

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



Zitting 2001-2002

16 januari 2002

ONTWERP VAN DECREET

**houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat,
het Vlaamse Gewest, het Waals Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest
met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS**

HOORZITTING

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door mevrouw Hilde Claes**

Zie :

938 (2001-2002)

– Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Erratum

Samenstelling van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie. ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

INHOUD

	Blz.
1. Toelichting door de heer Geert Goedertier, assistent UGent	4
2. Vragen van de commissieleden en repliek van de heer Geert Goedertier	5
3. Toelichting door de heer Joachim Coens, Maatschappij voor de Brugse Zeevaartinrichtingen	9
4. Toelichting door de heer Eugene Van Craeyvelt, directeur-generaal Havenbedrijf Gent ..	10
5. Toelichting door de heer Leo Delwaide, schepen stad Antwerpen en de heer Eddy Bruyninckx, directeur-generaal Havenbedrijf Antwerpen	12
6. Toelichting door de heer Robert Restiau, AGHA	13
7. Vragen van de commissieleden en repliek van de sprekers	13
8. Toelichting door de heer Marc Broeckaert, raad van bestuur van de Bond Trein-, Tram- en Busgebruikers	15
9. Vragen van de commissieleden en repliek van de heer Marc Broeckaert	17
10. Toelichting door de heer Mark Duyck, Chief Operating Officer BIAC en de heer Pierre Peersman, Mobility Manager, Brussels International Airport Company (BIAC)	17
11. Vragen van de commissieleden en repliek van de sprekers	18

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie hield op dinsdag 8 januari 2002 een hoorzitting over het ontwerp van decreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de staat, het Vlaamse Gewest, het Waals Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS.

1. Toelichting door de heer Geert Goedertier, assistent UGent

De heer Geert Goedertier, assistent UGent, vakgroep Publiek recht en belastingrecht, en lector Hogeschool Gent : Juridisch bestaat er thans een samenwerkingsakkoord tussen de federale regering en de gewesten over het investeringsplan van de NMBS, dat nu goedgekeurd moet worden door de parlementen. Er iets aan wijzigen kunnen zij echter niet, hoogstens kunnen zij het akkoord niet goedkeuren, wat dan gevolgd kan worden door onderhandelingen over een nieuw samenwerkingsakkoord. Voorts beschikken wij ook over een advies van de Raad van State. Daarin wordt gewezen op enkele bepalingen in de tekst die niet te verzoenen zijn met de bevoegdheidsverdeling in het federale België.

In dat verband wil ik vooraf echter wijzen op een procedurekwestie die ook bij de bespreking in het federale parlement aan de orde kwam. Artikel 3, paragrafen 3, 4 en 5 van de wet op de Raad van State stelt dat een voorontwerp of voorstel van wet, decreet of ordonnantie, of een amendement, dat volgens het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State de bevoegdheidsverdeling in het federale België schendt, doorgezonden wordt naar het Overlegcomité. Maar wat als dat niet gebeurt ?

Sommigen merkten in de Kamer op dat dit op zich al een schending van de bevoegdheidsverdeling is, maar dat klopt niet volgens de rechtsleer. Die leert dat op de miskenning van die regel geen juridische sanctie staat. Dat bevestigen deskundigen als Velaers, Alen en Van Damme.

Wat de inhoud van het advies betreft, oordeelt de Raad van State dat een aantal bepalingen in strijd zijn met de bevoegdheidsverdelende regels, terwijl ook een samenwerkingsakkoord die bevoegdheidsverdeling moet respecteren. De verschillende overheden mogen in een samenwerkingsakkoord afspreken de eigen bevoegdheden samen uit te oefenen,

maar zij mogen geen bevoegdheden afstaan of uitwisselen.

Dat poneerde ook het Arbitragehof in 1994. De vraag is nu of dat laatste hier gebeurt, en volgens de Raad van State is het antwoord bevestigend. Zo wordt het investeringsplan van de NMBS gewijzigd door het samenwerkingsakkoord en maakt het gewijzigde plan deel uit van dat akkoord. Aangezien de gewesten partij zijn bij het samenwerkingsakkoord, wijzigen zij bijgevolg het investeringsplan en keuren ze het gewijzigde plan ook goed. Dat staat trouwens uitdrukkelijk in artikel 4 van het akkoord. Doch alleen de federale overheid kan bevoegd geacht worden om het investeringsplan te wijzigen of goed te keuren. In de tekst had dus beter gestaan dat de gewesten kennis nemen van het plan.

Het volgende essentiële punt is de financiering. Het juridische principe dat van toepassing is op de financiering en door de Raad van State meermaals geponeerd is en dat ook aanvaard is door het Arbitragehof in het zogenaamde Carrefour-arrest, komt erop neer dat een overheid enkel aangelegenheden, werken of instellingen mag financieren als ze bevoegd is voor de materie. De gewesten mogen De Lijn financieren want ze zijn bevoegd voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. De gewesten mogen wegenbouw financieren want ze zijn bevoegd voor wegen en aanhorigheden. De NMBS mag dus enkel gefinancierd worden door de federale overheid, die bevoegd is voor het vervoer per spoor.

In het samenwerkingsakkoord is voorzien in twee vormen van financiering door de gewesten : cofinanciering en prefinanciering. De cofinanciering heeft, volgens de tekst van het akkoord, betrekking op werken betreffende de grote spoorweginvesteringen. Financieren van het spoor is een bevoegdheid van de federale overheid. In deze interpretatie stelt zich dus een probleem met de bevoegdheidsverdeling. Theoretisch zou men het ook anders kunnen interpreteren maar dan moet de term beter omschreven worden. Het zou bijvoorbeeld kunnen gaan om werken die zowel betrekking hebben op het spoor als op de weg, bijvoorbeeld een tunnel voor een spoor en een weg. Dan is cofinanciering aangewezen. De terminologie is dus onduidelijk.

De prefinanciering gaat over infrastructuurwerken of -projecten van gewestelijk belang. Opnieuw is niet echt duidelijk wat men er onder moet verstaan. Gaat het over projecten die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen, bijvoorbeeld parkeerplaatsen aan de stations ? Of gaat het over

projecten die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren, bijvoorbeeld de spoorleuven ? Die moeten mijns inziens beschouwd worden als aanhorigheden van het spoor.

Bovendien gaat het volgens het akkoord over projecten van gewestelijk belang. De notie gewestelijk belang heeft geen juridische betekenis, de bevoegdheidsverdeling is immers gebaseerd op aangelegenheden en niet op belangen. Bij elke federale bevoegdheid zal er immers wel op een of andere manier een gewestelijk belang spelen. De Raad van State stelt dat men zo het bevoegdheidsprobleem niet oplost.

Bij de prefinanciering gaat het over leningen die achteraf terugbetaald worden door de federale overheid. Daaruit leidt de Raad van State terecht af dat het investeringen zijn die onder de federale bevoegdheid vallen. De gewesten wenden dus, voor een bepaalde periode, hun middelen aan voor een aangelegenheid waarvoor ze niet bevoegd zijn.

Dat zijn de kritieken van de Raad van State op het samenwerkingsakkoord en daar valt, vanuit juridisch oogpunt, weinig op aan te merken.

Als de gewesten of gemeenschappen niet bevoegd zijn, is er in principe nog een kleine theoretische uitweg, namelijk de impliciete bevoegdheid. Artikel 10 van de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen zegt dat decreten bepalingen mogen bevatten waarvoor de raden niet bevoegd zijn, als dat noodzakelijk is voor de uitoefening van de eigen bevoegdheid.

Juridisch is het niet duidelijk of men zich bij een samenwerkingsakkoord kan beroepen op de impliciete bevoegdheden omdat de bijzondere wet spreekt over decreten. Een samenwerkingsakkoord is op zich geen decreet, hoewel het wel goedgekeurd moet worden bij decreet. Het is een akkoord, gesloten door de regeringen.

Indien men juridisch zou aanvaarden dat men zich bij het goedkeuren van een samenwerkingsakkoord kan beroepen op de impliciete bevoegdheden, moet men rekening houden met de daaraan verbonden strenge voorwaarden. Belangrijkste voorwaarde is dat de impliciete bevoegdheid noodzakelijk moet zijn voor de uitoefening van een eigen bevoegdheid.

Investeren in het spoor door de gewesten is allicht wel nuttig voor de bevoegdheden inzake havens, economie, ruimtelijke ordening, enzovoort, maar is dit “noodzakelijk” ?

Juridisch moeten impliciete bevoegdheden betrekking hebben op iets wat bijkomstig is. Uit de titel van het samenwerkingsakkoord 'Het investeringsplan van de NMBS' blijkt reeds dat de aangelegenheid waarvoor men een beroep wil doen op het principe van de impliciete bevoegdheden niet bijkomstig is, maar wel het voorwerp uitmaakt van het akkoord.

Aan het advies van de Raad van State valt dus mijns inziens niet te tornen. Het samenwerkingsakkoord is op bepaalde punten strijdig met de bevoegdheidsverdeling en zou om die reden kunnen aangevochten worden voor het Arbitragehof. Particulieren moeten daarbij blijk geven van een belang, wat in casu niet evident is, maar niet volledig uit te sluiten.

De Raad van State heeft steeds gezegd dat een overheid slechts mag financieren als ze over de materiële bevoegdheid beschikt, tenzij wanneer de Grondwet of de bijzondere wet daarop uitzonderingen voorziet. Men kan dus bij bijzondere meerderheidswet afwijken van dat principe. Het probleem met de bevoegdheidsverdeling kan opgelost worden door een wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Men zou kunnen bepalen dat de NMBS federaal blijft maar dat bepaalde projecten gecofinancierd of geprefinancierd kunnen worden nadat daarover een samenwerkingsakkoord is gesloten. Een dergelijke bepaling is juridisch verdedigbaar omwille van het feit dat er sterke verbanden zijn met materies waarvoor de gewesten bevoegd zijn : de havens, ruimtelijke ordening, economie, enzovoort.

