

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2000-2001

6 maart 2001

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

ACTUELE VRAGEN

ACTUALITEITSDEBAT OVER DE ROL VAN DE GEWESTEN IN HET SPOORBELEID

Inhoud

Nr. 33

Dinsdag 6 maart 2001

| | |
|--|----|
| Berichten van verhindering | 1 |
| Actuele vragen (Regl. art. 82) | |
| Actuele vraag van de heer Filip Dewinter tot de heer Patrick 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 | 1 |
| Actuele vraag van de heer Marino Keulen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de staat van de Vlaamse bruggen | 2 |
| Actuele vraag van de heer Jos Stassen tot de heer Steve 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 | 2 |
| Actuele vraag van de heer Paul Van Grembergen tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Brusselse Aangelegenheden en Ontwikkelingssamenwerking, over de veiling van de Mantau-bibliotheek | 4 |
| Actuele vraag van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over een eventuele heronderhandeling van het Lambermont-bis-akkoord na het advies van de Raad van State | 5 |
| Actualiteitsdebat | |
| Actualiteitsdebat over de rol van de gewesten in het spoorbeleid | 7 |
| 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 | |
| Moties van aanbeveling | 39 |
| Regeling van de werkzaamheden | 39 |

VOORZITTER : De heer Norbert De Batselier

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 14.05 uur.*

De voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Anny De Maght-Aelbrecht : gezondheidsredenen ;

Dominiek Lootens-Stael : ambtsverplichtingen.

ACTUELE VRAGEN (Regl. art. 82)

Actuele vraag van de heer Filip Dewinter tot de heer Patrick 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

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 (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik had graag het standpunt van de minister-president vernomen over het optreden van minister Anciaux, maar blijkbaar heeft hij de minister zelf gezonden om op mijn vraag te antwoorden.

Minister Anciaux, in het televisieprogramma 'Debby & Nancy' op 21 februari 2001 wekte u de indruk een joint te roken. De presentators-presentatrices reikten u een joint aan. U nam hem aan en rookte. U wekte zelfs de indruk onmiddellijk onder

invloed te zijn van de hallucinerende effecten van de joint. U deed dit welgeteld één week nadat we in het Parlement een debat voerden over dit thema. De meerderheid bezwoer ons daarbij dat het niet de bedoeling was te streven naar de legalisatie van drugs. Integendeel, het was en bleef de bedoeling van de Vlaamse regering om een ontradingsbeleid te voeren ten aanzien van de jeugd wat betreft drugs. Wat doet de minister van Jeugd echter één week later ? Hij rookt een joint in een populair televisieprogramma.

Minister Anciaux, de volgende dag voelde u blijkbaar nattigheid. De heer T'Sijen, uw woordvoerder, verklaarde dat het allemaal niet zo erg was. Het ging niet om een echte joint. Het zag er wel zo uit, en men wilde ook die indruk wekken, maar er zat alleen tabak in. Uw woordvoerder zei verder dat het roken van het sigaretje veeleer provocatief was bedoeld, in het kader van de hetze over de drugsnota. Ik herhaal : het roken van het sigaretje was veeleer provocatief bedoeld, in het kader van de hetze over de drugsnota.

Minister Anciaux, u, de minister van Jeugd, rookt een would-be joint in een populair televisieprogramma, amper een week na het drugsdebat en een resolutie van de meerderheid waarin ze beweert een ontradingsbeleid te willen voeren ten aanzien van de jeugd. Is dat het juiste signaal ? Ik heb hier heel veel problemen mee.

Ik had graag van minister-president Dewael – het zal nu minister Anciaux zijn – vernomen of hij een dergelijke handelwijze verantwoord vindt.

De voorzitter : Minister Anciaux heeft het woord.

Minister Bert Anciaux (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik kan alleen maar zeggen dat ik meende mee te mogen werken aan een programma waarin een aantal vooroordelen worden aangepakt. Indien ik daarmee de indruk heb gewekt dat ik propaganda of reclame heb willen maken voor het gebruik van softdrugs, wil ik me daarvoor graag verontschuldigen, want dan denk ik dat dit een fout is. Ik wijs erop dat dit mijn standpunt is en niet het standpunt van de minister-president of de regering.

De voorzitter : De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter : Mijnheer de voorzitter, dit is een merkwaardige gang van zaken. Ik stel een vraag aan de minister-president, die vervolgens blijkbaar de betrokken minister stuurt. Deze verontschuldigt zich in zijn eigen naam voor de feiten

Dewinter

en wijst erop dat hij niet de indruk wou wekken aan te zetten tot het gebruik van softdrugs. Daarmee blijf ik echter op mijn honger. Wat denkt de Vlaamse regering hiervan? Wat denkt de minister-president? Hebben ze geen standpunt?

Mijnheer de minister, ik apprecieer dat u inziet dat u een fout hebt gemaakt, omdat de indruk kon zijn gewekt dat u aanzette tot het gebruik van softdrugs, en dat u dat betreurt. Ik noteer dat en ben u daarvoor dankbaar. Anderzijds illustreert dit nogmaals de hypocrisie en de dubbelzinnigheid inzake het softdrugsbeleid. Blijkbaar weet men niet op welk been men nu moet staan: ofwel dat van de legalisering en het aansporen tot gebruik, met alles wat dit inhoudt, ofwel dat van het ontraden. Wij zijn in elk geval voorstanders van deze laatste, duidelijke politiek, waarbij we uitdrukkelijk en ondubbelzinnig neen zeggen aan drugs.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Actuele vraag van de heer Marino Keulen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de 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 Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, het is meestal wanneer er rampen gebeuren dat men stilstaat bij het toezicht op voorschriften en reglementen. Dat bleek bij de vuurwerkramp in Enschede en blijkt nu ook naar aanleiding van het instorten van de brug in Portugal. Meestal stelt men ook vast dat die voorschriften en reglementen aanwezig zijn, en vaak zelfs overvloedig, maar dat er iets schort inzake het controleren en naleven ervan.

Mijnheer de minister, u bent minister van Openbare Werken, klassiek aangeduid als minister van bruggen en wegen. Bestaan er bepaalde scenario's

inzake het toezicht op de bruggen en de kunstwerken in het algemeen, zoals dat heet in het jargon? Hoe wil men dergelijke rampen vermijden in onze regio?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, Vlaanderen heeft 2.386 bruggen en tunnels. Deze worden op regelmatige tijdstippen gecontroleerd. Dat gebeurt minimaal om de drie jaar. Eerst is er een visuele inspectie ter plaatse. Indien er welk probleem dan ook wordt opgemerkt, dan gaat men daar verder op in. Er wordt dan verder onderzoek bevolen, waarbij er wordt gewerkt met meetinstrumenten. Vlaanderen is momenteel bij met deze screening. Het enige probleem dat we tot voor kort hadden, situeerde zich in Oost-Vlaanderen. Daar was een kleine vertraging ontstaan. Maar dat probleem is nu opgelost. In de vijf Vlaamse provincies worden deze 2.386 kunstwerken dus om de drie jaar onderworpen aan een onderzoek.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Actuele vraag van de heer Jos Stassen tot de heer Steve 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 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 Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, enkele dagen geleden werd een zoveelste bouwvergunning afgegeven voor de bouw van het Deurganckdok. Ik heb geen probleem met de bouw van dat dok op zich. Ik heb echter wel problemen met de randvoorwaarden ervan. Er is namelijk sprake van het ophogen van nieuwe terreinen met specie uit het Deurganckdok. Die terreinen worden binnen de

Stassen

huidige gewestplanwijziging opgegeven als havengebied. Op dit moment zijn ze echter nog altijd poldergebied.

Ik verwijs even naar het akkoord van mei vorig jaar. Dat akkoord hield in dat de specie van het Deurganckdok deels zou worden gebruikt om het Doeldok voor de helft op te vullen. In de momenteel voorliggende bouwvergunning gebruikt men die specie echter niet daarvoor. Evenmin gebruikt men de specie voor het ophogen van terreinen die nog niet voldoende zijn opgehoogd. Integendeel, de specie wordt gebruikt voor het ophogen van nieuwe terreinen in poldergebied.

