchthavengemeente. Het enige dat aan de bevolking wordt aangeboden is een tunnel voor voetgangers en fietsers. Als compensatie voor de milieuhinder waaraan de bevolking is blootgesteld lijkt het mij lachwekkend. Ik meen dat niet de inwoners van Zaventem onder de grond thuishoren, maar wel de treinen. Door de komst van de TGV wordt de grens van het aanvaardbare op het vlak van het leefmilieu ruimschoots overschreden.

Geen enkele gemeente krijgt af te rekenen met een dergelijk volume aan verkeer, zowel in de lucht als op de weg, dan Zaventem. De luchthaven registreert 190.000 vluchten per jaar. Er landen en vertrekken 8 miljoen, binnenkort 12 miljoen, passa-

giers, 280.000 ton vracht, binnenkort 350.000 ton en 58.000 ton post.

Ik dank de Voorzitter van de Vlaamse Executieve dat hij meer dan eens interesse heeft getoond voor het feit dat in de regio meer dan 150.000 werknemers tewerkgesteld zijn in de ontelbare bedrijven. Dit alles brengt een verkeersstroom teweeg die een enorme hinder veroorzaakt. Daarbij komt nu nog de TGV die de gemeenten zal doorkruisen. Waarom zou de flitstrein niet in een tunnel door sommige gemeenten kunnen gaan om de hinder te beperken. TGV-stellen die langs Rijsel voorbijkomen, maar er niet stoppen, rijden er door een betonnen koker met een snelheid van tegen 200 kilometer per uur, of de snelheid die zal worden aangehouden op het traject Brussel-Leuven.

Waarom wordt niet gekozen voor deze oplossing voor een gemeente die echt stiefmoederlijk wordt bedeed. Het gaat hier toch om een apart geval en om een voor heel het land belangrijk economisch centrum. Dit kan niet voldoende worden onderstreept.

Wanneer het STAR 21-plan wordt verwezenlijkt zoals het door Minister Dehaene wordt voorgesteld, zal Zaventem eens te meer worden geconfronteerd met grootscheepse werken die nodig zijn om de luchthaven rechtstreeks aan te sluiten op het Belgisch spoorwegennet. Waarom kunnen deze werken nu niet meteen en gelijktijdig worden uitgevoerd om de periode met supplementaire hinder in te korten ?

Er wordt sterk op aangedrongen de TGV te integreren in het Belgische spoorwegennet. Waarom dan niet meteen een verbinding met de luchthaven van Zaventem tot stand brengen, zoals ook in andere landen reeds is gebeurd of wordt gepland ?

Beleidsverantwoordelijken voeren aan dat het om budgettaire redenen niet mogelijk is bepaalde verbeteringen te doen. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan de ondertunneling van de TGV te Lembeek en aan de doortocht door Zaventem. Heeft men er ooit al aan gedacht een studie te maken van de kostprijs van de bijkomende milieuhinder en van het uit-



## Vermeiren

blijven van maatregelen die door openbare werken en verkeer dienen te worden genomen om de verkeerssituatie te verbeteren ?

Het mobiliteitsplan van Minister Sauvens kan ons ter zake weinig bevredigen. Niet iedereen in de Vlaamse Executieve lijkt akkoord met de inhoud van het standpunt inzake de TGV. Het zou aanleiding moeten zijn tot verdere bezinning en meer aandacht voor de problemen, die tijdens dit debat aan bod zijn gekomen of nog zullen komen.

De Vlaamse Executieve formuleerde reeds een aantal opmerkingen in verband met de TGV. Waarom zou op basis van ons debat geen aanvullend document kunnen opgesteld worden met bijkomende waarborgen voor de bewoners van Zaventem, Lembeek en andere gemeenten ?

Ik durf er nauwelijks aan denken hoe de meest rechtstreeks betrokken inwoners — en het gaat om het centrum van de gemeente waar toch in hoofdzaak het gemeenschapsleven is geconcentreerd — de doortocht van de TGV zullen ervaren. Nu reeds veroorzaken de voorbijsnorrrende treinen die veel minder hoge snelheden halen, heel wat trillingen en ongemak. Wat wordt het morgen met de TGV ?

In die voorwaarden meen ik — in naam van de ganse bevolking van deze gemeenten — een noodkeet te moeten slaken. Zullen de inwoners gedurende hun ganse bestaan moeten toekijken op de flitstreinen, terwijl boven hun hoofd het vliegtuiggedreun en het drukke verkeer op de straten het onmogelijk maken zich te laten horen ? Ik zei het reeds : de grens is bereikt ! Zowel op gebied van de SST, STAR 21 als inzake verbetering van alle wegeninfrastructuur, moeten verbeterende initiatieven worden genomen.

Ik durf daarom hopen dat de Vlaamse Executieve ten volle haar verantwoordelijkheid opneemt en het bewijs levert werkelijk bereid te zijn aandacht te schenken aan de reële belangen en noden van degenen die

in ruime mate bijdragen tot de welvaart van Vlaanderen.

Het moet iedereen duidelijk zijn wat wij hiervoor wensen. Wij zullen er blijven voor ijveren.

**De Voorzitter** : Ik stel vast dat de heer Gesquiere hier niet aanwezig is ; bijgevolg wordt hij van de sprekerslijst geschrapt.

De heer Dielens heeft het woord.

**De heer F. Dielens** (op de tribune) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Voorzitter van de Vlaamse Executieve, collega's, de SST vormt een belangrijke ingreep op het Belgische spoorwegennet ; dit lijkt mij trouwens een boutade te zijn.

De verwezenlijking ervan is slechts doeltreffend indien ze bijdraagt tot het oplossen van knelpunten van het binnenlands spoorwegennet. Het is noodzakelijk om de werken uit te voeren ten einde de SST mogelijk te maken ; maar de uitvoering van de werken, die een verbetering van het binnenlands treinverkeer, zowel kwantitatief als kwalitatief moeten mogelijk maken, dienen tegelijk te worden aangevat.

Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, deze zinnen komen uit de nota van de Vlaamse Executieve, meer bepaald de nota in verband met het standpunt van de Vlaamse Executieve de verdere uitvoering van het SST-project.

Wij kunnen deze algemene stellingen volmondig bij treden.

De Vlaamse Executieve vraagt tevens aandacht voor bepaalde knelpunten bij de vooropgestelde SST-uitbouw, die de individuele belangen van de omwonenden overstijgt. Meer bepaald wijst zij op de knelpunten te Halle-Lembeek en te Zaventem. Verder gaat de Vlaamse Executieve helaas niet.

Zoals de nationale Minister van Verkeerswezen, de heer Dehaene, blijft de Vlaamse Executieve zeer vaag over wat er in feite moet gebeuren om deze doelstellingen te verwezenlijken. (Onderbrekingen bij de leden van de PVV)

Minister Dehaene zegt dat het vastleggen van het SST-traject op de gewestplannen iets anders is dan het vastleggen van bouwprojecten. Een beslissing over de bouw van een tunnel behoort volgens hem niet tot de vastlegging van het tracé.

