

Zitting 2000-2001

6 maart 2001

BEKNOPT VERSLAG

VERGADERING

INHOUDSOPGAVE

Actuele vragen (*Regl. art. 82*)

- van de heer Filip Dewinter (Mogelijk cannabisgebruik door een Vlaams minister)
met antwoord van minister-president Patrick Dewael 3
- van de heer Marino Keulen (Staat van de Vlaamse bruggen)
met antwoord van minister Steve Stevaert 3
- van de heer Jos Stassen (nieuwe aanvraag bouwvergunning Deurganckdok)
met antwoord van minister Steve Stevaert 3
- van de heer Paul Van Grembergen (Veiling van de Manteau-bibliotheek)
met antwoord van minister Bert Anciaux 4
- van de heer Ludwig Caluwé (Eventuele heronderhandeling Lambermont-bisakkoord)
met antwoord van minister-president Patrick Dewael 4

Actualiteitsdebat

- Rol van de gewesten in het spoorbeleid

- Bespreking

(Sprekers : de heren Carl Decaluwe, Johan Malcorps, André Denys, Ludwig Caluwé, Jos Stassen, Jan Penris, Eric Van Rompuy en Ludo Sannen, mevrouw Sonja Becq, de heer Jul Van Aperen, mevrouw Riet Van Cleuvenbergen, de heren Francis Vermeiren, Robert Voorhamme, Bruno Tobback en Jan Loones en minister Steve Stevaert)

5

Regeling van de werkzaamheden

17

Regeling van verhindering

17

VERGADERING VAN DINSDAG 6 MAART 2001

Voorzitterschap van de heer Norbert De Batselier, voorzitter

– *De vergadering wordt geopend om 14.05 uur.*

ACTUELE VRAGEN (Regl. art. 82)

Mogelijk cannabisgebruik door een Vlaams minister

De voorzitter : Aan de orde is de actuele vraag van de heer Dewinter tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over het mogelijk cannabisgebruik van een Vlaams minister in een televisieprogramma. Minister Anciaux zal op deze vraag antwoorden.

De heer Filip Dewinter : Minister Anciaux heeft in het VTM-programma Debby en Nancy op 21 februari de indruk gewekt een joint te roken. Nauwelijks een week tevoren had Vlaamse regering te kennen gegeven een ontradingsbeleid te willen voeren op het gebied van drugs ten aanzien van jongeren. Daags na het programma verklaarde de woordvoerder van de minister dat de minister niet echt een joint had gerookt en dat een en ander slechts bedoeld was als provocatie in het kader van de hetze rond de drugsnota. Vindt de Vlaamse regering het gedrag van minister Anciaux verantwoord ?

Minister Bert Anciaux : Ik zal mijn eigen standpunt geven en niet dat van de regering. Ik meende te mogen meewerken aan een programma dat vooroordelen probeert weg te werken. Als ik de indruk zou hebben gewekt te willen aanzetten tot drugsgebruik, dan wil ik me daarvoor verontschuldigen. Dat was geenszins de bedoeling.

De heer Filip Dewinter : Ik heb een vraag gesteld aan de minister-president. Ik betreur dat minister Anciaux in eigen naam antwoordt. Wat is het standpunt van de Vlaamse regering ?

Ik waardeer dat de minister inziet dat hij een fout heeft gemaakt. Dit incident heeft nog maar eens de hypocrisie van deze regering over het drugsbeleid aan het licht gebracht : er wordt geen ondubbelzinnig standpunt ingenomen over drugs.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Staat van de Vlaamse bruggen

De voorzitter : Aan de orde is de actuele vraag van de heer Keulen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de staat van de Vlaamse bruggen.

De heer Marino Keulen : De instorting van de brug over de Douro in Portugal doet de vraag rijzen naar de procedures in Vlaanderen voor het toezicht op bruggen en andere kunstwerken. Is er in Vlaanderen voldoende toezicht om dit soort catastrofes te vermijden ?

Minister Steve Stevaert : Vlaanderen telt 2386 bruggen en tunnels. Deze kunstwerken worden minimum om de drie jaar gecontroleerd. Er vindt een inspectie ter plaatse plaats en als er een probleem wordt vastgesteld, dan wordt een en ander nader onderzocht. Er zijn geen vertragingen bij het toezicht. Tot voor kort was dat nog het geval in Oost-Vlaanderen, maar dat probleem is intussen opgelost.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Nieuwe aanvraag bouwvergunning Deurganckdok

De voorzitter : Aan de orde is de actuele vraag van de heer Stassen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de nieuwe aanvraag van een bouwvergunning voor het Deurganckdok en het opspuiten van bijkomend poldergebied.

De heer Jos Stassen : Enkele dagen geleden werd er een nieuwe bouwaanvraag ingediend voor de bouw van het Deurganckdok. In mei 2000 werd een akkoord bereikt binnen de Vlaamse regering om de specie uit het Deurganckdok te gebruiken om de helft van het Doeldok op te vullen. In de huidige bouwaanvraag wordt echter vooropgesteld dat de specie zal gebruikt worden om het poldergebied te verhogen. Vanwaar deze keuze, in strijd met het bereikte akkoord ? Ligt het niet meer voor de hand om de gronden die nog kunnen worden opgehoogd op te hogen of om het Doeldok op te vullen ?

Minister Steve Stevaert : Er wordt van alle kanten beweerd dat enkele dagen geleden een nieuwe

bouwaanvraag voor het Deurganckdok is ingediend en wel om de lopende procedure bij de Raad van State te dwarsbomen. Ik kan dat alleen maar ontkennen.

Er zijn twee bouwaanvragen. De eerste aanvraag slaat op de aanlegbaggerwerken, maar staat volledig los van de kaaimuren. De tweede is voor de berging van de specie. Een deel van die specie zal gebruikt worden om bestaande terminals te verhogen. Wat daarvan rest wordt in het havengebied opgeslagen om later gebruikt te worden in het Doeldok. Het Doeldok zal evenwel maar voor de helft met die specie gevuld worden en daarom moet in het midden een dam gebouwd worden. Wegens de instabiele ondergrond is het niet vanzelfsprekend om op die plaats een dam te bouwen. Precies daarom wordt de situatie vooraf grondig bestudeerd.

De heer Jos Stassen : Als ik het over het Deurganckdok heb, dan heb ik het over alle werken die daarmee verband houden. Ik had het in mijn vraag dus niet over de kaaimuren alleen. De bouw van een dam in stilstaand water is volgens mij een eenvoudige constructie. Een aantal diensten stellen dit voor als een ingewikkelde constructie omdat ze het eigenlijk niet eens is met de keuze van de Vlaamse regering.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Veiling van de Manteau-bibliotheek

De voorzitter : Aan de orde is de actuele vraag van de heer Van Grembergen tot de heer Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Brusselse Aangelegenheden en Ontwikkelingssamenwerking, over de veiling van de Manteau-bibliotheek.

De heer Paul Van Grembergen : Op 25 maart wordt de bibliotheek geveild van mevrouw Angèle Manteau, die een belangrijke rol heeft gespeeld in de literaire wereld van Vlaanderen en de Nederlanden. Mijn fractie is bekommerd om wat er precies zal gebeuren met dat patrimonium. De Vlaamse Gemeenschap in het algemeen en de minister van Cultuur in het bijzonder dragen een belangrijke verantwoordelijkheid. Zijn er besprekingen aan de gang of afspraken gemaakt ?

Minister Bert Anciaux : We beschikken noch over een inventaris, noch over beleidsinstrumenten om een daadwerkelijk beleid te kunnen voeren. Aan het eerste wordt gewerkt. We hebben een aantal initiatieven genomen : het Kunsthistorisch Centrum

en het Centrum voor Teksteditie en Bronnenstudie. Dat is de bovenbouw. Vervolgens worden ook erfgoedconvenants afgesloten met de kunststeden.

Wat het beleidsinstrument betreft werk ik aan een Erfgoeddecreet om de uitvoer van hoogstaand cultureel erfgoed te belemmeren en de aankoop ervan mogelijk te maken. Ik wil dit ontwerp van decreet nog in 2001 indienen in het Vlaams Parlement. Het is de bedoeling dat niet alleen de Vlaamse Gemeenschap kan optreden, maar ook andere partners zoals steden, provincies en zelfs privé-personen, mits een overeenkomst over de ontsluiting.

