

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1996-1997

16 JUILLET 1997

Proposition de résolution sur la nécessité d'examiner des tracés supplémentaires afin d'assurer un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION DES FINANCES ET
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR M. **COENE**

I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION DE RÉOLUTION

L'auteur principal de la proposition de résolution signale tout d'abord que l'examen de la proposition de résolution au Sénat arrive au bon moment, car l'on négocie actuellement le contrat de gestion avec la S.N.C.B.

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Hatry, président; Bock, Ph. Charlier, Delcroix, D'Hooghe, Hotyat, Santkin, Mme Van der Wildt, MM. Verreycken et Coene, rapporteur.
2. Membres suppléants : M. Happart, Mme Merchiers, M. Poty et Mme Sémer.
3. Autre sénateur : M. Erdman.

Voir :

Document du Sénat :

1-696 - 1996/1997 :

N° 1 : Proposition de résolution de M. Erdman et consorts.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1996-1997

16 JULI 1997

Voorstel van resolutie betreffende de noodzaak om bijkomende tracés te onderzoeken voor een tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
FINANCIËN EN VOOR DE ECONOMISCHE
AANGELEGENHEDEN UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **COENE**

I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HOOFDINDIENER VAN HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De hoofddiener van het voorstel van resolutie stipt vooreerst aan dat onderhavig voorstel van resolutie op het juiste ogenblik ter bespreking in de Senaat voorligt, namelijk op het ogenblik dat het beheerscontract met de NMBS wordt onderhandeld.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Hatry, voorzitter; Bock, Ph. Charlier, Delcroix, D'Hooghe, Hotyat, Santkin, mevrouw Van der Wildt, de heren Verreycken en Coene, rapporteur.
2. Plaatsvervangers : de heer Happart, mevrouw Merchiers, de heer Poty en mevrouw Sémer.
3. Andere senator : de heer Erdman.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

1-696 - 1996/1997 :

Nr. 1 : Voorstel van resolutie van de heer Erdman c.s.

La proposition de résolution n'est pas inspirée par quelque forme que ce soit de chauvinisme anversois, mais bien par un intérêt suprarégional de nature économique et sociale. En outre, le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers est nécessaire non seulement pour des raisons économiques et sociales, mais aussi pour des raisons écologiques et de sécurité. L'intérêt social de ce deuxième accès dépasse la région anversoise.

Il faut faire remarquer, à cet égard, que l'on n'entend pas entrer dans les discussions qui font rage dans différentes communes concernant les tracés possibles, et au cours desquelles chaque commune adopte la position «*Not in my backyard*», ce qui est d'ailleurs tout à fait compréhensible. Il y aura des négociations sur le choix définitif du tracé, non pas au niveau fédéral, mais bien au niveau de la Région flamande, dans le cadre des permis de construire qui doivent être accordés.

L'intervenant renvoie ensuite à l'E.I.E. de faisabilité intitulée «*Tweede Spoorontsluiting van de Antwerpse haven*», qui a été effectuée pour le compte de la S.N.C.B. Toutes les garanties ont donc été données concernant ce projet.

En outre, l'auteur principal de la proposition de résolution souligne qu'il ne veut pas se focaliser sur le problème de l'«*IJzeren Rijn*». Selon l'intervenant, ce problème est un des éléments de la mise en œuvre du projet du deuxième accès ferroviaire. Bien que l'«*IJzeren Rijn*» soit important, non seulement pour Anvers, mais également pour le Limbourg, bien qu'il soit nettement plus court que les autres trajets possibles et présente une série d'autres avantages qualitatifs importants par rapport aux autres trajets, bien qu'il revête une importance essentielle pour le trafic ferroviaire futur entre Anvers et l'Allemagne et que son coût soit très modeste par comparaison avec les autres projets, il faudra faire un premier choix au vu de l'ensemble des tracés qui seront examinés.

L'intérêt social d'un deuxième accès ferroviaire dépasse la région. La proposition de résolution a été déposée non seulement en raison de l'impact économique qu'elle aura pour le port d'Anvers, mais également en raison des répercussions économiques pour les régions limitrophes.

L'intervenant renvoie à la résolution d'une portée similaire qui a été adoptée à la Chambre (doc. Chambre, n° 903/5 - 1996/1997). La formulation de proposition de résolution à l'examen est à peu près identique, mais on y a ajouté quelques alinéas destinés à l'actualiser, compte tenu de l'évolution du dossier.