2. Vragen van de commissieleden en repliek van de heer Geert Goedertier

De heer Jan Penris : Cofinanciering behoort volgens de Raad van State dus zeker niet tot de mogelijkheden, op enkele uitzonderingen na. Maar het is mij onduidelijk of prefinanciering nu al dan niet mogelijk blijft. Is het grondwettelijk mogelijk dat een gewest als een goede huisvader kapitaal belegt in een activiteit die het gewest ten goede zal komen ? Bestaan er grondwettelijke bezwaren tegen zo'n leningspolitiek ?

De heer Geert Goedertier : Cofinanciering is wel mogelijk bijvoorbeeld voor projecten die zowel betrekking hebben op een aanhorigheid van het spoor als een aanhorigheid van de weg.

Ook bij prefinanciering moeten we kijken wat er met het geld gebeurt. Het gaat hier duidelijk om investeringen in het spoor en de gewesten zijn daar niet voor bevoegd. Het gaat dan niet om een belegging, maar om het mee bepalen van een beleid.

De heer Ludwig Caluwé : Sommigen zeggen dat de federale overheid alleen moet instaan voor de spoorstaven. Kan een gewest dan bijvoorbeeld een spoorwegtunnel financieren zonder de kost van de aanleg van de sporen te dragen ?

Stel dat de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven wordt gerealiseerd met pre- of cofinanciering. Kan een persoon die daarvoor wordt onteigend, bij de Raad van State beroep aantekenen tegen dit samenwerkingsakkoord ?

Het samenwerkingsakkoord wijzigt ook impliciet de wetgeving op de ruimtelijke ordening. Er wordt immers bepaald dat een prefinanciering niet langer mogelijk is als binnen een bepaalde termijn geen bouwvergunning wordt afgeleverd. Betekent dit dat de NMBS kan voorstellen wat ze wil, op straffe van het verval van de mogelijkheid tot prefinanciering door de Vlaamse regering ?

De heer Geert Goedertier : In de bijzondere wet staat dat de gewesten bevoegd zijn voor de wegen en de havens inclusief de aanhorigheden. De federale overheid is bevoegd voor het spoor. De aanhorigheden van het spoor worden niet uitdrukkelijk vermeld, waardoor zij een residuaire federale bevoegdheid zijn.

Over de precieze inhoud van die aanhorigheden kan natuurlijk discussie ontstaan. Het zou nuttig zijn mocht de bijzondere wet daar meer duidelijkheid over verschaffen.

Het is moeilijk te voorspellen of een particulier een ontvankelijk beroep kan aantekenen bij het Arbitragehof. Particulieren moeten immers belang aantonen, wat in deze zaak niet evident is. Het belang van die persoon kan wel worden geschaad door de principiële beslissing tot onteigening. Hij kan deze beslissing aanvechten bij de Raad van State, die eventueel vragen over de grondwettelijkheid van het samenwerkingsakkoord in een prejudiciële vraag kan doorspelen aan het Arbitragehof. Het is echter niet evident dat dit samenwerkingsakkoord in een zaak voor de Raad van State kan worden betrokken.

De heer Caluwé sprak van een impliciete wijziging van de wetgeving op de ruimtelijke ordening, wat ik niet heb onderzocht. Maar het is wel zo dat ge-

westen in een samenwerkingsakkoord hun eigen autonomie enigszins kunnen beperken en verbintenissen kunnen aangaan.

De heer Carl Decaluwe : Als de bijzondere wet niet wordt gewijzigd, is dit samenwerkingsakkoord juridisch niet in orde. Ik veronderstel dat de meerderheid dit samenwerkingsakkoord wel zal goedkeuren. Beschik ik als parlementslid nog over rechtsmiddelen om daar iets aan te doen ?

De heer Geert Goedertier : Een individueel parlementslid kan zich niet tot het Arbitragehof wenden. Dat kan alleen de voorzitter van het Vlaams Parlement op vraag van twee derde van de parlementsliden. Zoals eerder gezegd, kan een particulier die een belang kan aantonen, natuurlijk wel stappen ondernemen. Maar het belang als parlementslid volstaat niet.

De heer Johan Malcorps : We zouden volgens de Raad van State juridisch niet het recht hebben om een samenwerkingsakkoord met de NMBS af te sluiten, omdat het onderwerp van het akkoord onze bevoegdheden overschrijdt. Maar de bepalingen van dit akkoord hebben ook heel wat gevolgen voor echte Vlaamse bevoegdheden, zoals de leefbaarheid van de omgeving, de verkeersveiligheid, de ruimtelijke ordening.

Er worden ook heel wat milieumilderende eisen gesteld. De federale overheid mag dan wel volledig bevoegd zijn voor het spoor, maar is het in de federale context niet logisch om samenwerkingsakkoorden af te sluiten over materies die gevolgen hebben voor Vlaamse bevoegdheden ? Er bestaat toch nog zoiets als federale loyaliteit. Zo worden toch zeer veel vormen van samenwerking onmogelijk ? Misschien dringt een wijziging van de bijzondere wet zich wel op om die logische gedachtegang te kunnen waarmaken.

De heer Geert Goedertier : Uiteraard kunnen er binnen het kader van een samenwerkingsakkoord wel afspraken worden gemaakt binnen het eigen bevoegdheidsdomein. Zo is het Vlaamse Gewest bevoegd voor de ruimtelijke uitvoeringsplannen.

De heer Johan Malcorps : In Schoten wordt er voor de ontwikkeling van de tweede spoortoegang een sleuf aangelegd om de leefbaarheid van de woonkern te vrijwaren. Mag het gewest daar dan niet in investeren ?

De heer Geert Goedertier : Het Vlaamse Gewest is enkel bevoegd om de ruimtelijke ordening te bepa-

len. Enkel de federale overheid kan een en ander financieren.

De heer Johan Malcorps : Het Vlaamse Gewest kan dus geen voorbereidende openbare werken financieren die voorafgaan aan de aanleg van sporen ?

De heer Geert Goedertier : Dat klopt. Daarom is het nuttig om de Bijzondere Wet te wijzigen. Probleem is namelijk : wat is een aanhorigheid ? Gaat het om een aanhorigheid van het spoor of niet ? Ik meen dat het wel degelijk een aanhorigheid is van het spoor, tenzij er ook een weg door moet, dan gaat het om een aanhorigheid van zowel de weg als het spoor. Een tunnel onder de Schelde : is dat een aanhorigheid van de haven of het spoor ?

De heer Johan Malcorps : Oorspronkelijk was het de bedoeling om een autosnelweg en het spoor naast elkaar te leggen. Daarop zijn we teruggekomen. Het zou toch absurd zijn om deze louter juridische reden toch maar een autosnelweg in de tunnel naast de spoorlijn aan te leggen.

De heer Geert Goedertier : Ik ben het ermee eens dat het absurd is, maar het is de juridische realiteit.

De heer Robert Voorhamme : Zijn er binnen de huidige bevoegdheidsverdeling vormen van cofinanciering mogelijk, anders dan via rechtstreekse overheden ? Momenteel worden spoorwegen geprefinancierd via allerlei financiële constructies waarbij privé-maatschappijen betrokken zijn.

De heer Geert Goedertier : Cofinanciering via partijen die geen overheid zijn lijkt juridisch geen bezwaren op te leveren : enkel de overheden moeten immers de bevoegdheidsverdeling naleven.

De heer Robert Voorhamme : Bij de ontwikkeling van de Antwerpse verkeersinfrastructuur werd de BAM opgericht. Kan een dergelijke juridische constructie inkomsten aanwenden voor financiering voor de NMBS ?

Door initiatieven van de gewestelijke overheden kan de timing van investeringen van de federale overheid worden beïnvloed. Zo treedt het gewest buiten zijn bevoegdheden. Als de federale overheid echter zelf de beslissing neemt om zich te laten prefinancieren door het gewest, dan zou het gewest volgens u eveneens zijn bevoegdheid te buiten gaan. Dat lijkt me bijzonder vreemd : het gewest zou het federale spoor niet kunnen helpen financieren, maar bijvoorbeeld wel een spoorweg in een derdewereldland.

Als de juridische grondslag voor de prefinanciering niet zou bestaan in een samenwerkingsakkoord, maar in een unilaterale beslissing van de federale overheid, zou er dan geen bevoegdheidsoverschrijding zijn ? Kunnen er juridische constructies worden uitgewerkt waarbij vennootschappen gebruikt worden als vehikel voor de financiering van de spoorweg ?

De heer Geert Goedertier : Zelfs als de principiële beslissing uitgaat van de federale overheid, blijft het feit dat het gewest zijn bevoegdheid te buiten gaat doordat het iets financiert waarvoor het niet bevoegd is. Uw laatste vraag kan ik niet onmiddellijk beantwoorden. Het lijkt me echter niet erg gepast om juridische constructies uit te werken met als enige bedoeling de grondwettelijke bevoegdheidsverdeling te omzeilen.

De heer Robert Voorhamme : Kan de federale overheid zich niet beroepen op Europese regelgeving om bijvoorbeeld te beslissen om te investeren in een tweede havenontsluiting die de haven van Antwerpen moet verbinden met Duisburg, zich baserend op de op handen zijnde liberalisering van het spoor ? De Vlaamse overheid zou daarin dan financieel kunnen bijdragen.

De heer Geert Goedertier : Politiek gezien is dit misschien aangewezen, maar juridisch gezien is het niet mogelijk.

De heer Robert Voorhamme : Zou een autonoom gemeentelijk havenbedrijf spoorweginfrastructuur kunnen financieren die geen spoorweginfrastructuur is van de NMBS ?

De heer Geert Goedertier : Een haven is een gewestbevoegdheid. U verwijst wellicht naar een spoorwegtunnel in een havengebied. De vraag is wat een aanhorigheid is. Is een tunnel een aanhorigheid van de weg, van het spoor of van de haven ? Als de federale bijzondere wetgever hierover geen uitsluitsel geeft, zal de Raad van State of het Arbitragehof hierover uiteindelijk moeten beslissen.