Mijnheer de minister, waarom is in de bouw aanvraag die keuze gemaakt? Het was toch veel voor de hand liggender om de specie te gebruiken voor de gronden die nog opgehoogd kunnen worden? Het was eveneens toch veel voor de hand liggender om het Doeldok voor de helft op te vullen, zoals dat in het akkoord van mei vorig jaar stond?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal proberen de zaken te verduidelijken. Er is hier namelijk sprake van een misverstand. Er wordt gesteld dat enkele dagen geleden bij de bevoegde diensten een nieuwe aanvraag is ingediend voor een bouwvergunning voor het Deurganckdok. Ik kan u verzekeren dat dit niet is gebeurd. Er is geen nieuwe vergunningsaanvraag voor het Deurganckdok. Allerlei actiescomités beweren dat, maar het klopt niet.

Momenteel is er een procedure bij de Raad van State. Die procedure krijgt haar normale verloop. Men probeert nu de indruk te geven dat er een nieuwe vergunning is afgegeven, om die procedure bij de Raad van State te dwarsbomen. Ik herhaal echter dat er geen nieuwe vergunning is afgegeven.

Er zijn momenteel twee bouwvergunningen lopende. Een van de twee heeft te maken met de aanlegbaggerwerken. Dat heeft dus niets te maken met de kaaimuren. Dit laatste gaat namelijk over de bouwvergunning voor het Deurganckdok.

Een tweede lopende bouwvergunning is die voor de speciebergiging. Er wordt een ophoging gedaan in de omgeving van het Deurganckdok om de terminals daar te verhogen. Dat kan men uiteraard slechts tot een bepaalde hoogte doen. Men kan daar dus slechts met een bepaald volume terecht.

Het volume dat overblijft, wordt in het zeehavengebied gestockeerd. Daarvoor heeft men een bouwvergunning nodig.

U vraagt waarom men die specie niet zou gebruiken om het Doeldok verder op te vullen. De doelstelling is wel degelijk om dat in de toekomst daarvoor te gebruiken. Er is echter duidelijk afgesproken dat we het Doeldok slechts voor de helft zouden opvullen. Om dat te doen, moet een dam worden aangelegd in het midden van het dok. Dat is een bijzonder ingewikkelde constructie. Anders verspreidt de specie zich in het Doeldok. Er zijn voorbereidende studies nodig om die dam te bouwen. Pas dan kan de dam worden gerealiseerd, en kan de specie zodanig in het Doeldok worden geborgen dat het dok voor de helft wordt opgevuld. Als men anders te werk zou gaan, zou het Doeldok in zijn geheel worden opgevuld, wat niet de bedoeling is.

Bovendien is het realiseren van zo'n dam in het Doeldok een bijzonder moeilijke opdracht, omdat we geconfronteerd worden met de instabiliteit van de ondergrond, met onderwaterbodems, en met tal van andere problemen. Dat wordt nu bestudeerd.

De huidige bouwvergunningen hebben niets te maken met de kaaimuren van het Deurganckdok. U beweerde dat niet, maar u zei wel dat enkele dagen geleden bij de bevoegde diensten een nieuwe aanvraag is ingediend voor een bouwvergunning voor het Deurganckdok. Dat is de stelling van het actiescomité Doel 2020. De bouwvergunningsaanvraag is echter ingediend voor de aanlegbaggerwerken, en voor de bergiging van de specie. De indruk wordt nu gegeven dat die bouwvergunning bedoeld is om de Raad van State onderuit te halen, maar dat is totaal niet de bedoeling.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de minister, wie een dok bouwt, bouwt niet alleen kaaimuren, maar zorgt er ook voor dat het water er naartoe stroomt, en dat het zand verwijderd wordt. Dat alles samen noem ik de bouw van het Deurganckdok. Ik heb in mijn vraag niet beweerd dat u een bouwvergunning hebt gevraagd om de kaaimuren te bouwen. Ik heb gevraagd waarom de grond die met het oog op de bouw van het Deurganckdok is uitgegraven, niet in eerste instantie wordt gestort op de terreinen die al zijn aangelegd maar nog niet voldoende zijn opgehoogd. Daar en in het Doeldok kunnen nog miljoenen kubieke meters terecht.

Stassen

Als de bouwfirma's erin slagen om in de voorhaven van Zeebrugge, in het getijdenwater, kaaimuren aan te leggen, dan hebt u geen 75 studies nodig om in stilstaand water damplanken aan te brengen en grond op te spuiten. De bouwfirma's in België en Nederland kunnen dat best en ze hebben er geen studies voor nodig.

Ik geloof veeleer dat bij een aantal diensten de wil ontbreekt om de keuze te respecteren van de Vlaamse regering, waar u naar ik aanneem ook achter staat, om de helft van het Doeldok op te vullen. Met mijn vraag wil ik een uitdrukkelijk signaal geven dat dit moet gebeuren, en dat er geen vertraging mag worden opgelopen, zeker niet om technische redenen, want die zijn er niet.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Actuele vraag van de heer Paul Van Grembergen tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Brusselse Aangelegenheden en Ontwikkelingssamenwerking, over de 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 Van Grembergen heeft het woord.

De heer Paul Van Grembergen (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mijnheer de minister, collega's, het woord heeft altijd veel bewondering gewekt. Dat is te zien wanneer kleine kinderen hun eerste woordje uitbrengen, en wanneer ze hun eerste woordjes schrijven. Die momenten hebben altijd in alle culturen ontroering gewekt. Aristoteles noemde zelfs het woord het begin van alles.

Het woord is ook weerspiegeld in het geschrevene. Mevrouw Manteau heeft een onvoorstelbaar grote rol gespeeld in het literaire wereldje van Vlaanderen en de Nederlanden. Ze heeft laten weten dat ze op 25 maart haar volledige bibliotheek, haar literair erfgoed, te koop aanbiedt. Ze beschikt over zeer veel documenten, oorspronkelijke teksten, enzovoort. U begrijpt wellicht onze bekommernis om het lot van dat patrimonium.

Ik ben van mening dat de Vlaamse Gemeenschap en in het bijzonder u als minister van Cultuur in deze een belangrijke opdracht hebben. Mijnheer de minister, zijn er hierover gesprekken geweest en afspraken gemaakt, of is dat nog onduidelijk ?

De voorzitter : Minister Anciaux heeft het woord.

Minister Bert Anciaux (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, de vraag van de heer Van Grembergen betreft een gevoelig punt in het cultuurbeleid. We beschikken momenteel niet over een inventaris of over andere beleidsinstrumenten om een daadwerkelijk beleid te voeren.

Wat de inventaris betreft, zitten we echter niet stil. We hebben reeds een aantal initiatieven genomen. Een van die initiatieven is het Centrum voor Kunsthistorische Documentatie, dat is opgericht om de inventarisatie te realiseren en inhoudelijk te ondersteunen. Met betrekking tot het muzikale en literaire erfgoed heeft het Centrum voor Teksteditie en Bronnenstudie eveneens de opdracht gekregen om de inventarisatie af te werken. Deze centra vormen de bovenbouw van de inventaris. Door middel van de erfgoedconvenants die we met de kunststeden hebben afgesloten, bereiden we momenteel ook de onderbouw van de inventaris voor.

Hoewel het beleidsinstrument op dit ogenblik nog niet bestaat, durf ik toch te stellen dat de voorbereidingen aan de gang zijn. Ik ben van plan om in 2001 een erfgoeddecreet aan het Vlaams Parlement voor te leggen. Dit decreet moet tegelijkertijd de uitvoer van hoogstaand cultureel erfgoed beletten en de aankoop ervan door de Vlaamse Gemeenschap mogelijk maken.

