

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



Zitting 2002-2003

12 juni 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Voorstel van resolutie van de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe en Eric Van Rompuy betreffende het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS

– 1750 (2002-2003) – Nr. 1

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aangekondigde desinvesteringen in het Vlaams spoorwegnet en de gevolgen voor de haven van Antwerpen

Met redenen omklede motie

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 12 juni 2003

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Johan Malcorps

– *De bespreking wordt gehouden om 10.55 uur.*

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe en Eric Van Rompuy betreffende het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS

– 1750 (2002-2003) – Nr. 1

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aangekondigde desinvesteringen in het Vlaams spoorwegnet en de gevolgen voor de haven van Antwerpen

Bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het voorstel van resolutie van de heren Caluwé, Decaluwe en Van Rompuy betreffende het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS met daaraan toegevoegd de interpellatie van de heer Penris tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aangekondigde desinvesteringen in het Vlaams spoorwegnet en de gevolgen voor de haven van Antwerpen.

De bespreking is geopend.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, na de valse start van vorige week kan het debat over de NMBS en het NMBS-ondernemingsplan 2003-2007 eindelijk worden gehouden. Vorige week moesten wij ons immers baseren op geruchten die in de pers bekend waren geraakt. De heer Vinck heeft het handig gespeeld en ons psychologisch via perslekken op het slechte nieuws voorbereid. Sinds wij vrijdag officieel in kennis werden gesteld van het NMBS-on-

dernemingsplan 2003-2007, kan er nu wel worden gedebatteerd.

Een aantal slechte berichten vallen onmiddellijk op. Dat geldt zeker voor de Antwerpse haven en de havens in Vlaanderen in het algemeen. De heer Vinck maakt nochtans een terechte analyse wat de sector goederen betreft. Ik beperk mij tot deze laatste sector, zoals aangekondigd in mijn interpellatie. Straks kan er misschien over het personenvervoer worden gesproken, als de heer Caluwé aan het woord is.

In de sector goederen brengen de trafieken, waarbij veel handelingen nodig zijn zoals het verzamelen en verdelen van de goederen, dikwijls hoge kosten met zich mee. Dat is zeker het geval als men de uitgaven met de ontvangsten vergelijkt. Vaak maakt de duur van het vervoer de trafiek niet concurrentieel met het wegvervoer. Om de troeven van het spoor zo goed mogelijk uit te spelen en het relatieve belang van de vaste kosten over de lange afstand te verminderen, legde men zich enerzijds toe op de treinfladingen van klant tot klant in combinatie met de voordelen die de spoortechniek biedt, en anderzijds op de organisatie van het verzenden van gesloten treinen van het type Eurial Cargo tussen de grote industrie en de havenzones in Europa.

In het intermodaal vervoer, voornamelijk het spoorwegvervoer, gelooft de heer Vinck wel. Het is tussen 1999 en 2001 sterk gegroeid, namelijk met 110 procent. Het aandeel van het intermodaal vervoer in het totaalpakket vervoer is van 12 naar 30 procent gestegen. Met het stukgoed gaat het minder goed. Het onderdeel stukgoedvervoer moet volgens de heer Vinck worden geanalyseerd. Bij het goederenvervoer blijft het intermodaal vervoer de sterke pijler. Met deze vaststellingen kunnen wij het allemaal eens zijn.

Penris

Op pagina 33 van zijn presentatie zegt de heer Vinck dat de Belgische havens een essentiële schakel zijn voor de spoorwegactiviteit, tenminste wat het goederenvervoer betreft. 60 percent van het door de NMBS behandelde goederenvolume gaat door een haven. Dat verklaart het belang van de havens. Ook met deze vaststelling kunnen wij het eens zijn. Wij weten dat Antwerpen de grootste spoorweghaven van de regio is, misschien zelfs wereldwijd.

De heer Vinck stelt vast dat vanuit de sector van het wegvervoer een steeds grotere en sterkere concurrentie op gang komt. De sector zou de ambitie koesteren om tegen 2010 vervoerstypes op de markt te brengen die zeer milieuvriendelijk zijn. Zij hebben met hun flexibiliteit duidelijk een voor-sprong op het spoorvervoer. De heer Vinck formuleert zijn uitgangspunten en stemt er vervolgens zijn politiek op af. Hij doet dat bewust op een provocatieve manier. Het was waarschijnlijk zijn bedoeling om het debat eindelijk ten gronde te kunnen aangaan.