Specialisten vertellen me dat de bibliotheek van mevrouw Manteau eigenlijk geen uitzonderlijke boeken bevat. De opdrachten van de auteurs zijn evenmin belangrijk vanuit cultuurhistorisch oogpunt. Er worden echter ook heel wat essentiële documenten en brieven geveild. De Vlaamse Gemeenschap overweegt dan ook stappen te zetten om die aan te kopen of toch minstens in Vlaanderen te houden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Eventuele heronderhandeling Lambermont-bisakkoord

De voorzitter : Aan de orde is de actuele vraag van de heer Caluwé tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over een eventuele heronderhandeling van het Lambermont-bisakkoord na het advies van de Raad van State

De heer Ludwig Caluwé : De Raad van State heeft een bijzonder negatief advies gegeven over het ontwerp van bijzondere wet over de bevoegdheden; waarschijnlijk zal het advies over de financiering hetzelfde zijn. Over het landbouwbeleid zegt het advies dat als het Belgisch Interventie- en Restitutiebureau federaal blijft, de volledige uitvoering federaal moet blijven. Het heeft dus geen zin om, zoals de heren De Gucht en Bourgeois willen, het prijs- en inkomensbeleid te regionaliseren. De bepalingen over ontwikkelingssamenwerking zijn inhoudsloos volgens de Raad van State. Tevens kan volgens hem de gemeente- en provinciewet niet geregionaliseerd worden zonder grondwetswijziging. Hij baseert zich voor dat laatste op de bezwaren van de oppositie, onder meer van de heer Dewael, in de vorige

regeerperiode.

Dit advies biedt de gelegenheid om opnieuw te onderhandelen over dit akkoord en een aantal bevoegdheden over te hevelen waarvoor geen grondwetswijziging noodzakelijk is, onder meer gezondheids- en gezinsbeleid. Zal de minister-president deze kans aangrijpen of zal hij juridische trucs gebruiken om het advies te ontwijken en een slecht akkoord toch uit te voeren ?

Minister-president Patrick Dewael : Ik onderhandel geen tweemaal over een akkoord. De basis is goed : fiscale autonomie, herfinanciering van de gemeenschappen en overheveling van bijkomende bevoegdheden. De samenwerkingsakkoorden, waarover men momenteel onderhandelt, kunnen bijdragen tot een beter begrip en misschien wel een verdieping van het akkoord. Zij moeten klaar zijn op het ogenblik van de eindstemming.

Het advies van de Raad van State is belangrijk. In de vorige regeerperiode heb ik getwijfeld of de regionalisering van de provincie- en gemeentewet en de aanverwante kieswetgeving mogelijk is zonder artikel 162 van de Grondwet te herzien. De toenmalige eerste minister en een aantal leden van de toenmalige meerderheid hebben mij gedeeltelijk overtuigd dat de regionalisering wel kan zonder grondwetsherziening. Het Lambermontakkoord voorziet hierin. Ik betreur het dat zo weinig artikelen voor herziening vatbaar verklaard zijn, maar hiervoor heeft de CVP gezorgd.

De Raad van State acht het niet nodig om een algemeen standpunt in te nemen over deze kwestie, maar zegt dat het parlement hierover, bij tweedeede meerderheid, zal moeten beslissen. U gunt mij teveel eer als u denkt dat mijn uitspraken aan de basis van dit advies liggen.

Het is inderdaad noodzakelijk dat wij het volledige akkoord uitvoeren, ook minister-president Van Cauwenberghe heeft dit bevestigd. Het is allicht verstandig om artikel 162 van de Grondwet voor herziening vatbaar te verklaren zodat de nieuwe situatie, gecreëerd door de bijzondere wet, in de Grondwet verankerd kan worden. (*Applaus bij de VLD, SP en AGALEV*)

De heer Ludwig Caluwé : In zijn besluit stelt de Raad van State dat de regionalisering van de gemeente- en provinciewet enkel kan als artikel 162 zal zijn herzien. De Franstaligen zullen de uitvoering

van Lambermont niet blokkeren, ze krijgen immers veel geld. Ze zullen de bijzondere wet goedkeuren en enkele weken later zal een burgemeester uit de Rand naar het Arbitragehof stappen. Op basis van het advies van de Raad van State zal de klacht aanvaard worden. Ik betreur dat de Vlaamse regering de kans niet aangrijpt om het volledige akkoord opnieuw te onderhandelen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

ACTUALITEITSDEBAT

Rol van de gewesten in het spoorbeleid

Bespreking

De voorzitter : Aan de orde is het actualiteitsdebat over de rol van de gewesten in het spoorbeleid.

De bespreking is geopend.

De heer Carl Decaluwe : Dit is niet de eerste maal dat wij nadenken over de rol van de gewesten in het spoorbeleid. Op 12 januari 2000 heeft het Vlaams Parlement een motie eenparig goedgekeurd waarin we een objectivering van de spoorweginvesteringen en -bediening vroegen in plaats van de huidige 60/40-verdeelsleutel; de mogelijkheid om regionale beheersovereenkomsten af te sluiten, bovenop de objectieve basisbediening van de federale beheersovereenkomst; een betere vertegenwoordiging en betrokkenheid van de gewesten in het spoorbeleid. Op 14 november vroegen we, opnieuw eenparig, om een plaats voor elk gewest in de raad van bestuur van de NMBS; een grotere betrokkenheid bij het witboek voor het federaal mobiliteitsplan; verdere stappen in de harmonisering van het mobiliteitsbeleid op het Vlaams niveau.

De Vlaamse regering heeft nog niet aangetoond dat ze werk wil maken van de vragen van het parlement. Ze zendt tegenstrijdige signalen uit, wat de positie van de Franstaligen versterkt. Nochtans stond in de regeerverklaring dat de mogelijkheid zou onderzocht worden om Vlaanderen een aanvullend spooraanbod te laten organiseren. Daarover vernemen we niets meer. Er is nog altijd geen eensgezind standpunt van de Vlaamse regering. Nochtans dringt de tijd.

Over een aantal punten is men het wel eens. De minister-president stelde onlangs dat het de bedoeling is om de gewesten op een significante manier te laten vertegenwoordigen in de raad van

bestuur van de NMBS. Hij verwees daarvoor naar het regeerakkoord, hoewel er daarover niets in staat. Tijdens het overleg met de Waalse regering heeft de Vlaamse regering over die doelstelling met geen woord meer gerept. Ze stelt zich tevreden met een adviserend comité en legt daarmee een unaniem goedgekeurde motie van dit parlement naast zich neer. De minister-president liet ook uitschijnen dat er eensgezindheid bestaat over de 60/40-verdeelsleutel. Die mag voorlopig behouden blijven. Ondertussen worden er in Wallonië heel wat luxeprojecten ontwikkeld zodat de verdeelsleutel zeker zal blijven bestaan.

Het zogenaamde akkoord van minister Vogels en minister Durant is het resultaat van overleg tussen de groene partijen om hun visies over de taalgrens heen op elkaar af te stemmen. Is er een akkoord tussen de groenen over de 60/40-verdeelsleutel? Minister Durant stelt dat ze daaraan niet wil raken, terwijl een andere Ecolo-minister zegt dat er beter gewerkt wordt op basis van objectieve criteria. Agalev en Ecolo voeren gezamenlijk acties om het spoor te promoten. Ze zouden hun krachten beter bundelen in het parlement. Zo heeft de heer Malcorps, die toch gemeenschapssenator is, zich nog niet afgezet tegen minister Durant.

De heer Johan Malcorps : We proberen op de twee niveaus hetzelfde te zeggen. Dat moet de uitdaging zijn voor iedereen. Het is gemakkelijk om in dit parlement een eisenpakket op te sommen, terwijl er in de Kamer en de Senaat gediscussieerd wordt over een te beperkt budget. Er is meer geld nodig voor de NMBS.

De heer Carl Decaluwe : U moet dan ook de moed hebben om de motie over de 60/40-verdeelsleutel niet goed te keuren. Voorts rijst de vraag of er groene eensgezindheid bestaat over de vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur en over de mogelijkheid voor het Vlaams Gewest om aanvullend spoorvervoer te organiseren. Minister Durant wijst alleszins elk aanvullend initiatief in die richting af. Er bestaat heel wat onduidelijkheid. Het enige waarover men het eens is, is dat de heer Schouppe weg moet. De SERV adviseert dat de gewesten een grotere rol dienen te spelen in het spoorbeleid en dat de 60/40-verdeelsleutel opgeheven moet worden. Gaat de Vlaamse regering dat advies volgen?

Mobiliteit is een topprioriteit, maar toch worden er onvoldoende middelen vrijgemaakt voor het spoorbeleid. De regering wijst er telkens op dat het

vroeger slechter was, maar maakt zelf geen toekomstplannen. De trendbreuk in het spoorbeleid is al gerealiseerd in het begin van de jaren negentig, toen er bewust voor het spoor gekozen werd. Tijdens de regering-Dehaene I namen de spoorinvesteringen toe met 17 miljard frank en tijdens de regering-Dehaene II met 33 miljard frank. Tijdens de regering-Verhofstadt I zijn de investeringen in de NMBS gedaald met 2,3 miljard frank en wordt in het investeringsprogramma tot 2003 nauwelijks 6 miljard frank meer ingeschreven. Dat betekent dat de middelen in totaal slechts stijgen met 3,7 miljard frank. De cijfers tonen aan dat de paars-groene regering de investeringen terugschroeft. We kunnen spreken van een spoorbreuk en Vlaanderen is daarvan het grootste slachtoffer.