Ook vandaag zegt de Vlaamse Executieve dat zij bij de beoordeling van de bouwvergunningen haar houding zal bepalen naargelang de evaluatie van deze tracés, die onder meer een minimaal milieueffect dienen op te leveren. Zowel de verklaring van Minister Dehaene als de inhoud van deze nota geven mij de indruk dat hier aan struisvogelpolitiek wordt gedaan. Hoe is het in godsnaam mogelijk over een tracé te beslissen indien men niet precies weet of dit tracé over honderden meters in de lucht hangt en nadien een ganse dorpskern doorklieft op het niveau van de omliggende woningen dan wel of dit tracé in een sleuf ligt en nadien binnen de dorpskern in een tunnel loopt. Naargelang de keuze die men maakt, kan men immers voor of tegen een dergelijk tracé zijn. Ik heb het hier over de gemeente Lembeek bij Halle.

Vooraf wil ik echter even blijven stilstaan bij de problematiek van de gemeente Zaventem wetende dat andere collega's mij in dezelfde zin zijn voorgedaan.

Minister Dehaene verklaarde reeds eerder dat Zaventem een valse hoop koestert indien het blijft dromen van een tunnel. Het standpunt ter zake van de nationale Minister van Verkeerswezen is gekend en toch blijven wij samen dromen dat een tunnel te Zaventem de beste oplossing is. Het is nochtans duidelijk dat een tunnel positief zal inwerken op het milieu. Niet alleen zouden hierdoor de twee handelskernen rechtstreeks met elkaar worden verbonden, voor voetgangers en fietsers zou er geen spoorbarrière meer zijn en tevens zou er een groene ruimte worden gecreëerd.

De bevolking van Zaventem is zich ten volle bewust van de te verwachten ontwikkelingen op haar grondgebied. De luchthavenactiviteit zal de komende tien jaar minstens verdubbelen, met alle geluidshinder die eraan is verbonden, en het trein- en

## **Dielens**

goederenverkeer zal in het kader van het plan STAR-21 verviervoudigen. Niet voor niets wordt onder de luchthaven een volledig nieuw ondergronds station gebouwd, toegankelijk voor SST-stellen. Alle tegenargumenten in verband met analoge eisen van andere gemeenten, zoals bijkomende trillingen bij ondertunneling, de onveiligheid van een ondergronds station, de onaantrekkelijkheid van ondergrondse perrons, de hinder tijdens de uitvoering van de werken en zelfs de vermindering van het reiscomfort bij SST-gebruikers, zijn een welles-nietes-spel. Het is enkel een kwestie van politieke wil.

**De heer E. Van Rompuy** : En van centen !

**De heer F. Dielens** : Van politieke wil, collega ! Ofwel is het noodzakelijk, ofwel is het dat niet. Indien u zegt dat er geen centen voor zijn, dan is het omdat u niet wil dat er een tunnel komt. *(Onderbreking door de heer E. Van Rompuy)*

Electoralisme is zeggen dat de nachtvluchten voor charters tijdens de vakantieperiode worden opgeheven.

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

**De heer F. Vermeiren** : Ik heb zeer aandachtig geluisterd naar de twee stemmen, hoe moeilijk het ook was. Het is correct dat de aanleg van een tunnel, zoals bepleit door de heer Dielens, meer centen kost. Hierin heeft u gelijk, mijnheer Van Rompuy, maar het prijsverschil is door de ingenieurs van de NMBS berekend. Het zou een meerkost van 700 miljoen betekenen. Wij zijn van mening dat deze meerkost wel verantwoord is. *(Onderbreking door de heer E. Van Rompuy)*

**De heer F. Dielens** : Dit is niet onbetaalbaar. Ik herhaal nogmaals dat het louter een kwestie is van politieke wil.

Het standpunt van de Vlaamse Regering volgens hetwelk het absoluut is aangewezen dat binnen het kader van een herinrichting van de Zaventense

stationsomgeving een nieuwe bijkomende ruime voetgangers- en fietsersonderdoorgang wordt tot stand gebracht, gaat onvoldoende in op de gestelde verwachtingen.

Hiermee beland ik in een dossier dat de voorbije maanden niet uit de actualiteit is geweest, met name de gevraagde ondertunneling te Lembeek. Ter hoogte van Lembeek wordt de SST-lijn, komende van Tubize, geleid over de bestaande spoorlijn 96 door middel van een viaduct om nadien langs de oostkant van de lijn richting Halle te lopen. De doortocht van Halle, inclusief deze van de bestaande lijnen, is thans ondergronds voorzien. De actuele reeds gebrekkige toestand in Lembeek blijft daarentegen in principe behouden. Het aanbrengen van geluidswerende schermen, lees maar muren, zoals voorzien in de MER zou het bestaande dorpsweefsel bovendien verder aantasten.

De Vlaamse Regering zegt terecht dat een globale verbetering van de leefbaarheid van deze dorpskern kan worden bekomen. Verder zegt zij — en ik verwijs hiervoor naar de inleiding van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve — dat de aanleg van een tunnel noodzakelijk zou kunnen zijn, tenzij zou blijken dat fundamentele aanpassingen aan het oorspronkelijk project, aangevuld met verkeerskundige en stedenbouwkundige maatregelen eveneens een ruimtelijk verantwoorde oplossing zou kunnen waarborgen. Deze laatste passage, dit laatste voorbehoud, willen wij niet in aanmerking nemen omdat het onrealistisch is.

Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat hier de gekende Dehaenepiste wordt gevolgd, dit wil zeggen de knelpunten voor zich uitschuiven.

**De heer W. Cortois** : Zeer juist !

**De heer F. Dielens** : Spijtig wellicht voor de heer Dehaene dat in deze pre-electorale campagne, mijnheer Van Rompuy, geen voorlopige afbrekbare tunnel kan worden gebouwd tijdens de nakende vakantieperiode !

Indien u de voorbije maanden de in-

spanningen van de hele bevolking heeft gevolgd en wanneer u Lembeek bezoekt, zal u vaststellen dat er geen enkel venster is waar geen affiche hangt, omdat precies de hele gemeenschap zich verzet tegen de bouw van meterhoge muren die deze dorpskern volledig zouden doorklieven, dit in een jaar waarin geen Berlijnse muur meer bestaat. Mijnheer Van Rompuy, ik nodig u uit om naar Lembeek te gaan en naar de muur te gaan kijken, zoals dit ook tijdens de betoging het geval was en waartegen trouwens niet alleen de bevolking van Lembeek maar van de hele streek zich tegen verzet.