Au cours des discussions relatives à la résolution qui ont eu lieu à la Chambre, le ministre des Trans-

Het voorstel van resolutie is niet ingegeven door enige vorm van Antwerps chauvinisme, maar wel door een supra-regionale bekommernis van economische en sociale aard. De tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven is daarenboven niet alleen noodzakelijk om economische en sociale redenen, maar ook om ecologische en veiligheidsredenen. Het maatschappelijk belang ervan overstijgt de Antwerpse regio.

In dit verband zij opgemerkt dat er niet wordt ingegaan op de discussies die woeden in verschillende gemeenten over de mogelijke tracés en waarbij iedere gemeente de houding aanneemt van «*Not in my backyard*», waarvoor trouwens alle begrip. Over de definitieve keuze van het tracé zal worden onderhandeld, maar niet op het federaal vlak, maar wel op het vlak van het Vlaamse Gewest binnen het kader van bouwtoelatingen die moeten verleend worden.

Spreker verwijst vervolgens naar de haalbaarheids-MER «*Tweede Spoorontsluiting van de Antwerpse haven*» die werd opgesteld in opdracht van de NMBS. Alle garanties over dit project zijn dus gegeven.

De hoofdindieners van het voorstel van resolutie onderstreept daarnaast ook niet de focus te willen vestigen op de problematiek van de IJzeren Rijn. Deze problematiek is, volgens spreker, één element van de uitvoering van het project van de tweede spoorontsluiting. Ondanks het feit dat de IJzeren Rijn niet alleen voor Antwerpen, maar ook voor Limburg van belang is, dat het traject van de IJzeren Rijn beduidend korter is dan andere mogelijke trajecten, dat de IJzeren Rijn ook nog een aantal andere belangrijke kwalitatieve voordelen biedt in vergelijking met andere trajecten, dat voor de verwerking van de toekomstige spoortrafiëk tussen Antwerpen en Duitsland de IJzeren Rijn van essentieel belang is en dat in vergelijking met andere projecten de kostprijs ervan zeer bescheiden zou zijn, zal er toch eerst een keuze moeten gemaakt worden in het licht van alle tracés die onderzocht zullen worden.

Het maatschappelijk belang van de tweede spoorontsluiting overstijgt de regio. Het voorstel van resolutie werd ingediend niet alleen omwille van de economische impact van de Antwerpse haven, maar ook voor de aangesloten regio's.

Spreker verwijst naar de resolutie van gelijkaardige strekking die in de Kamer werd aangenomen (Stuk Kamer, nr. 903/5 - 1996/1997). Het voorliggende voorstel is in praktisch dezelfde bewoordingen gesteld, met toevoeging van enkele actualiserende paragrafen, rekening houdende met de evolutie van het dossier.

Tijdens de bespreking van de resolutie in de Kamer, heeft de minister van Vervoer erop gewezen

ports a souligné que la S.N.C.B. a le dernier mot en ce qui concerne les tracés, même si les aspects relatifs à l'aménagement du territoire relèvent de la compétence des régions.

L'auteur principal de la proposition conclut que si le Sénat adoptait cette proposition de résolution avant les vacances parlementaires, il donnerait un signal au ministre des Transports, pour que celui-ci aborde le problème au cours des négociations avec la S.N.C.B. à propos du contrat de gestion.

II. DISCUSSION

Plusieurs commissaires disent approuver le contenu et les objectifs de la proposition de résolution à l'examen.

Un commissaire signale que ces cinq dernières années, le volume du transport routier a augmenté de 5 % en moyenne. En ce qui concerne le transport des marchandises, ce chiffre atteint même 8 à 9 %. Par ailleurs, le transport par la route entre Anvers et l'Allemagne pose de plus en plus problème. Chacun connaît les problèmes de l'E313 qui s'engorge peu à peu — et pas seulement en raison d'une série de travaux de réfection.

Le commissaire rappelle également que le Gouvernement mène une politique adéquate, qui consiste à stimuler par des mesures fiscales et autres le développement de centres de distribution dans notre pays. Cela provoque naturellement un trafic énorme, notamment dans les environs de ces centres de distribution.

La proposition de résolution sur la nécessité d'examiner des tracés supplémentaires afin d'assurer un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers n'est pas uniquement importante pour le port d'Anvers, mais a également des répercussions importantes pour Gand et Zeebrugge, c'est-à-dire pour un axe horizontal situé dans le nord du pays.

