

vergadering **C183 – OPE16**

zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 18 april 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de versterkte samenwerking binnen de Deltaregio

- 1189 (2012-2013)

3

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de versterkte samenwerking binnen de Deltaregio - 1189 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik had deze vraag oorspronkelijk aan minister-president Peeters gesteld, maar ik ben even gelukkig met uw antwoord – als dat bevredigend is natuurlijk.

Ik had mijn vraag gesteld naar aanleiding van een toespraak die de minister-president heeft gehouden in het Wereldmuseum in Rotterdam. Hij kondigde daar aan dat Vlaanderen en Nederland samen hun verschillende zeehavengebieden en zeehavens zouden promoten onder de term Deltaregio. Ik citeer de minister-president: “Multinationals kiezen niet langer voor de haven van Antwerpen of voor de haven van Rotterdam als logistieke uitvalsbasis. Ze kiezen voor de Deltaregio. Ze kiezen voor een geheel van diensten die op een heel kleine oppervlakte beschikbaar is.”

Aan de grondslag van deze samenwerking ligt blijkbaar een rapport waarin de zes Vlaamse en Nederlandse zeehavens een aantal gemeenschappelijke principes voor de logistiek-economische ontwikkeling van het Deltagebied hebben uiteengezet. Ik zou graag vandaag of later een kopie krijgen van dat rapport. In dat rapport zou onder meer sprake zijn van een gemeenschappelijke innovatie- en infrastructuurstrategie.

Zo’n gezamenlijke infrastructuurstrategie kwam ook ter sprake tijdens een evenement over het nieuwe Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), de opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), dat plaatsvond in het Vlaams Parlement. Daarbij werd ook gepleit voor een versterkte uitbouw van het havennetwerk tussen Zeebrugge, Gent, Antwerpen en Rotterdam. Tijdens dat evenement was sprake van een netwerk van internationale verbindingen dat door die verschillende havens moet worden opgericht.

Minister, in dat opzicht vind ik het enigszins merkwaardig dat een spoorverbinding die volledig past in dat versterkt netwerk tussen de verschillende havengebieden met name de doortrekking van de goederenspoorlijn 11 die nu stopt aan de terreinen van BASF, net onder de Belgisch-Nederlandse grens, niet meer is opgenomen in de Vlaamse spoorstrategie. Er was voorzien in een doortrekking naar de Zeeuwse lijn. De Vlaamse Regering is nochtans niet zuinig geweest met prioriteiten in die Vlaamse spoorstrategie. Er zijn niet minder dan 51 prioriteiten opgenomen. Het doortrekken van die goederenspoorlijn 11 naar de Zeeuwse lijn, wat voor een versterking zou zorgen van het goederenspoorverkeer tussen Vlissingen en de haven van Antwerpen, maar ook tussen de haven van Antwerpen en de haven van Rotterdam, is daar niet in terug te vinden. Nochtans is die verbinding destijds opgenomen in het RSV onder de gewenste goederenspoornetinfrastructuur. Die is ook vastgelegd binnen de bepalingen van het RSV. Dat leek me een ontbrekende schakel die in dat spoornetwerk tussen de zeehavengebieden van de Deltaregio niet kan ontbreken.

Minister, welke gemeenschappelijke principes voor de logistiek-economische samenwerking werden juist overeengekomen tussen Vlaanderen en Nederland? Wat is de verdere inhoud van het rapport waarvan melding werd gemaakt in de uiteenzetting van de minister-president? In welke mate voorziet de gemeenschappelijke infrastructuurstrategie in de realisatie van de grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Antwerpen en Bergen op Zoom? Waarom werd deze verbinding, nochtans opgenomen in de bindende bepalingen van het RSV, niet opgenomen in de Vlaamse spoorstrategie?

Hoe verhouden de plannen tot versterkte samenwerking en gezamenlijke promotie van de Deltahavens zich tot de samenwerking tussen de vier Vlaamse zeehavens binnen Flanders

Port Area? Enerzijds hoor ik de minister-president graag zeggen dat de verschillende Deltahavens samen zullen worden gepromoot met de Nederlandse vrienden in het buitenland. Anderzijds was het, meen ik, ook de bedoeling van Flanders Port Area om de Vlaamse zeehavens gezamenlijk te promoten. Hoe zal dat nu gebeuren?