Hij stelt dat voor het goederenvervoer met corridors moet worden gewerkt, namelijk via internationale hoofdassen. Hij stelt als eerste as de as voor die Duitsland met Vlaanderen moet verbinden, de Montzen-lijn. Dat is niet de meest productieve lijn die men kon bedenken. Verder wil hij voor de verdere uitbouw van het intermodaal vervoer een beroep doen op Belgische subsidies en eventueel ook Europese subsidies. Er is echter nog maar weinig te verwachten op Belgisch niveau. Het is dus wederom een bewust provocatieve uitspraak.

Hij stelt vervolgens dat het goederenvervoer van de NMBS in 2007 nog slechts 48 miljoen ton zal bedragen. Het komt erop neer dat 4 miljoen ton goederen moeten worden afgeleid via andere transportmodi, namelijk het wegvervoer. Hier wordt duidelijk naar de Vlaamse bevoegdheden verwezen. Mobiliteit blijft immers een zuiver gewestelijke aangelegenheid. Hij wil een beroep doen op fondsen van hogere overheden, maar die zullen hem niet in staat stellen zijn doelstellingen te realiseren.

Hij wil daarom een aantal projecten schrappen, die door voorgangers in het ondernemingsplan 2012 werden voorgedragen. Zo zouden de IJzeren Rijn, de tweede toegang tot de Antwerpse haven, de spoorwegtunnel Liefkenshoek, het vormingsstation in Zeebrugge en een aantal punten die het personenvervoer aanbelangen, worden geschrapt. Dat

slechte nieuws heeft al tot heel wat reacties geleid. De heer Vinck heeft door zijn provocatieve uitspraken op zijn minst het debat op gang getrokken.

CD&V reageert braaf met haar voorstel van resolutie. Dit voorstel zal waarschijnlijk wel worden goedgekeurd. Daar valt niets tegen in te brengen. De N-VA heeft opgeroepen om in Antwerpen een front te vormen, over alle partijpolitieke grenzen heen. De belangen van de Antwerpse haven moeten hier worden verdedigd. Dat politiek front is intussen gerealiseerd en gisteren bekrachtigd in de bevoegde commissie van de Antwerpse gemeenteraad.

Er zijn een aantal andere actoren en politici die naar aanleiding van de uitspraken van de heer Vinck meer gedurfde uitspraken doen. Ik verwijs naar de pers van de vorige dagen. Zo zijn er een aantal transporteconomen die zeer duidelijk pleiten voor een regionalisering van de NMBS. Zij stellen dat wij met de rug tegen de muur staan en dat, als men het Vlaams havenlandschap leefbaar wil houden, er dringend aan regionalisering moet worden gedacht.

Die transporteconomen krijgen nu politieke steun, en niet van de minste fracties. Zij kregen al onze uitgesproken steun – dat zal niemand verbazen. Vandaag krijgen zij ook de steun van de sp.a en de VLD. Als politiek signaal kan dat tellen. Als twee belangrijke fracties uit dit halfroond, die ook op federaal niveau deelnemen aan de regeringsonderhandelingen, achter de regionalisering van de NMBS staan, dan moet daar terdege rekening worden gehouden. Ik zou graag het standpunt van de minister terzake kennen, want tot op heden behield hij het stilzwijgen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de voorzitter, vorige week heb ik de minister een actuele vraag gesteld over deze problematiek. Het ontwerp van ondernemingsplan kon toen immers al worden geraadpleegd en viel moeilijk te negeren.

Ik betreur zijn antwoord, want hij stelde te willen wachten op een formeel nieuw samenwerkingsakkoord. Zijn antwoord zette ook kwaad bloed in de Antwerpse pers. In de Gazet van Antwerpen staat vandaag : ‘Met Steve Stevaert als mobiliteitsminister hadden we nog iemand in de Vlaamse regering die oog had voor de Antwerpse vervoersproblemen, met zijn opvolger, de brave West-Vlaming Gilbert Bossuyt riskeren we dat binnenkort in en

Caluwé

rond de haven veeleer sporen worden opgebroken dan bij gelegd.'