De Vlaamse regering zoekt naar nieuwe investeringsbronnen en denkt na over cofinanciering. Het gaat om echte improvisaties. Zo stelt de minister-president dat hij het begrotingsoverschot van 4,5 miljard frank op de begroting van 2001 gaat gebruiken om in het spoor te investeren. Dat lijkt een gigantisch bedrag, maar 1 kilometer spoor kost al gauw 1 miljard frank. Voorts zegt de vice-president, minister Stevaert, dat hij de middelen uit de zorgverzekering gaat gebruiken om belangrijke investeringsprojecten te prefinancieren. Het gaat om 5 miljard frank dat de Vlaamse overheid zal lenen aan de NMBS, die dat bedrag uiteraard moet terugbetalen. Daarvoor zal men gebruik maken van de 60/40-pot zodat er minder middelen voor Vlaanderen zullen zijn. De vraag rijst of er over dat voorstel voldoende nagedacht is. Het is toch essentieel dat de middelen uit de zorgverzekering optimaal belegd worden.

Ik heb de indruk dat de Vlaamse regering een verborgen agenda heeft wat betreft de zorgverzekering. Ofwel hoopt ze dat de problematiek toch federaal zal worden geregeld, ofwel ondergraaft ze het hele plan in ruil voor slechts 5 km spoor. Wallonië pakt dit slimmer aan. PS-voorzitter Di Rupo eist meteen 100 miljard frank meer voor de NMBS en stelt dat raken aan de verdeelsleutel, het debat inzet over het bestaan van België. Minister-president Dewael stapt, ondanks deze chantage, prompt mee in de hoop op deze wijze bijkomende middelen te krijgen. Van de drie eisen die door dit parlement zijn goedgekeurd, is er geen enkele gerealiseerd. De Vlaamse regering heeft geen moed. Wij vragen hardere acties. Wat de prioriteiten inzake investeringen betreft, verwijs ik naar het SERV-advies. Daarnaast vragen wij bijkomende investeringen voor Limburg.

Minister Steve Stevaert : De heer Schuermans, die toch lid is van de CVP, pleit ook voor co- en prefinanciering van investeringen voor het spoor met Vlaamse middelen. Vindt u dat goed ?

De heer Carl Decaluwe : Onze voorstellen inzake financiering zal ik straks toelichten, ook wat betreft Limburg. Maar ze zijn er dringend noodzakelijk. De treinrit tussen Tongeren en Brussel duurt 22 minuten langer dan de HST-verbinding Brussel-Parijs. De heer Di Rupo vraagt wel een snellere luxe-verbinding tussen Luik en Brussel, terwijl van Hasselt naar Brussel de treinrit 1u18 minuten duurt. De verdere ontsluiting van de haven van Zeebrugge is minister Durant vergeten.

Voor de NMBS is het scenario van slechts 500 miljard frank investeringen zoals het momenteel voorligt het slechtst denkbare. Enkel in het droomscenario van 643 miljard frank kan de doelstelling van 50 procent extra reizigers tegen 2010 bereikt worden en de Liefkenshoektunnel gerealiseerd. Enkel in het streefscenario van 579 miljard frank zijn lijn 11, de tweede spoortoegang tot Antwerpen en de IJzeren Rijn mogelijk. Bovendien is het nog maar de vraag of minister Durant de haar beloofde 55 miljard frank zal krijgen. Zij hoopt op de begrotingscontrole, terwijl minister-president Dewael wil bijspringen met zijn 4,5 miljard frank. Intussen komt het Brussels Hoofdstedelijk Parlement in opstand omdat het gewestelijk expresnet (GEN) blijkbaar niet langer een prioriteit is. Tijdens de twee vorige regeringen waren veel meer middelen gereserveerd voor het spoor. Er is wat dat betreft dus een inhaaloperatie nodig.

- *De heer Johan De Roo, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

Wat de financiering betreft stelt de CVP voor een fonds voor duurzame mobiliteit op te richten. Dat kan gespijzigd worden, ook door Vlaanderen, middels de groei van de inkomsten van de automobielsector en het wegverkeer. Tussen 1996 en 1999 stegen de jaarlijkse inkomsten van de federale staat uit het wegverkeer met ongeveer 43 miljard frank.

Federaal minister Durant schaadt de Vlaamse belangen ten voordele van luxe-investeringen voor Wallonië en ik zal daar enkele voorbeelden van geven. De Antwerpse haven heeft dringend de tweede spoorontsluiting nodig. Ook de vorige Vlaamse regering was daar voorstander van. Maar

ondanks het feit dat 90 procent van het goederenvervoer per spoor in Vlaanderen gebeurt, zal men de investeringen volgens de 60/40-verdeesleutel toekennen. Dat betekent dat Vlaanderen naar verhouding slechts de helft of minder van de middelen zal krijgen die voor het goederenvervoer per trein zijn bestemd.

Tweede voorbeeld is de IJzeren Rijn. Er is weliswaar een akkoord tussen België en Nederland om 15 treinen per dag reeds te laten rijden op het historische tracé. Het MER-rapport van Nederland is klaar, dus is een beslissing nakende. Toch zijn nog nauwelijks middelen uitgetrokken voor de IJzeren Rijn, omdat het goederenvervoer voor Wallonië duidelijk minder belangrijk is.

De heer Johan Malcorps : Wat de IJzeren Rijn betreft ligt de knoop duidelijk in Nederland en niet bij ons. Er zijn reeds studies verricht en een eerste MER-rapport, maar een beslissing valt pas in september te verwachten. De vrees bestaat dat, gezien de nakende verkiezingen, er geen schot in de zaak komt voor de stembusslag bij onze Noorderburen.

De heer André Denys : De heer Decaluwe sprak van een groeipad voor de NMBS gefinancierd uit de groeiende inkomsten van het automobieliindustrie en dergelijke. Dat zou in de periode 1996-1999 een jaarlijks bedrag hebben opgeleverd van 43 miljard frank. Hoe rijmt hij dat met de evolutie van de schuld van de NMBS die momenteel 145 miljard frank bedraagt en in 2005 zal oplopen tot 300 miljard frank ? Zijn 43 miljard frank zijn zelfs niet voldoende voor een ombuiging van de schuld opgestapeld door het beleid van de heer Schouppe en premier Dehaene.

De heer Carl Decaluwe : De heer Denys vergelijkt appels met citroenen. De meeropbrengsten uit accijnzen op benzine en van de wegenbelasting hebben niks te maken met de schuldenlast van de NMBS, die vooral voortkomt uit het internationaal treinverkeer en de aanleg van de HST. Audits hebben al herhaaldelijk uitgewezen dat het verwijt van slecht beheer door de heer Schouppe ongegrond is.

De heer Ludwig Caluwé : Zowel de federale als de Vlaamse regering hebben al vaker triomfantelijke berichten verspreid over de IJzeren Rijn na gesprekken met de Nederlandse regering. In ruil werd snel de bouwvergunning voor de aanleg van de HST ten noorden van Antwerpen goedgekeurd. Voor

einde 2002 zullen er echter geen treinen rijden op het historisch tracé. Het zal pas de volgende Nederlandse regering zijn die daarover beslist.

De heer Carl Decaluwe : Ook wijzen alle studies uit dat een nieuwe Scheldetunnel belangrijk is. De kostprijs daarvan bedraagt evenwel 24 miljard frank.

De heer Jos Stassen : In een besluit van 20 januari 1998 verklaarde de vorige Vlaamse regering dat het verkeer, gegenereerd door de bouw van het containerdok-West en de verdere uitbouw van de Waaslandhaven, op korte termijn de bouw van een bijkomende spoorwegtunnel niet noodzakelijk maakte. Vindt de heer Decaluwé de voorspellingen van de vorige Vlaamse regering dan onzin ?

De heer Carl Decaluwe : De cijfers zijn achterhaald door nieuwe concessies en nieuwe mobiliteitsstromen.

De heer Jan Penris : Ik ben blij met de steun die de heer Stassen betuigt aan de Liefkenshoektunnel. Spreekt u namens Agalev of in eigen naam ? Een hoofdartikel in de Gazet van Antwerpen doet het laatste vermoeden.

De heer Jos Stassen : De heer Decaluwe vindt de voorspellingen van de vorige Vlaamse regering dus onzin. Kan hij dan duidelijk zeggen wat er intussen precies veranderd is ?