Ik wil hier tevens opmerken dat het niet steeds noodzakelijk is dat de Vlaamse Gemeenschap het erfgoed van uitzonderlijk belang aankoopt. Het erfgoed kan ook in Vlaanderen blijven door toedoen van andere partners, zoals de gemeenten en de provincies. Wat mij betreft, is ook de aankoop van erfgoedcollecties door privé-personen niet uitgesloten. In dat geval moeten we de ontsluiting van deze collecties door middel van een afzonderlijke overeenkomst regelen. Dit betekent dat ook privé-personen een rol kunnen spelen in de verankering van het Vlaamse erfgoed.

Op het instrumentale vlak is momenteel voorzien in een experimentele regeling die een voorbeeldfunctie en een overkoepelend archiefbeleid mogelijk maakt. Deze regeling moet een uitgebreide inventarisatie stimuleren.

Anciaux

Ik wil hier ook even ingaan op het zeer uitgebreide archief van mevrouw Manteau. Mijn specialisten hebben me gemeld dat de boekenverzameling op zich weinig uitzonderlijke stukken bevat. De meeste van die boeken kan men immers ook in stadsbibliotheken of in andere archieven terugvinden. Het feit dat in de meeste van die boeken opdrachten staan, is voor het kunsthistorisch erfgoed niet zo essentieel.

Wat de brieven en de andere documentatie betreft, bevat het archief wel een aantal essentiële stukken. Deze documenten zijn wellicht van uitzonderlijk belang voor de kunsthistorische geschiedenis. De Vlaamse Gemeenschap wil deze documenten in Vlaanderen houden. Dit kan gebeuren door de aankoop ervan, hetzij door de Vlaamse Gemeenschap, hetzij door andere kopers.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Actuele vraag van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over een eventuele heronderhandeling van het Lambermont-bis-akkoord na het advies van de Raad van State

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-bis-akkoord na het advies van de Raad van State.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, gelieve mij eerst te verontschuldigen voor mijn laattijdig verschijnen.

De Raad van State heeft een bijzonder negatief advies uitgebracht over het ontwerp van bijzondere wet met betrekking tot de bevoegdheden. Het advies met betrekking tot de financiering is er weliswaar nog niet, maar het advies met betrekking tot de bevoegdheden zegt reeds voldoende om nu

reeds te weten dat het advies over die financiering beslist even negatief zal zijn.

Het advies is niet alleen bijzonder negatief over de landbouwbevoegdheden. De heren Bourgeois en De Gucht verklaarden dienaangaande dat het prijs- en inkomensbeleid daar nog aan moet worden toegevoegd. Dit is mijns inziens terecht, want volgens de huidige memorie van toelichting is dit niet het geval. Maar nu zegt de Raad van State dat, indien men het BIRB federaal zou houden, men in feite de hele uitvoering van het Europees landbouwbeleid federaal zou moeten houden. Dit zou dus betekenen dat die overheveling van prijs- en inkomensbevoegdheid helemaal geen zin meer heeft, want die uitvoering zou op federaal vlak worden behouden. Een en ander zou dus betekenen dat men alles moet herzien.

Wat ontwikkelingssamenwerking betreft, zegt de Raad van State iets wat wij al altijd hebben gezegd, namelijk dat de bepaling die in de bijzondere wet is ingeschreven eigenlijk inhoudsloos is en dat men daarmee niets overhevelt. Wil men ontwikkelingsamenwerking overhevelen, dan zal men eerst een en ander fundamenteel moeten herzien.

Met betrekking tot de gemeente- en provinciewet zegt de Raad van State dat de regionalisering ervan zonder wijziging van de Grondwet onmogelijk is. Ik betreur dat, en men zou inderdaad een andere stelling kunnen verdedigen. Door de Raad van State wordt dienaangaande echter verwezen naar de uitspraken die vroeger werden gedaan naar aanleiding van de stemming over de verklaring tot herziening van de Grondwet. Toen werd door sommige oppositieleiden – waaronder de heer Dewael – een amendement ingediend om dit via grondwetsherziening te laten gebeuren. Dus zegt de Raad van State nu dat dit niet bij gewone wet kan. Mijnheer de minister-president, had u dat destijds niet gedaan en zich toen aangesloten bij de interpretatie die de Vlamingen uit de meerderheid toen volgden, dan was de kans veel groter geweest dat de Raad van State nu een positief oordeel zou hebben geveld.

Normaliter zou ik dit advies van de Raad van State betreuren. Toch ben ik in het licht van het thans voorliggende Lambermont-bis-akkoord bijzonder tevreden over dit negatief advies. De heren De Gucht en Bourgeois hebben immers in een onderling akkoord verklaard dat een eventueel negatief advies van de Raad van State zou leiden tot een opnieuw bekijken van het akkoord in zijn geheel. Dit zou dus betekenen dat er dan eigenlijk geen akkoord meer is.

Caluwé

In die zin ben ik daarom wel verheugd om dit negatief advies. Een volledig herbekijken van het Lambermontakkoord biedt immers de gelegenheid om het ook te hebben over zaken die vandaag perfect zonder grondwetswijziging kunnen worden overgeheveld. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan het gezondheidsbeleid, het gezinsbeleid en de fundamentele bevoegdheden die Vlaanderen, gelet op de resoluties die hier nagenoeg unaniem zijn aangenomen en die ook gedeeltelijk in het Vlaams regeerakkoord zijn overgenomen, concreet ter sprake te brengen en in nieuwe onderhandelingen op tafel te leggen.

Mijnheer de minister-president, zult u dit negatief advies van de Raad van State aangrijpen om het akkoord in zijn globaliteit te heronderhandelen en het te hebben over de fundamentele verzuchtingen die door het Vlaams Parlement werden verwoord? Of zult u allerlei juridische trucs uit uw mouw schudden om daar een of ander antwoord op te geven, met als gevolg dat dit slechte akkoord op het vlak van financiering toch zal worden uitgevoerd waardoor Vlaanderen gedurende vele jaren op een negatief spoor wordt gezet en dat de paar goede zaken die er wel in zitten, nadien door een beroep bij het Arbitragehof onderuit zouden worden gehaald?

De voorzitter : Minister-president Dewael heeft het woord.

Minister-president Patrick Dewael (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, het siert de heer Caluwé dat hij regelmatig bij mij aandringt op de goede uitvoering van het Lambermontakkoord. Dat wil zeggen dat hij een goede afloop belangrijk vindt.

Ik wil ten behoeve van de CVP herhalen dat ik een akkoord nooit twee keer onderhandel. De basis van het Lambermontakkoord – fiscale autonomie, herfinanciering van de gemeenschappen en bijkomende bevoegdheidsoverdrachten – is en blijft voor mij een goede basis. Dat moet uitgevoerd worden. Ik heb de heer Caluwé gezegd dat op dit ogenblik nog een aantal samenwerkingsakkoorden worden genegocieerd. In de tekst van de wet is opgenomen dat die klaar moeten zijn op het moment van de eindstemming. Die samenwerkingsakkoorden kunnen bijdragen tot een betere lectuur, misschien zelfs tot een verbetering en verdieping van de bestaande akkoorden.

In de vorige legislatuur heb ik getwijfeld aan de mogelijkheid of men überhaupt de gemeente- en provinciewetgeving en aanverwante kieswetgeving kon regionaliseren, zonder dat de Grondwet en meer bepaald artikel 162 tegelijkertijd moest worden herzien. Ik heb daarover kritische vragen gesteld in het federale parlement. Ik heb mij toen gedeeltelijk laten overtuigen door de toenmalige eerste minister, de heer Dehaene, die tot vandaag trouw blijft aan die stelling. Hij heeft gezegd dat er een piste is van de heer Alen, rechter in het Arbitragehof, die zegt dat de Grondwet niet moet worden herzien, maar dat dit kan gebeuren door een bijzondere wet met de steun van een tweederde meerderheid in het federale parlement. Hij werd daarin bijgetreden – met of zonder veel enthousiasme – door de heren Tant, Herman Van Rompuy, enzovoort. Zij vonden het jammer dat artikel 162 niet voor herziening vatbaar verklaard werd, maar dat in de volgende legislatuur de gemeente- en provinciewetgeving en aanverwante kieswetgeving sowieso kon worden overgedragen zonder grondwetsherziening. Dat is eigenlijk waar het Lambermontakkoord in voorziet.