Minister, ik heb met veel interesse uw communiqué gelezen van vorige zaterdag over de containerdeal die in de maak is of die is afgesloten tussen de haven van Zeebrugge en de haven van Antwerpen. Daarin staat dat de containerdeal de Vlaamse zeehavens moet wapenen tegen de grote concurrent Rotterdam. Trekken we er nu samen op uit met Rotterdam of blijven we de grote concurrent van Rotterdam? Dat is me niet helemaal duidelijk.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, u hebt vandaag ook een ander perscommuniqué verspreid. Zo konden we in een Belgabericht lezen over de samenwerking tussen de verschillende havens. Het lijkt me interessant te vernemen hoe de samenwerking tussen die vier havens verder zal verlopen.

Mijnheer Martens, u verwijst naar de goederenspoorlijn. Met uw vraag hebt u me ertoe aangezet om het archief nog eens in te duiken. Ik heb een brief teruggevonden van 23 maart 2007 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van minister Eurlings. In die brief wordt een toelichting gegeven aan de voorzitter van de Tweede Kamer. Daarin staat waarom er van de kant van Nederland geen interesse bestaat in de aanleg van die goederenspoorlijn. Voor die aanleg moet men met z'n tweeën zijn. Dat was oorspronkelijk zo gepland, maar Nederland heeft daar later van afgezien.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik ben altijd voorstander geweest en zal dat altijd blijven van een hanzeatische haventraditie. Onze havens moeten de kans krijgen om zich te ontwikkelen op hun eigen manier. Mijn vrouw gaat soms naar de Colruyt, soms naar de Delhaize, soms naar de Match en soms naar nog een andere winkel, afhankelijk van de prijs en van het aangeboden product. Ik vind dat havenklanten dat ook moeten kunnen.

In Vlaanderen hebben wij op dat vlak een heel rijke traditie. Wij hebben vier grote spelers die elk op hun eigen manier diensten aanbieden en op die manier hun klanten werven. Ik vind het nooit een goed idee om dat allemaal in één melting pot te gieten en dan zeker niet grensoverschrijdend. Nochtans ben ik een Heel-Nederlander, men zou me een Dietser kunnen noemen. Ik heb geen enkel probleem met het culturele aspect van de Verenigde Nederlanden maar wel met het commerciële. We moeten datgene doen waar we goed in zijn.

Mijnheer Martens, als u het hebt over die goederenspoorlijn die Vlissingen en vooral Moerdijk zou moeten ontsluiten, dan volg ik u niet meer. De Vlaamse havens hebben niets te winnen met die piste.

Minister, Deltaregiosamenwerking klinkt mooi, maar ik geloof er niet in. Hoe denkt u daar als havenverantwoordelijke over?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik heb dinsdag van de minister-president in de commissie Buitenlands Beleid vernomen dat hij in juli een bezoek aan Texas plant met minister-president Rutte van Nederland. De bedoeling was dat u daarin zou participeren samen met uw Nederlandse ambtscollega. Mijn vraag is eigenlijk heel concreet of het effectief de bedoeling is dat u meegaat en dat u daar vanuit uw functie de samenwerking tussen de verschillende Nederlandse en Vlaamse havens mee gaat promoten. Ik heb begrepen dat dit een van de belangrijke onderdelen van dat bezoek zou zijn.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal starten met de actualiteit. Ik heb vanmorgen na een maandenlange periode van vergaderen en discussiëren met de CEO's van de vier havens en met de afvaardigingen van de havenbedrijven, een akkoord bereikt over een versterkte samenwerking tussen onze Vlaamse havens op basis van een 30 puntenactieplan. Het actieplan zal deze namiddag digitaal worden bezorgd aan de leden van deze commissie. Ik heb er geen probleem mee dat we dit later met de CEO's bespreken.