Mijnheer de minister, u zei dat u zolang er geen nieuw samenwerkingsakkoord is, aan het oude vasthoudt en geen reden ziet om initiatieven te nemen. We mogen echter niet wachten tot op federaal vlak iets definitief wordt beslist voor we het probleem hier bespreken. De heer Penris zegt verast te zijn door de woorden van de heer Vinck. Ik geloof dat niet. Iedereen wist dat de mededeling op komst was en dat het investeringsplan gebouwd was op drijfzand. Het plan was enkel bedoeld om de vrede in de coalitie nog twee jaar te garanderen : tot de verkiezingen van 2003. Iedereen wist dat er na de verkiezingen opnieuw over zou worden onderhandeld. Het is de verdienste van de heer Vinck dat hij klaarheid schept. We weten nu welke moeilijke knopen moeten worden doorgehakt.

Via een duidelijke resolutie kunnen we de Vlaamse belangen kracht bij zetten. Het moet geen agressieve resolutie worden, maar een opbouwende waarin een opening wordt gelaten voor mogelijke concrete oplossingen. Als er federaal geld wordt gevonden voor de noodzakelijke investeringen, dan is dat voor ons goed. We moeten vooral de doelstellingen voor ogen houden. We moeten wel nadenken over de realiseerbaarheid van de oplossingen die worden aangeboden door de federale overheid. Bij investeringen van nationaal belang kan misschien makkelijker worden afgestapt van de 60/40-verdeelsleutel en kunnen misschien makkelijker middelen worden gevonden. Als we te hard dreigen, zullen we niets krijgen. De opgesomde investeringen zijn essentieel voor ons beleid, zowel voor het goederenverkeer uit onze havens als voor het personenvervoer naar de nationale luchthaven Zaventem. De luchthaven heeft er toch geen belang bij dat Antwerpse reizigers sneller in Schiphol kunnen staan dan in Zaventem ?

Ik ben voorstander van regionalisering, maar niet van regionalisering zonder middelen. Op de federale begroting is in investeringen voor de spoorwegen voorzien. Als de bevoegdheid terzake wordt overgeheveld, dan moeten ook die middelen mee verschuiven. Als de middelen zijn overgedragen, kunnen we ze naar eigen inzichten aanpassen en zelf prioriteiten bepalen. Vlaanderen zal wellicht een beetje meer besteden aan spoorinvesteringen, Wallonië een beetje minder. Wat niet kan, is dat Vlaanderen de extra investeringen moet betalen zonder dat de middelen worden overgedragen.

Zeker de investeringen in het goederenverkeer zullen heel productief zijn. De verdieping van de Schelde, het Masterplan en de investeringen in het spoor zouden een verbetering van 7 percent inhouden voor het Antwerpse product en van 1 percent voor wat het totale BNP betreft. Die opbrengst komt nog steeds in grote mate de federale overheid ten goede. De nodige investeringen moeten gebeuren. Enkel de spoorinvesteringen zijn nog een zaak van de federale overheid, de andere worden gefinancierd vanuit het Vlaamse budget. Ik herhaal dat de return van de drie investeringen in hoge mate de federale overheid ten goede komt via verhogingen van sociale bijdragen, via opbrengsten en via verhogingen van BTW-inkomsten.

Als nu ook die spoorinvesteringen alleen via het Vlaams budget zouden worden betaald, zonder overdracht van federale middelen, dan wordt het wafelijzer nog groter dan het al is. We mogen dat niet toelaten.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer de voorzitter, het plaatje dat de heer Vinck heeft geschetst, is niet helemaal correct. Hij heeft een heel bedrijfs-economisch plaatje gemaakt. In financieel opzicht legt hij de vinger op de wonde – en dat is niet nieuw. Hij verliest echter een aantal aspecten uit het oog wanneer hij begint na te denken over de oorzaken en de mogelijke oplossingen.

Hij maakt louter een financieel plaatje. Hij wijst op de thesauriesituatie van de NMBS, op de inkomsten- en uitgavenstroom en wil dat de schuld wordt overgenomen. Dat is de analyse van een bedrijfsmanager. Een bedrijfsmanager mag zich echter niet alleen baseren op een financiële analyse, want er liggen ook andere oorzaken aan de basis van de problemen van de NMBS. Hij pakt die nogal oppervlakkig aan door alleen financiële oplossingen voor te stellen. Ook al hebben die verregaande gevolgen op de productie van de NMBS, over die productie zelf zwijgt hij. De heer Vinck doet deze voorstellen om een aantal mensen te provoceren. Het water staat hem tot aan de lippen en hij moet een aantal knopen doorhakken. Het zou onverantwoord zijn dat hij met zijn duimen zit te draaien.