In deze vergadering, in deze legislatuur heb ik betreurd dat zo weinig artikelen voor herziening vatbaar werden verklaard. Toen heeft uw fractie, mijnheer Caluwé, bij herhaling gezegd dat men ook op dit punt vooruitgang kan boeken in de staatshervorming zonder dat de Grondwet moet worden herzien.

Laat ons de uitspraak van de Raad van State niet interpreteren zoals u dat doet. De Raad van State zegt tekstueel dat hij het niet nodig vindt om een algemeen standpunt in te nemen over deze controverse. U spreekt over een ongemeen negatief advies. Ik hoop voor het nageslacht dat u nooit geschiedenis gaat doceren. Eigenlijk speelt de Raad van State de bal in het kamp van het parlement, want het parlement heeft daar in het verleden te veel twijfel over gezaaid. U zou mij te veel eer bewijzen, mijnheer Caluwé, door te stellen dat mijn uitspraken in de Kamer aan de basis liggen van het advies van de Raad van State. De Raad van State zegt dat in het federale parlement een tweederde meerderheid daarover een standpunt inneemt. Dan is de vraag of in de Kamer en de Senaat een tweederde meerderheid onomwonden zal zeggen dat zij dat in de huidige stand van de grondwetprocedure kan doen.

In uw vraag naar waarborgen verwijst u naar mijn voorzitter en naar de heer Bourgeois. Zij hebben gezegd dat dit allemaal kan plaatsvinden omdat het een onlosmakelijk geheel is. Ik tred hen daarin

Dewael

bij. Als men Lambermont uitvoert, moet men alles uitvoeren.

Het zou een nieuw feit zijn als de Franstaligen vandaag zouden zeggen dat ze de gemeente- en provinciewet niet regionaliseren omdat er een probleem is bij de Raad van State. Dan is het evenwicht verbroken. Ik hoor deze these vandaag niet. Gisteravond zei Waals minister-president, de heer Van Cauwenberghe, tijdens een debat heel duidelijk dat het Lambermontakkoord in zijn geheel moet worden uitgevoerd. Natuurlijk kan worden aangedrongen op waarborgen. Het zou misschien niet onverstandig zijn om in het licht van een volgende legislatuur te doen wat de CVP nooit heeft gekund : artikel 162 voor herziening vatbaar verklaren. Daardoor zal alles constitutioneel kunnen worden verankerd. Zo'n verankering in de Grondwet is in mijn ogen een bijkomende waarborg. Mijnheer Caluwé, het moet u plezier doen dat de Grondwet voor mij geen vodge papier is. (*Applaus bij de VLD, de SP en AGALEV*)

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de voorzitter, ten eerste heb ik een tekstuele rechtzetting. De minister-president leest het advies van de Raad van State op een heel selectieve wijze. Ik verwijs naar een ander deel eruit. De Raad van State besluit inzake de regionalisering van de gemeentewet : 'Daaruit moet noodzakelijkerwijze worden besloten dat artikel 4 van het ontwerp eerst dan zou kunnen leiden tot een regionalisering van de organieke wetgeving betreffende de provincies, de gemeenten en de intergemeentelijke organen, wat het hoofddoel van het artikel is als artikel 162 van de Grondwet zal zijn herzien.'

De Franstaligen zeggen nu inderdaad niet dat ze dit onderdeel niet willen uitvoeren. Ze denken natuurlijk aan hun centen, want ze krijgen er verschrikkelijk veel toegewezen via de financieringswet. Ze zullen de regionalisering van de gemeentewet goedkeuren, maar twee weken later zal een burgemeester uit de Rand naar het Arbitragehof trekken om de regionalisering van de gemeentewet aan te klagen. Op grond van het advies van de Raad van State zal die burgemeester de zaak ook winnen. Dit scenario is erg voorspelbaar, maar er wordt veel te weinig rekening mee gehouden en daarom betreur ik dit element uit het advies.

Toch zou het een goede gelegenheid bieden om de andere negatieve stukken uit het Lambermontak-

koord te halen en om over het gehele akkoord opnieuw te onderhandelen. Daar wil de minister-president echter niet op ingaan. Hij houdt vast aan dit voor Vlaanderen heel negatieve akkoord. Te allen prijze wil hij het goedgekeurd zien en dat is spijtig.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

ACTUALITEITSDEBAT**Actualiteitsdebat over de rol van de gewesten in het spoorbeleid**

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het actualiteitsdebat over de rol van de gewesten in het spoorbeleid.

De bespreking is geopend.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, leden van de regering, collega's, dit actualiteitsdebat betekent geenszins dat dit Vlaams Parlement nu pas voor de eerste maal nadenkt over de rol van het Vlaams Gewest bij het federale spoorbeleid, integendeel. Ik herinner u eraan dat we ruim een jaar geleden, op 12 januari 2000, unaniem een motie hebben goedgekeurd waarin we aan de Vlaamse regering hebben gevraagd te ijveren voor de volgende punten. We vroegen ten eerste een objectivering van de spoorweginvesteringen en spoorbedieningen. Die objectivering moet in de plaats komen van de beruchte 60/40-verdeelsleutel. Ten tweede eisten we de mogelijkheid om regionale beheersovereenkomsten af te sluiten bovenop de objectieve basisbediening die wordt voorgesteld in de federale beheersovereenkomst. Ten derde vroegen we een betere vertegenwoordiging en betrokkenheid van de gewesten bij het spoorbeleid.

We hebben deze eisen verfijnd op 14 november 2000. Opnieuw kwam het initiatief voor de motie van de CVP-fractie en opnieuw werd ze unaniem goedgekeurd door dit Vlaams Parlement. In de nieuwe motie staat dat ten eerste een plaats voor elk gewest in de raad van bestuur van de NMBS noodzakelijk is om effectief inspraak te krijgen in het spoorbeleid, ten tweede een grotere betrokkenheid nodig is bij het opstellen van het federale mobiliteitsplan of het 'Witboek', en dat ten derde ver-

Decaluwe

dere stappen moeten worden gezet voor de harmonisering van de bevoegdheid inzake het mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau. Mijnheer Stevaert, u hebt bij wijze van spreken vorige week goed uw goed uw best gedaan voor dit laatste punt.

Behalve enkele individuele verklaringen van Vlaamse ministers, heeft deze regering nog geen signaal gegeven dat ze daadwerkelijk werk wil maken van de vragen van het parlement. Integendeel, de Vlaamse regering zendt tegenstrijdige signalen uit. Door deze discussies, onder meer over de verdeelsleutel, wordt indirect de positie van de Franstaligen versterkt.

Nochtans waren de intenties van deze regering goed. In het Vlaams regeerakkoord stond zelfs dat de mogelijkheid zou worden onderzocht om het spoorvervoer te organiseren ter aanvulling van het huidige NMBS-aanbod. Maar ook hierover hebben we sindsdien niets meer vernomen.

Twee weken geleden ontstond hier in het parlement een discussie naar aanleiding van het akkoord tussen de ministers Durant en Vogels dat in feite geen akkoord was. Ook naar aanleiding van de CVP-resolutie is er al een klein debat geweest over de rol van de gewesten in het spoorwegbeleid. Daaruit moeten we vooral onthouden dat de Vlaamse regering nog geen eensgezind standpunt heeft bepaald ten opzichte van de federale regering. De heer Voorhamme heeft dat op een treffende manier vertaald en ik citeer: 'Het wordt hoog tijd dat de Vlaamse regering een standpunt formuleert en het parlement daarover informeert'.