De heer Steve Stevaert : Een haven is inderdaad een Vlaamse bevoegdheid. Er bestaat echter geen enkel juridisch bezwaar dat de federale overheid samenwerkt met een autonoom gemeentelijk havenbedrijf.

De heer Geert Goedertier : Wat bedoelt u met samenwerken ?

Minister Steve Stevaert : Samenwerken met het oog op de ontwikkeling van de spoorweg. De Vlaamse overheid zou dan vanuit zijn voogdijbevoegdheid het havenbedrijf kunnen terugfluiten.

De heer Jul Van Aperen : Kan de Vlaamse overheid of een autonoom havenbedrijf niet de volledige infrastructuur aanleggen en deze vervolgens verhuren aan de NMBS of aan andere gebruikers ?

De voorzitter : Deze oplossing past niet binnen het huidige ontwerp van decreet : ze valt buiten het samenwerkingsakkoord.

De heer Ludwig Caluwé : Er moet rekening gehouden worden met de vraag in welke mate een en ander mogelijk is binnen de huidige wetgeving van de NMBS. Financiering vanwege het gemeentelijk havenbedrijf doet de vraag rijzen met welke middelen dat moet gebeuren : met eigen middelen of via Vlaamse subsidies ? In het laatste geval dreigt opnieuw het probleem van de bevoegdheidsverdeling te rijzen.

De heer Jan Penris : Dat is ook mijn vraag. Met elke constructie die nu opgezet wordt, wordt de bestaande bevoegdheidsregeling omzeild. Als het Havenbedrijf via een omweg gefinancierd zou worden voor het uitvoeren van die werken, gaan we hetzelfde bevoegdheidsprobleem krijgen en zal het Arbitragehof ons eventueel nul op het rekwist geven.

De heer Geert Goedertier : Als er een afzonderlijke constructie komt, wil ik die duidelijk zien en analyseren vooraleer ik daarover een zeer uitgesproken standpunt inneem.

De heer Robert Voorhamme : Volgens u is het samenwerkingsakkoord een slechte juridische basis om pre- en cofinanciering te regelen. U suggereert zelf al een oplossing, met name een aanpassing en nauwkeuriger formulering van de Bijzondere Wet. Maar daarvoor is een bijzondere meerderheid nodig en intussen loopt de tijd. We vrezen dat de Vlaamse belangen in het investeringsprogramma op te lange baan worden geschoven. In principe kan een NV als de BAM, die instaat voor infrastructuurwerken, aan cofinanciering doen van een autonoom overheidsbedrijf, de NMBS. Wordt dit verhinderd door het feit dat die NV als aandeelhouder de Vlaamse overheid heeft ?

De heer Geert Goedertier : Het samenwerkingsakkoord kan niet geamendeerd worden, het kan alleen goedgekeurd of verworpen worden. Er kunnen dus geen constructies aan toegevoegd worden.

Ik kan niet zonder meer een antwoord geven op de vraag van de heer Voorhamme. Ik wil eerst de concrete uitwerking van die constructie bekijken.

De voorzitter : U zegt eigenlijk zeer expliciet dat het geen zin heeft dit samenwerkingsakkoord goed te keuren.

De heer Geert Goedertier : Het is de taak van het parlement daarover een beslissing te nemen.

De heer Carl Decaluwe : Als het samenwerkingsakkoord goedgekeurd wordt, kunnen de geplande infrastructuurwerken dus enkel uitgevoerd worden als er geen klachten worden ingediend. Die belangrijke werken als havenknooppunten en economische poorten, zijn dus afhankelijk van een klacht van een of andere particulier bij de Raad van State. Het ontwerp van decreet is dus op juridisch drijfzand gebouwd.

De heer Robert Voorhamme : Behalve het deel over de verbintenissen inzake ruimtelijke ordening voor de aanleg van verbindingen.

De heer Geert Goedertier : Als het Arbitragehof het goedkeuringsdecreet vernietigt, vervalt het samenwerkingsakkoord in zijn geheel.

De heer Robert Voorhamme : Vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening kan een particulier dus ook naar de Raad van State stappen voor de verbindingen ?

De heer Geert Goedertier : Men kan niet tegen dit samenwerkingsakkoord naar de Raad van State stappen, wel kan men tegen het goedkeuringsdecreet naar het Arbitragehof stappen. Men kan ook tegen de onteigeningsbeslissing die later volgt naar de Raad van State stappen en daar zou het samenwerkingsakkoord eventueel in de zaak kunnen worden betrokken, zij het dat dit niet evident is. De zaak kan dan eventueel via een prejudiciële vraag naar het Arbitragehof gaan. Maar dat hangt van de concrete omstandigheden van de zaak bij de Raad van State af. Men kan dus niet voorspellen of dat al dan niet zal gebeuren.

De heer Johan Malcorps : Als men het geheel nu niet ten gronde bij het Arbitragehof aanvecht, kan men over deze reeks van investeringsdossiers dus niet meer rechtstreeks naar het Arbitragehof stappen. Het kan enkel nog heel indirect ter sprake komen als men, voor gewone procedures, naar de Raad van State stapt.

De heer Ludwig Caluwé : Met als consequentie dat een particulier de werken kan laten stilleggen. Als men bijvoorbeeld op grond van dit samenwerkingsakkoord de tweede toegang tot de Antwerpse haven zou pre- of cofinancieren, kan een particulier die een perceel bezit dat op grond hiervan wordt onteigend naar de Raad van State gaan en deze onbevoegdheid inroepen om de werken stil te leggen.

De heer Carl Decaluwe : Het meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS maakt integraal deel uit van dit samenwerkingsakkoord. Als een particulier bij het Arbitragehof of de Raad van State zijn slag thuishaalt en het samenwerkingsakkoord laat vernietigen, wordt dan ook het meerjareninvesteringsprogramma vernietigd en komen eventueel ook andere werken in het gedrang ?

De heer Geert Goedertier : Dat heeft te maken met iets waar de Raad van State in zijn advies zeer voorzichtig naar verwijst zonder het expliciet te onderzoeken, omdat er een wetsontwerp aanhangig is omtrent het statuut van de NMBS. De vraag is : moet het investeringsplan al dan niet goedgekeurd worden door de federale overheid en door wie : de minister of het parlement ? Dat is momenteel niet duidelijk. Bovendien stelt de raad in zijn advies de vraag of men het investeringsplan wel via een samenwerkingsakkoord kan goedkeuren.

De heer Robert Voorhamme : De spoorwegvakbonden betwisten dit soort investeringsplan. U hebt net gezegd dat dit samenwerkingsakkoord juridisch niet in orde is omdat het investeringsplan er inherent deel van uitmaakt en gewijzigd is door de gewesten. Is dat, van de kant van de vakbonden, een voldoende basis om naar het Arbitragehof te stappen als ze vinden dat hun belangen in gevaar worden gebracht door zulk een plan ?

De heer Geert Goedertier : Theoretisch is het mogelijk dat mensen of groepen van mensen een belang kunnen aantonen om de zaak aan te vechten, maar het moet dan wel gaan om rechtspersonen. Vakbonden hebben geen rechtspersoonlijkheid en kunnen slechts uitzonderlijk een zaak bij het Arbitragehof aanhangig maken. Voor dit samenwerkingsakkoord lijkt dit op het eerste zicht echter niet evident.

De heer Robert Voorhamme : Het investeringsplan maakt inherent deel uit van het samenwerkingsakkoord. Betekent dat dat een wijziging van het investeringsplan niet mogelijk is zonder opnieuw een samenwerkingsakkoord af te sluiten ?

De heer Geert Goedertier : Dat maakt deel uit van de opmerking van de Raad van State : kan men via een samenwerkingsakkoord wel zulk een investeringsplan goedkeuren en wijzigen ? Het gaat immers om een investeringsplan van de NMBS en daarvoor is alleen de federale overheid bevoegd. Maar als men het investeringsplan niet via een samenwerkingsakkoord wijzigt, is er een conflict tussen de beslissing van de federale overheid en het vroegere samenwerkingsakkoord en ontstaat er een totale juridische onduidelijkheid.

De voorzitter : Door de uiteenzetting van de heer Goedertier zijn we wijzer geworden maar staan we ook verder af van een duidelijke keuze voor dit ontwerp van decreet.

3. Toelichting door de heer Joachim Coens, Maatschappij voor de Brugse Zeevaartinrichtingen

De heer Joachim Coens, Maatschappij voor de Brugse Zeevaartinrichtingen : We onderschrijven de algemene doelstelling van het investeringsplan om vijftig procent meer personen en goederen te vervoeren tegen het jaar 2012. Om de maatschappelijk gewenste modal shift naar de alternatieve vervoerswijzen te realiseren, zijn belangrijke investeringen nodig. We hebben nu in Zeebrugge een modal shift van vijftien procent naar het spoor. Dat aandeel kan groeien. Het is de laatste tien jaar ook al sterk gegroeid, onder meer door de groei van de autosector.

We erkennen dat investeringen in onthaal, materieel, onderhoud, HSL en GEN noodzakelijk zijn voor het comfort van de reiziger. Niet alleen de lijnen, maar ook het rollend materieel is belangrijk voor de capaciteit, vooral in het geval van het goederenverkeer.

We zullen ons hier verder beperken tot de geplande infrastructuurwerken voor de haven van Zeebrugge. In het beleidsplan van de Maatschappij voor de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) worden inzake het spoor vier belangrijke investeringsprojecten besproken.

Er zijn twee haveninterne aangelegenheden, waarvan het eerste de uitbreiding is van het vormingsstation. Dat is terug te vinden links bovenaan op de kaart die ik heb laten ronddelen. De realisatie van dit project is noodzakelijk voor de samenstelling van de verschillende goederentreinen.

Dringende investeringen zijn noodzakelijk voor seininrichtingen en elektriciteit, voor uitbreiding

en modernisering van de bundels en voor de uitbouw van een trieerinstallatie. In ons beleidsplan, dat loopt over de periode van 2002 tot 2010, beschouwen we dat als een project dat op korte termijn dient gerealiseerd te worden, namelijk in de periode 2003-2007.