Het is juist dat de NMBS structureel wordt ondergefinancierd. Het investeringsprogramma kan met de huidige financiering niet worden uitgevoerd. De schuldsituatie van de NMBS is inderdaad een probleem, en iedereen erkent dat ook. Er moet niet te veel worden gehakketakt over wie daar politiek

Voorhamme

verantwoordelijk voor is : iedereen heeft boter op het hoofd. Feit is dat het een blok aan het been is van de maatschappij. De heer Vinck zegt niets over de 60/40-verdeelsleutel. Dat maakt het nochtans moeilijk om tot een sociaal-maatschappelijk rendabele productie te komen. Hij moet ook eens nadenken over de kwaliteit van het aanbod, ook een belangrijk aspect. Ik weet niet of we de oplossingen van de heer Vinck heel ernstig moeten nemen. Hij heeft een vuurpijl afgeschoten en wacht op reactie.

Dit dossier, waar de federale onderhandelaars zich over moeten buigen, is verre van aangenaam. Als het kan, zullen ze het niet nalaten om dit zo minimalistisch mogelijk op te lossen, want er zijn nog genoeg andere katten te geselen. We mogen hen dat plezier echter niet gunnen. Dit zou ons duur komen te staan. Ik zeg dit ook namens een partij die mee aan de onderhandelingstafel zit.

De heer Vinck zegt dat een aantal projecten niet zullen kunnen worden uitgevoerd. We moeten daartegen protesteren. Ik pleit er echter voor om dat niet te selectief te doen. Vanuit Vlaams oogpunt zijn de investeringen in de Antwerpse regio uiteraard erg belangrijk, maar als Antwerpenaar heb ik er bijvoorbeeld ook belang bij dat de diablo wordt gerealiseerd. Ik vraag me af waarom daarover in het beschikkend gedeelte van de resolutie niets wordt gezegd en in het overwegend gedeelte wel. We doen er niet goed aan het voorstel van resolutie enkel op Antwerpen toe te spitsen.

In het voorstel van resolutie wordt er ook naar het Masterplan Antwerpen verwezen. De investeringen in de spoorwegontsluiting zijn erg belangrijk voor de resultaten van dat Masterplan. Dat plan vergt een gigantisch grote Vlaamse investering. Daarnaast is er het Mobiliteitsplan Vlaanderen waarover we lang hebben gediscussieerd. Een belangrijk deel van de maatregelen om de streefdoelen te bereiken tegen 2010, situeren zich bij de NMBS. Die maatregelen hebben te maken met investeringen, het aanbod en tarievenbeleid.

Ik heb de heer Vinck daar erg lelijke dingen over horen zeggen. Hij wil ernstig knippen in het toekomstig aanbod van de NMBS. Als zijn plan wordt doorgevoerd, wordt het Mobiliteitsplan Vlaanderen van tafel geveegd. Hij zegt ook dat de tarieven met 15 percent moeten stijgen en baseert zich daarvoor op internationale vergelijkingen. Vlaanderen heeft met zijn tarievenbeleid echter tegen de internationale trend in, een kentering teweeg kunnen brengen in het reizigersvervoer.

Het zou kunnen dat het een en het ander samenhangt. Als we dit in het kader van een Vlaamse mobiliteitsvisie naar het beleid inzake spoorvervoer willen uitbreiden, vind ik dat ook niet gepermitterd. Deze dingen kunnen we niet langer over ons heen laten gaan. In Vlaanderen, waar soms op een zeer vooruitstrevende manier over het mobiliteitsbeleid wordt gedacht, kunnen we niet gedogen dat op een simpele financiële manier wordt gedacht over het organiseren van het openbaar vervoer op het federale niveau. Het voorstel van resolutie wijst terecht op een aantal knelpunten en vindt terecht dat daar door de minister een nota over moet worden opgesteld die de knelpunten in een juiste context schetst en het belang van Vlaanderen juist situeert. Dit is niet alleen een kwestie van slogans.