Mijnheer Penris, ik ben het vaak oneens met u. Wat echter de samenwerking tussen havens betreft, ben ik ook voorstander van de hanzeatische traditie. Ik vind het goed dat havens met elkaar concurreren, maar ik vind het niet goed als die concurrentie tot gevolg heeft dat ze trafieken en vrachten op een bewuste manier van elkaar zouden gaan afsnoepen. Dat is niet de bedoeling. Er is jaren geleden een code of conduct ondertekend en die is vanmorgen herbevestigd. Er is een engagement uitgesproken tussen elk van de vier havens dat veel meer is dan commerciële samenwerking. Dat is eigenlijk het moeilijkste om aan te werken. Ook op dat vlak hebben we echter een aantal afspraken gemaakt. We hebben ook afspraken gemaakt over het beleid, de hinterlandverbindingen, de Seine-Nord. Deze zaken werden vroeger nooit besproken of kwamen niet aan bod.

Ook over Flanders Port Area en de manier waarop we in de toekomst willen samenwerken, zult u een en ander vinden in deze tekst.

Naast de haven-CEO's waren daar vanochtend ook de voorzitters van de havens aanwezig. In Gent is dat de Havenschepen, Matthias De Clercq. In Zeebrugge is dat Joachim Coens. In Oostende is dat de burgemeester, en in Antwerpen is dat Marc Van Peel die wat later kwam.

Er was ook een substantiële afvaardiging van de bedrijven aanwezig. Zij zijn de motor geweest achter het overleg. Als het gaat over communicatieplatformen, willen de bedrijven dat de havens goed met elkaar communiceren. Zij willen hun activiteiten zo goed mogelijk ontplooiën. Dit is een niet onbelangrijk document dat in deze commissie ten gronde kan worden besproken, maar dan niet deze namiddag.

Om het motto of wat we willen bereiken te symboliseren, hebben we het beeld ontwikkeld van een taart. Het is niet de bedoeling dat we gaan vechten voor de stukken van elkaars taart, maar dat we de taart voor Vlaanderen groter maken. Dat zullen Zeebrugge en Antwerpen nu doen. Er stond inderdaad iets over in de krant, mijnheer Martens, maar dat was zeker niet mijn communiqué. Het enige communiqué van mij is wat vandaag is verspreid, samen met de havenverenigingen.

Het klopt dat Antwerpen en Zeebrugge een gezamenlijke strategie willen ontwikkelen om assertiever te kunnen werken met de markten waar ze minder aandeel hebben. Hebt u toch een communiqué van mij gevonden? Van wanneer is dat?

De heer Bart Martens: 13 april 2013.

Minister Hilde Crevits: Wat is dat?

Mevrouw Griet Smaers: Antwerpen en Zeebrugge sluiten containerdeal.

Minister Hilde Crevits: Dat zal waarschijnlijk een persartikel zijn dat op mijn site staat.

We komen bij uw vraag over de Deltaregio, mijnheer Martens. Ik heb de speech van de minister-president bij en heb hem gelezen. In zijn speech wordt inderdaad verwezen naar het rapport 'Ruimtelijk-economische en logistieke analyse: de Vlaams-Nederlandse Delta in 2040'. Dat rapport is opgesteld door de Universiteit van Antwerpen en de Erasmus Universiteit Rotterdam, in opdracht van de Vlaams-Nederlandse Delta. Dat is door de academici gepresenteerd op de conferentie van de Vlaams-Nederlandse Delta van 16 december 2011. Dat rapport is dus niet veertien dagen oud, het bestaat al een tijdje.

De Vlaams-Nederlandse Delta is, zoals u wellicht weet, een samenwerkingsnetwerk tussen de provincies Antwerpen, Noord-Brabant, Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen, Zeeland en Zuid-

Holland. Daarmee is het territorium van elk van onze vier havens gedekt. Ze zijn er alle vier bij betrokken en ze hebben alle vier alle informatie. In goede samenwerking met steden, zeehavens, bedrijfsleven en kennisinstellingen willen zij projecten faciliteren die noodzakelijk zijn voor de economisch-logistieke ontwikkeling van de regio.