Een tweede klein, maar cruciaal dossier is de aanleg van de Bocht Ter Doest. Nu is er geen spoorverbinding tussen het oostelijk en het westelijk havendeel. Om de andere kant van de haven te bereiken per spoor moet men terug naar Brugge. De geplande spoorbocht kan een verbinding realiseren, wat noodzakelijk is om op een vlotte en efficiënte wijze de uitwisseling en samenstelling van de spoorvoertuigen tussen de verschillende havenden te organiseren. Ook dat hebben we in ons beleidsplan weerhouden in de kortetermijnplanning.

Er zijn ook twee capaciteitsdossiers. Het eerste is de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele. Ook dat staat aangeduid op het plan. Wij beschouwen dat als een project op middellange termijn. De combinatie van het goederenverkeer van de haven en het personenverkeer naar de kust tezamen met de gelijkgrondse kruisingen van wissels geeft reeds regelmatig capaciteitsproblemen. Dit wordt trouwens erkend door de NMBS.

De aanleg van een derde en een vierde spoor tussen Brugge en Gent staat op het andere kaartje aangeduid. Het betreft hier lijn 50. Dat is voor ons een project dat op middellange termijn te realiseren is, dus tegen 2010. Het zou vooral een oplossing bieden voor de combinatie van het goederen- en het vrachtverkeer. Deze capaciteitsproblemen bestaan al lang en men zoekt geleidelijk naar een oplossing.

We stellen vast dat deze vier projecten weerhouden zijn in het investeringsplan van dit ontwerp van decreet. Er is evenwel een probleem met de timing van de projecten. De uitbreiding van de vorming van Zeebrugge zal slechts afgewerkt zijn tegen 2010. Het dossier Bocht Ter Doest zal pas in 2008 afgewerkt zijn, met de volgende timing van de investeringen : 5 miljoen frank, 5 miljoen frank, 45 miljoen frank en 50 miljoen frank. De aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele is gepland voor 2009. Het belangrijkste knelpunt is echter dat de volledige afwerking van een derde en een vierde spoor tussen Gent en Brugge slechts ten dele in het investeringsplan is opgenomen. Dit project heeft niet alleen te maken met het personen- en goederenverkeer, maar ook met de ambitie om op de as tussen de kust en het binnenland de snelheid op te drijven naar 200 kilometer per uur. Naar

wij vermoeden is er een tekort van 4,7 miljard frank om dat te realiseren, een bedrag dat na 2012 nog zal moeten gevonden worden.

Deze dossiers zijn ook in het Ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen opgenomen als te realiseren op korte termijn.

In de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), met tijdshorizon 2007, op de pagina's 591 en 592, werd de as Zeebrugge-Brugge-Gent geselecteerd als hoofdas voor goederen- en personenverkeer. De realisatie van een derde en vierde spoor op deze as is dus prioritair voor Vlaanderen. Het is het enige prioritaire project voor Vlaanderen dat niet volledig wordt gerealiseerd binnen dit investeringsplan van de NMBS.

Er is een aanvullende budgettaire ruimte van 5 miljard frank die door Vlaanderen zelf kan besteed worden. Wij menen dat deze som voor dat project dient aangewend te worden, tenzij men de plannen van de NMBS nog kan bijsturen. Dat lijkt echter onwaarschijnlijk, want ik heb begrepen dat het hele plan, zoals het werd onderhandeld, te nemen of te laten is.

We kunnen dus samenvatten dat drie van de vier projecten van het beleidsplan worden gerealiseerd. Voor de kleine projecten komt de timing voor ons evenwel te laat. Wanneer een project in een beleidsplan van tien jaar niet gerealiseerd wordt in de eerste vijf jaar, dan moet men zich daarbij toch vragen stellen.

Ik wil nog opmerken dat het doortrekken van lijn 11 van Antwerpen naar Nederland vooral het verkeer vanuit Vlissingen en Rotterdam naar het hinterland bevordert. Het realiseren van deze verbinding, vooraleer de Vlaamse prioriteiten gerealiseerd zijn, is dus in strijd met de Vlaamse belangen.

4. Toelichting door de heer Eugeen Van Craeyvelt, directeur-generaal Havenbedrijf Gent

De heer Eugeen Van Craeyvelt, directeur-generaal Havenbedrijf Gent : We doen geen uitspraken over de financieringen van het investeringsplan, over de besprekingen tussen de gewesten over de middelen en over de schuldgraad van de NMBS. Deze zaken zijn van een hogere orde en ze belangen de havenbedrijven niet direct aan. We nemen aan dat de parlementsleden terzake hun verantwoordelijkheid zullen opnemen.

In de bundel die ons is bezorgd, stellen we vast dat er bij de adviezen van de instanties die moeten adviseren, nog onduidelijkheden bestaan. Het bestuurlijk kader moet nog sterk aangepast worden. Ook dat ligt op een niveau dat de havenbedrijven overstijgt.

De havenbedrijven willen een NMBS die in al haar geledingen slagkrachtig en toekomstgericht is, een financieel gezond bedrijf dat de liberaliseringsgolf aankan. De hogere overheden moeten een kader scheppen waarin dat mogelijk wordt. De NMBS moet er bedrijfsmatig gestalte aan geven. De politieke keuze werd gemaakt dat zoveel mogelijk goederenverkeer van de weg moet overgebracht worden naar andere modi, concreet naar het spoor en de binnenvaart.

Uit de bundel blijkt dat er bepaalde mijlpalen moeten worden gehaald. Voor eind 2001 moest de NMBS een dossier indienen voor de tweede spoorwegtunnel onder de Schelde. Is dat dossier ingediend? Voor eind 2002 moet de NMBS ook een aanvraag indienen voor de tweede ontsluiting van de Antwerpse haven. Ook hier rijst de vraag of die aanvraag tijdig zal ingediend worden. Daarover maken de havenbedrijven zich zorgen, niet alleen in Gent. De havenbedrijven zijn immers het eerste contactpunt met de internationale klanten die zich in Vlaanderen komen vestigen. Wij moeten de klanten zekerheid kunnen bieden. Als we het laten afweten, vraagt men zich niet af aan wie dat ligt. Men constateert alleen. Daardoor krijgen Vlaanderen en de Vlaamse havens een slechte naam. Nogtans zijn er genoeg concurrenten, zelfs binnen de Benelux.

De vraag is of de timing in het ene geval gehaald is en of dat zal gebeuren in het andere geval. Dat is een belangrijke zaak want als het daar fout loopt, is men slecht vertrokken.

In het investeringsplan wordt er voor de zone Gent 7,6 miljard frank uitgetrokken, waarvan er 85,5 procent naar het station Gent-Sint-Pieters gaat. De haven- en watergebonden bedrijven hebben daar niet zoveel aan. Ik stel vast dat er voor de zone Antwerpen meer dan 53 miljard frank uitgetrokken wordt. Daarvan gaat 95 procent naar de havengebonden investeringen. De werken van Antwerpen Centraal zitten ergens anders. Ik laat de commissieleden zelf de gepaste conclusie nemen.

Het rollende materieel is onze grootste bekommernis. In de dossiers wordt enorm veel aandacht besteed aan personenrijtuigen. De vraag is of men ook aan de goederenwagons zoveel aandacht zal

besteden. Hoe gaat B-Cargo uit het hele investeringsplan te voorschijn komen? Volgens de general-manager van B-Cargo wordt 16 miljard frank ter beschikking gesteld voor investeringen in goederenwagons. Dat is nog geen 2,5 procent van de totale 640 miljard frank. Dat baart ons zorgen. Zullen er voldoende wagons beschikbaar zijn? Is er ruimte om wagons die nodig zijn voor nieuwe trafieken, te bouwen? Is het een bewuste keuze om zich te richten op het personenvervoer en een beetje te investeren in het goederenvervoer? Is het de bedoeling dat de privé-sector zelf goederenwagons bouwt? Er zijn al zogenaamde P- of privé-wagons bij de NMBS. We wensen duidelijkheid over de specifieke investeringen in het goederenverkeer. Dat laatste is immers enorm belangrijk om de modal shift te kunnen realiseren.

Wat de sector capaciteitsbehoud betreft wordt er meer dan 23 miljard frank uitgetrokken voor het onthaal van de reizigers; 5,3 miljard frank voor de overwegen en 3 miljard frank voor veiligheidsinstallaties. Dat laatste is zeer weinig.

Ik zou graag van de NMBS de garantie krijgen dat de investeringen in veiligheid voldoende zijn en leiden tot een verhoging van de capaciteit. Men moet ervoor zorgen dat men niet terechtkomt in een situatie zoals bij de Britse spoorwegen. Investeren in veiligheid zijn op termijn ook investeringen in capaciteit. Als men een zeer goed veiligheidssysteem heeft, kan men de buffers tussen de treinen inkorten omdat men het veiligheidssysteem 100 procent kan vertrouwen. Dat leidt tot een verhoging van de frequentie van de treinen of tot een betere benutting tussen reizigers- en goederenvervoer.

Voorts heb ik nog een aantal operationele overwegingen. Het is duidelijk dat het investeringsplan zeer veel nadruk legt op het reizigersvervoer en op de HST. Dat is een beleidskeuze. Het woon-werkverkeer is een brandend actueel gegeven. We vinden echter dat niet alleen de mobiliteit van de inwoners belangrijk is maar ook die van de goederenstromen. Ik stel met genoegen vast dat de bouw van twee nieuwe bundels in Gent, namelijk die rond het Kluizendok, de bundel Gavers en de bundel Zandeken opgenomen is binnen een redelijke realisatietermijn die aansluit bij die van het dok zelf. Daarover heb ik geen bedenkingen. Ik wijs evenwel op het gebrek aan aandacht in het hele document voor de kwaliteit, de densiteit en de frequentie voor het goederenvervoer. We vinden dat er te veel nadruk gelegd wordt op de rentabiliteit en dat de aanverwante maatschappelijke kost van een dunmazig, niet-prioritair en maximaal gecon-

centreerd goederenvervoer onvoldoende belicht wordt.