**De heer E. Van Rompuy** : Dit is een verkiezingsmeeting, mijnheer Dielens.

**De heer F. Dielens** : Mijnheer Van Rompuy, dit is misschien een verkiezingsmeeting, maar dat is dan toch alleen maar afgekeken van uw collega's. Vermits de aanleg . . . *(Twistgesprekken in de zaal)*

**De heer E. Van Rompuy** : *(Onverstaanbaar)*

**De heer F. Dielens** : Mijnheer Van Rompuy, u mag niet vergeten dat de gemeenschap hier gebonden wordt voor de volgende eeuw. Wij leggen geen SST aan voor enkele jaren. Deze werken moeten een hele eeuw mee kunnen gaan. Daarvoor is ons geen frank te veel.

Mag ik bijgevolg langs deze Vlaamse Raad een oproep richten aan de Executieve opdat zij conform haar standpunt van 12 juni haar beloften zou nakomen en haar definitieve beslissing mede zou laten bepalen door dit debat.

Mijnheer Van Rompuy, ik stel vandaag vast dat alle partijen zonder uitzondering vanop deze banken een tunnel hebben geeist in Lembeek. Ik vraag dus dat de Vlaamse Executieve daarmee rekening zou houden bij het bepalen van haar definitief standpunt. *(Applaus)*

**De Voorzitter** : Het woord is aan de heer Vanhorenbeek. *(Twistgesprekken in de zaal tussen de VU-fractie — de heren W. Kuypers en P. Van Grembergen — en de PVV-fractie — de heren W. Cortois en F. Vermeiren)*

**De Voorzitter** : Mijnheer Kuypers, u heeft nog vijftien minuten spreektijd, laat ik die nu al aftellen ? (*Stilte in de zaal*)

De heer Vanhorenbeek heeft het woord.

**De heer L. Vanhorenbeek** (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, heren Ministers, geachte collega's, de beslissingen over de SST zou de Vlaamse Executieve afhankelijk maken van een voorafgaandelijk debat in de Vlaamse Raad. De Vlaamse Executieve heeft woord gehouden. Wij maken momenteel voor een wel levendig publiek het lang verwachte debat mee over . . .

**De heer F. Vermeiren** : Mijnheer Vanhorenbeek, u bedoelt wellicht een select publiek ?

**De heer L. Vanhorenbeek** : Een select publiek, als u wil, mijnheer Vermeiren over het standpunt van de Vlaamse Executieve dat een principiële akkoord bevat aangaande het SST-project in het algemeen en aangaande de huidige voorstellen tot herziening van de gewestplannen in het bijzonder. De Vlaamse Executieve heeft het licht op groen gezet, maar of de Vlaamse Raad haar Regering zal volgen, zal moeten blijken op het einde van dit debat.

**De heer F. Vermeiren** : Wij zijn nieuwsgierig.

**De heer L. Vanhorenbeek** : Toch wens ik enkele bedenkingen te formuleren over vier aspecten in het standpunt van de Vlaamse Executieve, waarvan de tekst overigens in een schabouwelijk Nederlands werd gesteld. Ik weet dat de Voorzitter van de Vlaamse Raad er een punt van eer van maakt dat de ons voorgelegde teksten in correct Nederlands worden gesteld. Deze tekst is een schoolvoorbeeld van het tegendeel.

Eerst heb ik een bedenking over de globale mobiliteitsproblematiek in het grotere geheel van een groeiend Europa, met waarschijnlijk Brussel als hoofdstad. In deze bespreking wordt enkel de SST bekeken in verhouding tot het STAR 21-plan en het NMBS-tienjarenplan. Wij moeten

ons de vraag stellen of de SST en het NMBS-tienjarenplan ons land kunnen behoeden voor een dreigend verkeersinfarct, en of de spoorwegen in het algemeen op termijn Europa kunnen vrijwaren van zo'n infarct ? Als het infarct dan toch ongenadig toeslaat zal de SST dan de by-pass of overbrugging worden voor het zieke Europese verkeershart ?

Daarvoor zullen de Europese spoorwegen van hun slechte reputatie moeten afgeraken, hun negatief imago moeten afbreken, comfort en voldoende zitplaatsen bieden, zodat de mensen niet als haringen in een ton zitten, hun rijtuigen comfortabel uitrusten, de treinfrequentie verhogen en de klokvastheid verzekeren. Pas als deze doelstellingen door de spoorwegen worden bereikt, zullen zij een waardig alternatief bieden voor het individueel vervoer. Als de trein het vervoersmiddel van de eenentwintigste eeuw wordt, dan zal men wel rekening moeten houden met het landelijk en stedelijk landschap waardoor de supersnelle trein zal razen. In het zeer dichtbevolkte Brussel en Vlaams Brabant zal deze by-pass, deze overbrugging van het verkeershart, pas kunnen worden uitgevoerd indien aan alle waarborgen voor een optimaal leefklimaat is voldaan.

Nog steeds probeert men ons een SST te verkopen als een element van verbetering van het binnenlands spoorwegnet. Vandaar dat in het Vlaams Gewest ook de SST-investeringen zullen worden aangewend voor het tienjarenplan van de NMBS. Is dit een juiste visie of is zij verkeerd ? In Wallonië ziet men dit alleszins anders, wordt het SST-geld netjes van de binnenlandse verbeteringsinvesteringen gescheiden en wordt, met andere woorden, de SST buiten de regionale verdeling gehouden. Hierdoor ontstaat voor Vlamingen een fundamenteel en onaanvaardbaar onevenwicht. Samen met de SERV heeft de Vlaamse Executieve terecht dit grove onevenwicht vastgesteld en namens de Volksunie klagen ook wij dit aan. Door het hanteren van dit verdelingsmechanisme ontstaat een verhouding van 49,2 ten honderd in Vlaanderen ten opzichte van 50,8 voor Wallonië. Terwijl vol-

gens objectieve maatstaven, zo als het aantal kilometers en het aantal reizigers, de verdeling van de regionale kredieten een 67/33 verhouding zou moeten krijgen in het voordeel van Vlaanderen. Indien het huidige onevenwicht gehandhaafd blijft, betekent dit een communautaire tijdbombom. Vandaar onze oproep aan de Vlaamse Executieve om dit via onderhandelingen zo snel mogelijk weg te werken.

Wat betreft de milieu-effecten hangt dit dossier met haken en ogen aan mekaar. Men vertrekt van het op papier mooi klinkende maar verkeerde criterium van geminimaliseerde milieu-effecten. Het is een schande dat onze toekomstige mobiliteit nog een bijkomende last durft opleggen aan de onfortuinlijke Vlaming, vooral aan de Vlaams Brabander die langs dit tracé woont. De lusten ten voordele van de Europese mobiliteit, de lasten ten nadele van Vlaams Brabant, van de inwoners van Halle, Lembeek, Zaventem, Kortenberg, Herent, Boutersem, Leuven, Bierbeek enzovoort.