De minister-president antwoordde veertien dagen geleden dat het noodzakelijk is dat de gewesten die het mobiliteitsbeleid uitstippelen, advies kunnen uitbrengen over het investeringsplan. Doch hij zei ook dat de besluitvorming binnen de Vlaamse regering nog niet volledig was afgerond. Ik vraag nu of het niet de hoogste tijd wordt dat de Vlaamse regering met een eensgezind standpunt naar buiten komt. Voor minister-president Dewael is de Liefkenshoekspoortunnel een prioriteit, voor minister Vogels niet. Volgende week zou de federale werkgroep samenkomen. Dat is ondertussen uitgesteld. Er is dus niet veel te merken van een snel en efficiënt optreden. Dat neemt niet weg dat het dringend tijd is dat de Vlaamse regering advies uitbrengt.

Op een aantal punten blijkt er wel eensgezindheid te bestaan binnen de Vlaamse regering. De minis-

ter-president verklaarde dat het de bedoeling was om het gewest op een significante manier te laten vertegenwoordigen in de raad van bestuur van de NMBS. Hij verwees daarmee naar het regeerakkoord. Ik heb dat nogmaals herlezen en daar wordt niets over gezegd. Er was enkel een unanieme vraag van dit parlement daarover. Twee dagen later, tijdens een theekransje met de Waalse regering in het Kasteel van Ham te Steenokkerzeel wordt het duidelijk dat de Vlaamse regering zich tevreden zal moeten stellen met een gewoon adviserend comité. De bevoegdheid van dat comité is nog erg onduidelijk. Over de raad van bestuur en de inbreng van de gewesten is met geen woord gerept. De Vlaamse regering legt dus een unanieme motie van dit Vlaams Parlement gewoon naast zich neer. Men vecht er zelfs niet voor.

Ook liet de minister-president uitschijnen dat er eensgezindheid was over het verlaten van de 60/40-verdeelsleutel. Dat is nogal logisch, want dit parlement had daar twee keer unaniem om gevraagd. Ik lees nu in een interview met de heer Voorhamme dat die verdeelsleutel voorlopig behouden mag blijven. Dat is blijkbaar al overgenomen door de Vlaamse regering in het overleg met de Waalse regering. De Vlaamse regering heeft weinig overtuigingskracht getoond, vermits de Waalse regering die discussie zelfs niet wil starten. Dat is ook niet onlogisch als we kijken welke luxeprojecten er op stapel staan in Wallonië. Ik denk aan een grotere ondertunneling van het Zoniënwoud en nieuwe tracés langs de E411. Men vindt de projecten als het ware ter plaatse uit om die verdeelsleutel te kunnen behouden.

Ondertussen blijkt dat het akkoord tussen minister Vogels en minister Durant geen akkoord was. Het was enkel de bedoeling om de visies van de groenen over de taalgrens heen op elkaar af te stemmen. In het persbericht was er niettemin sprake van enkele investeringsprojecten.

Is er nu onder de ecologen over de taalgrens heen ook een akkoord over de 60/40-verdeelsleutel, mijnheer Malcorps? Minister Durant liet weten dat ze niet aan de verdeelsleutel wenst te raken. Tegelijkertijd verklaarde Waals minister Daras van Ecolo dat men gewoon op basis van objectieve criteria moet werken.

Vervolgens stellen we vast dat Agalev en Ecolo als een Siamese tweeling aan alle stations actie hebben gevoerd om zich te profileren als eensgezinde partners, die van het treinverkeer een absolute prioriteit willen maken. Dat is formidabel. (*Opmerkingen van de heer Ludo Sannen*)

Decaluwe

Mijnheer Sannen, de krachten zouden beter in het parlement worden gebundeld. Ik stel gewoon vast dat de mensen van Agalev hier A zeggen en op federaal niveau B. De heer Malcorps is toch gemeenschapssenator om de Vlaamse belangen in de Senaat te verdedigen ? Dat is toch de taak van een gemeenschapssenator ? Toch heb ik de heer Malcorps zich nog niet horen afzetten tegen minister Durant, zoals de heer Caluwé en de heer Ansoms deden. Ik merk daar niets van.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal straks in mijn betoog proberen aan te tonen dat we proberen om op beide niveaus hetzelfde te zeggen, en dat we een coherent standpunt willen innemen. Wat ik in het Vlaams Parlement zeg is hetzelfde als wat mijn collega's in de Kamer zeggen en als wat ik in de Senaat zeg. Dat moet de uitdaging zijn voor ons allemaal. Na overleg met de collega's uit de Kamer en de Senaat, zullen we er zeker voor zorgen dat we op alle niveaus hetzelfde zeggen. Het is immers zeer gemakkelijk om hier een lijstje van eisen op te maken, terwijl men in de Kamer en de Senaat over een zeer beperkt budget discussieert. Men praat over een veel te beperkt budget, waardoor al die zaken onmogelijk kunnen worden gerealiseerd. De mensen die hier A zeggen laat men ginder B zeggen. Er moet veel meer geld voor de NMBS komen en ik zal dat straks aantonen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Malcorps, dan moet u ook de moed hebben om in dit parlement de motie over de 60/40-verdeling niet te stemmen, omdat er nog geen eensgezindheid is. U zegt nu in Vlaanderen dat we er iets aan zullen doen, terwijl er in de praktijk niets gebeurt. Hetzelfde geldt voor de brochure van Agalev. Als we die lezen blijkt er groene eensgezindheid te zijn over de vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS. Mevrouw Durant wil aan deze eis echter niet tegemoetkomen.

Kan het Vlaams Gewest nog aanvullend spoorvervoer organiseren ? Dat staat in het Vlaams regeerakkoord. Is Ecolo het daar mee eens ? Minister Durant wees vorig jaar elk aanvullend initiatief voor de gewesten af. Mijn vraag is of Agalev wat dit betreft op dezelfde golflengte zit als Ecolo. (*Opmerkingen bij AGALEV*)

Neen ? Dat is dan duidelijk, maar dan moet u geen gezamenlijke acties voeren, want dat is puur volksbedrog.

In de paarsgroene regering bestaat er een grote eensgezindheid, namelijk dat de heer Schouppe weg moet. Voor het overige heerst tot op vandaag een grote kakofonie. Ondertussen heeft de SERV, een belangrijke adviesinstantie van de Vlaamse overheid, geadviseerd om de gewesten een grotere rol te laten spelen in het spoorbeleid en om de verdeelsleutel op te geven. Neemt de Vlaamse regering dat standpunt over ? Mijnheer de minister, op die vraag wil ik straks een duidelijk antwoord krijgen.

Koken kost geld en spoorwegen nog meer. Treinen zijn duur speelgoed. In de jongste weken zijn een aantal mogelijke scenario's opgeworpen. Ondanks alle verklaringen dat het met Vlaanderen en België zo goed gaat, en ondanks het feit dat mobiliteit hier en op federaal niveau een topprioriteit is, blijken er onvoldoende middelen te kunnen worden vrijgemaakt om een doeltreffend spoorwegbeleid te voeren in ons land.

Het is ondertussen een traditie geworden dat deze regering begint met een verwijzing naar vroeger, toen het nog slechter was, in de plaats van een plan voor de toekomst op te stellen en te realiseren. De trendbreuk in het spoorbeleid is reeds gerealiseerd, maar niet door deze regering. Het gebeurde immers in de jaren negentig. In de jaren zestig en zeventig was het uit de mode om in de spoorweg te investeren. Al het geld ging toen naar de autowegen. Er was nog geen minister Stevaert. In de jaren tachtig waren er te weinig middelen. De liberale minister van Spoorwegen, de heer De Croo, vond het niet de moeite te investeren in spoorweginfrastructuur en -materieel. Vandaag nog ondervinden we daarvan de gevolgen.