Het investeringsplan is indrukwekkend. Er zal veel geld geïnvesteerd worden in de NMBS, maar het plan lijkt op een verlanglijstje van havens in de jaren '60 en '70, namelijk een opsomming van gewenste infrastructuurwerken. De havens zijn daarvan al afgestapt maar de NMBS blijkbaar nog niet. Dit is een gemiste kans. Promotie Binnenvaart Vlaanderen is zeer succesvol en pakt jaarlijks uit met grote groeicijfers. De vraag is of dat ook niet mogelijk is voor de spoorwegen in Vlaanderen. Een deel van de middelen die het gewest kan inbrengen, kan besteed worden aan de promotie om bedrijven te overhalen om de spoorwegen opnieuw te gebruiken. Op die manier ondersteunt men de modal shift en Europa zal daar niets op tegen hebben. Men had voor die steun geld kunnen uittrekken in het investeringspakket. Uiteindelijk gaat het om privé-aansluitingen, die toelaten dat bedrijven enorme hoeveelheden per spoor laten vervoeren wat vandaag per vrachtwagen gebeurt.

Er zijn plannen om over te gaan tot slechts twee vormingsstations in België, met name Quènoi en Antwerpen. In de haven van Rotterdam heeft men hetzelfde gedaan met desastreuze gevolgen. Als bedrijven de goederen eerst op eigen kosten naar de goederenstations moeten brengen om ze vandaar naar hun bestemming te brengen, kunnen ze die evengoed op de vrachtwagen zetten en rechtstreeks naar hun bestemming laten brengen. Ik waarschuw voor een systeem waarbij men de concentratie en optimalisatie tot in het oneindige doordrijft. Men streeft naar concentratie door het aantal vormingsstations te verminderen waardoor men het dichtmazige net van vormingsstations verder gaat afbouwen. Dat is een foute beslissing.

Wat is de impact van het investeringsprogramma op B-Cargo ? Er is in de pers geopperd dat Interferryboats een aanvraag heeft ingediend om goederenoperator te worden. Betekent dat dat de NMBS een interne concurrent toelaat en dat men B-Cargo gaat afbouwen ten voordele van een ander bedrijf ? Het havenbedrijf legt als eerste contacten met potentiële klanten. Die vragen de afhandeling van de goederen en willen die op een efficiënte, goedkope en snelle manier naar de uiteindelijke klant brengen. Men moet kunnen zeggen wie dat voor hen zal doen. Tot nog toe was dat B-Cargo. De vraag is of men naar een liberalisering of een interne concurrentie evolueert. Dat punt is niet direct aan de orde in het investeringsprogramma maar het is wel belangrijk voor een havenbedrijf.

Wat is trouwens de toekomst van ABX ? Dat bedrijf heeft bindingen met de NMBS en vervoert zeer veel vracht over de weg maar weinig over het spoor. Voor het havenbedrijf is het essentieel te weten welke middelen specifiek vrijgemaakt worden voor het goederenvervoer en dan vooral voor de goederenwagons.

5. Toelichting door de heer Leo Delwaide, schepen stad Antwerpen en de heer Eddy Bruyninckx, directeur-generaal Havenbedrijf Antwerpen

De heer Leo Delwaide, schepen stad Antwerpen : Tijdens de uiteenzetting van de heer Goedertier hebben wij een koude douche gekregen toen bleek dat de zaak juridisch nog op losse schroeven staat. Dat bevestigt de conclusie van onze uiteenzetting : we betreuden – en betreuen dus nog steeds – dat de haven van Antwerpen, de tweede spoorwegontsluiting ervan en de tweede spoorwegtunnel niet erkend worden als projecten van nationaal belang.

Wij spreken ons alleen maar uit over de vraag in welke mate het Vlaams Gewest ons kan helpen bij het bespoedigen van deze twee vitale infrastructuurprojecten. Deze discussie sluit aan op het validatiedecreet. Het is steeds onze bedoeling geweest zo veel mogelijk containers niet via de weg – dus onder meer via het spoor – naar het achterland te vervoeren. De tweede spoorontsluiting en de tweede spoortunnel tussen het Deurganckdok en rechteroever die beide aansluiten op de IJzeren Rijn, vormen samen het meest milieuvriendelijke spoorwegproject in Europa.

De heer Eddy Bruyninckx, directeur-generaal Havenbedrijf Antwerpen : De tunnel en de tweede spoorontsluiting vormen de kern van dit debat. Momenteel is er niet onmiddellijk een probleem, maar het Deurganckdok zal de situatie op korte termijn wijzigen. 2005 wordt een cruciaal jaar. Als we de werken begin april kunnen heropstarten, zullen de delen 1 en 2 tegen eind 2004 operationeel zijn. Die nieuwe capaciteit zal bovendien plots en algemeen benut worden omdat MSC en de groep Canadian Pacific naar het Deurganckdok zullen verhuizen. Voor die twee groepen is het Deurganckdok een cruciale voorwaarde om in Vlaanderen te blijven. Van de ene dag op de andere krijgt de linkeroever er twee miljoen containers bij.

Wij hopen dat een normaal deel van die bijkomende containers via het spoor vervoerd zullen worden. In 2005 zal dat al tot wrijvingen leiden, ook al beschikken we dan nog over een reserve van 14

volle treinen. Die wrijvingen zullen in de daaropvolgende jaren alleen maar toenemen als na de afronding van fase drie de capaciteit opnieuw met 2,3 miljoen containers stijgt. Bovendien heeft de rederij Grimaldi, die intensief van het spoor gebruik maakt Antwerpen als Europese hub gekozen.

Wij hebben absoluut geen probleem met de lijst van projecten, wel met de timing. Eigenlijk zouden de projecten al afgewerkt moeten zijn op het moment dat men er in het investeringsplan aan wil beginnen. We blijven evenwel realistisch en daarom gaan we ervan uit dat de werken in 2004 starten, ook zou een bouwkundig onderzoek kunnen aantonen of een meer geconcentreerde uitvoering van het project in de tijd al dan niet mogelijk is. Dat zal uiteraard verplichten een beroep te doen op de artikelen 14 en 15. Wij hadden een vraag bij die artikelen, maar de uiteenzetting van de heer Goeder-tier heeft ons geleerd dat we ons aan problemen kunnen verwachten. Zeker als er een link is met projecten die nu reeds het voorwerp uitmaken van gerechtelijke procedures. Cofinanciering valt buiten de 60/40-verdeelsleutel. Het is evenwel niet duidelijk of artikel 14 ook een evenwicht tussen de gewesten impliceert.

6. Toelichting door de heer Robert Restiau, AGHA

De heer Robert Restiau, AGHA : De projecten van het investeringsprogramma beantwoorden aan onze verwachtingen, ook al ben ik het eens met een deel van de reserves die de heer Van Craeyvelt maakt. Er wordt inderdaad weinig aandacht besteed aan het rollend materieel en het goederenvervoer wordt achtergesteld.

Voorts moeten prioritaire en strategische investeringen versneld worden uitgevoerd. We zijn het ook eens met het SERV-standpunt : achter de 60/40-verdeelsleutel schuilt geen economische logica. Gezien de exploitatietekorten en de schuldenlast van de NMBS twijfelen wij aan de financiële haalbaarheid van het investeringsprogramma. Er is bovendien geen enkele waarborg voor de publiek-private financiering ten bedrage van 97,5 miljard frank.

Door middel van pre- en cofinanciering zou de NMBS met staatswaarborg achtergestelde leningen kunnen aangaan waarvan het Vlaams Gewest de intrestlasten betaalt. Doordat Vlaanderen die intresten betaalt, wordt de 60/40-verdeelsleutel omzeild en kunnen enkele prioritaire investeringen eerder worden uitgevoerd dan gepland.

De Raad van State merkt op dat gewestfinanciering alleen maar betrekking kan hebben op investeringswerken van burgerlijke bouwkunde die tot de bevoegdheid behoren van de gewesten : aanleg van wegen en overslagparkings. Maar omdat een aantal van die zaken als aanhorigheden beschouwd kunnen worden, kan het best dat prefinanciering zelfs in die gevallen onmogelijk wordt.

Het lijkt evident dat cofinanciering boven op de 687 miljard frank komt en bijgevolg moet de verdeelsleutel gerespecteerd worden. Bij prefinanciering is dat onduidelijk. Is prefinanciering beperkt tot werken van burgerlijke bouwkunde ? Wie bepaalt de prioriteiten : het Vlaams Parlement of het Vlaams Parlement in overleg met de spoorwegen ? Zijn perverse effecten mogelijk ? Zou het kunnen dat gewestfinanciering neerkomt op bijkomende middelen voor de NMBS die dan opnieuw onder de 60/40-verdeelsleutel vallen ?

Als de Liefkenshoekspoortunnel niet gebouwd wordt, zal in 2010 één derde van het potentiële spooraandeel van de trafiek niet via het spoor vervoerd kunnen worden. De IJzeren Rijn is voor de Vlaamse havens de kortste spoorverbinding met Duitsland en Oost-Europa. Beide projecten zijn voor Vlaanderen en zijn havens bijgevolg van levensbelang. Precies daarom moet Vlaanderen zijn prioriteiten zelf kunnen bepalen en dit op zo kort mogelijke termijn ook effectief doen.

7. Vragen van de commissieleden en repliek van de sprekers

De heer Jan Penris : Het wordt steeds duidelijker dat onze havens het slachtoffer dreigen te worden van de onvolkomenheid van de staatshervorming. De voorliggende constructie lijkt op juridisch drijfzand gebouwd te zijn, wat we ook al in het Deurganckdokdossier hebben mogen vaststellen. De vraag rijst of de investeringen wel echt zullen kunnen gerealiseerd worden.

