

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



Zitting 1996-1997

24 juni 1997

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren **Joachim Coens, Jaak Gabriels, Robert Voorhamme,
Jan Penris, Herman Lauwers en Didier Ramoudt** –

betreffende de IJzeren Rijn

Het Vlaams Parlement,

– gelet op

- 1° het eindrapport van de studie over de vervoersmogelijkheden op de IJzeren Rijn van februari 1997 ;
- 2° de met redenen omklede moties die op 15 januari en 16 april 1997 in het Vlaams Parlement werden goedgekeurd, over respectievelijk de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de IJzeren Rijn, en over de stand van zaken met betrekking tot de IJzeren Rijn ;
- 3° de resolutie die op 8 mei 1996 in het Vlaams Parlement werd goedgekeurd, betreffende het advies van de Vlaamse regering aan de federale regering over het investeringsprogramma van de NMBS 1996-2005 ;

– overwegende dat

- 1° de NMBS onvoldoende initiatieven neemt voor een snelle herwaardering van de IJzeren Rijn, die van vitaal belang is voor de Vlaamse Zeehavens ;
- 2° artikel 70 van het decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997 de Vlaamse regering machtigt om te onderhandelen en overeenkomsten af te sluiten met operatoren van het gecombineerde vervoer ;
- 3° de IJzeren Rijn voor Vlaanderen van strategisch economisch belang is ;
- 4° volgens de studie over de vervoersmogelijkheden op de IJzeren Rijn van februari 1997 op basis van goede economische argumenten de IJzeren Rijn zo snel mogelijk opnieuw in gebruik moet worden genomen, hetgeen op korte termijn en tegen geringe kosten mogelijk is ;
- 5° de IJzeren Rijn een goed voorbeeld zou kunnen zijn van een internationale "Freight free-way", en dat de verschuiving van het wegvervoer naar het spoorvervoer een belangrijke bijdrage kan leveren voor een verbetering van de mobiliteit in het algemeen en van het milieu ;

– vraagt aan de Vlaamse regering

- 1° aan de federale overheid voor te stellen de IJzeren Rijn op korte termijn opnieuw in gebruik te nemen ;
- 2° via de federale overheid aan de NMBS te vragen om scenario's uit te werken van (alternatieve) financiering en exploitatie van de IJzeren Rijn, en een strikt tijdschema te bepalen om die opnieuw in gebruik te nemen ;
- 3° bij de federale overheid erop aan te dringen een overleg tot stand te brengen met alle partijen die betrokken zijn bij het dossier, waaronder Nederland en Duitsland ;
- 4° de tweede spoortoegang naar Antwerpen-Noord volgens de gevraagde versnelde timing in gebruik te nemen om een substantiële verschuiving van weg- naar spoorvervoer, conform de conclusies van het eindrapport te bewerkstelligen ;
- 5° binnen haar bevoegdheden, in het bijzonder op het vlak van de ruimtelijke ordening, de nodige initiatieven te nemen om het economische draagvlak voor de IJzeren Rijn te vergroten en om tijdig de beslissing te nemen om het gewestplan te herzien.
- 6° op basis van artikel 70 van het begrotingsdecreet concrete voorstellen te doen voor een versterking van het goederenvervoer per spoor en daarvoor desgevallend de nodige budgettaire middelen vrij te maken ;
- 7° de Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep, belast met het opstellen van een protocol over het grensoverschrijdend goederenvervoer, aan te sporen haar werkzaamheden af te ronden.

Joachim COENS

Jaak GABRIELS

Robert VOORHAMME

Jan PENRIS

Herman LAUWERS

Didier RAMOUDT

BIJLAGE

GEDACHTEWISSELING

over het eindrapport van de studie van de vervoersmogelijkheden op de IJzeren Rijn
met de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken,
Vervoer en Ruimtelijke Ordening

VERSLAG

namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer
uitgebracht door de heer Joachim Coens

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Jaak Gabriels.

Vaste leden : de heren Joachim Coens, Carl Decaluwé, Paul Dumez, Leonard Quintelier, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Ward Beysen, Jaak Gabriels, Patrick Lachaert ;

de heren Steve Stevaert, Bruno Tobback, Robert Voorhamme ;

de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heer Herman Lauwers ;

de heer Ludo Sannen.

Plaatsvervangers :

de heren Georges Cardoen, Michel Doomst, Erik Matthijs, Mark Van der Poorten, Jef Van Looy ;

de heren Marc Cordeel, Jacques Devolder, Arnold Van Aperen ;

de heren Johnny Goos, René Swinnen, Jacques Timmermans ;

mevrouw Marijke Dillen, de heer Frans Wymeersch ;

de heer Johan Sauwens ;

de heer Johan Malcorps.