Ces dernières années, la province d'Anvers et surtout la Campine et le Limbourg sont devenus de véritables pôles d'attraction en matière de grands centres de distribution. Ainsi le centre de distribution de Nike situé en Campine anversoise connaît-il une explosion phénoménale. Récemment, ce centre a engagé son millième travailleur en deux ans à peine. À Genk s'est implanté le centre européen de distribution d'Ikea pour toute l'Europe occidentale et orientale. Il emploie actuellement environ 500 travailleurs.

De telles évolutions ont évidemment des conséquences dans le domaine de la circulation. Les autoroutes s'obstruent. Si l'on procède alors à des travaux de réfection, l'on constate des retards

dat de NMBS het laatste woord heeft voor wat betreft de tracés, ook al behoort het ruimtelijk ordeningsaspect tot de bevoegdheid van de gewesten.

De hoofdindieners van het voorstel besluit dat indien de Senaat nog voor het parlementair reces deze resolutie zou aannemen, dit een signaal voor de minister van Vervoer zou zijn om deze problematiek op te werpen tijdens de onderhandelingen met de NMBS over het beheerscontract.

II. BESPREKING

Verschillende commissieleden sluiten zich aan bij de inhoud en de doelstellingen van het voorliggende voorstel van resolutie.

Een commissielid stipt aan dat tijdens de jongste vijf jaar het wegtransport gemiddeld met 5 % is toegenomen. Voor wat het vrachtvervoer betreft, bedraagt dit cijfer zelfs ongeveer 8 à 9 %. Het vervoer tussen Antwerpen en Duitsland via de weg wordt trouwens problematisch. Iedereen kent de problemen van de E313 die langzamerhand — en niet alleen ten gevolge van een aantal herstellingswerken — dichtslibt.

Het commissielid herinnert ook aan de terechte politiek van de regering om de ontwikkeling van distributiecentra in ons land verder te stimuleren op fiscaal en op andere wijze. Ook dit brengt natuurlijk een enorme trafiek mede die ontstaat rond die distributiecentra.

Het voorstel van resolutie betreffende de noodzaak om bijkomende tracés te onderzoeken voor een tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven is niet alleen van belang voor de Antwerpse haven, maar heeft ook belangrijke consequenties naar Gent en Zeebrugge toe, m.a.w. voor een horizontale as in het noorden van het land.

In de loop van de jongste jaren zijn zowel de provincie Antwerpen en vooral de Kempen en de provincie Limburg echte attractiepolen geworden op het vlak van grote distributiecentra. Zo kent in de Antwerpse Kempen het distributiecentrum van Nike een fenomenale explosie. Recent werd daar de duizendste werknemer op amper twee jaar tijd aangeworven. In Genk werd het Europees distributiecentrum van Ikea voor gans West- en Oost-Europa gevestigd. Hier zijn nu reeds een vijfhonderdtal werknemers actief.

Dergelijke ontwikkelingen hebben wel gevolgen op het vlak van het verkeer. De autosnelwegen slibben dicht. Wanneer er dan herstellingswerken worden uitgevoerd, constateren we fenomenale ver-

phénoménaux qui entraînent un coût énorme, non seulement pour l'environnement, mais également pour les entreprises concernées, de même que des problèmes pour les travailleurs.

L'intervenant plaide pour que l'on cherche d'autres solutions. Actuellement, on tente de relancer le transport par voie fluviale en développant les possibilités de la navigation intérieure. L'«*IJzeren Rijn*» offre également une occasion unique de résoudre le problème du volume excessif du trafic sur les autoroutes.

Le même intervenant conclut qu'il est nécessaire d'optimiser effectivement le nouvel axe ferroviaire. C'est important pour Anvers, mais également pour la Campine, la province de Limbourg, Gand, Zeebrugge, bref, pour l'ensemble de la Flandre. Du reste, ce problème est une matière belge, car le port d'Anvers reste important, pour Liège et d'autres régions également.

Un autre membre soutient avec force la proposition de résolution à l'examen, ne fût-ce que pour donner un signal au Gouvernement, qui met parfois l'accent là où il ne faut pas.