Op het eind van de jaren tachtig, begin van de jaren negentig was er opnieuw een minister die het spoorbeleid wilde ombuigen en die bewust voor de trein koos. In budgettair bijzonder moeilijke tijden vertaalde dit zich in het toekennen van investeringsmiddelen. Onder Dehaene-I werden de investeringen opgetrokken met 17 miljard frank en onder Dehaene-II met maar liefst 33 miljard frank. Met het aantreden van Verhofstadt-I kwam er inderdaad een trendbreuk. Omdat minister van Begroting Vande Lanotte met elf twaalfden werkte, daalde het investeringsbedrag voor de NMBS met 2,3 miljard frank. Vervolgens heeft de regering een groot plan ontvouwen waarvan de uitvoering zeer lang zou duren. Tot 2003, de periode waarin de hui-

Decaluwe

dige regering aan de macht blijft, wordt er slechts 6 miljard frank extra uitgetrokken. Als men daar de vermindering uit het jaar 2000 van aftrekt, schiet er nog 3,7 miljard frank over. Van een echte trendbreuk gesproken.

De paarsgroene regeringen schroeven het groeipatroon van de investeringsmiddelen bij de NMBS terug. Dat zijn de harde, budgettaire feiten. Wie het tegendeel kan bewijzen, moet dat straks op het spreekgestoelte maar eens proberen. Het gaat niet om een trendbreuk maar wel om een spoorbreuk. Het grootste slachtoffer hiervan is Vlaanderen. De Vlaamse excellenties voelen dit ook aan. Men tracht wanhopig te zoeken naar nieuwe inkomstenbronnen. Men ziet dat de opbrengsten van de UMTS-middelen van minister Daems ondertussen in rook zijn opgegaan. Men denkt nu aan co-financiering.

We kunnen wat dat betreft spreken van een echte improvisatieregering. Plots zegt minister-president Dewael dat hij 4,5 miljard frank overschot van de begroting 2001 zal gebruiken. Het Vlaams Parlement heeft in de grootst mogelijke chaos een decreet goedgekeurd om dit eventueel mogelijk te maken. Het lijkt een gigantisch bedrag. Eén kilometer spoor kost echter 1 miljard frank. Met het voorstel van minister-president Dewael zullen we dus niet ver rijden. Met deze middelen zou de Vlaamse regering projecten kunnen financieren buiten de 60-40-verdeling. Ondertussen horen we daar niet veel meer over.

Minister Stevaert, de tweede in rang, ging er al van uit dat de begrotingsoverschotten naar de PPS-projecten in Antwerpen zouden gaan. Hij zocht dan ook een ander alternatief. Zoals zijn partijgenoot, de heer Voorhamme, had geopperd, vond hij nog een potje bij minister Vogels. Dat is dan poets, wederom poets. Dit was echt een kwajongensstreek van de minister. Eerst graait minister Vogels wat in de bevoegdheidspot van minister Stevaert. Daarna doet de minister vice-president hetzelfde bij haar.

Belangrijk is dat men middelen wil halen uit de zorgverzekering. Het gaat om een bedrag van 5 miljard frank. Daar kan misschien nog wat bijkomen. Hiermee zou Vlaanderen belangrijke projecten kunnen prefinancieren door ze uit de 60-40-verdeelsleutel te lichten. Men pakt er spectaculair mee uit in het nieuws. Men heeft dé oplossing gevonden. Vlaanderen zal de eigen sporen financieren met middelen uit het Zorgfonds. Het komt erop neer dat de Vlaamse overheid geld leent aan

de NMBS. De maatschappij moet die middelen dan later hoe dan ook terugbetalen. Op dat moment zal het geld uit de Vlaamse pot van 60 percent komen, zodat er minder middelen vrijkomen voor het Vlaamse spoor. Bovendien kan men zich afvragen of de NMBS niet tegen even gunstige tarieven elders leningen zou kunnen aangaan. Het kan natuurlijk ook dat Vlaanderen nauwelijks intresten aanrekent. Het moet echter de bedoeling zijn dat het geld uit het Zorgfonds optimaal wordt belegd.

Mijnheer de minister, is dit alles wel goed doordacht? Ofwel werkt deze regering met een verborgen agenda over het Zorgfonds waarbij men ervan uitgaat dat de federale overheid alles wel zal regelen. Ofwel ondergraaft men de hulp waarop tien-duizenden mensen rekenen en opteert men voor 5 kilometer spoor extra.

Ik stel wel vast dat men aan Waalse wijze iets slimmer is. Men zegt dergelijke financieringssituaties te willen vermijden, maar in de beste wafelijzertraditie – ik zou zeggen een echte trendbreuk – vraagt PS-voorzitter Di Rupo simpelweg 100 miljard frank bij voor de NMBS. Op die manier kan Vlaanderen zijn noodzakelijke projecten realiseren en kan Wallonië zijn luxespoor verder aanleggen.

De heer Di Rupo speelt het bijzonder hard. Raken aan de verdeelsleutel opent voor hem het debat over het voortbestaan van België. Welnu, dat is de reinste chantage en daar plooit de Vlaamse regering direct naartoe. Minister-president Dewael stapt blijkbaar direct mee in dit scenario, want samen met zijn collega Van Cauwenberghe verklaarde hij dat er op federaal niveau voldoende middelen moeten worden vrijgemaakt om aan de wensen van de gewesten tegemoet te komen. Wij hebben ook vernomen dat de Vlaamse regering die 60/40-verdeelsleutel heeft opgegeven tijdens de laatste bespreking.

De minister en vooral de minister-president leggen met enorme Vlaamse biceps grote verklaringen af in de Vlaamse kranten om dan twee dagen later gewoon onder de lat door te lopen. Van de drie eisen die hier unaniem door dit Vlaams Parlement werden gevraagd, is er tot op vandaag geen enkele gerealiseerd. We stellen vast dat de Vlaamse regering zelfs de moed niet heeft om daar een hard strijdpunt van te maken in het overleg met de Waalse collega's. Het wordt gewoon opgelost met de traditionele wafelijzerpolitiek: we gaan gewoon meer geld vragen volgens de 60/40-verdeelsleutel. De Walen zijn tevreden en wij zijn tevreden.

Decaluwe

Mijnheer de minister, wij verwachten toch hardere acties. Ik wil hier niet het debat openen van de heer Malcorps over welke sporen eerst moeten komen, ik verwijs gewoon naar het SERV-advies. In dat advies werd een hele prioriteitenlijst opgesomd. Ik stel wel vast dat het nog verder kan. De CVP-fractie wil die zelf nog aanvullen met extra investeringen in Limburg. Tot op vandaag is de lijn van Genk nog steeds niet geëlektrificeerd.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, als ik het goed begrijp, pleit uw collega – die naar ik aanneem deel uitmaakt van de CVP-fractie – voor coen prefinanciering met Vlaamse middelen die zich in Limburg bevinden.

Het voorstel dat door de CVP-fractie werd gedaan – daarom vraag ik of de heer Schuermans tot de CVP-fractie behoort, maar ik neem aan van wel – is het ter beschikking stellen van Vlaamse middelen, LRM-middelen, om te pre- of te cofinancieren. Ik vraag of u dat een goede methodiek vindt.

De heer Carl Decaluwe : Ik zal straks ingaan op de financiering. Wij hebben daarvoor een concreet plan. Het aangehaalde voorbeeld stemt perfect overeen met het standpunt van de heer Schuermans.

Wij zijn voorstander van belangrijke projecten in Limburg. Ik haalde al het voorbeeld aan van Genk. De reistijd per trein tussen Tongeren en Brussel duurt 22 minuten langer dan met de HST van Brussel naar Parijs.