De heer Eric Van Rompuy : Waar is de tijd dat Agalev tegen de TGV was. Vandaag knippen groene ministers lintjes door voor de TGV. Uw geheugen is blijkbaar selectief. De nota's van vorige regeringen zijn geen evangelie. Standpunten kunnen veranderen op basis van nieuwe elementen.

De heer Ludo Sannen : Een van de redenen van het verzet van Agalev tegen de uitbouw van de TGV, los van de ruimtelijke impact, was onze bezorgdheid dat de TGV ten koste zou gaan van het binnenlandse net voor reizigersverkeer. Intussen is duidelijk geworden dat de TGV er inderdaad voor gezorgd heeft dat er de voorbije jaren gedesinvesteerd is in het binnenlands net.

De heer Carl Decaluwe : Deze desinvesteringen dateren van voor de regering-Dehaene 1. Ze gebeurden onder toenmalig verkeersminister De Croo.

De heer André Denys : Het gaat om desinvesteringen over een periode van 10 jaar. Een

en ander was een gevolg van slecht bestuur als gevolg van de filialisering van de NMBS. Een doorzichtig beleid werd daardoor onmogelijk. In vergelijking met het buitenland scoren de Belgische spoorwegen zeer slecht.

De heer Carl Decaluwe : In Groot-Brittannië zijn er nog nooit zoveel dodelijke slachtoffers gevallen in het spoorverkeer.

De heer Ludwig Caluwé : Ik ben het er mee eens dat de uitbouw van de HST niet ten koste mag gaan van het binnenlands reizigersverkeer. Minister Durant wil de uitbouw van de HST ten noorden van Antwerpen nochtans ten koste laten gaan van het binnenlandse net.

De heer Carl Decaluwe : Een volledige regionalisering van de NMBS is zinloos en gevaarlijk. De CVP pleit voor regionale beheercontracten. Hiertoe moeten de gewesten een plaats krijgen in de raad van bestuur van de NMBS. Ten tweede pleiten we voor aanvullende infrastructuur en exploitatie door de gewesten. Daartoe moeten er wel objectieve normen worden uitgewerkt die op dezelfde wijze worden toegepast in Noord en Zuid. Ten derde moeten secundaire lijnen geregionaliseerd worden. De stamlijnen en de HST- en goederenlijnen moeten daarentegen federaal blijven.

Ik wil de aandacht vestigen op de gevolgen voor het personeel. De onzekerheid is groot.

De heer Jan Penris : Waarom noemt u de regionalisering van de NMBS zinloos en gevaarlijk ?

De heer Carl Decaluwe : Een opsplitsing zal de efficiëntie en de rentabiliteit niet ten goede komen. De NMBS wordt thans uitstekend bestuurd.

De heer Jan Penris : Uw standpunt is bijzonder kras : de Deense en Luxemburgse spoorweg kunnen volgens u dus evenmin efficiënt werken ?

De heer Carl Decaluwe : In de door u genoemde landen moest er geen opsplitsing plaatsvinden. Wat moet er bij een opsplitsing gebeuren met Brussel ? Hoe wil u de opsplitsing concreet uitvoeren ? Is Agalev voorstander van een regionalisering ?

De heer André Denys : Ik sluit me aan bij het standpunt dat de heer Van den Brande tijdens de vorige regeerperiode heeft geformuleerd : als de weginfrastructuur kan worden opgesplitst, waarom

het spoorverkeer dan niet ?

De heer Carl Decaluwe : Er moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen infrastructuur en exploitatie. Bij de spoorwegen zijn deze twee elementen nauw met elkaar verbonden. Vindt u de situatie van bijvoorbeeld de Brusselse ring dan zo ideaal ?

De heer André Denys : De wafelijzerpolitiek heeft in het verleden gezorgd voor tientallen miljarden nutteloze investeringen in openbare werken. De regionalisering van de weginfrastructuur heeft dus een positief effect gehad.

De heer Carl Decaluwe : Waarom wil men dan nog vasthouden aan de 40/60-verhouding ? De CVP pleit voor objectivering.

De Vlaamse regering moet dringend een eensgezind standpunt innemen over het spoorbeleid. De concrete invulling van het regeerakkoord laat op zich wachten. Er is dringend nood aan een optimaal en geïntegreerd mobiliteitsplan. (*Applaus bij de CVP*)

Minister Steve Stevaert : U zegt dat de NMBS goed bestuurd wordt, maar dat alles er fout gaat. Dat begrijp ik niet helemaal.

De 60/40-verhouding is absolute onzin. De middelen moeten worden verdeeld op basis van objectieve criteria. De 60/40-verhouding is niet door deze regering uitgevonden. De SERV maant de overheid aan om een methodiek te ontwikkelen om deze verhouding te doorbreken. In dit kader past de discussie over de co- en prefinanciering. Voor bepaalde aangelegenheden heeft de 60/40-verhouding wel zin.

De ontsluiting van de Antwerpse haven valt niet onder de 60/40-verhouding omdat dit project van belang is voor heel België. Ik verzet me evenmin tegen co- of prefinanciering mits het op een goede manier toegepast wordt. Het kan niet dat Vlaanderen projecten cofinanciert die in Wallonië door de federale overheid gefinancierd worden.

Ik vraag de CVP goed na te denken over prefinanciering eventueel zelfs via PPS. Gezien de Europese evoluties denk ik immers niet dat de Liefkenshoek-tunnel alleen maar door de NMBS gebruikt zal worden. Met de opbrengst kunnen we de prefinanciering terugbetalen. Precies daarom vind ik het nuttig om een consortium op te richten.

Waar halen we die middelen dan vandaan ? We zouden bijvoorbeeld begrotingsoverschotten kunnen recupereren. Of gestationeerde middelen uit bijvoorbeeld het Zorgfonds aan gunstige voorwaarden uitlenen. In Hasselt hebben we daar ervaring mee. We hebben indertijd geprobeerd onze schuld te herfinancieren aan gunstiger voorwaarden door een aantal tussenpersonen uit te schakelen.

Mevrouw Sonja Becq : Enerzijds vindt minister-president Dewael dat de middelen in het Zorgfonds zo veel mogelijk moeten opbrengen en anderzijds wil u dezelfde middelen aan gunstige voorwaarden uitlenen.

Minister Steve Stevaert : Nu geven we ons geld aan de bank die het vervolgens uitleent. Als we die middelen zelf op een nuttige manier kunnen hergebruiken, moeten we dat ook doen. We beheren ons geld niet altijd op de beste manier. Het kan dat de NMBS onze middelen weigert, maar de discussie over ad hoc-middelen voor de havenontsluiting is tenminste geopend. Binnen de 60/40-verhouding zal de spoorontsluiting van de haven leiden tot een nutteloze toevloed van middelen naar Wallonië.

Wanneer we het over de NMBS hebben, moeten we het niet hebben over regionalisering, maar wel over echelonnering. Europees goederentransport wordt een zaak van het grote kapitaal. Personenvervoer van de regionale overheden. Daarom zijn we bereid light rail te onderzoeken.

De heer Jan Penris : Kunnen we het niet beter hebben over regionalisering ? U heeft het immers over prefinanciering omdat de NMBS Vlaamse noden niet langer aankan.

Minister Steve Stevaert : Ik begrijp u niet want ook prefinanciering wordt uiteindelijk gefinancierd door de NMBS.

We moeten blijven ijveren voor een vertegenwoordiger van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS. Maar eigenlijk zijn we om een of andere reden vergeten dat Vlaanderen er al vertegenwoordigd wordt door de heer Van Wesemael van De Lijn.

De heer Carl Decaluwe : Hij zit daar niet als vertegenwoordiger van het Vlaams Gewest. Ik heb de indruk dat u hier zit te improviseren.

Minister Steve Stevaert : Het is geen slechte zaak dat de heer Van Wesemael zitting heeft in de raad

van bestuur. De activiteiten van De Lijn en van de NMBS sluiten immers nauw op elkaar aan.

Binnen de NMBS moeten we het primaat van de politiek herstellen als we vooruitgang willen boeken. Maar dat kan niet van de ene dag op de andere. De middelen van de ene dag op de andere verhogen zou getuigen van slecht bestuur. Men heeft de spoorwegen indertijd afgeschreven en daar dragen wij vandaag de gevolgen van.

De heer Van den Brande was als minister-president een groot verdediger van de IJzeren Rijn. Hij overlegde ook geregeld met de Nederlandse minister-president. Maar uiteindelijk heeft toenmalig premier Dehaene nagelaten de Nederlandse regering op het prioritaire belang van het dossier attent te maken. Premier Verhofstadt heeft onze nota uiteindelijk wel officieel overgemaakt aan minister-president Kok.

Het probleem is hiermee niet opgelost. Wij hebben geprobeerd om afspraken te maken met Noordrijn-Westfalen.