Vlaanderen is hierbij betrokken via onder andere een vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering in Nederland, die destijds is aangeduid voor de verkenning van de toekomstige samenwerking Vlaams-Nederlandse Delta. Er is ook een vertegenwoordiger van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, als waarnemer in het zeehavenoverleg. De Vlaamse overheid is met andere woorden op de hoogte van dit document en van de initiatieven en projecten binnen de Vlaams-Nederlandse Delta, maar is hier niet formeel door gevat.

Het rapport, mijnheer Martens, staat al minstens een jaar op de website, als u dat wilt lezen. U kunt dat online vinden op <http://www.vndelta.eu/documenten/analyse-delta-2040-van-ua-en-erasmus-universiteit>. In het rapport worden de ontwikkelingen van de Delta als competitieve en duurzame regio geschetst. Tien zogenaamd oriënterende krachten, die volgens de onderzoekers verantwoordelijk zijn voor de inrichting van dit gebied in de komende decennia, worden geïdentificeerd.

Ik antwoord dan op uw vragen naar de infrastructuurstrategie. Een van de krachten uit het rapport ‘Ruimtelijk-economische en logistieke analyse’, waarnaar al verwezen is, heeft te maken met het hinterlandnetwerk. Bij de noodzakelijke acties wordt melding gemaakt van het ontwikkelen van een robuust netwerk door te investeren in een aantal verbindingen. Er wordt dan verwezen naar de IJzeren Rijn, de aansluiting Betuweroute en de RoBel-lijn (Rotterdam en België). Spoorlijn 11 bestaat al voor het grootste deel op Belgisch grondgebied, op de middenberm van de A12. Op Nederlands grondgebied moeten nog bijzonder veel ingrijpende aanpassingsmaatregelen worden gerealiseerd ter hoogte van Bergen op Zoom en Roosendaal.

Lijn 11 is opgenomen – dat is correct geciteerd – in het hsl-verdrag van 1995, maar er is geen dwingend engagement aan gekoppeld. In 1995 werd in het kader van studies naar de hsl-zuid namelijk geconstateerd dat er na 2005 een capaciteitstekort zou zijn op de bestaande lijn 12 tussen Roosendaal en Antwerpen. Het capaciteitstekort wordt veroorzaakt door de verwachte toename van het goederenvervoer per spoor en de groei van het voorstadsverkeer in Antwerpen. Bij het afronden van de eindbeeldstudie van RoBel in 2005 bleek er toch geen grote nood aan een spoedige aanleg van de nieuwe goederenlijn tussen Rotterdam en Antwerpen, waardoor de plannen voor lijn 11 in de tijd zijn bijgesteld en uiteindelijk gestopt.

Momenteel heeft Nederland lijn 11 geschrapt uit het Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport, de zogenaamde ‘MIRT-planning’. Lijn 11 stond ook al in het vorige investeringsplan van de NMBS, maar werd niet uitgevoerd wegens niet prioritair voor het goederenvervoer. Voor Vlaanderen is het moeilijk om daar een prioriteit van te maken, die afweging hebben wij gemaakt, zeker als het niet als een alternatief kan dienen voor lijn 12 over Essen. Daarom wordt in de Vlaamse spoorstrategie wel gevraagd naar een haalbaarheidsonderzoek voor deze lijn, maar staat het dus niet bij de asap te realiseren prioriteiten.

Toekomstige evoluties in het goederenvervoer per spoor en de evolutie van het reizigersverkeer op lijn 12 zullen de eventuele latere noodzaak moeten aantonen. Er dient ook rekening mee te worden gehouden dat door het in gebruik nemen van de hogesnelheidslijn naar Nederland capaciteit is vrijgekomen op de spoorlijn 12 via Essen.

Wat de geplande zending van de minister-president naar Texas betreft, weet u dat het aanvankelijk de bedoeling was om naar Zuid-Afrika te gaan. Ik zou samen met mijn Nederlandse collega van Infrastructuur meereizen, omdat het niet onbelangrijk is voor de Vlaamse zeehavens ook. De plannen zijn nu veranderd. Men wil nu naar Texas gaan. Het staat nog open of de twee ministers van Havens en Infrastructuur zullen meereizen.