Wat de procedure betreft is er nog een MER aan de gang over het verbindingstracé tussen de lijn 36 en de E40. Dit werd opgesteld door het studie bureau STABO en overgezonden aan de NMBS. Het ligt echter niet ter inzake van de burger en het is, voor zo ver ik weet, nog niet in het bezit van de Vlaamse Executieve. Hier wordt duidelijk een procedurefout gemaakt. Ook over de verbinding met Nederland moet er nog een bij komend MER worden gemaakt.

De Vlaamse Executieve geeft toe dat de knelpunten blijven bestaan en dat zij de individuele belangen ver overstijgen. In het dossier worden zij met naam genoemd : Lembeek, Halle, Zaventem, Antwerpen, waar men moet kiezen tussen een korte of lange tunnel, Kortenberg, Herent, Wilsele, Bierbeek, Boutersem enzovoort. Slechts één oplossing is er hier voor de SST en voor het voorstadsvervoer in de cirkel van 20 kilometer rond Brussel die reikt tot Aalst, Mechelen en Leuven : de ondertunneling van de SST. Collega Kuijpers zal over dit aspect straks verder uitweiden. Collega Van Rompuy heeft gezegd dat

## Vanhorenbeek

hiervoor geld nodig zal zijn. Welnu, daarvoor moeten wij het SST-fonds, dat in de maak is, voldoende spijzen. Met dit fonds worden immers de werken gerealiseerd die in direct verband staan met de bijkomende hinder veroorzaakt door de aanleg en de exploitatie van de SST.

Een gemengde werkgroep zoekt momenteel de miljarden. Die moeten worden gezocht in het pakket dat de NMBS voor het SST-fonds ter beschikking stelt. Ik heb vernomen dat er op het ogenblik 13 miljard zit in het SST-fonds. Daarmee kan toch een en ander worden gedaan.

Mijnheer de Minister, werd het Vlaams Gewest betrokken bij de verdeling van het geld van het gemeentelijk SST-fonds ? Het is toch logisch dat de Gewesten hierbij worden betrokken, want het gaat in de eerste plaats om projecten die onder de gewestelijke bevoegdheid vallen, zoals ruimtelijke ordening, urbanisatie, verkeersinfrastructuur, milieu.

Bij de verdeling van deze pot is waakzaamheid geboden. Wij stellen voor het geld tussen de Gewesten te verdelen volgens objectieve, vooraf vastgelegde en meetbare gegevens. Als dit rijke fonds eerlijk verdeeld wordt tussen de Gewesten, dan zal er voldoende geld zijn om alle knelpunten in Vlaams Brabant te ondertunnelen.

Dit debat gaat vooral over de wijzigingen van de Gewestplannen. De Vlaamse Executieve gaat akkoord met het door de NMBS voorgestelde tracé. Daarvoor moeten vijf Gewestplannen worden gewijzigd volgens een vooraf bepaalde procedure. Het openbaar onderzoek resulteerde in 295 individuele bezwaarschriften en in vijf negatieve gemeentelijke adviezen. Die negatieve adviezen werden uitgebracht door de gemeenteraden van Mechelen, Zaventem, Kortenberg, Herent en Bierbeek. In de gemeenten werd ernstig werk geleverd. Als medewerker in mijn gemeente Bierbeek, kan ik hiervan getuigen, Mijn gemeente vormt wel een speciaal geval, want op ons grondgebied zal de verbinding tussen lijn 36 en de

E40 worden aangelegd. Mijn gemeente heeft zoals talrijke andere gemeenten en individuen, de gedeeltelijke inderzieningstelling van het Gewestplan verworpen. In de adviezen worden alle motieven hiervoor opgesomd. Hierbij komen maatschappelijke, sociale, economische, landschappelijke, ecologische en historische aspecten aan bod. Zowel in mijn gemeente als in andere gemeenten kwamen werkgroepen, die bestonden uit leden van meerderheid en oppositie, herhaaldelijk bij elkaar om een ernstig advies te formuleren.

Alles verloopt volgens de procedure. Er is een advies van de regionale Commissie van Advies, van de bestendige deputaties van de provincies, van de administratie voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu en van de Minister. De 295 individuele bezwaren en die van de 5 gemeenten werden in nauwelijks vier bladzijden door de Vlaamse Executieve geëvalueerd. Ze werden bekeken vanuit het standpunt van de ruimtelijke ordening, het leefmilieu en het natuurbehoud. De Executieve komt dan tot de conclusie dat het door de NMBS voorgestelde tracé als bevredigend kan worden beschouwd. Er wordt wel laconiek aan toegevoegd dat er aanvullende maatregelen nodig zijn ter vermindering van de effecten op geluidsvlak en, op ruimtelijk vlak en op het vlak van de biotoop.

Dat noemt men dan inspraak. Waar blijft de motivering ? Zal de Vlaamse Executieve de moeite doen om aan de 295 burgers en de 5 gemeenten te verklaren waarom hun bezwaarschrift niet werd gevolgd ?

Zal zij de elementaire beleefdheid opbrengen deze mensen daarover te informeren ? Voor mij staat vast dat heel die inspraak en alles wat verband houdt met het milieueffectrapport eigenlijk een doekje voor het bloeden is geweest.

Geachte collega's, het beste bewijs hebben wij daarvan gekregen toen het openbaar onderzoek aan de gang was omtrent de variatie die werd opgesteld. Zoals u weet werd een nieuwe variatie opgesteld van het verbindingstracé tussen de lijn 36 en de E40. Het openbaar onderzoek over

deze nieuwe variatie werd afgesloten op 31 mei 1991.

Het MER dat hierbij nodig was en als een noodzakelijk onderdeel van het dossier moet worden beschouwd is niet voorhanden, aangezien het niet werd voorgelegd aan de burgers of aan het gemeentebestuur. Hier ontbreekt dus een noodzakelijk document. Om die reden kon over het gewestplan Leuven geen officieel advies worden gegeven. Bijgevolg kan er nu over het gewestplan Leuven geen beslissing worden genomen, aangezien een noodzakelijk onderdeel niet aanwezig is. Ik leg er de nadruk op dat het MER over de tracé-varianten is niet in de nota aanwezig is. Dit MER werd wel door het Studiebureau Stabo aan de NMBS overhandigd, maar bevindt zich op dit ogenblik niet in het dossier.

Geachte collega's, tot besluit wijs ik erop dat ik met de tekst van de Executieve heel wat problemen heb en er moeilijk mee akkoord kan gaan.

Samenvattend kan ik stellen dat er procedurefouten werden gemaakt, die moeten worden hersteld. De voorgestelde motie blijft zeer vaag over de financiering. Ik zou daarin veel liever de krachtige eis verwoord zien voor een evenwichtige verdeling tussen het Waals en het Vlaams Gewest op basis van objectieve criteria.