De heer Ludwig Caluwé : De vorige regering heeft er wel voor gezorgd dat de IJzeren Rijn opgenomen is in de Transeuropese netwerken, die voor 2004 gerealiseerd moeten zijn.

Minister Steve Stevaert : Dit is nooit als prioriteit naar voor geschoven door de Belgische of Nederlandse eerste minister, mogelijk onder invloed van de toenmalig bevoegde Waalse minister.

De voorzitter : Er zijn nog verschillende sprekers ingeschreven, ook de heer Voorhamme heeft het woord gevraagd. Ik stel voor dat we de discussie voortzetten in een sereen klimaat.

De heer Jul Van Aperen : Dit is een eigenaardig debat. Er zijn al zoveel sprekers tussengekomen en ook de minister heeft zijn mening al uitgebreid toegelicht dat het moeilijk wordt voor de volgende sprekers. Normaal is er eerst een debat onder de parlementsleden en geeft de minister dan pas een algemene repliek. De eerste spreker heeft veel knelpunten aangehaald. Hierover bestaan niet zoveel meningsverschillen. We beseffen ook dat de realisatie ervan veel geld zal kosten. Minder duidelijk is hoe de Vlaamse overheid volgens hem vat moet krijgen op het spoorbeleid en de NMBS.

In de vorige regeerperiode heeft de minister-president veel eisen gesteld, maar de eerste minister

zei toen dat de vragen van de Vlaamse regering onmogelijk konden ingewilligd worden. Nu willen we door politiek overleg een invloed proberen uitoefenen in het spoorbeleid. Dit is een trendbreuk.

Tijdens de vorige regeerperiode keurde de federale regering het NMBS-investeringsprogramma 1995-2005 goed. De toenmalige minister-president vond dat Vlaanderen onvoldoende kreeg en vroeg meer inspraak. De toenmalige eerste minister stelde dat maximaal rekening was gehouden met de verzuchtingen van Vlaanderen. De minister-president zei dat de Vlaamse problemen op de tweede plaats kwamen en maakte veel kabaal, maar uiteindelijk werd niets gerealiseerd.

Ondanks de aangekondigde aanpassingen, werden er geen garanties voorzien voor een snelle realisatie van Vlaamse projecten. Er waren wel onderhandelingen met de Nederlandse regering omtrent de IJzeren Rijn, maar de resultaten bleven beperkt tot vage verklaringen. Er werd evenmin duidelijkheid gegeven over de toepassing van 60/40-verdeling en omtrent de criteria voor het bepalen van de indeling van de spoorassen.

Het debat tijdens de vorige legislatuur heeft wel al enkele positieve gevolgen gekend, onder meer de initiatieven van de federale eerste minister en de minister-president voor de IJzeren Rijn. De Nederlandse overheid is nu bereid om te spreken over de heractivering van de IJzeren Rijn, zelfs op het bestaande tracé. Totnogtoe is Nederland hierover vaag gebleven. Enkel een initiatief van de Antwerpse havenscheper en enkele Duitse verantwoordelijken, kon Nederland ertoe dwingen hiervan werk te maken. De VLD heeft destijds steeds tegen de vrijblijvende bewoordingen geageerd.

De visie van de eerste minister over de rol van de gewesten bij het spoorbeleid, kan dit debat weer op de politieke agenda plaatsen en Vlaanderen helpen om een bijsturing van het investeringsplan van de NMBS te bedingen.

In Vlaanderen is er grote eensgezindheid over de rol van de gewesten in het spoorwegbeleid en de noodzaak aan bijkomende investeringen, vooral in Vlaanderen. Men kan dan ook grote vragen stellen bij de 60/40-verhouding. Elk spoorbeleid dient immers te vertrekken vanuit een algemeen en gecoördineerd mobiliteitsbeleid. Een dergelijke arbitraire verdeling staat elke objectivering van overheidsbeslissingen in de weg. In dit verband is

het misschien inderdaad nodig om een eventuele regionalisering van het spoorvervoer als stok achter de deur te houden, niet van de NMBS als exploitatiemaatschappij maar van de spoorinfrastructuur. De vergelijking van de spoorweg met de autostrade gaat wel degelijk op : in de toekomst zullen allicht meerdere actoren gebruik maken van de infrastructuur.

De Vlaamse economie, het havenbeleid en het Vlaams mobiliteitsbeleid zijn aangewezen op de rol van het spoorvervoer in de hele mobiliteit. Zonder inspraak in het spoorvervoer kan de Vlaamse regering geen langetermijnbeleid inzake mobiliteit te ontwikkelen. Vlaanderen wil immers een trendbreuk realiseren op het vlak van mobiliteit, verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en vervoersarmoede.

De VLD-fractie is tevreden met de gelijklopende initiatieven van de minister-president en de minister van mobiliteit. Verdeeldheid binnen de Vlaamse regering zou de Vlaamse onderhandelingspositie verzwakken. Een duurzaam mobiliteitsbeleid draagt in belangrijke mate bij tot welvaart en welzijn. Het spoorvervoer vormt daarvan een onderdeel. Daarom moeten de gewesten een grotere rol gaan spelen in het spoorbeleid.

De heer Carl Decaluwe : De minister-presidenten Dewael en Van Cauwenberghe spraken in Steenokkerzeel af om zich tevreden te stellen met een zitje in het adviserend comité. De motie van de CVP die onlangs eenparig werd aangenomen door het Vlaams Parlement, vraagt meer. Het Vlaams Gewest moet in de raad van bestuur van de NMBS. Pas dan is de betrokkenheid van de gewesten duidelijk. Of neemt de VLD terzake een bocht ?

De heer Jul Van Aperen : De gewesten moeten inderdaad zitting hebben in de raad van bestuur.

De heer Eric Van Rompuy : Dat is uitgesloten. De minister-president liet de eis vallen. Het wordt tijd voor duidelijkheid. Wil de VLD nu al dan niet opkomen voor het lidmaatschap van het Vlaams Gewest in de raad van bestuur van de NMBS ? Eist de Vlaamse regering dat het Vlaams Gewest structureel vertegenwoordigd wordt ?

De heer Jul Van Aperen : Ja.

Minister Steve Stevaert : De heer Van Rompuy heeft niet goed geluisterd. Ik zei al dat Vlaanderen recht heeft op een vertegenwoordiger.

De heer Eric Van Rompuy : Niet zomaar om het even wie. Het moet gaan om iemand die door het Vlaams Gewest zelf als vertegenwoordiger is aangeduid.

Minister Steve Stevaert : Inderdaad.

De heer Jan Penris : Het debat begint een metafysische vorm aan te nemen. Men redetwist over de vorm waarin de Vlaamse vertegenwoordiging moet geregeld worden, maar men stelt zich geen vragen over het politieke gewicht van een zetel in de raad van bestuur van een instelling die door de federale overheid wordt beheerst. Die legt de middelen vast en daar ligt de macht. (*Samenspraken*)

De heer Jul Van Aperen : De VLD steunt de Vlaamse regering in haar streven naar een grotere rol van de gewesten bij de voorbereiding en de bepaling van het spoorbeleid.

De heer Carl Decaluwe : Ik dacht dat de Vlaamse regering voor transparantie was ?

Minister Steve Stevaert : U beweert zeer veel, mijnheer Decaluwe. Zo beweerde u dat het Vlaamse regeerakkoord niet over die eis spreekt, terwijl dat wel het geval is.

De heer Jul Van Aperen : De raad van bestuur is trouwens niet het enige beslissingscentrum. In de NMBS functioneert ook zoiets als een directiecomité.

De heer Jan Penris : In een bedrijf is de algemene vergadering het belangrijkste orgaan. Voor de NMBS wordt die rol waargenomen door het federale parlement. Een zetel in de raad van bestuur verandert fundamenteel niets. Regionalisering is de enige echte oplossing.

De heer Jul Van Aperen : De heer Van Rompuy eist vandaag wat hij zelf nooit heeft weten te bereiken.

De heer Eric Van Rompuy : U zal even weinig bereiken. (*Rumoer*)

De heer Carl Decaluwe : Er werd nog nooit zo weinig geïnvesteerd in de spoorwegen als vandaag.

De heer Jul Van Aperen : Als de Vlaamse inspraak niets oplevert, wordt regionalisering van de infrastructuur onvermijdelijk. Voor de

exploitatie maatschappij kan men beter een ander scenario overwegen. Die moet opgesplitst worden in verschillende afzonderlijke vennootschappen volgens de functie. Die zullen later allicht dan met andere moeten concurreren. Door alles samen te brengen in één maatschappij, zoals vandaag, ontstaat ongewenste onduidelijkheid.

Door de wet op de autonome overheidsbedrijven van 1991 werd de invloed van het federale parlement als algemene vergadering sterk beperkt. Alleen voor het binnenlandse reizigersverkeer geldt die nog.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Wij blijven dan afhankelijk van de Waalse infrastructuur voor onze export. En opdelen in kleine maatschappijtjes is niet noodzakelijk beter. Dat leert ons de Limburgse negentiende eeuw.