Volgens de geruchtenmolen zou de NMBS willen participeren in privé-bedrijven in de Antwerpse haven. Zo zou de maatschappij haar recht van voorkoop op aandelen van een bepaald bedrijf willen uitoefenen. Hoe staan de vertegenwoordigers van de Antwerpse haven daar tegenover ? En de mensen uit de privé-sector ? De NMBS zou zich trouwens niet willen beperken tot Antwerpen, maar ook in onze andere havens en zelfs in Nederland investeren. Wat is daarvan aan ?

Wat als de tweede spoorontsluiting en de onder-tunneling niet tijdig klaar zijn ? Vormt de binnenscheepvaart in dat geval een volwaardig alternatief ?

De heer Ludwig Caluwé : De toelichtingen van de sprekers zijn bijzonder interessant, bijvoorbeeld voor wat betreft de investeringen in het goederenvervoer. Het is jammer dat we dezelfde vragen niet rechtstreeks kunnen stellen aan de verantwoordelijken van de NMBS. Dat is een lacune in het programma van de hoorzitting, gezien de behoeften van onze havens op spoorwegvlak.

In een bijvoegsel bij het samenwerkingsakkoord verbindt de NMBS zich ertoe om voor het einde van 2001 een eerste ontwerp in te dienen voor de nieuwe spoortunnel. Het jaar is inmiddels om. Is de maatschappij daarmee klaar ? Zo neen, moeten wij dan ook geen vraagtekens plaatsen bij de rest van het beloofde tijdschema ? Die timing volstaat trouwens sowieso al niet.

De heer Johan Malcorps : Ook vroeger leverden het parlement, de SERV en de havens veel kritiek op de plannen en de timing van de spoorwegmaatschappij. Er zijn nog altijd meer investeringen nodig in het spoorvervoer van zowel goederen als personen. Wij vinden het alvast positief dat met dit plan een stap vooruit wordt gezet, al willen ook wij natuurlijk meer. Veel moet natuurlijk nog gerealiseerd worden, de co- en prefinanciering moeten nog in de praktijk gebracht worden en de procedures zijn niet allemaal geregeld. Maar de projecten staan alvast wel in de programmatie, terwijl dat vroeger niet eens het geval was.

Het komt er nu op aan om voortdurend waakzaam te blijven of het tijdschema wel wordt gevolgd. Financiering en procedures voor grote infrastructuurwerken maken sterkere comprimering moeilijk. Als dit haalbare plan door het Vlaams Parlement wordt goedgekeurd, kan men alvast aan de slag. Zonder dat men daarbij hoeft te wachten op een nieuwe ronde in de staatshervorming, waarin men de institutionele discussie voert. Dat kan later nog altijd.

De heer Leo Delwaide : Ook wij kennen de verhalen uit de Antwerpse geruchtenmolen. Onze kijk daarop is de volgende. De havengemeenschap beschouwt de NMBS als een commerciële maatschappij met strategische doelen, net als alle andere ondernemingen. Als de strategie van de leiding van de NMBS erin bestaat om te participeren in naburige haventerminals, dan respecteren wij dat. Maar tegelijk zijn wij ons ervan bewust dat de be-

langen van deze commerciële onderneming niet noodzakelijk gelijklopen met de Antwerpse of de Vlaamse belangen. We hebben te maken met een zeer ondernemende maatschappij, die over de hele wereld participeert. Met welke middelen ze dat doet, is niet aan ons om te beoordelen. Dat is eventueel een zaak voor de Vlaamse volksvertegenwoordigers. Maar de NMBS blijft voor ons een geprivilegieerde partner, alleen al vanwege de traditie. Nog steeds vertegenwoordigt de Antwerpse haven 50 procent van het totale goederentransportvolume van de NMBS. Men kan betreuren dat dit gegeven niet werd vertaald in de overeenkomst, met andere woorden dat die haven niet werd erkend als zijnde van Belgisch nationaal belang. Maar wij volgen de investeringen van de NMBS in onze haven met argusogen. Ook andere spoorwegmaatschappijen hebben belangstelling, maar ik geloof dat de NMBS – en ik respecteer dat – het terrein wil bezetten. Onze belangen lopen vaak, maar niet altijd, gelijk. De consolidatie van het staaltransport is daarvan een voorbeeld.

De binnenvaart beoordelen wij als positief, maar men moet haar als complementair met de spoorweg zien. Men kan immers niet overal geraken met zijn containers als men alleen over de binnenvaart beschikt. Hopelijk worden beide vervoersmodi even maximaal ontwikkeld. En wel zo snel mogelijk, want voor ons is het dringend. Een voorbeeld. MSC heeft nu al, anticiperend op het Deurganckdok, al zijn transshipmentcontainers van Felixstowe naar Antwerpen overgebracht. De onderneming heeft dus alles op Antwerpen ingezet en dat brengt voor ons zeer zware verplichtingen mee.

De heer Eddy Bruyninckx : We pleiten ervoor om de aanleg van de spoortunnel twee jaar en de tweede spoortoegang één jaar te vervroegen. Als we juist gerekend hebben – de tekst over de prefinanciering is ook wat dat betreft niet duidelijk – zou de prefinanciering voor de twee projecten samen, bij 5,5 procent intrest en een half procent staatswaarborg voor een langetermijnlening, 4,3 miljard frank kosten. Indien het 7 procent zou zijn, spreken we over 5,7 miljard frank. Een relatief bescheiden verschuiving van twee jaar van twee belangrijke projecten, heeft dus een belangrijke budgettaire weerslag voor het Vlaams Gewest. Is het Vlaams Parlement bereid, naast de bestaande havenkredieten, deze bijkomende inspanning te leveren om cruciale projecten tijdig te realiseren ?

In Antwerpen is de modalshift gelukt. Het aandeel van het wegvervoer is door de toename van de binnenvaart van 70 naar 60 procent gedaald. Het vervoer per spoor is gestagneerd. We trachten de bin-

nenvaart te stimuleren door oprichting van een mobiliteitsfonds en de aanpassing van de openingsuren van de terminals. De binnenvaart kan echter geen bijkomende capaciteit van het spoor opvangen.

De heer Robert Restiau : Wij streven inderdaad naar een verhoging van het aandeel van de binnenvaart maar er stellen zich een aantal operationele problemen. We trachten de meerkosten te compenseren en de problemen op te lossen door de oprichting van een mobiliteitsfonds. Spoor en binnenvaart moeten hun marktaandeel verhogen, maar de binnenvaart kan geen bijkomend aandeel van het spoor opnemen.

De projecten die strategisch prioritair zijn voor Vlaanderen zijn in dit programma opgenomen. Dat is een belangrijke stap voorwaarts. De realisatie moet echter vervroegd worden met twee jaar. Deze infrastructuur is immers noodzakelijk om in Vlaanderen de modalshift te realiseren en dus het aandeel van spoor en binnenvaart in de totale vervoersketen te vergroten. De tweede spooraansluiting werkt, sinds jaren, aan maximale capaciteit.

De heer Joachim Coens : Een modalshift voor de haven van Zeebrugge is volledig afhankelijk van het spoor. Wij zijn immers niet aangesloten op het hoofdwatwegennet, hoewel dat wel bestudeerd wordt.

In deze versie van het samenwerkingsakkoord zijn inderdaad een aantal belangrijke projecten opgenomen. Geen enkel project dat voor de haven van Zeebrugge belang heeft, start echter vóór 2005. Het belang van een twaalfjarenplan is relatief, want na drie of vier jaar worden dergelijke plannen immers herzien. Het is dus belangrijk om de projecten sneller te starten.

De heer Johan Malcorps : Natuurlijk zouden alle projecten beter sneller gerealiseerd worden, maar dat is geen reden om dit akkoord niet goed te keuren. Het is in ieder geval een enorme vooruitgang. Bovendien zal nog een behoefteanalyse gemaakt worden. Het comité van de ministers van Mobiliteit zal hieruit de nodige conclusies trekken. Het is dus niet uitgesloten dat de investeringsbeslissingen verfijnd zullen worden.

De heer Ludwig Caluwé : De investeringsplannen van de NMBS worden inderdaad om de vijf jaar herzien. Alle projecten, die niet gepland zijn in die periode kunnen nog veranderen bij de herziening. Stel dat het Vlaams Parlement dit samenwerkingsakkoord afwijst en er opnieuw onderhandeld

wordt, kan het nieuwe akkoord dan slechter zijn voor de havens ?

De heer Robert Voorhamme : Alternatieve financiering zal de prijs van het wegtransport beïnvloeden. Ook voor de spoorwegtunnel is al gedacht aan alternatieve financiering door de gebruikers. Wat is de mening van de vertegenwoordigers van de havens ?

De heer Leo Delwaide : Een aantal jaren geleden sprak ik ook over tol, wat mij niet in dank werd afgenomen. Nu denkt men daar anders over.

De bedoeling is om containers van de weg te krijgen. Spoorvervoer extra belasten, kan deze doelstelling tegenwerken.

De heer Eddy Bruyninckx : In sommige studies wordt inderdaad gesteld dat eventueel een derde van de kosten van een dergelijke tunnel door de gebruikers zou kunnen gedragen worden. In de praktijk betekent dat dat men per container 300 tot 350 frank moet betalen. Dat is 10 procent van de stouwersbehandeling. Een haven die de behandelingsprijs met 10 procent verhoogt, prijst zich uit de markt.

8. Toelichting door de heer Marc Broeckaert, raad van bestuur van de Bond Trein-, Tram- en Busgebruikers

De heer Marc Broeckaert, raad van bestuur van de Bond Trein-, Tram- en Busgebruikers : Het is een goede evolutie dat niet alleen de federale overheid maar ook de Vlaamse overheid haar verantwoordelijkheid wil nemen. De overheden die een verkeersbeleid moeten voeren, besteden best ook aandacht aan het spoor. Het spoor is immers de rugengraat van het openbaar vervoer.