Het is in elk geval niet zo, mijnheer Roegiers, dat het daarbij gaat om de zending die staat in het actieplan dat we hebben besproken met de vier havens. Men vraagt daarvoor zeer uitdrukkelijk om richting Azië te gaan, omdat we op die markt gezamenlijk het meest te winnen hebben. Ik heb afgesproken dat we in het najaar samen met de vier havens zo'n zending doen, maar dat gaat dus niet richting Texas. Dat neemt niet weg dat het zou kunnen dat ik als minister van Mobiliteit en Openbare Werken meereis naar Texas, maar dan niet louter onder de vlag Havens, maar ook voor Infrastructuur, met bedrijven die daar investeren. Dat kan ook nuttig zijn voor het luik Openbare Werken. Dat wordt de komende weken beslist.

Wat de samenwerking betreft van de havens met andere regio's, kunt u ook in ons 30 puntenactieplan lezen dat die mogelijkheden absoluut worden opengelaten – dat zou er nog maar aan mankeren. Er wordt wel een code of conduct gerespecteerd, er wordt overlegd en gesproken. Men zal niet zo prioritair samenwerken met andere havens, maar de Vlaamse belangen zeker mee bewaken. U krijgt die teksten. Normaal gezien zou de vraag voor het paasreces behandeld zijn, waardoor het niet allemaal op dezelfde dag zou zijn. Ik ben zeker bereid om daarover de komende weken nog eens uitgebreid met u in gesprek te treden.

De heer Bart Martens: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ga ervan uit dat we het in deze commissie nog uitgebreid kunnen hebben over het actieplan voor de Vlaamse havens. Ik denk dat de samenwerking verder kan gaan dan een code of conduct die bestaat uit een niet-aanvalspect, om niet op een oneigen manier elkaars trafieken af te snoepen.

Minister Hilde Crevits: Dat is ook zo.

De heer Bart Martens: Ik ben het idee genegen om samen met de Nederlanders de zeehavens uit de verschillende regio's, de Rijn-Scheldedelta en de Deltahavens, als Deltaregio te gaan promoten. Ik draag dat een warm hart toe, vanuit de Groot-Nederlandse gedachte, mijnheer Penris, die blijkbaar minder bij u aanwezig is dan in onze geledingen. *(Gelach)*

Bij mijn bezoek aan Malmö heb ik gemerkt, minister, dat men er daar perfect in slaagt om de haven van Malmö en die van Kopenhagen, die nochtans in twee landen, Zweden en Denemarken, gelegen zijn, als een gezamenlijke haven te exploiteren en te promoten in het buitenland. Als dat daar kan, moet dat in de Rijn-Scheldedelta ook kunnen.

Ik ben het wel eens met de heer Penris dat uiteindelijk de marktspelers beslissen waar ze gaan. We moeten niet dirigistisch optreden en zeggen welke trafieken naar waar moeten worden afgeleid. Dat is aan de markt om te kiezen tussen de verschillende sterktes van de havens en te kijken waar ze het beste voet aan wal zetten. Dat gezegd zijnde, vind ik wel dat het versterken van de onderlinge interconnecties tussen de havens in het belang is van heel het havennetwerk en van de markt.

Ik blijf voorstander van het doortrekken van de goederenspoorlijn 11, ook al is er misschien op korte termijn geen behoefte aan, minister, toch is het van strategisch zeer groot belang. Waarom zeg ik dat? We weten allemaal dat een van de strategische problemen van het vormingsstation Antwerpen-Noord – het grootste vormingsstation van ons land – is dat er maar één ontsluiting is. In het tienjarig investeringsplan van de NMBS is de tweede goederenspoorontsluiting niet opgenomen. De NMBS wil daar voor 2025 niets aan doen. Dat betekent dat het vormingsstation maar één uitgang heeft. De doortrekking van goederenspoorlijn 11 zou meteen een tweede strategisch belangrijke ontsluiting voor het vormingsstation kunnen bieden. Het realiseren van de goederenspoorlijn 11 zou er ook voor kunnen zorgen dat de gevaarlijke goederentrafieken die vandaag via lijn 12 door kwetsbare dorpskernen zoals Kapellen denderen, daar worden weggehaald. Dat lijkt me toch ook niet onbelangrijk.