De heer Francis Vermeiren : Ik hou van klare taal. Wat is het standpunt van de CVP ?

De heer Carl Decaluwe : U hebt niet geluisterd of u hebt het niet begrepen.

De heer Jan Penris : De oplossing voor spoorwegproblematiek is eenvoudig. Een van de belangrijke conclusies van het mobiliteitsdebat op het einde van de vorige legislatuur was dat Vlaanderen geen sluitend mobiliteitsbeleid kan voeren omdat enkele belangrijke bevoegdheden nog niet geregionaliseerd zijn, met name die voor de open zee, de luchtvaart en spoorweg.

Momenteel heeft Vlaanderen een terecht verlanglijstje voor zowel het goederen- als het personenvervoer. Voor het goederenvervoer zijn vooral de Vlaamse havens vragende partij. Antwerpen is de spoorweghaven bij uitstek in Europa en om dat te blijven, zijn er investeringen nodig. Voorts zijn ook de Liefkenshoek-tunnel, de tweede spoorontsluiting, de IJzeren Rijn en goederenspoorweglijn 11 van essentieel belang, maar het geld ontbreekt. De NMBS heeft in het verleden andere prioriteiten gesteld. Zo is de TGV er de oorzaak van dat belangrijke spoorweginvesteringen momenteel niet gerealiseerd kunnen worden. Ook wil de NMBS het GEN uitbouwen, hoewel de Vlamingen daarvoor geen vragende partij zijn. Voorts zorgt de 60/40-verdeling ervoor dat Vlaanderen benadeeld wordt ten opzichte van Wallonië.

Er liggen een aantal alternatieve financieringsvoorstellen op tafel, zoals

cofinanciering, prefinanciering of PPS. Die hebben geen kans op overleven, want Wallonië blijft tegenstander.

In het programma Zinzen bevestigde de Waalse minister-president dat Wallonië geen vragende partij is voor mega-investeringen. Voorts stelde hij dat de regionalistische ingesteldheid stopt als er geraakt wordt aan de grens van de solidariteit. Hij wil niet spreken over de regionalisering van de NMBS omdat de bestaande mechanismen Wallonië bevoordelen ten nadele van Vlaanderen. We zijn het daarmee niet eens. De spoorwegproblematiek vereist een radicale oplossing, met name de regionalisering van de NMBS. (*Applaus bij het VB*)

- *De heer André Denys, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

De heer Robert Voorhamme : Er moeten binnenkort beslissingen genomen worden inzake het investeringsplan 2000-2010 voor de NMBS. De vrij theoretische discussie over de al dan niet regionalisering doet weinig terzake. Het is belangrijk dat Vlaanderen tot een besluitvorming komt die het mobiliteitsbeleid helpt ontwikkelen. Iedereen is het erover eens dat de rol van de spoorwegen cruciaal is voor Vlaanderen omwille van de enorme mobiliteitsdichtheid. Dat geldt zowel voor het personen- als het goederenvervoer. Er bestaat een samenhang tussen beide : investeringen in de goederenspoorweginfrastructuur zijn ook belangrijk voor het spoorwegpersonenvervoer. Voorts wijs ik erop dat het HST-net een Europees net is waarin België een cruciale rol vervult en dat is van essentieel belang voor de ontwikkeling van de spoormobiliteit.

Er zijn twee knelpunten belangrijk voor Vlaanderen, met name de structurele betrokkenheid en het achterlopen van de NMBS-investeringsprogramma's op de reële behoeften. De structurele betrokkenheid is nodig omdat de afstemming tussen de federale en Vlaamse investeringsprogramma's in het openbaar vervoer noodzakelijk is. Dat maakt een betere coördinatie mogelijk.

Structurele betrokkenheid is belangrijk om te blijven hameren op de echte prioriteiten. Het is bovendien niet voldoende om een investeringsprogramma goed te keuren voor een periode van tien jaar. Het is essentieel dat die programma's worden opgevolgd.

De beslissingen moeten ook immers nog uitgevoerd worden. Het debat over de structurele betrokkenheid

is dus niet enkel theorie. Het gaat daarbij niet zozeer over aantallen, maar wel over de stelselmatige aanwezigheid in de raad van bestuur. De opname van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS is dus een daad van goed bestuur. En, zoals collega Van Aperen heeft aangegeven, blijft dan structureel overleg tussen de verschillende regeringen noodzakelijk én mogelijk. Daar kunnen de prioriteiten van de investeringsprogramma's worden vastgelegd, terwijl de structurele betrokkenheid nodig is voor de opvolging van de dossiers. Dat element kadert trouwens in de globale herstructurering die voor de NMBS noodzakelijk is.

Maar er is ook een Vlaams prijskaartje aan verbonden. Het beter afstemmen op elkaar van het federaal en het Vlaams openbaar vervoer heeft bijvoorbeeld consequenties voor De Lijn. Ook betere verbindingen vanuit Brussel naar de rest van Brabant gaat ons geld kosten. Wij praten te makkelijk over het rijke Vlaanderen dat geld te over heeft en waar de anderen, de sukkelaars, op zouden azen.

- *De heer Norbert De Batselier, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.*

Het tweede probleem is het nahinken van de NMBS wat de investeringen betreft. Dat betekent niet alleen dat de geplande investeringen niet voldoende zijn, maar ook dat, indien dat bedrag zou verdubbeld worden, we het niet uitgegeven zouden krijgen wegens onvoldoende capaciteit.

We moeten bovendien nog inhaalinvesteringen doen. De schuld daarvan ligt bij onze voorgangers die niet nauwkeurig zijn omgesprongen met de overheidsfinanciën.

Ook de 60/40-verdeelsleutel is pijnlijk en, zoals ik als één van de eersten heb gezegd, klinkklare onzin. Een alternatief daarvoor is er echter pas als er een objectief meetinstrument beschikbaar is. En dat hebben we niet omdat de NMBS dat niet heeft ontwikkeld. Daarom moet een politieke afweging worden gemaakt.

Voor het openbaar vervoer, een openbare dienstverlening voor alle inwoners, is die verhouding wellicht nog niet zo scheef getrokken, aangezien men in Wallonië langere afstanden dient af te leggen en Brussel als knooppunt niet wordt meegerekend. Maar voor het goederenvervoer, duidelijk geen publieke dienstverlening maar een economische, is er wel een scheeftrekking met 90 procent in Vlaanderen en 10 procent in Wallonië.

De Europese Unie heeft bovendien reeds richtlijnen klaar voor een gedeeltelijke liberalisering. Bij de NMBS is het goederenvervoer samen met ABX een weliswaar ondoorzichtige, maar belangrijke speler geworden op de Europese markt.

Voor het behouden van de 60/40-verdeelsleutel hier zijn er weinig argumenten. Maar is die verhouding wel snel te doorbreken? De SERV blijft dat principe aanvallen, maar stelt wel een aantal pistes voor. Zoals ook minister Stevaert heeft aangegeven, kunnen we het goederenvervoer als iets anders gaan bekijken en dus ook andere financieringsmechanismen voorzien.

Vlaanderen kan bijvoorbeeld de coördinatie op zich nemen van een financieringsconsortium waar men de gebruiker de investeringen laat terugbetalen. Wij hebben een goed netwerk dat aansluit op de havens. Er zijn ook andere Europese spelers dan de NMBS. Bovendien is er te weinig tijd op die verhouding te wijzigen door druk op het andere landsgedeelte. Wij moeten pragmatisch zijn en een aantal projecten prefinancieren die niet betaald kunnen worden op de traditionele manier. Het zal ook niet Vlaanderen zijn die dat betaalt, maar de gebruiker. Wij zullen trouwens nog vele investeringen moeten doen inzake mobiliteit, binnenwateren en autowegen.

Ik begrijp trouwens het voorstel van de CVP voor de financiering van een zogenaamde pot van 43 miljard frank niet. Wij krijgen de bevoegdheden over autowegenbelasting en dergelijke overgeheveld, maar niet noodzakelijk de middelen. Dat werkt zo niet.

De heer Ludwig Caluwé : Het gaat niet alleen om de belastingen die zullen worden overgeheveld, maar ook om de belastingen die federaal zullen blijven. De stijging van de opbrengst ten gevolge van de toename van het autoverkeer moet exclusief besteed worden aan het openbaar vervoer. Tussen 1996 en 1999 stegen deze belastingopbrengsten jaarlijks met 43 miljard frank. Dat is 6 miljard frank meer dan wat nodig is om het maximale scenario van de NMBS te realiseren.

De heer Robert Voorhamme : Kunt u ook vertellen waaraan deze middelen uiteindelijk besteed werden?