Vlaanderen doet enorme inspanningen om via De Lijn een beter en moderner openbaar vervoer uit te bouwen. Het spoor blijft achter. Daarom zijn nieuwe impulsen belangrijk. Wij pleiten voor een structurele inbreng van het gewest in het spoorbeleid. Doel is niet het spoorbeleid te regionaliseren maar elk beleidsniveau toe te laten een spoorbeleid te kunnen integreren in het verkeersbeleid. De gewesten kunnen bijvoorbeeld verantwoordelijk worden voor het regionale treinvervoer.

De financiële verantwoordelijkheden moeten wel strikt omschreven worden. Het is niet de bedoeling met Vlaamse middelen federale taken uit te voeren.

De NMBS mag niet functioneren als een staat binnen de staat, wat nu al te vaak het geval is. Het bedrijf moet een beleidsinstrument zijn. De federale overheid blijkt er echter niet altijd makkelijk vat op te krijgen en de hulp van de gewesten is dan ook meer dan welkom. Samen slagen ze er misschien in om een echt spoorbeleid te voeren.

Daarnaast dringt een duidelijke visie op het spoorstelsel zich op. Dat klinkt niet origineel, maar op dit ogenblik ontbreekt deze visie. De uitbouw van het HST-net verloopt volgens plan en de IC-treinen rijden meestal goed, maar op een lager niveau ontbreekt elke visie op stop- en interregiotreinen. Zij worden behandeld als marginale treinen, vaak horen we vertellen dat ze moeten worden afgeschaft en dat deze dienstverlening een taak is voor het busbedrijf. Wij pleiten echter duidelijk voor de integratie van goede moderne stoptreinen in het spoorstelsel.

Ik benadruk dat de bestaande infrastructuur optimaal moet worden gebruikt. We zeggen daarmee niet dat investeringen in nieuwe spoorinfrastructuur onnodig zijn, maar we hebben wel het gevoel dat er momenteel sprake is van een megalomane aanpak.

De aanleg van tunnels en bruggen wordt voorgesteld als een dringende randvoorwaarde voor verbeteringen aan het spoorstelsel. Wij gaan daarmee niet akkoord. Met de bestaande infrastructuur kan volgens ons een betere dienstverlening worden gegeven dan nu. Parallel daarmee kan de infrastructuur verder worden uitgebouwd.

Als men pleit voor nieuwe infrastructuur, moet men meteen ook duidelijk maken welke nieuwe dienstverleningen die investeringen zullen opleveren. Deze informatie ontbreekt momenteel volledig. De uitbouw van nieuwe infrastructuur moet doordacht gebeuren en moet kunnen verantwoord worden door de dienstverlening.

Niet alle aandacht mag ook naar het woon-werkverkeer gaan, al zijn de congestieproblemen daar het grootst. We hebben de trein voor meer dingen nodig. Treinen zouden zeven dagen op zeven moeten rijden, en dit gedurende een groot deel van de dag. Op sommige plaatsen zouden ze ook 's nachts moeten rijden.

Ik ga even in op de Brusselse problematiek. Al vijftien jaar discussiëren we over het gewestelijk expresnet. Het gaat in wezen over een snel netwerk. We hebben in onze stadsgewesten behoefte aan een snel openbaar vervoer. Het huidige hoofdstede-

lijke openbaar vervoer wordt geleverd door de MIVB en De Lijn, maar het faalt als langere afstanden moeten worden afgelegd binnen het stadsgewest. Studies tonen aan dat mensen die binnen een straal van 30 kilometer van het centrum wonen, vaak gebruik maken van hun wagen.

Het huidige openbaar vervoer kan dit snel vervoer niet verzorgen, al zijn er heel wat evoluties bij De Lijn. Er moet gebruik worden gemaakt van de bestaande spoorinfrastructuur om sneller openbaar vervoer te leveren in de stadsgewesten. De aanleg van een volledig nieuwe infrastructuur is daarvoor niet nodig, we moeten gewoon een beter gebruik maken van de bestaande sporen. Investerings kunnen dan later volgen. Het grootstedelijk leefgebied van Brussel heeft stoptreinen aan een hogere frequentie nodig. Eén trein per uur, en in het weekend zelfs maar één per twee uur, volstaat niet.

De luchthaven heeft vijftien jaar geleden de trein gemist : zij werd bij de uitbouw van het HST-net vergeten, terwijl de luchthavens in onze buurlanden rechtstreeks op dit net zijn aangesloten. Dit is een cruciale fout, waarvoor we oplossingen moeten zoeken. Zo moet de luchthaven zeker worden opgenomen in het interstedelijke net en zo goed mogelijk worden aangesloten op het hogesnelheidsnet. Op die manier kan Zaventem zich profileren als een volwaardige luchthaven en kan men tot taakverdelingen komen om onnodige parallelle vluchten te vermijden.

Er moet in Brussel ook een vervoerbond worden uitgebouwd. Tijdens de vorige zittingsperiode hebben de Vlaamse en Brusselse regering al een akkoord bereikt over een tariefverbond. Het gaat echter om meer dan om tariefintegratie. We moeten de gebruiker proberen duidelijk te maken dat de stoptrein in en rond Brussel deel uitmaakt van het openbaar vervoer, net als de tram, de stadsbus of de streekbus. Het gaat in de eerste plaats om de uitbouw van een beeld. Daardoor zou het openbaar vervoer in Brussel op verschillende schaalniveaus functioneren : snelle verplaatsingen op stadsgewestelijke schaal en vlote verplaatsingen tussen de wijken. Op die manier zouden heel wat meer mensen in het grootstedelijke leefgebied een beroep doen op het openbaar vervoer.

De stoptreinen moeten bovendien worden gemoderniseerd op schaal van Vlaanderen. Dan hebben we ook in Gent en Antwerpen een stadstrein en beschikken we in de plattelandsgewesten over een ruggengraat voor het streekvervoer. Onze regio's lopen immers in elkaar over.

Het kleinschalige moet de nodige aandacht krijgen. Er moet worden geïnvesteerd in onmiddellijk voelbare comfortverbetering : goed uitgeruste en veilige fietsenstallingen, verwarmde wachtruimtes en de bouw van parkings aan zoveel mogelijk stations in plaats van de bouw van enorme parkings bij enkele stations.

Ten slotte vragen we om na te denken over het openen van nieuwe stations en het heropenen van spoorlijnen. Het spoor is meer dan een historisch gegeven, we moeten het systeem durven aanpassen aan onze hedendaagse verplaatsingsbehoeften. Zo zullen we de burger aanzetten tot een beter gebruik van het spoor.

9. Vragen van de commissieleden en repliek van de heer Marc Broeckaert

De heer Johan Malcorps : Wordt er volgens u momenteel voldoende aandacht besteed aan openbaar vervoer in het samenwerkingsakkoord ? De SERV verkiest voor het GEN in Brussel een web- in plaats van een sterstructuur. Wat is uw standpunt ?

De heer Marc Broeckaert : Er wordt wel aandacht besteed aan personenvervoer, maar de nadruk ligt te eenzijdig op infrastructuur. Er moet ook aandacht worden besteed aan dienstverlening. De frequenties van het openbaar vervoer moeten worden verhoogd. Momenteel gaat de NMBS in haar exploitatiemodel uit van één trein per uur. Alleen in de piekuren worden er meer treinen ingezet. Wie buiten de piekuren reist verkiest daarom meestal de wagen.

Brussel hoeft geen speciale behandeling te krijgen. In een eerste stap moet vooral aandacht worden besteed aan het spoorverkeer : er moeten meer stoptreinen worden ingezet. Vervolgens kunnen er snelbussen worden ingezet. Op termijn moeten er streektrams komen. Spoorvervoer is weliswaar duurder, maar het is ook veiliger en comfortabeler.

10. Toelichting door de heer Mark Duyck, Chief Operating Officer BIAC en de heer Pierre Peersman, Mobility Manager, Brussels International Airport Company (BIAC)

De heer Mark Duyck, Chief Operating Officer BIAC : Uit een studie uit 1998 over de toegankelijkheid van de luchthaven van Zaventem bleek dat 85 procent van de passagiers gebruik maakt van de wagen. Vandaag gebruikt slechts 7 procent van de werknemers het gemeenschappelijk vervoer om de

luchthaven te bereiken. Volgens de studie zullen de toegangswegen binnen enkele jaren op piekmomenten dichtslibben. Zonder maatregelen komt het comfort van de passagier in gevaar, maar ook de concurrentiepositie van de luchthaven. Waarom zou een passagier uit Antwerpen nog kiezen voor de luchthaven van Zaventem als hij moet kiezen tussen een overvolle E19 of een omweg met de trein via Brussel-Noord, als hij via een rechtstreekse verbinding Schiphol kan bereiken met de HST, waarvoor KLM zijn ticket terugbetaalt ?

De reistijd tussen Brussel en de luchthaven Charles De Gaulle bedraagt slechts 1 uur 16 minuten. Zodra de HST op volle snelheid kan rijden, duurt de verbinding Brussel-Schiphol 1 uur 22 minuten. De huidige reistijd van Antwerpen naar Brussel Nationaal bedraagt niet minder dan 1 uur 14 minuten ; voor de afstand van amper 25 kilometer tussen Leuven en Brussel Nationaal moet de reiziger 1 uur uittrekken.

De huidige modal split moet tegen 2010 naar een 60/40-verhouding worden omgebogen. Het openbaar vervoer moet dus een veel groter aandeel krijgen. Daarom moeten er structurele maatregelen genomen worden voor een oplossing op lange termijn en moeten er kortetermijnmaatregelen genomen worden die passen in een langetermijnvisie. Daartoe moet worden uitgegaan van een geïntegreerd en intermodaal openbaar-vervoersconcept met het treinnet als basisstructuur, aangevuld met een dicht en hoogkwalitatief busnet.

De luchthaven moet echter ook via de weg beter worden ontsloten. Het autoverkeer zal in absolute cijfers immers blijven toenemen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen biedt daartoe mogelijkheden via de aanleg van afstandsparkings, aangevuld met een efficiënt shuttletransport.