Minister, pacta sunt servanda. We hebben dat destijds met de Nederlanders afgesproken in het memorandum van overeenstemming rond de hsl-verbinding. Er stond ook in dat we gezamenlijk werk zouden maken van het doortrekken van de goederenspoorlijn 11 zodat de spoorverbinding tussen Rotterdam en Antwerpen zou kunnen worden versterkt.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik dank u voor de verduidelijking en de toelichting. Ik ben blij dat we in de toekomst nog van gedachten zullen kunnen wisselen over de samenwerking tussen de vier havens.

Collega Martens, het is goed om eens het antwoord van de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat Eurlings na te lezen. In de studie van 2003 waar hij naar verwijst, staat heel duidelijk dat met alle groeiscenario's die in die studie werden opgenomen, er ten vroegste in 2020 een probleem zou zijn, maar dat men eerder dacht dat het in 2040 het geval zou zijn. Omwille van die groeiscenario's is er een serieuze bijstelling gebeurd rond de goederenspoorlijn.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, minister, collega's, ik wil de Bovenscheldse havens Vlissingen en Moerdijk gunnen wat ze kunnen verdienen. Als die goederenspoorlijn 11 voor hen moet worden ontwikkeld, dan wil ik dat mee ondersteunen op één voorwaarde, namelijk dat wij als Onderscheldse havens – Oostende, Gent, Brugge en Antwerpen – onze IJzeren Rijn krijgen. Ik denk dat we die twee dossiers voor een keer aan elkaar moeten durven te koppelen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik denk dat in de eerste ronde de meningen nogal ver uit elkaar lagen. Mijn antwoord moet helder geweest zijn, want in de tweede ronde liggen ze dicht bij elkaar.

Mijnheer Martens, het is een beetje spijtig dat u zegt dat de samenwerking een beetje verder moet gaan dan een code of conduct. Wat we vanmorgen hebben goedgekeurd, gaat net verder dan de code of conduct.

Ik onderstreep nog eens dat er niet alleen de haven-CEO's waren – want die gaan ook nog naar de raad van bestuur om het document eens grondig door te nemen –, maar ook de voorzitters van de haven en de vier verenigingen van havenbedrijven. De heer Saverys heeft zelf een boodschap van vijf minuten ingesproken omdat hij erop stond om daar ook iets te mogen zeggen. Het document wordt dus gedragen door een vrij grote groep mensen en men is niet over een nacht ijs gegaan. Het blijft natuurlijk nog wel een tekst en het zullen de resultaten zijn die over enkele jaren moeten aantonen of het een goede zaak was dat we dit gedaan hebben. De intenties zijn in elk geval zeer goed en de praktische samenwerking tussen de havens loopt ook goed.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik feliciteer u met wat u bereikt hebt in de samenwerking tussen de Vlaamse havens. Ik hoop dat we ook voort kunnen gaan met de samenwerking met de Nederlandse havens.

Ik denk dat we de capaciteitsbeperking op het spoor niet enkel mogen bekijken vanuit het oogpunt van het goederenverkeer, maar dat we er ook alles aan moeten doen om op de bestaande netten capaciteit vrij te maken voor het intensifiëren van het reizigersverkeer in het kader van het realiseren van voorstadsnetten rond Antwerpen en Gent. Dat was destijds ook de bedoeling van het realiseren van de doorgetrokken goederenspoorlijn 11 om rijpaden vrij te maken op lijn 12 zodat er hoogfrequente reizigersdiensten richting Antwerpen kunnen worden aangeboden. Dat was ook de bedoeling van de havenspoorlijn langs de expresweg tussen Zeebrugge, Gent en Antwerpen om capaciteit vrij te maken op lijn 59 tussen Gent en Antwerpen voor het reizigersverkeer. Ik zou dat toch ook in het achterhoofd willen houden. Voor mij is dat een reden om prioritair werk te maken van de goederenspoorverbinding.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■