Ik kan moeilijk akkoord gaan met de vaagheid van de tekst in verband met het herstel van het landschap.

Ik wil mijn uiteenzetting beëindigen met het naar voren brengen van die ene grote eis, die hier door de Vlaams Brabanders op de tribune werd verwoord en die allen pleiten voor de ondertunnelling van hun gemeenten.

**De heer E. Van Rompuy** : Welke gemeenten in Vlaams Brabant moeten worden ondertunneld ? Zijn dat Herent, Zaventem, Lembeek en Kortenberg ?

**De heer L. Vanhorenbeek** : En Leuven, Bierbeek, Boutersem . . .

**De heer E. Van Rompuy** : Laten wij dan zeggen van Brussel tot Leuven ?

**De heer L. Vanhorenbeek** : Neen, tot aan de grens met het Waals Gewest, waar de meeste knelpunten zijn.

**De heer E. Van Rompuy** : Welnu, dan zal 25 miljard niet toereikend zijn. Niemand zal mij tegenspreken. Wie wordt hier voor de gek gehouden ? Dat is het dubbele van het globale SST-fonds dat in Brabant is voorzien. Het gaat hier toch om een ernstige vergadering. Zelfs de heer Vermeiren moet mij gelijk geven.

**De heer L. Vanhorenbeek** : Inderdaad, maar de heer Vermeiren heeft zijn tunnel bekomen.

**De heer E. Van Rompuy** : Dat zal 25 miljard zijn voor de ondertunneling in Brabant en dat zou een realistische oplossing zijn die de mensen geen rad voor de ogen draait.

**De heer L. Vanhorenbeek** : Mijnheer Van Rompuy, die realistische oplossing is er wanneer de politieke wil bestaat om het SST-fonds voldoende te stofferen. Dan is dat mogelijk.

Ik zou er op dit ogenblik voor pleiten dat de Vlaams Brabanders tijdens de volgende honderd jaar niet langer de dupe zouden zijn van de aanleg van iets dat absoluut nodig is, maar waarvan zij in lengte van jaren de nadelen zullen ondervinden.

Om die reden pleit ik hier voor de volledige ondertunneling van de SST en de nieuw aan te leggen sporen. *(Applaus bij de VU)*

**De Voorzitter** : De heer Hancké heeft het woord.

**De heer L. Hancké** *(op de tribune)* : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Voorzitter van de Executieve, Mijnheer de Minister, geachte collega's, de heer Cortois is verantwoordelijk voor de inleiding van mijn uiteenzetting, omdat hij gemeend heeft zich te mogen verlustigen in de zogenaamde SST-bocht van mijn partij. Ik moet hem ten gronde tegenspreken. Toen het traject van de SST werd voorgesteld door de toenmalige Minister van Verkeerswezen, de heer De Croo, in 1984, ging het over een luxe-investering : er was een aparte bed-

ding voorzien, de kostprijs was gigantisch, zodat de SST voorbestemd leek voor de heel rijke burgers, de aantasting van het milieu was enorm en het rendement gering.

Ons leek het op dat ogenblik aberant om 60 à 70 miljard, de toenmalige raming, te besteden aan de SST, terwijl niet eens kredieten beschikbaar waren voor de verbetering van het openbaar vervoer in al zijn vormen. Dat was tijdens, wat we zouden kunnen noemen, de historische fase Tobback van het debat. Het was ook de tijd dat de heer De Croo voorstelde de SST te laten rijden van aan de Franse grens in één ruk naar Zaventem, dan naar Herentals en steeds op een aparte bedding door de Kempen naar Nederland.

De SP heeft echter in een tweede fase erop gedrukt dat het SST-project diende te worden gekoppeld aan een verbetering van het binnenlandse openbaar vervoer, dus aan een verbetering van de mobiliteit. Wij eisten dat de SST niet in een eigen bedding zou rijden in Vlaanderen, dat er geen budgettaire weerslag kon zijn op de Vlaamse begroting en dat er MERs zouden worden opgesteld zodat de Executieve daaruit de nodige conclusies kon trekken. Daarom meen ik, mijnheer Cortois, dat u zich vandaag demagogisch heeft gedragen en dat u zich bezondigd heeft aan het creëren van een onaanvaardbare en historisch onjuiste legende.

**De heer W. Cortois** : Zoals de heer Dielens dan !

**De heer L. Hancké** : Ook de zogenaamd ludieke actie van AGALEV gisteren hier in de vergadering kan als demagogie worden bestempeld.

Ik wil er vandaag vooral de aandacht op vestigen dat er nog enkele aandachtspunten overblijven bij het tot stand komen van het akkoord met de nationale Minister van Verkeerswezen. Ten eerste, de Executieve moet bijzonder oplettend zijn inzake de verdeling van het SST-Fonds. Er moet een billijke verdeling komen voor Vlaanderen en Wallonië. Ten tweede, er moet nu snel een timing worden opgesteld zodat de onteigeningen op een doeltreffende manier

kunnen worden uitgevoerd. Ten derde, wij weten dat gedurende de werken voor de SST het openbaar vervoer zal worden gestoord. Er zullen omleidingen, vertragingen en verminderingen van frequentie ontstaan. De Executieve moet hiermee rekening houden en maatregelen nemen zodat de hinder voor de pendelaars zo klein mogelijk wordt.

Dit zijn drie aandachtspunten die de Executieve niet uit het oog mag verliezen bij het tot stand komen van een akkoord met de nationale Minister van Verkeer op het ogenblik dat het definitieve tracé zal worden aanvaard.

In het laatste deel van mijn uiteenzetting wil ik even uitwijden over de lokale omstandigheden te Antwerpen.

Mijnheer de Voorzitter van de Executieve, toen in 1905 het centraal station als kopstation in Antwerpen werd gebouwd en ingehuldigd werd door Leopold II, heeft de Koning, wijzend naar de kameel die de ingang van de dierentuin te Antwerpen versiert, en met de andere hand wijzend naar het station, gezegd : Dat is een kemel. Verkeerskundig gesproken is het natuurlijk een kemel, want wie van Brussel naar Nederland moet rijden, weet dat hij bijzonder veel tijd verliest in Antwerpen. De ondertunneling die nu is gepland, zal het oude euvel verhelpen, wat een uitstekende zaak is.