L'étude de la «*Antwerpse havengemeenschap*» prévoit très clairement qu'un deuxième accès doit se situer dans le cadre du projet «*IJzeren Rijn*». Ces deux éléments sont étroitement liés. Or, l'intervenant a l'impression que le ministre des Transports, en tout cas après la Conférence des ministres des Transports qui a eu lieu à Helsinki, n'a plus du tout l'intention de défendre devant les autres ministres des Transports ni l'«*IJzeren Rijn*», ni le deuxième accès ferroviaire. En effet, il n'a pas présenté l'«*IJzeren Rijn*» comme un trajet possible. Par contre, il a plaidé pour une nouvelle liaison, un corridor de fret via Luxembourg et Lyon, alors que chacun sait que la liaison entre Dunkerque et la Pologne et les autres territoires nouvellement accessibles devra suivre le trajet de l'«*IJzeren Rijn*».

Le tracé de l'«*IJzeren Rijn*» réduira considérablement la distance tarifaire. Dans ce cas, il est évident que cette distance tarifaire profitera principalement au dynamisme économique des différentes entreprises situées le long du tracé, surtout les entreprises de Campine et du Limbourg, c'est-à-dire d'une région occupant une position très centrale, qui n'est pas encore assez accessible et à laquelle on pourrait accéder grâce à l'«*IJzeren Rijn*». Néanmoins, la politique du Gouvernement consiste à augmenter la distance tarifaire en laissant subsister la déviation via Montzen, alors que les économistes tentent de réduire la distance tarifaire afin de rendre une nouvelle région compétitive. La politique des régions est également axée sur un accès efficace et rapide à la Campine et au Limbourg.

tragingen die enorme kosten met zich brengen, niet alleen voor het milieu maar ook voor de betrokken ondernemingen, en ook hinder voor de werknemers.

Daarom pleit spreker voor het zoeken naar alternatieven. Momenteel wordt reeds getracht om het vervoer langs de waterwegen een nieuwe impuls te geven door de mogelijkheden van binnenscheepvaart verder te ontplooiën. Ook de IJzeren Rijn biedt een unieke opportuniteit om tegemoet te komen aan problemen van de verkeersoverlast langs de auto-wegen.

Spreker besluit dat het noodzakelijk is dat de nieuwe spoorwegas werkelijk geoptimaliseerd wordt. Dit is niet alleen van belang voor Antwerpen, maar ook voor de Kempen, de provincie Limburg, Gent, Zeebrugge, kortom voor heel Vlaanderen. Trouwens deze problematiek is een Belgische aangelegenheid omdat de Antwerpse haven ook voor Luik en andere regio's belangrijk blijft.

Een volgende spreker steunt met nadruk dit voorstel van resolutie, ook al om een signaal te geven aan de regering die haar klemtonen af en toe verkeerd legt.

De studie van de Antwerpse havengemeenschap stelt zeer duidelijk dat een tweede ontsluiting deel moet uitmaken van het IJzeren Rijn-project. Beide zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Spreker heeft echter de indruk dat de minister van Vervoer, zeker na de conferentie van de ministers van Vervoer in Helsinki, helemaal niet geneigd is om noch de IJzeren Rijn, noch de tweede spoorontsluiting te verdedigen bij de andere ministers van Vervoer. De minister heeft immers nagelaten om de IJzeren Rijn voor te stellen als een mogelijk traject. Hij heeft daartegen gepleit voor een nieuwe verbinding via Luxemburg naar Lyon als transportcorridor, terwijl nochtans iedereen weet dat de verbinding van Duinkerken naar Polen en de andere nieuw ontsloten gebieden praktisch zeker langs het traject van die IJzeren Rijn zal moeten lopen.

Het traject van de IJzeren Rijn zal de tariefafstand op belangrijke wijze verminderen. Deze tariefafstand geeft uiteraard in dit geval de meeste economische slagkracht aan de verschillende bedrijven die langs dit hele traject gesitueerd zijn, vooral dan de bedrijven in de Kempen en Limburg, zijnde een zeer centraal gelegen regio die nog onvoldoende ontsloten is en die via deze IJzeren Rijn zou kunnen ontsloten worden. Het beleid van de regering is evenwel om de tariefafstand te verhogen door de omweg langs Montzen open te houden, terwijl economici ernaar streven om de tariefafstand te verlagen en een nieuwe regio competitief te maken. Ook het beleid van de gewesten is gericht op een effectieve en snelle ontsluiting van de Kempen en Limburg.