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer wisselde op 12 juni 1997 met de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, van gedachten over het eindrapport van de studie van de vervoersmogelijkheden op de IJzeren Rijn¹. Hieronder wordt eerst gerapporteerd over de inleidende toelichting door de minister en daarna over de bespreking.

I. INLEIDENDE TOELICHTING DOOR DE HEER EDDY BALDEWIJNS, VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, VERVOER EN RUIMTELIJKE ORDENING

De minister schetst eerst kort de recente voorgeschiedenis van het dossier van de IJzeren Rijn. Op 30 april 1993 werd door België, op initiatief van het Vlaamse Gewest en van de NMBS, bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen en subsidiëringdossier voor de spoorwegverbinding Antwerpen-Ruhr, dit is de IJzeren Rijn, ingediend. Tijdens de vergadering van het Comité Vervoersinfrastructuur van de Commissie van de Europese Gemeenschappen werd op 24 maart 1994 de subsidiëring met 1 miljoen ECU, ongeveer 40 miljoen frank (50 % van de studiekosten) voor een studie met betrekking tot die spoorwegverbinding goedgekeurd. De beslissing werd bevestigd door de Raad van de Europese Gemeenschappen en werd vervolgens aan de federale overheid overgemaakt. Het Vlaamse Gewest werd daarvan op de hoogte gebracht.

Inzake de verdeling van de studiekosten en de werkmethode werd op het Interministerieel Comité voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI) de volgende afspraak gemaakt : (1) de federale minister van Verkeerswezen zal het Vlaamse Gewest onmiddellijk informeren over de overmaking van de officiële goedkeuring van het dossier door de Raad van de Europese Gemeenschappen ; (2) Van de kosten van het onderzoek naar de potentialiteiten van de IJzeren Rijn, die op 20 miljoen frank wordt geraamd, wordt de helft door het Vlaamse Gewest gedragen. De andere helft wordt door de federale overheid aan het Vlaamse Gewest doorgestort ; (3) dit onderzoek naar de potentialiteiten van de IJzeren Rijn zal gevolgd worden door een overleg over de bereikte resultaten.

De minister wijst er verder op dat het eigenlijke rapport, dat om praktische redenen opgesteld is in het Engels, werd afgerond begin februari 1997. De studie-opdracht werd begeleid door een stuurgroep samengesteld uit de opdrachtgever, het federale Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en de NMBS, het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Nederlandse Spoorwegen, het Bundesministerium für Verkehr en de Duitse spoorwegen, de Europese Commissie (DG 7 Vervoer) en Antwerpse havenkringen. De Nederlandse versie van dat eindrapport kan nu worden geraadpleegd. Aangezien er op het moment van de afronding van de studie nog enige onduidelijkheid en discussie bestond over de kosten-schattingen op Nederlands grondgebied, werd in gezamenlijk overleg in de ambtelijke Werkgroep Spoorvervoer Vlaanderen-Nederland besloten om een aanvullende nota met kostenvergelijkingen op te stellen. De eventuele bijstellingen van de kostenramingen op Nederlands grondgebied zullen de conclusies van de studie echter niet fundamenteel wijzigen.

De minister kondigt ten slotte aan dat naast de reeds beschikbare Nederlandstalige en Franstalige versie van het rapport, tegen einde juni zowel een samenvatting van ongeveer 25 pagina's als een beknopte samenvatting van ongeveer 4 pagina's in het Frans en het Duits beschikbaar zullen zijn.

¹ Studie van de vervoersmogelijkheden op de "IJzeren Rijn". Eindrapport. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, februari 1997. Dit eindrapport ligt ter inzage op het commissiesecretariaat.

Vervolgens schetst de minister kort de conclusies van de haalbaarheidsstudie. Ten eerste wijst de studie uit dat er goede economische argumenten bestaan om de IJzeren Rijn zo snel mogelijk opnieuw in gebruik te nemen. Een tweede conclusie is dat het opnieuw in gebruik nemen van de IJzeren Rijn moet samengaan met de aanleg van een tweede havenontsluiting voor Antwerpen. De studie toont ten derde aan dat het opnieuw in gebruik nemen op korte termijn kan gebeuren tegen geringe kosten. Het rendement van het opnieuw in gebruik nemen is volgens de studie positief. Ten vierde bewijst de studie dat het opnieuw in gebruik nemen van de IJzeren Rijn een belangrijke bijdrage tot het milieu kan leveren. De IJzeren Rijn zou ook een goed voorbeeld kunnen worden van een "freight freeway". En ten slotte kan de IJzeren Rijn volgens de studie de verschuiving van het weg- naar het spoorvervoer mee in de hand werken.