De vraag die zich opdringt is waar moet de tunnel eindigen. Volgens het project zou dit na amper 2 kilometer in de wijk Dam gebeuren voor het historisch Damstation dat bijgevolg als opstapplaats voor spoorwegverkeer zou verdwijnen. Bovendien moeten daardoor werken worden uitgevoerd in een herwaarderingsgebied, een eerder verkommerde wijk, die uiteindelijk, door de komst van de SST in twee zal worden gesplitst. Ik lees voor uit de door het actiecomité wijk Dam rondgedeelde teksten : De Dam is een herwaarderingsgebied. De bewoners willen niet dat er bespaard wordt op de kop van de volksmens. Het is niet omdat het hier niet Brasschaat heet dat er hier geen moeite moet worden gedaan. Einde citaat. Men vreest met andere

## Hancké

woorden dat de Dam nadelen zal ondervinden van wat nu reeds wordt genoemd de rij ke-mensen-trein. Men eist dat de tunnel niet bovenkomt in de wijk Dam, maar wordt doorgetrokken tot op de Luchtbal.

Mijnheer de Minister, ik pleit ervoor dat u rekening zou houden met onze aanbevelingen aangezien elke tunnel die wordt gebouwd, zeer lang zal meegaan. De Executieve moet, ons inziens, aandringen op een lange tunnel onder Antwerpen, zelfs indien de NMBS het daar niet mee eens is, zoals te lezen op bladzijde 11 van uw nota, waaraan ik trouwens alle hulde breng gelet op het feit dat daarin de belangrijkste door de SP vanaf 1985 genomen opties in verband met het SST-project, worden overgenomen.

Tevens dient te worden gekozen voor een ondertunneling of viaduct in Kappellen dat gesitueerd is op de lijn A12, indien deze lijn bestemd wordt voor de SST-verbinding met Nederland. Ook hier gaat mijn voorkeur naar een tunnel. Wellicht werden hier excessief pleidooien gehouden voor tunnels. De heer Erik Van Rompuy heeft zeker geen ongelijk wanneer hij verklaart dat dit een zeer zware meeruitgave betekent. Het is echter de enige mogelijkheid om het schadelijke karakter van de SST, zoals vastgesteld in 1984, te beperken. Derhalve moeten de investeringen verenigbaar zijn met de voorwaarden die aan het project worden opgelegd.

Ter zake onderstreep ik dat ik het een grof staaltje electoralisme zou vinden, mochten, net voor de verkiezingen, door de Executieve of de nationale bevoegde Minister toch beloftes in die richting worden afgelegd onder druk van de publieke opinie die vandaag in de Vlaamse Raad niet worden uitgesproken. Hier moeten de afspraken worden gemaakt. (*Applaus bij de meerderheid*)

**De Voorzitter :** De heer Valkeniers heeft het woord.

**De heer J. Valkeniers** (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, dames en heren, in het debat over de aanleg van de SST is het nogal logisch dat

wij als vertegenwoordigers van het volk ook de stem van de plaatselijke bevolking laten horen. Het toeval wil dat er ook in mijn arrondissement een aantal geschilpunten bestaan. Ik zal het dan ook eerst en vooral hebben over de gemeente Lembeek, waarvoor de nationale minister van Verkeerswezen, de heer Dehaene, de jongste maanden een levende belangstelling heeft getoond. Hij heeft onder meer op 13 mei jongstleden een vergadering van het actiecomité van Lembeek bijgewoond samen met de burgemeester en een aantal vertegenwoordigers van het gemeentebestuur van Halle. Minister Dehaene heeft toen duidelijk toegegeven dat er in Lembeek een aantal problemen rezen. Hij trad de doelstellingen van het actiecomité bij om de leefbaarheid van Lembeek te verbeteren. Volgens hem, en daarin verschilde hij van mening met het actiecomité, kan de leefbaarheid van de dorpskom echter niet alleen door een tunnel, maar ook door andere oplossingen worden verbeterd. Daar zit hem natuurlijk het probleem en het is natuurlijk een kwestie van geld zoals daarnet nog bleek in de discussie tussen de heren Vermeiren en Cortois enerzijds en de heer Van Rompuy anderzijds. Lembeek neemt geen afstand van de tunnel omdat het elders, onder meer in Frankrijk, is gaan kijken. Zij hebben vastgesteld dat er daar wel geld was voor diepe sleuven en tunnels en vragen zich dan ook af waarom dit hier niet kan en of de bescherming van het leefmilieu dan geen prijs heeft.

Uit de kostenbatenanalyse van het SST-project blijkt dat er voor België geen voordeel is. Wij dienen als doorgang tussen Frankrijk en Duitsland die vooral op het project zijn gesteld. Waarom, zo vragen ze zich in Lembeek af, zouden dan Frankrijk, Duitsland, de Europese Gemeenschap en het SST-fonds dat op nationaal niveau werd gecreëerd geen extra inspanning kunnen doen zodat Lembeek er beter van wordt, want wij mogen toch niet vergeten dat de plannen voor Lembeek, dat vroeger al eens uiteen werd gereten, zorgwekkend zijn. En als de Vlaamse Regering meent dat die SST er moet komen dan kan ook zij voor Lem-

beek een inspanning doen door de ruimtelijke ordening en het dorpsweefsel er te verbeteren. De grote vraag is dus vanzelfsprekend of er voldoende fondsen zullen zijn. Ik stelde met genoegen vast dat de Voorzitter van de Executieve in zijn nota zelf zegt dat de actuele reeds gebrekkige toestand in Lembeek daarentegen in principe behouden blijft. Hij stelt dus ook vast dat men niet van plan is een tunnel aan te leggen, wel berm en wil aanleggen en de muren die al hoog zijn, nog wil optrekken. Wie ter plaatse gaat kijken, zal vaststellen dat de situatie nu al werkelijk hemeltergend en best niet in het leven wordt gehouden.

Ik lees verder : Naar aanleiding van de SST-aanleg is het dan ook aangezien dat de globale verbetering van de leefbaarheid van deze dorpskern kan worden bekomen. Hiertoe zou de aanleg van een tunnel noodzakelijk kunnen zijn. Einde citaat. Als ik het goed begrijp, mijnheer de Voorzitter, wil dit zeggen dat u een tunnel niet uitsluit, dat een tunnel noodzakelijk zou kunnen zijn. Ik treed die houding bij. De toestand in Lembeek is het meest zorgwekkend. Ik stel dit ook vast in deze nota van de Vlaamse Executieve waar men toegeeft dat het misschien zo ver kan komen dat men verplicht wordt een tunnel aan te leggen. Deze houding verheugt mij. Ik stel dan ook voor na te gaan in hoeverre die aanleg mogelijk is, puttende uit de verschillende fondsen en mogelijke financiële bronnen die wij reeds hebben aangeboord.

De heer Van Rompuy maakt zich kwaad. Hij zegt dat wij allemaal demagogen zijn en dat wij om onmogelijke oplossingen vragen. Volgens hem is het geld niet aanwezig. Wij weten dat. Dat is politiek. Politiek is precies de kunst van de mogelijkheden.