Pour conclure, l'intervenant affirme que le débat consacré à un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers doit inclure l'ensemble du projet «*IJzeren Rijn*». Les entreprises anversoises s'accordent toutes à dire que le deuxième accès ferroviaire fait partie de ce projet. Du reste, le Sénat doit également mettre le ministre face à son attitude vis-à-vis de ce projet. L'on doit mener ce débat aussi rapidement que possible, pour que le Parlement ne soit pas mis ultérieurement devant un fait accompli. Pendant les vacances parlementaires, l'on ne posera certainement aucune question au ministre et le Parlement ne pourra exercer aucun contrôle. Les discussions avec la S.N.C.B. relatives au contrat de gestion ont précisément lieu au cours de cette période.

Un autre membre espère que la proposition de résolution sera l'ébauche d'une modification fondamentale dans l'organisation du transport. Comme en Suisse et en Autriche, il faut mettre les marchandises sur les trains. Demain, nous devons reconstruire nos autoroutes, mais qui va payer? Cette résolution peut être une ébauche pour repenser fondamentalement l'organisation du transport, notamment celui des marchandises.

Un autre membre fait observer qu'actuellement, les Suisses se rendent compte que leur solution n'est pas une solution universelle.

Un autre intervenant souligne que l'une des évolutions économiques importantes des prochaines années sera le désenclavement de l'Europe de l'Est. Par conséquent, il est très important pour Anvers d'avoir des communications relativement faciles avec l'Europe orientale. Un deuxième accès ferroviaire constitue un maillon évident à cet effet. L'intervenant fait observer que dans les autres grands ports, l'on ne restera certainement pas les bras croisés. Ainsi les autorités du port de Rotterdam ont-elles déjà exprimé leur intention d'étendre toute la zone portuaire vers la mer.

L'objet de la résolution n'est pas d'envisager seulement la question du deuxième accès ferroviaire dans le cadre du projet «*IJzeren Rijn*» mais également d'étudier tous les tracés possibles pour en choisir le plus intéressant du point de vue écologique et qui, en même temps, combinera au mieux le transport de personnes et celui de marchandises.

Le représentant du ministre des Transports précise que, par rapport à la conférence d'Helsinki, le ministre n'a pas proposé l'«*IJzeren Rijn*» comme corridor de fret parce que, pour le moment, la ligne n'est pas en état de supporter un trafic marchandises du type corridor de fret. Il y a eu un premier accord de trois réseaux pour un corridor entre Muizen et la banlieue lyonnaise. Dès que les investissements suffisants auront été réalisés sur l'«*IJzeren Rijn*», la

Spreker stelt tot besluit dat het debat over een tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven uitgebreid moet worden tot het hele IJzeren Rijn-project. Alle Antwerpse bedrijven zijn het erover eens dat de tweede spoorontsluiting deel uitmaakt van dit project. Trouwens, de Senaat moet ook de minister confronteren met zijn houding ten opzichte van dit project. Dit debat moet zo vlug als mogelijk gevoerd worden zodat het Parlement niet achteraf geconfronteerd wordt met voldongen feiten. Tijdens de recesperiode kunnen al geen vragen aan de minister gesteld worden en kan het Parlement geen enkele controle uitoefenen. De besprekingen met de NMBS over het beheerscontract vinden precies plaats tijdens deze periode.

Een ander lid hoopt dat het voorstel van resolutie een blauwdruk zal zijn voor een fundamentele wijziging van de organisatie van het vervoer. Zoals in Zwitserland en in Oostenrijk moeten de goederen per trein worden vervoerd. Eerlang zullen de auto-wegen hersteld moeten worden, maar wie zal dat betalen? Deze resolutie kan aanleiding zijn voor een fundamentele bezinning over een nieuwe organisatie van het vervoer, met name van het goederenvervoer.

Een ander lid wijst erop dat de Zwitsers momenteel ondervinden dat hun oplossing toch niet alleen zaligmakend is.

Een volgende spreker onderstreept dat één de belangrijkste economische ontwikkelingen van de volgende jaren de ontsluiting van Oost-Europa is. Bijgevolg is een vrij gemakkelijke aansluiting naar het oosten van Europa toe voor Antwerpen uiterst belangrijk. Een tweede spoorontsluiting is hierin een evidente schakel. Spreker merkt op dat andere grote havens zeker niet bij de pakken zullen blijven zitten. Zo heeft Rotterdam al het voornemen geuit om heel zijn havengebied naar de zee toe uit te breiden.