Het onderwerp moet volgens mij echter geografisch verruimd worden, zodat we niet de verkeerde indruk geven aan de onderhandelaars dat als het probleem van Antwerpen wordt geregeld, alles is geregeld. We moeten het ook verruimen inzake de problematiek van het aanbod en het tarievenbeleid. Ik begrijp dat het politiek moeilijk ligt dat wij onder elkaar bespreken welk tarievenbeleid er moet worden gevoerd en dat we er belang bij hebben dat we een gemeenschappelijke resolutie indienen. Niet praten over het tarievenbeleid en het belang daarvan in het openbaar vervoer is echter een miskennis van wat we de voorbije 4 jaar hebben gedaan in Vlaanderen, wat mee de basis vormt van ons mobiliteitsbeleid. Op een of andere manier moet dat volgens mij in het voorstel van resolutie worden opgenomen, net zoals onze visie over de 60/40-verdeelsleutel en dies meer. Daarom stel ik voor om dit te doen via amendering. Zou het niet verstandig zijn om op korte termijn met enkele mensen samen te zitten en de tekst te herwerken, bij hoogdringendheid in te dienen en op de volgende plenaire zitting te laten goedkeuren ? Dan blijft de timing dezelfde en vermijden we dat we nu gaten creëren waar anderen misbruik van kunnen maken.

Ik weet niet of we uitdrukkelijk een pleidooi voor regionalisering moeten houden in het voorstel van resolutie. We moeten wel wijzen op de knelpunten. Is er een fractie in het Vlaams Parlement tegen één of andere vorm van regionalisering ? Ik geloof van niet. Er is een oneindig grote waaier van vormen van regionalisering mogelijk. Het is onvoorzichtig nu één of ander denkspoor uit te kiezen. Zelf heb ik een aantal voorkeuren. Regionalisering in één of andere vorm is onvermijdelijk in de zoektocht naar een oplossing voor de financiering van de spoorwegen.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de voorzitter, ik kan me aansluiten bij wat de heer Voorhamme heeft gezegd. Ik verwijs naar de discussie die we over het investeringsplan hebben gevoerd in maart vorig jaar en over de pre- en de cofinanciering. Toen werd gezegd dat regionalisering sowieso zal worden besproken bij de onderhandelingen voor de vorming van de federale regering en dat een investeringsprogramma, zoals het toen voorlag, ook vandaag opnieuw ter discussie zou komen. De feiten tonen dit nu aan.

Essentieel in de hele discussie – en dat valt ook op in de nota van de heer Vinck – is dat men voorbijgaat aan het belang van de gebruiker van het openbaar vervoer. Wat ook de conclusies zijn over de regionalisering en de sanering van de NMBS, in elk geval moet het belang van de gebruiker maximaal worden gevrijwaard, niet alleen omwille van de gebruiker zelf maar ook als oplossing voor de mobiliteitsknoop.

In de discussie over de 60/40-verhouding hebben we destijds verwezen naar de ontbrekende en noodzakelijke wetenschappelijke behoefteanalyse. Hoever staat het ermee ? Beschikt het Vlaams Gewest over documenten en argumenten om in discussie te treden over de 60/40-verhouding ? Is er een degelijk zicht op de wetenschappelijke behoefteanalyse ?

Belangrijk is eveneens de multimodale benadering, die ook ontbreekt in het document van de heer Vinck. We moeten nagaan hoe andere vervoerswijzen kunnen worden ingepast in het programma van de NMBS.

We moeten een voorstel van resolutie opstellen dat gedragen wordt door zoveel mogelijk mensen, maar misschien wat minder Antwerps getint is. Voor ons is Zaventem ook heel belangrijk, niet alleen omwille van de investeringen an sich, maar voor de weerslag op de hele Vlaamse Gemeenschap. Ik kan me dus vinden in het voorstel van de heer Voorhamme om te komen tot een licht gewijzigde tekst die dan wordt gedragen door meer mensen.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Gisteren heb ik de tekst ontvangen waarop ik inderhaast een aantal – zij het eenvoudige – amendementen heb ingediend, zoals het schrappen van het begrip Antwerpen,

zowel in bijvoeglijke of zelfstandige vorm, zodat het veld wat breder wordt opengetrokken.