Nu de haalbaarheidsstudie er is zijn volgens de minister de volgende stappen nodig. Ten eerste dient het Vlaamse Gewest het rapport, volgens afspraak, voor te leggen aan de ICVI. Aangezien het resultaat van zowel de kosten-batenanalyse als de maatschappelijke analyse positief zijn, zal aan de federale regering voorgesteld worden om (1) principieel in te stemmen met het opnieuw in gebruik nemen op korte termijn ; (2) afspraken te maken om hierover op korte termijn trilateraal overleg te plegen met de betrokken buurlanden Nederland en Duitsland; (3) in de nodige financiering te voorzien om de exploitatie opnieuw te starten. De kosten van de eerste fase van de investeringen werden geraamd op 640 miljoen frank voor België en 382 miljoen frank voor Nederland. De brief met de vraag om dit punt te agenderen op het ICVI vertrekt eerstdaags.

De minister wijst er ten slotte op dat het IJzeren Rijn-project overleg vergt op verschillende niveaus. Ten eerste zal er overleg nodig zijn met de federale regering, met het oog op een principiële beslissing en/of verdere technische of andere studies is het akkoord van de federale regering, die verantwoordelijk is voor het spoorvervoer, vereist. Bovendien werd, op het ogenblik dat de ICVI, op de vergadering van 7 juli 1994, akkoord ging met het feit dat Vlaanderen een haalbaarheidsstudie zou uitvoeren met steun van de Europese Commissie, ook afgesproken dat de resultaten van die studie eerst opnieuw zouden worden besproken op de ICVI voor eventueel verdere studies, waarvoor eveneens Europese steun beschikbaar is, zouden worden gemaakt.

Ten tweede dient er te worden overlegd met de NMBS, die van het begin betrokken werd bij de werkzaamheden. Het eindrapport werd formeel bezorgd aan de gedelegeerd bestuurder, de heer Etienne Schouppe. Tevens dient, volgens de geëigende procedure, de formele vraag gesteld te worden om het project in de meerjarenplanning op te nemen.

Een eerste stap in het overleg met Nederland is het formeel bezorgen aan de Nederlandse overheid van de resultaten van de haalbaarheidsstudie. Die overheid zal de lagere overheden, in de eerste plaats de provincies, maar ook de betrokken gemeenten, hierover informeren. Binnen de Ambtelijke Werkgroep Spoorvervoer Vlaanderen-Nederland werd het rapport op 26 mei voor een eerste maal besproken. Ook op dat niveau dient de vraag gesteld te worden of de betrokken overheden, rekening houdend met de conclusies van de studie, zich achter een opnieuw in gebruik nemen van de IJzeren Rijn kunnen scharen en of zij bereid zijn hiervoor de nodige procedures te starten.

Naar analogie van Nederland wordt het rapport bezorgd aan de Duitse overheden, meer bepaald aan de Bundesminister für Verkehr, Bundesland Nordrhein-Westfalen, en de Duitse Spoorwegen. Die laatste twee instanties staan positief tegenover het opnieuw in gebruik nemen van de IJzeren Rijn. Ook ten aanzien van de Duitse instanties zal de formele vraag moeten worden gesteld voor het opnieuw in gebruik nemen van de IJzeren Rijn.

Ten slotte dient ook overleg gepleegd te worden met de Europese Commissie. Het directoraat-generaal voor het Vervoer (DG7) heeft zich in de loop van de studie positief uitgelaten over de resultaten. De IJzeren Rijn zou immers met relatief geringe investeringen kunnen worden uitgebouwd als Europese spoorwegas die ingeschakeld kan worden in het net van de zogenaamde Trans European Rail Freight Freeways (TERFF's). De minister meent dat het in het belang van Vlaanderen is om het project als zodanig aan te bieden bij de Europese Unie, zodat de IJzeren Rijn tijdens het huidige voorzitterschap van Nederland, die een grote promotor is van de TERFF's, kan voorstellen voor spoedige realisatie. Ook België kan dat aan het voorzitterschap voorstellen, zo besluit de minister.

II. BESPREKING

– Algemeen

De heer Jan Penris neemt er akte van dat zowel de Europese Commissie als de Duitse overheid positief staan tegenover het project, terwijl ook de gesprekken met de Nederlandse overheid blijkbaar de goede richting uitgaan. De enige vraag die nu nog rest, is hoe de federale overheid en de NMBS tegenover het project staan, aldus de heer Penris.