Vijf hoofdprojecten moeten prioriteit krijgen. Ten eerste : een verbetering van de toegankelijkheid via het spoor. Daartoe moet het GEN-concept worden herzien. GEN-verbindingen tussen de Noord-Zuidverbinding en de luchthaven zijn onontbeerlijk. In het huidige GEN-schema wordt alleen plaats gemaakt voor GEN-verbindingen vanuit Brussel-Schuman. De meeste activiteiten in Brussel zijn echter op het centrum gericht. Het tracé van de Diabolo moet in het voorjaar van 2002 worden vastgelegd en moet uiterlijk tegen 2008 operationeel worden, en niet tegen 2012 zoals in het NMBS-plan wordt vooropgesteld. Elk jaar uitstel bedreigt immers onze concurrentiepositie.

Een voor alle betrokkenen bindende timing moet worden opgesteld inzake de te doorlopen procedures en de uitvoering. De meeste tijd zal gaan naar het verkrijgen van alle mogelijke vergunningen.

Een goede tussentijdse oplossing kan er in bestaan, komende uit de richting Antwerpen-Mechelen, de bestaande trein-busverbinding Vilvoorde-luchthaven te verstevigen en als waardig alternatief te promoten.

Wat het oosten betreft, moet de bocht van Nossegem uiterlijk tegen 2006 operationeel zijn. Dan zal een rit van Leuven naar de luchthaven 15 tot 20 minuten duren in plaats van een uur nu, en zal er een veel betere verbinding zijn vanuit Luik en Limburg. Wat de exploitatie betreft, wordt de door BIAC gewenste treinverbinding weergegeven in het document “toegankelijkheid luchthaven – treinstructuur”. Wij benadrukken dat, in het bijzonder voor de luchtpassagier, een kwaliteitsvolle bediening even belangrijk is als de frequentie ervan.

Sinds de opening van het treinstation onder de luchthaven in 1997 en het inleggen van rechtstreekse treinverbindingen, is het aantal personen dat met de trein naar de luchthaven komt aanzienlijk gestegen : gemiddeld zijn dat nu 9000 reizigers per dag. Maar om onze gewenste modal split te bereiken moeten we naar meer dan 46000 reizigers : een verviervoudiging. De gemiddelde stijging van het aantal treinreizigers vanuit Gent sinds 1997 bedraagt 240 procent, vanuit Aalst 370 procent, vanuit Bergen 230 procent en vanuit Halle 280 procent. De gemiddelde landelijke stijging bedraagt 150 procent.

Voor BIAC is de trein niet alleszalmakend. Klanten en personeelsleden moeten op elk moment van de dag de luchthaven kunnen bereiken. Daarom pleiten we ook voor een significante uitbreiding van het lokale busaanbod en een verbetering van de toegankelijkheid over de weg : de noordelijke ontsluiting van de luchthaven moet prioritair worden aangepakt.

Sinds BIAC operationeel is, maakt het van mobiliteit, ook voor zijn werknemers een punt. We hebben hiertoe specifiek een manager Landusage en mobility aangesteld, de heer Peersman. Het aanbod aan openbaar vervoer op de luchthaven is significant verbeterd.

BIAC heeft dus geen probleem met het investeringsplan als zodanig, wel met de timing – en dat heeft impact op onze overlevingskansen op lange termijn – en het huidige GEN-concept.

11. Vragen van de commissieleden en repliek van de sprekers

De heer Jos Bex : U spreekt een vrij streng oordeel uit over wie destijds Zaventem niet heeft ingeschreven als volwaardige HST-tussenstap.

Uit een vroeger BIAC-document, in het kader van de GEN-studies, blijkt dat niemand, ook BIAC niet, bereid was om de Noord-Zuidverbinding te financieren. Is uw standpunt terzake gewijzigd ?

Ik hoop met u dat de spoorinvesteringen voor de luchthaven kunnen bespoedigd worden. Maar, zelfs als dat gebeurt, komen ze dan nog wel op tijd ? Want niet alleen Schiphol staat klaar om de rol van Zaventem over te nemen, maar ook Parijs, Heathrow en Frankfurt.

De heer Mark Duyck : Ik deel uw vrees. Er zal altijd wel een markt zijn voor regionale bestemmingen. Maar als Zaventem niet snel op een kwaliteitsvolle manier op het HST-net aangesloten wordt, dreigt voor ons het Genèveyndroom.

Genève was op een bepaald moment ongeveer even groot als Zürich. Maar deels omdat Swissair alle inspanningen op die laatste luchthaven heeft gericht, is Genève in de tredmolen van verminderde groei terecht gekomen. Dan is het moeilijk standhouden tegen de groten.

Het is mogelijk dat TGV's die vanuit het oosten komen in Zaventem zullen stoppen. Maar dat zal op termijn oneconomisch zijn. Het tijdverlies zal er immers toe leiden dat het voor de NMBS niet erg interessant is om dit op te nemen in het netwerk voor de NMBS. Mensen die vanuit Leuven of Luik naar Brussel willen, hebben trouwens geen boodschap aan een bijkomende halte in Zaventem-luchthaven. Dat is dé uitdaging voor de volgende jaren.

Wat nu voorligt, biedt een oplossing voor alles wat te maken heeft met het noorden en het oosten van ons land, goed voor respectievelijk eenderde en 15 procent van de mensen die de luchthaven willen bereiken. Maar Brussel blijft 42 procent van onze reizigers leveren. Vanuit Zaventem moeten we ook opnieuw internationale verbindingen kunnen aanbieden. Na het wegvallen van Sabena zijn die op de vingers van twee handen te tellen.

De heer Jos Bex : Met het oog op de spoorontsluiting is het belangrijk te weten wat de toekomst van Zaventem zal zijn in het kader van de ons omrin-

gende luchthavens. Hoe ziet u de rol van die luchthaven : puur lokaal of nog internationaal ?

De heer Mark Duyck : Als we nog een internationale rol willen blijven spelen is een efficiënte spoorwegverbinding een conditio sine qua non. Maar of dat genoeg is, weet ik niet. De meest rendabele luchthavens zijn zij die een voldoende volume genereren. Schiphol genereert het dubbele van Zaventem. Vandaar mijn vrees voor het Genève-syndroom : geen slechte luchthaven maar met een hoge kostenstructuur, waardoor ze zich op termijn uit de markt prijst. Dat is de grootste uitdaging. Als er geen geld was om DAT te financieren, kunnen we dit misschien hier inbrengen.

De heer Jos Bex : Is het dan nog wel aangewezen om een volwaardig HST-station voor de luchthaven van Zaventem te blijven bepleiten ? Moeten we niet eerder kijken waar we complementair zijn voor de vier andere grote luchthavens en voor Zaventem een totaal andere rol uittekenen ?

De heer Mark Duyck : We hebben een strategisch nadeel door onze ligging. Een HST-station heeft ook nood aan een lokaal station. Het station dat in 1997 is geopend, met twee sporen, heeft 2,8 miljard frank gekost. Een volwaardig HST-station, met vier of vijf sporen, is technisch mogelijk, maar de vraag is of het nog wel rendabel is.

Ik heb persoonlijk altijd veel waardering gehad voor de oplossing Schaarbeek, maar daarmee stond ik alleen. Die verbinding was niet langer dan die tussen de twee terminals in Atlanta. Dat is echter niet meer aan de orde.

De heer Pierre Peersman : Misschien moeten we daarvan opnieuw een punt maken. Als we nu een nieuw spoorstation en een nieuwe luchthaven zouden kunnen bouwen, dan zouden we die natuurlijk op hetzelfde knooppunt leggen. Zaventem ligt echter in de vork van twee grote spoorlijnen, enerzijds richting Leuven, anderzijds richting Luik.

Het uitbouwen van een tweede TGV-station op de luchthaven zou zeer duur zijn. De aanleg van Brussel-Europa-Schaarbeek kan een aanvaardbare oplossing zijn, mits men een goede verbinding legt. Daarbij kan het GEN een belangrijke rol spelen, op voorwaarde dat men een tweede TGV-station zou uitbouwen als tweede luchthaventerminal. Wat zou het verschil zijn met de situatie in Frankfurt waar er twee terminals worden verbonden door een transportsysteem. Het GEN kan een dergelijk systeem zijn.

Men stelde hier de vraag waarom BIAC de people mover niet financiert. Er werd echter gekozen voor het concept van rechtstreekse treinverbindingen met de luchthaven. Binnen dit concept kan men het zich niet meer permitteren om voor de rest het dure systeem van de people mover te installeren. Indertijd hebben we het systeem van Rijsel bezocht. De kostprijs bedraagt daar 1,25 miljard frank per lopende meter. Daarvoor moet men voldoende potentieel hebben en dat is in dit concept niet het geval. Dat is een reden te meer om het GEN nuttig te gebruiken.

De heer Jos Bex : Ik beschouw Schaarbeek vooral als een tussenstation voor vier andere grote luchthavens, veel meer dan voor Zaventem. Ik hoor de heer Duyck pleiten voor het samenbrengen van het station en de luchthaven. Is dat een herhaling van het pleidooi van de voorzitter om een project te beginnen in Chièvres ? Voor ons is het belangrijk te weten waar men naartoe wil met Zaventem. Op dit ogenblik zijn immers de langetermijnplannen voor investeringen in het spoor aan de orde.

De heer Marc Duyck : Veel van die verklaringen werden afgelegd voor 11 september en voor 7 november. We moeten nagaan of die nog van toepassing zijn. Ik laat trouwens in het midden of die voordien wel van toepassing waren. Het idee over Chièvres beschouw ik als een voorbeeld van erg futuristisch denken. De groeicijfers staan dergelijke speculaties niet toe.

De heer Pierre Peersman : Iedere luchthaven is geïnteresseerd in een verbinding regio-luchthaven en niet in een verbinding luchthaven-luchthaven. Zo is de luchthaven Charles de Gaulle niet geïnteresseerd in Zaventem, maar in een verbinding met Brussel. Men moet ons dus dezelfde kansen bieden inzake regio-luchthavenverbindingen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Hilde

Wivina

CLAES

DEMEESTER-DE MEYER