De bedoeling van de resolutie is niet alleen de tweede spoorontsluiting te bekijken in het kader van het IJzeren Rijn-project, maar wel om al de mogelijke tracés te bestuderen zodat het meest interessante wordt gekozen, zowel vanuit ecologisch standpunt, als ook het tracé dat terzelfdertijd de meeste synergieën oplevert qua samenwerking tussen personen- en goederenvervoer.

De vertegenwoordiger van de minister van Vervoer verklaart dat de minister op de Conferentie van Helsinki de IJzeren Rijn niet heeft voorgesteld als transportcorridor, omdat deze lijn het bijbehorende vrachtvervoer op het ogenblik nog niet aankan. Er zijn reeds drie netwerken op elkaar afgestemd om een corridor te vormen tussen Muizen en de rand van Lyon. Zodra voor de IJzeren Rijn de nodige investeringen zijn gedaan, zal de NMBS samen met

S.N.C.B. développera, avec des partenaires, le trafic vers l'est de l'Allemagne. Le projet «*IJzeren Rijn*» n'est donc absolument pas exclu par le ministre.

Actuellement, une étude a été faite, et lors d'une Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure, les ministres compétents examineront la problématique afin de voir comment on peut procéder aux investissements.

Le représentant du ministre souligne qu'en ce qui concerne le deuxième accès au port d'Anvers, cinq milliards ont été prévus dans le plan d'investissement 1996-2005, à réaliser dans la période 2000-2005.

En ce qui concerne les tracés, le représentant du ministre fait observer qu'il faut que la S.N.C.B. examine un maximum de possibilités, mais les règles concernant les permis de bâtir doivent être respectées. La S.N.C.B. ne décidera pas unilatéralement du choix d'un tracé.

Enfin, le représentant du ministre précise que le problème du deuxième accès au port d'Anvers n'est pas lié au contrat de gestion. Cela ressort du plan décennal d'investissement. Le transport de marchandises ne relève pas de la mission de service public. Par contre, dans le contrat de gestion, on est sensible également à un développement du trafic ferroviaire de marchandises par le biais d'un transport combiné, ce qui rencontre la demande.

III. VOTES

La proposition de résolution a été adoptée à l'unanimité des 9 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 9 membres présents.

Le rapporteur,
Luc COENE.

Le président,
Paul HATRY.

*
* *

haar partners het verkeer naar het oosten van Duitsland ontwikkelen. De minister sluit de IJzeren Rijn absoluut niet uit.

Er is in dit verband een studie verricht en tijdens een Interministeriële Conferentie van Verkeer en Infrastructuur zullen de bevoegde ministers deze problematiek onderzoeken en bekijken hoe de investeringen moeten gebeuren.

De vertegenwoordiger van de minister onderstreept dat voor de tweede toegang tot de Antwerpse haven vijf miljard is vrijgemaakt in het investeringsplan 1996-2005, uit te voeren in de periode 2000-2005.

Wat de tracés betreft, is de vertegenwoordiger van de minister het ermee eens dat de NMBS zoveel mogelijk alternatieven moet onderzoeken, maar hij wijst erop dat de regels in verband met de bouwvergunningen moeten worden nageleefd. De NMBS zal dus niet alleen beslissen over de keuze van een tracé.

Ten slotte wijst de vertegenwoordiger van de minister erop dat het probleem van de tweede toegang tot de Antwerpse haven geen verband houdt met het beheerscontract. Het gaat terug op het tienjarenplan voor de investeringen. Het goederentransport behoort niet tot de taak van de NMBS als openbare dienst. Uit het beheerscontract spreekt echter wel interesse voor de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor, op basis van gecombineerd vervoer, wat tegemoetkomt aan de vraag.

III. STEMMINGEN

Het voorstel van resolutie wordt eenparig aangenomen door de 9 aanwezige leden.

Dit verslag wordt eenparig goedgekeurd door de 9 aanwezige leden.

De rapporteur,
Luc COENE.

De voorzitter,
Paul HATRY.

*
* *

**TEXTE ADOPTÉ
PAR LA COMMISSION
DES FINANCES ET
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES**

Voir le doc. n° 1-696/1

**TEKST AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN
VOORECONOMISCHEAANGELEGENHEDEN**

Zie Gedr. St. nr. 1-696/1