De heer Robert Voorhamme stelt vast dat het nu, politiek gesproken, wachten is op een duidelijk signaal vanwege de federale overheid dat men effectief wil starten met het project van de IJzeren Rijn. Het is daarbij met name cruciaal dat er snel duidelijkheid komt over de timing die daarbij door de NMBS wordt gepland.

De heer Robert Voorhamme wijst er verder op dat de geplande liberalisering van de spoorwegmarkt een belangrijk argument is om het wantrouwen en de aarzeling weg te nemen die bij bepaalde instanties blijkt te bestaan inzake de IJzeren Rijn. De spreker verwijst daarbij naar de door het Vlaamse Parlement op 16 april 1997 unaniem aangenomen motie met betrekking tot de IJzeren Rijn (Met redenen omklede motie van de heren Robert Voorhamme, Paul Dumez en Joachim Coens tot besluit van de op 20 maart 1997 door de heer Robert Voorhamme in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de stand van zaken met betrekking tot de IJzeren Rijn (Stuk 603 (1996-1997) – Nr. 1)), waarin een aantal maatregelen werden voorgesteld die de Vlaamse regering zou kunnen nemen om het dossier te bespoedigen, waaronder het uitwerken van scenario's voor alternatieve financiering en exploitatie van de IJzeren Rijn.

De heer Johan Malcorps vraagt of het klopt dat er een koppeling bestaat tussen het dossier van de IJzeren Rijn en dat van de HST langs de E17.

Nu het eerste deel van de opdracht van de Vlaamse regering, namelijk het laten uitvoeren van een haalbaarheidsstudie is afgewerkt, zo stelt de minister, is de volgende stap de agendering van het dossier op het ICVI. Verdere stappen zullen de tracékeuze door de NMBS zijn en de daaruit voortvloeiende verwerking van de desbetreffende gewestplannen door de Vlaamse regering. De minister bevestigt dat het dossier van de HST langs de E17 een stok achter de deur blijft om te vermijden dat het IJzeren Rijn-project door de NMBS op de lange baan wordt geschoven.

– De IJzeren Rijn en de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven

De heer Johan Malcorps stelt vast dat het dossier van de IJzeren Rijn ook gekoppeld wordt aan dat van de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven. De spreker wijst er evenwel op dat een beslissing over de IJzeren Rijn niet noodzakelijk implicaties hoeft te hebben voor de tweede spoorontsluiting. In principe gaat het hier over twee verschillende dossiers die bij voorkeur uit elkaar gehouden worden. Een aansluiting van de tweede havenontsluiting op de IJzeren Rijn is inderdaad een optie, maar daarnaast bestaan er alternatieven die evenzeer onderzocht dienen te worden. Het is volgens de spreker verkeerd om er a priori van uit te gaan dat de tweede havenontsluiting direct op de IJzeren Rijn zal aansluiten.

De heer Robert Voorhamme vindt dat het dossier van de IJzeren Rijn wel samen moet gezien worden met dat van de tweede spoorontsluiting. De IJzeren Rijn zal immers maar extra trafiek kunnen opvangen als ook de tweede havenontsluiting wordt gerealiseerd. Het zou dan ook een verkeerd signaal zijn vanwege het Vlaams Parlement om enerzijds sterk aan te dringen op de IJzeren Rijn en anderzijds een aarzelende indruk te geven inzake het dossier van de tweede spoorontsluiting.

Ook de heer Jaak Gabriels vindt dat het dossier van de tweede havenontsluiting en van de IJzeren Rijn samen bekeken moeten worden. Het is van cruciaal belang dat er zo snel mogelijk duidelijkheid komt, over enerzijds de mate van prioriteit van beide dossiers voor de NMBS en anderzijds over de kosten ervan. Wat het dossier van de tweede havenontsluiting betreft, vraagt de heer Gabriels ook aandacht voor de delicate kwestie van de tracékeuze en pleit hij voor grote omzichtigheid. In elk geval mag aan de NMBS geen enkel

alibi worden verschaft om het dossier van de IJzeren Rijn weer op de lange baan te schuiven en terug te grijpen naar de vroeger nog verdedigde optie om de verzadiging van de lijn Hasselt-Montzen af te wachten.