Verder kunnen we ons perfect vinden zowel in de basis van het voorstel van resolutie als in de werkwijze om tot één tekst te komen, zoals voorgesteld door de heer Voorhamme. Een sterke tekst met een brede Vlaamse basis, zonder specifiek naar één stad of regio te verwijzen, kan krachtig weerklinken. Daarvoor kunnen we misschien de ondersteuning krijgen van de minister. De VLD is volledig bereid daar aan mee te werken.

De heer Johan Malcorps, voorzitter : Collega's, als het over het federale niveau gaat, kan ik als kritische burger spreken.

De heer Voorhamme heeft daarnet terecht al naar de structurele onderinvestering verwezen. We dragen allemaal de verantwoordelijkheid voor dit probleem. Er was voor een periode van 12 jaar in een investeringsprogramma voorzien. De financieringsbasis voor dit programma heeft evenwel nooit volstaan.

We zitten momenteel met een hele reeks vragen aan de NMBS. Op het federale niveau wordt hierover een zeer ernstige begrotingsdiscussie gevoerd. De financiële lasten van de NMBS zijn zeer groot. Indien ze een faillissement wil voorkomen, zal de federale overheid hier een prioriteit van moeten maken.

Eenzelfde discussie wordt eigenlijk ook over De Post gevoerd. De federale overheid zal een aantal prioriteiten moeten stellen. We zullen zien wat de federale regeringsonderhandelingen precies opleveren. Indien de federale overheid niet bereid is om een Marshallplan voor de NMBS op te stellen, vrees ik het ergste. Mijns inziens moeten we de discussie over de tariefverlagingen durven aangaan. De Lijn vormt op dit vlak een goed voorbeeld. We moeten trachten de basismobiliteit in ons treinverkeer in te passen.

Dit zal uiteraard heel wat inspanningen vergen. Ik heb evenwel moeten vaststellen dat de heren Stevaert en De Gucht op dit vlak niet op dezelfde lijn zitten. De discussie over de daluren zal nog heel wat finetuning vergen. Hetzelfde geldt uiteraard voor het woon-werkverkeer. Misschien zullen in dit verband zelfs een aantal looneisen moeten worden geschrapt. Ik weet niet wat de federale regeringsonderhandelingen zullen opleveren. Dat het hier geen evidente zaak betreft, spreekt evenwel voor zich.

Malcorps

De aangekondigde tariefverhogingen maken deel uit van de provocaties van de heer Vinck. Een verhoging van de tarieven zou het openbaar vervoer echter slechte publiciteit opleveren. Ik ben dan ook van mening dat we de heer Vinck hierin niet moeten volgen.

Iedereen kent de schuldenlast van de NMBS. De overheid moet een deel van deze schulden overnemen. In een opwelling is al over de afdanking van 10.000 werknemers gesproken. Het spreekt vanzelf dat we moeten trachten een sociale slachting te voorkomen. De kosten die aan het behoud van het personeelsbestand zijn verbonden, zijn ons echter bekend. Bovendien staan al deze kosten los van de nieuwe investeringen.

Net als de heer Bex zou ik hier ook even de aandacht op het personenverkeer willen vestigen. Het kan niet de bedoeling zijn dat Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest enkel in het personenverkeer en Vlaanderen enkel in het goederenverkeer willen investeren. Het personenverkeer is immers ook van groot belang.

Ik heb in bepaalde kranten gelezen dat het GEN voor Vlaanderen niet belangrijk zou zijn. Ik ontken dit ten stelligste, want het GEN is wel degelijk belangrijk. In Antwerpen willen we een AGEN realiseren. Indien we de concurrentie in het kader van de prioriteiten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen met andere modi wensen aan te pakken, moet het openbaar vervoer meer personen vervoeren. Aangezien het hier een belangrijk onderdeel van het openbaar vervoer betreft, hebben we de spoorwegen nodig om het Mobiliteitsplan Vlaanderen uit te voeren.

Voor het goederenverkeer moeten we een nieuwe verdeelsleutel zoeken. Dit geldt niet enkel voor de haven van Antwerpen, maar voor alle Vlaamse zee- en luchthavens. Ik meen overigens dat hierover in deze commissie een consensus bestaat. Aangezien de Franstaligen tot nu toe steeds hebben geweigerd, is dit dossier op federaal niveau nooit gedeblokkeerd geraakt. Dit betekent dat hiervoor nieuwe middelen moeten worden gevonden. In zijn geheel gaat het dan ook om een massaal investeringspakket.