De heer Di Rupo wil een snelle verbinding tussen Brussel en Luik. Die zou de reistijd verkorten van 1.22 uur naar 43 minuten, voor een afstand van 103 kilometer. De afstand Hasselt-Brussel is 90 kilometer en duurt 1.18 uur per trein. Als Vlaanderen daar geld voor vraagt, kan dat voor mevrouw Durant niet. Ze maakt ook geen werk van de derde en vierde spoorontsluiting van de Zeebrugse haven. Zo kunnen nog verschillende voorbeelden worden aangehaald, zoals het grensoverschrijdende spoorwegverkeer, dat vooral voor Limburg en het zuiden van West-Vlaanderen belangrijk is.

Van de NMBS horen we dat er geld moet komen om al die projecten uit te voeren. Daar zijn drie scenario's voor mogelijk. In het droomscenario is 643 miljard frank nodig. Voor het streefscenario moet 579 miljard frank worden uitgetrokken. Het

rampscenario dat nu voorligt, kost 500 miljard frank. Enkel in het eerste scenario kan het doel van 50 percent extra reizigers in 2010 worden bereikt. De Liefkenshoekspoortunnel staat alleen in het droomscenario. Lijn 11, de tweede spoortoe-gang en de IJzeren Rijn zitten in het streefscenario. Er zal hoe dan ook nog 55 miljard frank nodig zijn om het streefscenario te kunnen uitvoeren. Mevrouw Durant zegt doodleuk dat ze die 55 miljard frank wel zal krijgen bij de budgetcontrole. Minister-president Dewael mag bijspringen met 4,5 miljard frank. Er zal echter nog veel moeten gebeuren eer het investeringsniveau van Dehaene-I en -II wordt bereikt.

Het Brussels Parlement protesteert omdat het Gewestelijk Expresnet geen prioriteit meer is. Bestaat het GEN-akkoord eigenlijk nog ? Of werd het in alle stilte begraven, zoals wel meer projecten ?

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

De verhouding tussen openbaar vervoer en wegverkeer is momenteel onevenwichtig. Een inhaalbeweging is nodig. Vooral voor de spoorwegen zal dat enorm veel geld kosten. Het financieringsvoorstel van de CVP voorziet daarom in de oprichting van een fonds voor duurzame mobiliteit. Vlaanderen moet daar zijn steentje toe bijdragen. Dit fonds zou geen bijkomende inspanning van de bevolking vereisen. De overheid moet enkel de toename van de inkomsten uit de autosector en het wegverkeer uitsluitend aan dit fonds besteden. We tornen niet aan de huidige inkomsten : het gaat enkel om de toename. Tussen 1996 en 1999 bedroeg die jaarlijks 43 miljard frank. Op die manier zou het zeker mogelijk zijn de toelage van de overheid aan de NMBS te verhogen tot 20 miljard frank per jaar. Zo'n investering is nodig voor de gewenste verhoging van het marktaandeel van het spoorvervoer.

Ten slotte nog enkele voorbeelden van de slechte behandeling die Vlaanderen ten deel valt vanwege minister Durant. De Antwerpse haven is met 25 miljoen ton verkeer de grootste spoorweghaven ter wereld. De realisatie van het Deurganckdok zal 1 miljoen ton bijkomend verkeer met zich meebrengen. Hoe zal die worden vervoerd ? Het dossier van de tweede spoorontsluiting moet dringend worden opgelost. De vorige regering koos principieel voor een tracé door sleuven en tunnels. De huidige regering heeft verklaard voorstander te zijn van de tweede spoorontsluiting. We moeten echter afwachten of de federale regering werkelijk actie zal ondernemen.

Decaluwe

Als dat gebeurt, zullen de middelen moeten komen uit de huidige 60/40-regeling, met alle gevolgen van dien voor de andere projecten. Collega's, 90 procent van alle goederenvervoer per spoor gebeurt in Vlaanderen. De 60/40-regeling is dus absurd. Als de tweede spoorwegontsluiting er komt, zal dat ten koste gaan van de andere Vlaamse spoorwegprojecten.

De NMBS voorziet voor de komende tien jaar in een bedrag van 60 tot 80 miljard frank voor het goederenvervoer. Binnen de 60/40-verhouding komt dit voor Vlaanderen neer op 40 tot 45 miljard frank. Met andere woorden, het saneren zal gebeuren op Vlaamse bodem, en in Wallonië zal men rustig de luxeprojecten kunnen voortzetten.

Ook het dossier van de IJzeren Rijn gaat al jaren mee. Men heeft er zelfs al boeken over geschreven. Tot op heden werd echter niet meer bereikt dan een akkoord tussen de Belgische en de Nederlandse regering, dat bepaalt dat er vanaf het einde van 2001 vijftien goederentreinen per dag over het historische traject zullen kunnen rijden. We hebben vernomen dat er inzake het MER van Nederlandse zijde voorlopig een akkoord zou zijn, zij het dat er een kleine omweg zou komen rond het natuurgebied. De beslissing terzake zou binnenkort moeten vallen. Ik stel vast dat mevrouw Durant tot op heden nog niet veel aandacht heeft besteed aan de problematiek van de IJzeren Rijn, en dan vooral de koppeling ervan met de tweede spoorontsluiting. Het goederenvervoer in Wallonië is immers van veel minder belang. Men heeft er dus alle belang bij om de nu verdedigde stelling te blijven huldigen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer Decaluwe, samen met uw collega, de heer Caluwé, heb ik een tweetal weken geleden nog eens aan minister Durant gevraagd hoe het zit met haar verbintenissen inzake de IJzeren Rijn. Het knelpunt ligt wat dat betreft in Nederland : daar is men inderdaad bezig met allerlei studies. Het MER is er nog niet definitief rond. Het zou afgerond zijn tegen mei. Dan volgt er een openbaar onderzoek. Rond september zouden de definitieve conclusies er zijn. U kunt dus niet met de vinger wijzen naar minister Durant of de federale regering. Wel vrezen we dat, daar de Nederlandse verkiezingen in aantocht zijn, de deadline niet wordt gehaald. De heer Caluwé vreest dat trouwens ook.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Ik heb een vraag over de alternatieve financiering die de heer Decaluwe voorstelt. Als ik het goed heb begrepen wil hij de groei van de automobieliindustrie afromen en gebruiken om een groeipad voor de NMBS te financieren. Over welk bedrag ging het dan ?

De heer Carl Decaluwe : Over 43 miljard frank op jaarbasis, tussen 1996 en 1999.

De heer André Denys : Ik heb hier de cijfers over de schuldevolutie van de NMBS. U stelt dat men er onder Dehaene in is geslaagd van de NMBS een goed presterende maatschappij te maken. De schuld bedraagt ondertussen echter 145 miljard frank. Tegen 2005 zal de schuld aangroeien tot ongeveer 300 miljard frank. Dat bedrag van 43 miljard frank zal dus niet volstaan om de schuldevolutie om te buigen, niet zoals de NMBS vandaag functioneert en werd geconcipieerd door de heren Schouppe en Dehaene.

De heer Carl Decaluwe : U vergelijkt appels met citroenen. Die som van 43 miljard frank behelst onder meer verkeersbelasting, BTW, accijnzen enzovoort. Wat de schuldpositie van de NMBS betreft, klopt uw verhaal. Maar ik wil er meteen aan toevoegen dat dit voornamelijk te maken heeft met de HST en de problematiek van het internationale treinverkeer : dat blijkt als men dit analyseert.

De heer André Denys : Het heeft te maken met de werking.

