

Koterij Column

Luckas Vander Taelen

Een institutionele koterij. Anders kan je de situatie niet noemen na de debatten in de Commissie Mobiliteit in de Kamer. Die werd geconfronteerd met de desastreuze gevolgen van een jarenlang gebrek aan coördinatie tussen de overheidsinstellingen.

Het Fonds voor Spoorweginfrastructuur heeft, in tegenstelling tot wat de naam laat vermoeden, niet het verbeteren van die infrastructuur tot doel. In tijden van dichtslubbende wegen is dat nochtans een nobel streven. Nee, dat fonds moet gronden met spoorweginfrastructuur die niet meer gebruikt wordt zo duur mogelijk proberen te verkopen aan bouwpromotoren, om de hoge schuld van de NMBS aan de staat af te bouwen. De bezorgdheid van het fonds is niet sporen bijleggen voor meer treinverkeer, maar ze weghalen. Bij het fonds mag niemand zich afvragen of het liquideren van spoorlijnen opportuun is of even nadenken over de gevolgen.

Het fonds houdt zich niet bezig mobiliteit, maar Kamerleden moeten dat wel doen. Ze bogen zich over wat overblijft aan spoorlijnen voor vrachtvervoer op Schaarbeek-Vorming, een immens terrein vlak bij het kanaal. Drie spoorlijnen zijn al ontmanteld, één blijft over. Die is essentieel voor de verbinding met de Brusselse haven. De Gewestregering heeft het ambitieuze plan om op Schaarbeek-Vorming een logistiek knooppunt te maken. Het spoor is samen met het kanaal en de weg een belangrijk onderdeel.

En hier komt Kafka: de Belgische overheid heeft Infrabel, de beheerder van de spoorinfrastructuur, per Koninklijk Besluit 16 jaar geleden verplicht het terrein spoorvrij te maken. Als Infrabel dat dit jaar niet doet, moet de spoorbeheerder het fonds een boete van 7 miljoen euro betalen.

De staat hoopte zo meer geld te kunnen krijgen voor het terrein, dat zonder spoorlijnen makkelijker te verkopen is. Ooit was het plan er een nationaal voetbalstadion te bouwen, maar het Brussels Gewest wou niet het hele terrein kopen. Het fonds weigerde een stuk te verkopen en zocht voort naar een projectontwikkelaar. Daarvoor moesten de spoorlijnen weg.

Er werd nog wel wat onderhandeld met de Brusselse overheid, maar naar verluidt toonde het fonds weinig belangstelling. Dat het Brussels Gewest niet echt een plan had voor het gebied was ook niet bepaald een stimulans voor een snelle afwikkeling. Dat lijkt nu anders, met de duidelijk omschreven ambitie om er een logistiek centrum op te richten. Dat heeft enorme mogelijkheden, zoals het al concrete plan om groenten en fruit aan te voeren uit Valencia via de spoorverbinding. Maar als Infrabel die opbreekt, gaat die deel niet door. Dan proppen we onze wegen weer wat voller met containervrachtwagens.

In de Kamercommissie meldde federaal minister van Mobiliteit François Bellot (MR) dat Infrabel zes maanden uitstel krijgt om de sporen op te breken. Die afbraak gaat overigens volledig in tegen een Europese verplichting elke haven te voorzien van een spoorverbinding. Als het Brussels Gewest het gebied toch koopt, moet het opnieuw sporen aanleggen, op de plek waar ze in opdracht van een andere overheidsinstantie verwijderd werden.

Over de partijgrenzen heen waren alle parlementsleden verbaasd over het absurde kluwen van de overheidsinstellingen die elk vanuit een eigen logica lijken te werken, zonder enige sturing vanuit de politiek. De minister maakte zich sterk dat er in zes maanden een akkoord kan zijn. Dat zou een sterk staaltje van kafkaïaanse absurditeit zijn, in afwezigheid van een federale regering. Schaarbeek-Vorming zegt in ieder geval alles over de efficiëntie waarmee dit land bestuurd wordt.

Luckas Vander Taelen, Freelancejournalist en regisseur