Een Marshallplan voor de spoorwegen is noodzakelijk. Indien hier geen werk van wordt gemaakt, zullen we binnenkort met zeer grote financiële en sociale problemen worden geconfronteerd.

Hoewel ik niet kan voorspellen wat de federale regeringsonderhandelingen zullen opleveren, wil ik er wel even op wijzen dat een regionalisering met behoud van de 60/40-verdeelsleutel nefaste gevolgen zou hebben. Een dergelijke regionalisering zou de problemen niet oplossen. Het is essentieel dat we voor het goederentransport een andere verdeelsleutel opstellen.

Vorige week heb ik, samen met de heer Caluwé, de minister enkele vragen over de investeringen in het goederentransport rond Antwerpen gesteld. De minister heeft toen een zeer positief antwoord gegeven. Blijkbaar wil de Vlaamse regering haar standpunt handhaven, zal de volgorde van de investeringspunten niet worden gewijzigd en zullen er geen andere afspraken over de timing en de financiering worden gemaakt.

Mijns inziens moeten we deze beleidslijn volhouden. Vlaanderen dreigt zelf voor een groot deel van de investeringen voor de ontsluiting van de Antwerpse haven op te draaien. We mogen dit niet laten gebeuren. De investeringsprojecten mogen niet opnieuw worden uitgesteld.

In de media wordt nu al gewag gemaakt van de mogelijkheid om de volgorde van de investeringsprojecten om te draaien. Het Antwerps Havenbedrijf heeft hierover al een standpunt ingenomen. Een dergelijke omdraaiing zou op korte termijn wat tijdswinst kunnen opleveren, maar op langere termijn zou dit uitstel evenwel tot afstel kunnen leiden. We moeten goed weten waarmee we bezig zijn, en we moeten er ons voor hoeden dat we geen zaken losweken die we niet willen losweken.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer de voorzitter, het standpunt dat ik vorige week heb vertolkt, getuigde allerm minst van desinteresse. De contacten die we op dat ogenblik hadden, hebben geen verrassingen opgeleverd. Iedereen die de sector opvolgt, wist wat er op komst was.

Ik veronderstel dat iedereen beseft dat het antwoord van de heer Vinck in eerste instantie als een tactisch antwoord moet worden beschouwd. Mijns inziens moeten we hier dan ook tactisch op reageren.

Het standpunt van de Vlaamse regering over het investeringsprogramma is niet gewijzigd. Ik ben blij dat het Vlaams Parlement nu ook een initiatief heeft genomen. Op die manier kan het Vlaams Parlement immers een mening vertolken die in Vlaan-

Bossuyt

deren leeft. Alle fracties in het Vlaams Parlement zijn het eens over de mogelijkheid om met betrekking tot de spoorwegen bepaalde regionalisering door te voeren. Wat onze houding tegenover de federale overheid betreft, is dit een belangrijke vaststelling.

Ik voel niet de behoefte om onmiddellijk de discussie over de gewenste investeringen en over de gewenste mobiliteit op Vlaams niveau te voeren. Zoals de heer Voorhamme al heeft gesteld, moeten we de federale overheid duidelijk maken dat Vlaanderen over een mobiliteitsvisie beschikt. De NMBS moet bereid zijn om ook de Vlaamse belangen te behartigen.

Mijns inziens is het belangrijk dat we hierop blijven wijzen. Vlaanderen heeft uitdrukkelijk een reeks investeringen geëist. De onderhandelaars van de Vlaamse partijen moeten deze eisen ter sprake brengen. Ik heb dan ook geen bezwaar tegen het feit dat Antwerpen in de opgestelde teksten wordt vermeld. Hoewel we de discussie niet mogen verengen, gaat het hier om een vraag die op federaal niveau terecht mag worden gesteld. Niemand mag het belang van de Antwerpse haven onderschatten. Dit is geen communautaire kwestie, de federale spoorwegen moeten hier rekening mee houden.

Het is niet enkel een tactische kwestie. Hoewel hij zich tactisch kan opstellen, moet de heer Vinck tevens een zekere ernst tentoonspreiden. Hij mag zich niet beperken tot de vaststelling dat hij geld nodig heeft en niet in de behoeften van een van de belangrijkste economische actoren in dit land kan voorzien.