De heer Ludwig Caluwé : Het gaat erom dat het openbaar vervoer prioriteit moet krijgen. Tussen 1992 en 1995, onder Dehaene I, stegen de investeringen in de NMBS in het totaal met 17

miljard frank; onder Dehaene II met 33 miljard frank. Voor 2000 daalde het budget echter met 2,3 miljard frank. Volgens het akkoord van 17 oktober 2000 zal er in 2001 slechts 1 miljard frank bijkomen; in 2002 2 miljard frank en in 2003 3 miljard frank. De grote investeringen worden met andere woorden doorgeschoven naar de volgende regeerperiode.

De heer Carl Decaluwe : Het voorstel van de heer Voorhamme inzake prefinanciering verwondert me. Ik heb een soortgelijk voorstel gedaan in het kader van de samenwerking tussen gemeenten en gewest voor de doortocht van fietspaden. De minister heeft dat voorstel echter afgewezen.

Minister Steve Stevaert : Er wordt 1.350.000.000 frank uitgetrokken voor fietspaden, met subsidies van 80 tot 100 procent. We moeten niet tussenkomen in lokale infrastructuur die eigendom is van steden en gemeenten.

De discussie, die de heren Caluwé en Decaluwe voeren, is helemaal verkeerd. Enerzijds hebben ze kritiek op de 60/40-verhouding, maar anderzijds willen ze dat de enveloppe steeds wordt verhoogd. Zo zullen de middelen steeds meer naar Wallonië worden gedraineerd. Ook wij willen af van de 60/40-verhouding. In een eerste fase is het daarom belangrijk dat een aantal projecten uit de 60/40-verhouding weggehaald worden, bijvoorbeeld de havenontsluiting. Dat zal voor een oprisping zorgen bij de federale overheid, omdat er te weinig middelen beschikbaar zijn. Er kan dan een beroep worden gedaan op prefinanciering. Ook voor wat betreft het GEN kon enkel een doorbraak worden gerealiseerd door een en ander uit de 60/40-verhouding te halen.

Ik ben geen voorstander van een volledige regionalisering van de infrastructuur. Het is in de praktijk bijvoorbeeld niet werkbaar om het GEN te realiseren met vier partners: de drie gewesten en de federale overheid.

Het is ook niet haalbaar om het personen- en het goederenverkeer los te koppelen.

De heer Carl Decaluwe : Ik stel heel wat tegenstellingen vast bij de meerderheidspartijen. Een prefinancieringssysteem is een voorafname ten aanzien van de toekomst. Uw systeem blijft binnen de 60/40-verhouding. Enkel als deze verhouding op korte termijn verdwijnt begrijp ik uw voorstel. Als het huidige systeem gehandhaafd blijft zullen verscheidene belangrijke projecten in Vlaanderen

moeten worden uitgesteld.

Minister Steve Stevaert : Het goederenverkeer moet uit de 60/40-verhouding worden gehaald. Het is gemakkelijker om een objectieve behoefte-analyse te maken over het goederenvervoer dan over het personenvervoer.

De heer Jan Penris : De minister pleit ervoor om de havenontsluiting en het goederenvervoer uit de 60/40-verhouding te halen. Hoe wil hij dat realiseren? Zal hij de toestemming krijgen van minister Durant en van de raad van bestuur van de NMBS?

De heer Robert Voorhamme : Het gaat om specifieke infrastructuurwerken waarvan de kostprijs nu in geen enkel voorstel in het programma wordt opgenomen. De kunstwerken zouden bijvoorbeeld door de gebruiker kunnen worden terugbetaald. Zo kan de ontsluiting van de havens sneller worden gerealiseerd. Het is belangrijk dat de principiële beslissing wordt genomen dat de infrastructuurwerken zullen worden uitgevoerd en dat er effectief werk van gemaakt wordt. Het is echter niet realistisch om de totale kostprijs te spreiden over de volgende tien jaar.

Goederen- en personenvervoer zijn nauw met elkaar verweven. Het is niet rendabel om deze beide vormen van vervoer op het vlak van de exploitatie van elkaar te scheiden. Een verhoging van de capaciteit van het goederenvervoer zal leiden tot een grotere capaciteit voor het personenvervoer. Het ene gaat niet ten koste van het andere. (*Applaus bij de VLD, de SP, AGALEV en VU&ID*)

De heer Johan Malcorps : We zijn het dus al eens over twee zaken: zonder het spoor raken we niet uit de mobiliteitsknoop en de gewesten moeten vertegenwoordigd zijn in de raad van bestuur van de NMBS. Bovendien is het probleem al geschetst: door de-desinvesteringen en het eigenzinnige beleid van de NMBS is de infrastructuur totaal verouderd.

Onze eerste zorg is de NMBS-structuur hervormen: het heeft geen zin voor extra middelen te zorgen zonder bijkomende garanties. Hervormen betekent niet herpolitiseren, maar wel expertise en knowhow verzamelen.

Vervolgens moet de dienstverlening voor de reiziger beter. Ook de spoorwegen moeten bijdragen tot de basismobiliteit. Dit betekent een basisfrequentie op

de belangrijke assen, maar ook een voldoende aanbod aan nieuwe haltes, stations en lijnen. Niet alleen Brussel moet een gewestelijk expresnet krijgen, ook Antwerpen, Gent en Luik. Daarnaast zijn ook investeringen nodig in de verdere uitbouw van het reizigersverkeer in Vlaanderen. Bovendien moeten we erop toezien dat het goederenverkeer het personenverkeer niet verdringt. De NMBS vindt de vernieuwing van het station van Schaarbeek belangrijker dan Leuven en Antwerpen met Zaventem te verbinden. Nochtans zijn deze twee verbindingen voor Vlaanderen heel belangrijk.

Wij steunen alle investeringen in het goederenvervoer : de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven, het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent en de ontsluiting van de Gentse haven, de reactivering van de IJzeren Rijn, de noordelijke ontsluiting van de Antwerpse haven over lijn 11, de uitbreiding van het rangeerstation van Zeebrugge en de Liefkenshoekspoortunnel.

De vraag is wie dat allemaal zal betalen. Voor Agalev blijven spoorinvesteringen een federale materie. Maar voor al onze ambitieuze plannen volstaan de middelen uit het begrotingsakkoord van oktober vorig jaar en de middelen van de NMBS, lang niet. Bovendien zijn die extra middelen nog niet voorhanden. Minister Durant heeft dat na het begrotingsakkoord onmiddellijk aangetoond, maar de wil ontbreekt om extra middelen uit te trekken. De heer Di Rupo vraagt 100 miljoen frank extra. De heer Ansoms wil een federaal fonds voor duurzame mobiliteit, gefinancierd door de gestegen fiscale opbrengsten uit het toenemende autoverkeer. Dat klinkt alvast goed.

De heer Ludwig Caluwé : U gaat er dus mee akkoord.

De heer Johan Malcorps : Het is een mogelijke oplossing, maar de heer Ansoms vergeet dat die middelen maar één keer uitgegeven kunnen worden.

Minister-president Dewael wil de 60/40-verhouding aan de kant schuiven. De verschillende Agalev-fracties willen die verdeelsleutel herzien voor het goederenverkeer. De Franstalige partijen zijn daar wel geen voorstander van. Wij zijn er wel voorstander om bepaalde spoorinvesteringen van algemeen belang te verklaren. Dat kan bijvoorbeeld voor de ontsluiting van de Vlaamse zeehavens en voor de nationale luchthaven. Als dan extra geld nodig is, kunnen we eventueel zelfs private partners zoeken.

De bal ligt in het federale kamp. Bovendien vinden wij het niet verstandig om al te snel Vlaams geld aan te bieden. Minister-president Dewael had het over cofinanciering door de gewesten. Minister Stevaert en de heer Voorhamme willen daarvoor het geld van de zorgverzekering gebruiken. Wat zullen de ouderen daarvan denken ? Voor ons moeten die middelen zeker en ethisch belegd worden.

De heer Bruno Tobbac : Investeren in de NMBS is volgens ons heel ethisch en zeker.

De heer Eric Van Rompuy : U neemt dus afstand van het idee dat minister Stevaert het voorbije weekend gelanceerd heeft.

De heer Johan Malcorps : De middelen voor de zorgverzekering moeten verzekerd blijven. De NMBS heeft al een aanzienlijke schuldenlast. Misschien is het zinniger om de federale regering te vragen de schuldenlast te verlichten, bijvoorbeeld door een deel van de pensioenlast weg te nemen.

Ik zie twee mogelijkheden voor medefinanciering. Ofwel is het een eerder symbolische en eenmalige beperkte inspanning. Ik wil ervoor pleiten om dan het geld duidelijk toe te wijzen aan de lage, milieuvriendelijke tweede spoorwegontsluiting van de Antwerpse haven. Dat zou een gevaarlijk precedent zijn, maar de sleuven en tunnels zouden er tenminste komen. Zonder dat staat voor ons het hele akkoord over deze spoorwegontsluiting op de helling.