**De heer F. Vermeiren :** Politiek is de kunst keuzen te maken.

**De heer J. Valkeniers :** Het is de kunst van de mogelijkheden. Laat ons realistisch zijn. Er zijn verschillende mogelijkheden. De gekozen mogelijkheid moet financieel haalbaar zijn en daarom moeten keuzen

## Valkeniers

worden gemaakt. U weet ook, mijnheer Vermeiren, dat keuzen gemakkelijker worden gemaakt vanuit de minderheid dan vanuit de meerderheid.

Ook voor Zaventem rijzen veel problemen en zou een tunnel een betere oplossing zijn dan de oplossing die nu wordt voorgesteld.

De vraag rijst ook naar het budget waarover wij zullen beschikken.

**De heer F. Vermeiren :** Men spreekt over het Waals en het Vlaams Gewest, maar niemand spreekt over Brussel. Toch is daar reeds veel gebeurd. Denk bijvoorbeeld aan de inplanting in Vorst. Mijnheer Valkeniers, u verbaast mij.

**De heer J. Valkeniers :** Mijnheer Vermeiren, als u goed geluisterd had zou u mij nu gelijk geven. Ik heb gezegd dat wij vandaag niet weten over welk budget wij zullen beschikken voor de aanleg van de SST op het Belgisch grondgebied. Wij weten ook niet hoeveel wij zullen krijgen van de Europese Gemeenschap. Misschien zijn de heren op de linkse banken beter geplaatst dat te weten, misschien kan Karel Van Miert een handje toesteken. De vraag rijst over hoeveel wij zullen beschikken en hoeveel het nationaal SST-fonds zal bedragen. Wat kan eventueel de Vlaamse Regering nog bijdragen aan steun inzake leefmilieu, ruimtelijke ordening en dergelijke ? Pas wanneer wij over deze cijfers zullen beschikken kunnen wij prioriteiten leggen. Zeker met de verkiezingen in aantocht tracht vandaag iedereen zijn prioriteiten het sterkst te laten doorwegen. Persoonlijk ben ik van oordeel dat Lembeke zonder de minste twijfel een super prioriteit is tegenover de andere gemeenten. Ik daag iedereen uit dat te weerleggen. Bij het bekijken van al de knelpunten en het menselijk leed, de manier waarop de betrokkenen hun verder leven moeten doorbrengen met een SST in het midden van het dorp, moeten wij toegeven dat Lembeke de eerste prioriteit geniet. (*Applaus op de banken van de meerderheid*)

**De Voorzitter :** De heer Kuijpers heeft het woord.

**De heer W. Kuijpers** (*op de tribune*) : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, in een paar minuten wil ik aansluiten bij de standpunten van de andere Volksunie-leden.

Allereerst ga ik terug naar het verleden van dit dossier. Het is positief dat er nu inderdaad kan worden gedebatteerd. Een aantal mensen zijn blijkbaar vergeten hoe de vorige Minister van Verkeerswezen, de PVV-er De Croo, destijds op een tergende en erbarmelijke manier, zonder iemand te raadplegen, een aantal tracés trok door Brabant, door Vlaanderen, door België. De gemeente Herent had de eer drie tracés te hebben. Als er in dit dossier geknoeid is, dan ligt daar de oorzaak en nergens anders. Er werd een handtekening gezet onder een Europees akkoord en daarbij heeft de PVV-er De Croo een blancocheque uitgeschreven. Collega Van Rompuy, die jammer genoeg niet meer aanwezig is, roept wel over geld. Een tunnel kost inderdaad geld, maar de barrière werd destijds neergehaald tijdens de Europese onderhandelingen in Den Haag. Nu moet de Voorzitter van de Vlaamse Regering een aantal standpunten trachten te verzoenen. Dit dossier is ongeveer tien jaar oud en het spoorwegverkeer in Europa moet inderdaad worden geregeld. Gedurende de verscheidene jaren van mijn Europees mandaat heb ik niets anders dan de spoorwegen gebruikt en dat doe ik nu nog. Wij weten dat de aansluitingen soms mank lopen en dat het niet alleen een kwestie van snelheid is, maar ook van middelen. Wij beseffen dat het autoverkeer niet meer kan toenemen. Wij beseffen dat het luchtverkeer en vooral de binnenscheepvaart opnieuw moet worden geharmoniseerd. Er is dus een hoop geld nodig, want daar gaat het om. De handtekening is gezet en bindt deze Regering, ook na de federalisering. Wij moeten zorgen dat de blancocheque van een vorig Minister kan worden betaald.

Mijnheer de Minister, ik heb uw nota grondig gelezen. Wij als dorpsgenoten beseffen maar al te goed wat dit

voor onze gemeente Herent betekent. De collega's Dielens, Valkeniers, Cortois en Vermeiren beseffen dit eveneens, elk voor hun eigen gemeente. Daarom vind ik uw inleiding iets te gevleid, wanneer ik lees dat de adviezen van de gemeenten eerder afwijzend waren. Jammer genoeg bent u geen lid meer van de gemeenteraad, maar u weet wel welke stemming daar heerst. Wij hebben gemeenteraad na gemeenteraad niet eerder afwijzend maar unaniem afwijzend gereageerd, unaniem afwijzend gereageerd op het zottekesspel van De Croo, maar ook tegenover de manke start van het huidige dossier.

**De heer F. Vermeiren :** Het vroegere plan had tenminste het voordeel van de duidelijkheid.

**De heer W. Kuijpers :** Vooral duidelijk waren de drie tracés door de gemeente Herent. In elke straat lag er één. Ik heb zelfs voorgesteld om één van de nieuwe straten de De Croostraat te noemen, om een eeuwig aandenken te hebben aan het zottekesspel van de PVV-Minister van Verkeerswezen. Ik geef u de eer om in Zaventem een dergelijke duidelijkheid te hebben, mijnheer Vermeiren.

**Minister G. Geens :** Mijnheer Kuijpers, de term eerder afwijzend moet u kwantitatief begrijpen. Sommige adviezen, ook dat van Herent, waren negatief en zijn dat altijd geweest, terwijl andere een verschillende draagwijdte hadden. In mijn korte inleiding kon ik niet alle gemeenten opsommen en heb ik de adviezen dus gegroepeerd. Ik weet echter zeer goed welke negatief en welke niet negatief waren. U kan de hele lijst bekomen, maar ik geloof niet dat hij nuttig is voor het voeren van dit debat.

**De heer W. Kuijpers :** Mijnheer de Voorzitter, ik dank u voor uw verklaring, maar toch moeten wij uit deze adviezen een besluit trekken. U moet niet het advies vragen van mensen die op ongeveer twee kilometer van de spoorlijn wonen. U kent de egocentrische ingesteldheid van de burgers, het advies van de betrokkenen langs het spoor is doorslaggevend. Wanneer wij deze plannen in een

## Kuijpers

puntenstelsel zouden onderbrengen,, rekening houdend met het advies van alle gemeenten binnen het Brabants gebied, zouden wij een kwotering van 2 op 10 krijgen. Alle leden uit het Hageland, Boutersem, Zaventem en Lembeek hier aanwezig, zijn het hierover eens.