Ik heb geen problemen met de vraag van het Vlaams Parlement om dit dossier even te situeren. De Vlamingen mogen zich niet beperken tot de vraag of alle Vlaamse lijnen aan bod mogen komen. Dit zou ik te zwak vinden.

Mijn kabinet is beschikbaar om de initiatieven van de indieners van dit voorstel van resolutie te ondersteunen en een degelijk onderbouwd dossier op te stellen. We moeten overigens niets nieuws uitvinden, maar nagaan hoe we op een tactische manier zaken aan het bestaande dossier kunnen toevoegen. Uit de nota die we opgesteld hebben, blijkt wel degelijk een zekere continuïteit binnen de regering, al was het maar via de kabinetten.

We hebben in ieder geval een goed onderbouwd verhaal. Volgens mijn informatie vindt men dat in Wallonië niet zo erg, althans wat de investeringen betreft. Als de heer Vinck zijn bedrijf goed bekijkt, dan zou hij dat ook mogen zeggen.

Waarom zouden we onze troeven, ook met betrekking tot ons investeringsprogramma, niet in de discussie uitspelen? In dat verband kan ik akkoord gaan met de heer Malcorps. Immers, indien de discussie zich zoals gepland aandient, dan is dat 60/40-verhaal een oud verhaal. Ik wil in dat verband wel over de inhoud praten, maar die mathematische beschouwingen opzijschuiven. Op dat vlak beschikt Vlaanderen over de beste troeven.

Het zal in de huidige omstandigheden niet moeilijk zijn om een bepaalde regionalisering van het spoor te bekomen. Iedereen hier aanwezig zal dat wel beseffen. Daar hangt echter wel een prijskaartje aan vast. Dit is een element dat we aan de onderhandelaars moeten voorleggen.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord dat mij zo goed als over de hele lijn bevredigt. Ik stel immers tot mijn vreugde vast dat u geen tegenstander bent van regionalisering. Dat is een belangrijke politieke uitspraak van u, als bevoegde minister. Wel moet uiteraard verder gepraat kunnen worden over de vorm en de financiering van die regionalisering.

In tegenstelling tot de andere fracties die wel vaststellen dat er in deze materie wel geregionaliseerd kan – en misschien moet – worden, ben ik van mening dat die vaststelling een plechtig karakter zou moeten krijgen, in de vorm van een of ander parlementair document. Immers, we kunnen hier, in afwezigheid van de pers, ons geloof ten aanzien van de regionalisering wel blij en luid verkondigen, maar deze discussie heeft weinig zin als we ons geloof niet duidelijk maken aan de buitenwereld, en in het bijzonder aan onze Waalse onderhandelingspartners. Dat is trouwens de reden waarom ik een motie zal indienen.

U bent in deze materie niet alleen een brave, maar ook een goede minister. Immers, een tweede element dat mij in uw antwoord bevredigd heeft, is dat u het Antwerpse belang in het spoorwegdebat voor ogen houdt. Dit is een mededeling die mij, een Antwerpenaar, uiteraard verheugt.

Ik ben het eens met de heren Lachaert en Bex die stelden dat, als we onze bekommernissen willen

Penris

formaliseren in een parlementair initiatief, we aan Antwerpen het belang en de rol moeten toekennen die deze stad verdient. Dat geldt trouwens niet alleen voor Antwerpen, ikzelf heb reeds beklemtoond te betreuren dat het rangeerstation van Zeebrugge uit het investeringsprogramma is geschrapt. Ik weet bovendien dat ook in Gent een aantal heel terechte spoorbekommernissen leven en dat ook de mensen van Zaventem ijveren voor de ontsluiting van hun luchthaven.

Als in deze commissie of in de plenaire vergadering een parlementair initiatief zal worden voorgesteld dat een uitbreiding betekent van wat de heer Caluwé heeft ingediend, dan zal dit zeker op de steun van mijn fractie kunnen rekenen.

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ?
(*Neen*)

Is de commissie het eens om dit voorstel van resolutie via amendering bij spoedbehandeling te behandelen in de eerstvolgende plenaire vergadering ?
(*Instemming*)

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heren Penris, Dewinter, Huybrechts en Verougstraete werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

De bespreking is gesloten.

- *De bespreking wordt gesloten om 11.47 uur.*