Het kan ook gaan om structurele inspanningen en dus over tientallen miljarden franken de komende jaren. Op deze manier zullen niet alleen de federale maar ook de Vlaamse begrotingsplannen in de war gestuurd worden. Mijn fractie is niet tegen de inbreng van Vlaamse centen, maar het zou logischer zijn dat dit in het kader van een duidelijke overeenkomst met de NMBS zou gebeuren. Het geld moet dan gaan naar aanvullende regionale investeringen, die aansluiten bij de meer decentrale vervoersopdracht van De Lijn. Dit is coherent en verdedigbaar.

Als er Vlaamse centen gaan naar spoorprojecten van nationaal belang, onder meer de ontsluiting van de nationale luchthavens en nationale zeehavens, wordt een belangrijk precedent geschapen. Ik begrijp dat de minister dit niet wil. Er moet een federaal akkoord komen om deze investeringen van nationaal belang uit de 60/40-verhouding te halen. Cofinanciering of prefinanciering van de gewesten

kan enkel voor regionale projecten, die aansluiten bij de bevoegdheid van de Vlaamse Vervoersmaatschappij.

De heer Eric Van Rompuy : U zegt dus het omgekeerde van de heer Voorhamme en de minister. De bedoeling van dit debat was klaarheid te scheppen, er is enkel verwarring gezaaid. De Vlaamse regering heeft geen standpunt.

De heer Johan Malcorps : In mijn tussenkomst was er een duidelijke rangorde. De gewestelijke inbreng moet allereerst naar de regionale lijnen gaan. Op federaal niveau is er ook een rangorde : kwaliteitsvolle dienstverlening voor het reizigersverkeer gevolgd door een goed goederenverkeer. De lage uitvoering van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven is een nationale verantwoordelijkheid. De NMBS zegt wel dat zij met 650 miljard frank alles kan realiseren. Ik vermoed dat zij het niet zal halen. De Liefkenshoekspoortunnel komt pas op de zesde plaats, waarschijnlijk zullen we dan al in ademnood zitten en zullen er andere oplossingen gezocht moeten worden. Belangrijke investeringen, van nationaal belang, moeten uit de 60/40-verhouding gehouden worden.

De heer Eric Van Rompuy : Minister Stevaert heeft nochtans gezegd dat voor de spoorontsluiting van de havens Vlaamse cofinanciering mogelijk is.

Minister Steve Stevaert : Het gaat over een federale bevoegdheid. We kunnen niet alles realiseren binnen de 60/40 verhouding, men zal er een en ander uit moeten halen. De zes punten van de heer Malcorps moeten allemaal gerealiseerd worden. Het heeft geen zin een rangorde vast te stellen. Indien wij het decreet over de basismobiliteit snel goedkeuren, is dit een hefboom om de sleutel te doorbreken. Dit is immers een vorm van objectieve behoefte-opsomming voor personenvervoer. Indien men op federaal niveau een wet op de basismobiliteit goedkeurt, bestaat een behoefte-inventaris voor het hele land. Op basis hiervan kan men de middelen verdelen en dus de 40/60-verhouding doorbreken. Voor het goederenverkeer moeten we een andere piste volgen.

De heer Johan Malcorps : Ik ben ervan overtuigd dat wat de minister zegt overeenkomt met mijn tussenkomst. Op federaal niveau moeten de middelen voor de NMBS stijgen. Ik zal mijn Franstalige collega's blijven overtuigen van het economisch, ecologisch en nationaal belang van

bepaalde investeringen, onder meer voor de tweede spoorwegontsluiting van de Antwerpse haven. *(Applaus bij de SP, AGALEV en VU&ID)*

De heer Jan Loones : Het standpunt van de VU over de NMBS is altijd zeer duidelijk geweest. Het bestaat uit drie punten, waarover men nu een federaal akkoord wil bereiken. We zijn tegen de logge structuur. De 60/40-verhouding is pervers en leidt tot een perfide wafelijzerpolitiek. We moeten uitgaan van een behoefte-analyse, niet van een regionaal verlanglijstje, zoals minister Durant nu doet. We pleiten ook voor een coherent mobiliteitsbeleid. Het verwondert mij ook dat de minister niet volmondig de regionalisering van de spoorweginfrastructuur steunt.

Als de hervorming in regionaliserende zin in de Vlaamse geesten is doorgedrongen, zal ook de praktijk niet achterblijven. Thans zijn wij echter nog niet zo ver. Vandaag moeten wij het doen met de mogelijkheden die geboden worden door het Vlaamse en het federale regeerakkoord. De eerstgenoemde worden verder verduidelijkt in de motie die - ook door de CVP - in het Vlaams Parlement werd aangenomen. Wij vragen de Vlaamse onderhandelaars dezelfde houding aan te nemen tijdens de federale besprekingen. Zij moeten de eisen van Vlaamse vertegenwoordiging in de raad van bestuur en de doorbreking van de 60/40-verhouding verdedigen.

Wij huiveren voor de overname van financiële verplichtingen. De Vlaamse regering wordt door de bevolking immers beoordeeld voor de resultaten van haar mobiliteitsbeleid en niet voor de financiering daarvan. Tot nader order komt het geld uit de federale staatskas. Wij stellen voor alvast enkele grote projecten uit het 60/40-keurslijf te lichten, maar minister Durant wijst de cofinanciering af.

Vanwaar toch die aversie voor de Vlaamse bereidheid tot mede-investering ? De huidige bevoegdheidsverdeling is nochtans nefast voor grote projecten als het Antwerpse masterplan, het gewestelijk expresnet en de IJzeren Rijn. De impasse is manifest. Overigens mag men het concept van de IJzeren Rijn niet beperken tot de verbinding met het Ruhrgebied. Voor ons goederenvervoer is de as Frankrijk-Gent-havens-Groot-Brittannië even belangrijk. De NMBS weigert die te realiseren onder Waalse druk.

Ik vertrouw erop dat de Vlaamse onderhandelaars zich aan het Vlaamse regeerakkoord houden. Het is

ooit anders geweest. Tijdens de vorige regeerperiodes zijn wij al te vaak met een januskop geconfronteerd.

De heer Carl Decaluwe : Alleen de resultaten tellen. In deze regeerperiode wordt veel minder in het spoorbeleid geïnvesteerd dan in de twee vorige.

De heer Jan Loones : Als het om het resultaat gaat, dan moeten we rekening maken op het einde van deze regeerperiode. (*Applaus bij de VLD, de SP, AGALEV en VU&ID*)

Minister Steve Stevaert : De federale overheid moet de nodige middelen vrijmaken. De weerstand tegen de cofinanciering is een gevolg van het feit dat beide zijden daaraan moeten meewerken. Wat de 60/40-verhouding betreft, die werd vroeger niet eens gehaald. Zij wordt trouwens de facto doorbroken door de grote projecten. Laten wij ook niet neerbuigend doen tegenover de zogenaamd schamele miljarden frank die de minister-president wil inbrengen. Als die recurrent worden, kunnen we daar heel wat mee doen. Het opleggen van milieuvoorwaarden moet door de federale overheid gefinancierd worden.

De heer Ludwig Caluwé : De primauteit van de politiek is inderdaad een belangrijk punt. Uit de uitleg van de minister blijkt dat het gaat om een aanduiding van concrete projecten. Ik meen dat een objectief behoefteonderzoek nodig is. Soms is de primauteit van de politiek zeer duidelijk. Het incident met minister Vogels is daarvan een voorbeeld. Minister Durant was geen voorstander van de aanleg van lijn 11 en een lage uitvoering van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven maar verandert van mening op het ogenblik dat de politicus van de juiste kleur het haar vraagt. Als dat de inhoud is van de primauteit van de politiek, dan zijn we op de verkeerde weg.

Minister Steve Stevaert : Politici moeten zich baseren op objectieve gegevens, wat momenteel niet altijd het geval is.

De voorzitter : De bespreking is gesloten.

Moties van aanbeveling

De voorzitter : Door de heren Van Aperen, Voorhamme, Malcorps en Loones en door de heren Decaluwe, Caluwé en Van Rompuy werden tot besluit van dit actualiteitsdebat moties van aanbeveling aangekondigd. Ze moeten uiterlijk

donderdag 8 maart 2001 om 17 uur zijn ingediend.

Het Parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

Wij komen opnieuw bijeen op woensdag 14 maart 2001 om 10 uur en 14 uur. (*Instemming*)

- *De vergadering wordt gesloten om 17.48 uur.*

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Anny De Maght-Aelbrecht : gezondheidsredenen .

Dominiek Lootens-Stael : ambtsverplichtingen.