De handtekening is destijds gezet, de plannen moeten dus worden uitgevoerd, wij moeten nu onderzoeken wat de mogelijkheden zijn. De knelpunten moeten ondergronds komen. Sommige leden maken zich zorgen over de financiële middelen hiervoor. Hierbij rijst de vraag hoe de metro in Antwerpen er is gekomen, is Antwerpen hiervoor technisch afgebroken ? Hoe werkt het procédé van het boorschild op het ogenblik ? Mijnheer de Voorzitter, dit vergt alleen een boorput van 40 meter, waarin zowel de boor- als de betonneringsmachine achter elkaar verdwijnen, zodat stap voor stap, meter na meter wordt uitgefreesd zonder dat hierbij moeilijke onteigeningen noodzakelijk zijn.

Wat besparen wij hiermee ? In een gemeente zoals Herent zijn er voor de lijn 36 nu reeds acht spoorwegovergangen. Indien deze overgangen worden verbreed, brengt dit een enorme weefselschade voor het dorp met zich. Dit is ook het geval in Bierbeek en in Lembeek. Daarom pleit ik voor een ondertunneling. Laat ons hierbij echter niet emotioneel worden. Mijnheer de Voorzitter, wanneer wij bepalen welke gebieden moeten worden ondertunneld, moeten wij uitgaan van de open sleuf, zodat alle mogelijkheden open blijven voor de toekomst. Voornamelijk de knelpunten in Lembeek, in Herent, enzovoort moeten worden ondertunneld. Dit is zeer goed mogelijk, hoewel ik enkele mensen zie glimlachen. Mijnheer de Seranno, ondertunneling is inderdaad mogelijk. In Frankrijk zijn de grootste investeringen bestemd voor de tunnels. Het is dwaas in 1991 te beweren dat wij voor de hoofdstad, voor de megapolis die Brabant toch is, het verkeer zouden ophouden omdat er in het grootste deel van midden Brabant niet meer verkeer kan worden toege-

laten. Een reusachtig recreatiepark behoort niet meer tot de mogelijkheden, Zaventem kan niet meer worden uitgebreid met een geweldige geluidsoverlast tot gevolg, hoewel grote verkeersverwekkers zoals CERA en Interbrew kunnen niet zomaar worden toegelaten. Hoewel het een zaak is om trots op te zijn wanneer 7 miljard wordt geïnvesteerd in de voedingssector, toch moet rekening worden gehouden met het bijkomend verkeer. Mijnheer de Voorzitter, u kent deze streek zo goed als ik, dit is een bijna Brabants debat met Vlaams-nationale allure maar met internationale gevolgtrekkingen. Het moet mogelijk zijn nu een aantal miljarden meer te bepleiten. Wat wij nu in feite bespreken is een reusachtig metrostelsel voor Brabant, de toekomst zal aan deze gedachte gestalte geven.

Men zal er moeten op terugkomen omdat de verbinding van Aalst, Ninove, Mechelen, Leuven, Waver en Nijvel één kerngebied in Europa is. Wie dat ontkent gaat eraan voorbij. Wij gaan ervan uit dat de universiteit in Leuven met 30.000 eenheden een wereldnaam is, wij spreken over een CERA-bank als Europese zetel, Interbrew feliciteren wij omdat het uitgegroeid is tot het grootste exportgericht Europees bedrijf. Ik zou zo kunnen doorgaan. Nochtans durven wij de spoorweginfrastructuur die daarvoor nodig is niet doordrukken. Wij beweren over onvoldoende middelen te beschikken.

Mijnheer de Minister, ik zeg u waar ze te halen zijn.

Ten eerste, er moet op Europees vlak meer geld beschikbaar worden gesteld. Dit werd reeds met één zin aangetoond. Frankrijk en Duitsland hebben een doorgangsrecht bij ons en dat moet worden verzilverd. De heer Hancké heeft in zijn uitstekende inleiding erop gewezen welke investeringen er honderd jaar geleden werden gedaan op het vlak van het spoor. Voeg daar honderd jaar bij en we kunnen opnieuw discussiëren, wij uiteraard niet meer maar onze opvolgers.

Ten tweede, er moet een verschuiving plaatsvinden in het investerings-

fonds. Wallonië krijgt zonder enige moeite tussen Luik en Aken zo maar 8 kilometer ondertunneling ; Antwerpen kreeg terecht, in een heel wat moeilijker bodem, zijn ondergrondse doorgang. Voor Leuven, waar de geul historisch reeds ligt en waar de overbrugging nu door iedere partij wordt aanvaard omdat men Leuven beschouwt als de hoofdstad van Vlaams Brabant, moet het kunnen dat het spoor in die geul rijdt.

Mijnheer de Voorzitter, tot slot wil ik u nog op het volgende wijzen : er zijn een aantal evoluties die onontkoombaar zijn waaronder de splitsing van Brabant en de toekomstige rol van Leuven als hoofdstad van Brabant. Mag ik u erop wijzen dat op dit ogenblik het hele PTT-gegeven dat aansluit bij het spoor in ontbinding is in Leuven. Het sorteercentrum, waar maandelijks vier tot vijf miljoen stukken toekomen, zou worden afgebouwd. Deze aangelegenheid houdt wel niet rechtstreeks verband met dit debat, maar het spoor moet de harte-klop zijn van het vervoer omdat het vrij goedkoop en zeer milieuvriendelijk is. Laat ons het spoor in het Leuvense niet afbouwen. De afbraak van de stations in Wijnmaal, Sint-Joris-Weert en Boortmeerbeek is al aan de gang. Ik vraag ook hiervoor uw hoge bescherming.

Mijnheer de Voorzitter, ik zal mij onthouden bij de stemming over de tekst die nu voorligt. U mag mij dit niet kwalijk nemen, maar voor mij is hij te vaag. Ik kan mijn houding nog wijzigen wanneer er vanmiddag een andere tekst op de tafel ligt waarin wordt gezegd dat er wordt gezocht naar geld voor de meest milieuvriendelijke oplossing voor het centrum van Europa. Dit moet worden gedaan boven alle partijgrenzen heen. Ik ben ervan overtuigd, mijnheer Cortois, dat deze methode beter is dan naar elkaar te schelden want als u roept moet ik mijn stem nog meer verheffen. Gelukkig heb ik een goede stem. (*Applaus bij VU, CVP en SP*)



## **REGELING VAN DE WERK- ZAAMHEDEN**

**De Voorzitter :** Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze morgen.

Wij komen deze middag om 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

*- De vergadering wordt gesloten om 12.37 uur.*

---