Voor de minister zijn zowel het dossier van de IJzeren Rijn als dat van de tweede spoorontsluiting een absolute prioriteit. Wat de tweede spoorontsluiting betreft, treedt de minister de heer Gabriëls bij in zijn pleidooi voor omzichtigheid inzake de tracékeuze. Daarbij zal volgens de minister eens te meer een moeilijke afweging gemaakt dienen te worden tussen uiteenlopende belangen.

– De verbinding met de havens van Gent en Zeebrugge

De heer Joachim Coens betuigt zijn steun aan het project van de IJzeren Rijn. Hij stelt eveneens vast dat op het kaartje op de voorpagina van de haalbaarheidsstudie ook verbindingen tussen de IJzeren Rijn en de havens van Gent en Zeebrugge in het vooruitzicht worden gesteld, terwijl die mogelijkheid in de studie zelf niet wordt geconcretiseerd. De heer Didier Ramoudt deelt de bezorgdheid van de heer Coens en dringt erop aan dat ook de havens van Zeebrugge en van Gent betrokken zouden worden bij het IJzeren Rijn-project.

De minister beaamt dat de IJzeren Rijn ook de ontsluiting van de havens van Gent en Zeebrugge kan verbeteren en wijst erop dat het ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de mogelijkheid daartoe creëert. In de studie heeft men zich echter in eerste instantie toegespitst op het opnieuw gebruiken van het bestaande spoor.

– De financiering

De heer Didier Ramoudt pleit ervoor om de mogelijkheid tot privé-financiering van de IJzeren Rijn te behouden. Volgens hem zou dit de heringebruikname van de IJzeren Rijn kunnen bespoedigen. Mochten de volledige kosten daarentegen ten laste komen van de NMBS, zo vreest de spreker, dan zal die dat als excuus gebruiken om het project verder op de lange baan te schuiven.

De minister is er eveneens voorstander van om uiteenlopende vormen van financiering in overweging te nemen, maar wijst erop dat dat de verantwoordelijkheid is van de NMBS.

De heer Paul Dumez stelt vast dat er een aanzienlijk prijsverschil bestaat tussen een dubbelsporige (3,4 miljard frank) en een enkelsporige (1,3 miljard frank) IJzeren Rijn en vraagt zich af in hoeverre een dubbelspoor, louter technisch gezien, noodzakelijk is.

De minister antwoordt dat de haalbaarheidsstudie uitgaat van het bestaande tracé, dat enkelsporig is.

– De procedure

De heer Didier Ramoudt vindt de door de minister toegelichte procedure voor de realisatie van het IJzeren Rijn-project bijzonder omslachtig. Hij waarschuwt in dit verband voor vertragingsmanoeuvres van de Nederlandse overheid. Hij stelt daarom voor een nieuwe studie te maken met het oog op een vereenvoudiging van de procedures en om een deadline af te spreken voor de afwerking van het project.

In zijn antwoord stelt de minister dat de procedure niet anders dan ingewikkeld kan zijn, gezien enerzijds de betrokkenheid van zowel de federale als de gewestelijke overheid en anderzijds de betrokkenheid van twee buurlanden. Zeker in de hypothese van een nieuw tracé moet in Nederland een uiterst zware procedure gevolgd worden wat zou kunnen worden aangegrepen om het project te vertragen, aldus de minister. Hij is er geen voorstander van om een deadline af te spreken, rekening houdend met het feit dat de afhandeling van het dossier in grote mate afhangt van de federale overheid en van Duitsland en Nederland.

– *Regeling van de werkzaamheden*

Tot besluit van de gedachtewisseling stelt de voorzitter, de heer Jaak Gabriels, voor dat de voorstellen van resoluties over de IJzeren Rijn, die in behandeling zijn en die inmiddels achterhaald zijn², door de indieners worden ingetrokken en dat er een consensus tussen de verschillende fracties een nieuw voorstel van resolutie wordt opgesteld en ingediend. De commissie stemt in met die werkwijze.

De verslaggever,

Joachim COENS

De voorzitter,

Jaak GABRIELS

2 Het betreft het voorstel van resolutie van de heer Jan Penris betreffende de IJzeren Rijn (Stuk 67 (BZ 1995) – Nr. 1), het voorstel van resolutie van de heren Didier Ramoudt, Karel De Gucht, Jaak Gabriels en André Denys betreffende de IJzeren Rijn (Stuk 286 (1995-1996) – Nr. 1) en het voorstel van resolutie van de heren Filip Dewinter, Jan Penris en Emiel Verrijken betreffende het tracé van de HSL benoorden Antwerpen en de daaraan gekoppelde onderhandelingen omtrent de IJzeren Rijn (Stuk 330 (1995-1996) – Nr. 1).