De heer Carl Decaluwe : Bij het internationale treinverkeer bereikt men stilaan de kruissnelheid : bepaalde internationale lijnen is men nu echt winstgevend aan het maken. Men moet inderdaad aan internationale constructies werken om die problematiek verder onder controle te houden, maar u kunt niet zeggen dat men het verkeer niet maximaal heeft ingevuld, gezien de beperkte middelen die de NMBS de voorbije jaren kreeg. Er kan zeker niet worden beweerd dat de NMBS slecht werd beheerd. Er werden diverse pogingen gedaan om dit hard te maken. Ik begrijp dat. Men wou de heer Schouppe weg, maar uit alle mogelijke audits tot nu toe blijkt dat er een correct budgettair beleid werd gevoerd.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : De heer Malcorps heeft mij vernoemd met betrekking tot de IJzeren Rijn. Hij stelt dat men in dat dossier de federale en de

Caluwé

Vlaamse regering niets mag verwijten. Ik ben het daar niet helemaal mee eens. In de loop van de voorbije jaren hebben zowel de federale eerste minister als de Vlaamse minister-president gesprekken gevoerd met de Nederlandse regering. Na afloop van die gesprekken verschenen er steeds triomfantelijke berichten over de aanleg van de IJzeren Rijn. Voor het einde van 2001 zouden er vijftien treinen per dag over het historisch tracé rijden. De Vlaamse regering heeft een bouwvergunning afgegeven voor de hogesnelheidslijn ten noorden van Antwerpen. Nu zien we echter dat er geen treinen over de IJzeren Rijn zullen rijden voor het einde van 2001, noch voor het einde van 2002. Men zal wachten tot na de verkiezingen in Nederland. Vlaanderen zal dan opnieuw moeten onderhandelen met de nieuwe Nederlandse regering.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik heb daarnet al gesproken over de problematiek van de Liefkenshoek-tunnel. Men moet rekening houden met de toewijzing van nieuwe concessies op Linkeroever. Inzake tonnage zal men evolueren naar ongeveer 12,8 miljoen ton in 2010. De bestaande capaciteit bedraagt 8,8 miljoen ton. Alle studies gaan er dan ook van uit dat een nieuwe Scheldetunnel de ideale oplossing is om de capaciteitsproblemen op Linkeroever op te vangen. Dat vergt echter ook een investering van 24 miljard frank. De minister-president heeft al verklaard dat hij daarmee akkoord gaat. In zijn eigen regering is er echter een minister die achter zijn rug onderhandelt zonder daarmee rekening te houden.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer Decaluwe, ik heb de tekst bij me van de beslissing van de Vlaamse regering van 20 januari 1998 inzake de aanleg van het Deurganckdok en inzake Doel. Op bladzijde 14 staat : 'Alleen het verkeer gegenereerd door het containerdok en de verdere uitbouw van de Waaslandhaven verantwoordt op korte termijn niet de aanleg van een bijkomende spoortunnel onder de Schelde, omdat de huidige spoorvervoerscapaciteit via de Kennedytunnel ruimschoots voldoende is, zelfs bij verdubbeling van het voorstadsverkeer voor passagiers.'

Wat is er ondertussen gebeurd dat die elementen veranderd zijn ? Persoonlijk ben ik ook voor de aanleg van die tunnel omdat daardoor een hele

reeks andere infrastructuurwerken niet meer nodig is.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Stassen, u hebt het over zaken van drie jaar geleden. Er is ondertussen al het een en ander gebeurd.

De heer Jos Stassen : De voorspellingen van toen gingen over de bouw van het Deurganckdok. Men is dat nu aan het bouwen. U zegt nu dus dat die voorspellingen waardeloos zijn.

De heer Carl Decaluwe : Dat zeg ik niet. Ik zeg gewoon dat de cijfers van toen achterhaald zijn. Er zijn immers nieuwe concessies, en er worden nieuwe mobiliteitsstromen genereerd.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben zeer blij met de verklaringen van de heer Stassen. Hij bevestigt dat de Liefkenshoek-tunnel nodig is. Namens de Agalev-fractie moet hij echter eindelijk eens klaarheid scheppen. Wie een bepaald artikel heeft gelezen in de regionale bladzijden van de Gazet van Antwerpen, heeft binnen Agalev een ander klokje horen luiden. Is de stelling van de heer Stassen nu de officiële stelling van de Agalev-fractie of spreekt hij louter in eigen naam ?

De heer Jos Stassen : Ik heb daarnet gewoon de beslissing voorgelezen van de vorige Vlaamse regering.

De heer Carl Decaluwe : Die tekst is geen evangelie.

De heer Jos Stassen : Volgens u zijn die voorspellingen allemaal onzin. Ik vraag u alleen wat er ondertussen veranderd is.

De heer Carl Decaluwe : De cijfers van toen zijn achterhaald omdat er nieuwe concessies zijn, en omdat er nieuwe mobiliteitsstromen worden genereerd. De nieuwe cijfers maken duidelijk dat de Scheldetunnel gerechtvaardigd is.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben blij dat de heer Stassen eindelijk bevestigt dat de Liefkenshoek-tunnel nodig is. Hij zou echter eens klaarheid moeten brengen namens de Agalev-fractie. Wie vandaag het hoofdartikel heeft gelezen van de regionale bladzijden van Gazet van Antwerpen, weet dat er bij Agalev ook andere klokken luiden. Is de stelling van de heer Stassen

Penris

nu de officiële stelling van zijn fractie, of spreekt hij in eigen naam ?

De heer Jos Stassen : Ik heb de beslissing gelezen van de vorige Vlaamse regering. Er was een akkoord waarin onder andere gesproken werd over het aantal tonnen.

De heer Carl Decaluwe : Dat is drie jaar geleden, mijnheer Stassen. Die teksten zijn geen evangelie.

De heer Jos Stassen : Dan zegt u dat de voorspellingen en de studies van toen niets meer voorstellen. Wat is er veranderd ? In die tekst staat zeer duidelijk dat de spoorwegtunnel niet nodig is, gezien de ontwikkelingen op Linkeroever, waaronder de bouw van een containerdok. Waarom is de bouw van die tunnel nu wel nodig ?

Ik ben er om verschillende redenen persoonlijk wel voorstander van, terwijl andere infrastructuurwerken niet nodig zijn, maar u moet me geen woorden in de mond leggen. Ik vraag alleen wat er in die drie jaar veranderd is. Er is nog geen enkele container aangevoerd, en het aantal containers dat zal worden verhandeld is geschat. Dat aantal zal intussen niet verdubbeld zijn, want fysiek gezien kan dat gewoon niet.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer Stassen, waar is de tijd dat jullie tegen de TGV waren ? Nu zien we ministers van Ecolo en Agalev linten knippen voor nieuwe TGV-tracés. Mevrouw Aelvoet heeft me nog aangevallen over het tracé tussen Brussel en Leuven. Toen mocht er geen TGV komen ; want dat zou het einde van Vlaams-Brabant betekenen. Als u over het verleden spreekt, hou dan rekening met uw selectief geheugen. U bent nu de grote promotor van de TGV, maar destijds mocht die er niet komen, omdat het daarvoor bestemde geld niet naar het binnenlands vervoer kon gaan.

De nota's van de vorige regering zijn geen evangelie. Standpunten kunnen worden herzien in functie van nieuwe gegevens. U bent blijkbaar ook van mening veranderd, want u onderschrijft nu de mogelijkheid dat er investeringen worden gedaan waar u een paar jaar geleden fel tegen was. (*Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe*)

De heer Ludo Sannen : Mijnheer Van Rompuy, we waren inderdaad bang voor de impact. Het is trouwens een feit dat de aanleg van de TGV bepaalde woonkernen belastte. Maar daarnaast hebben we

ook altijd gezegd dat de aanleg van de TGV niet ten koste mocht gaan van de uitbouw van het binnenlands spoorverkeer.

De heer Carl Decaluwe : Dat hebben wij ook altijd gezegd. Dat is altijd de stelling van de CVP geweest.

De heer Ludo Sannen : De evolutie van de schuld die zonet door de heer Decaluwe naar voren werd geschoven, heeft duidelijk gemaakt dat de investeringen voor de TGV inderdaad hebben geleid tot desinvesteringen in het binnenlands reizigersvervoer.

De heer Carl Decaluwe : Er werd gedesinvesteerd voor de tijd van de regering Dehaene-I. Toenmalig verkeersminister Decroo van de VLD heeft nooit geïnvesteerd. Ik heb u de cijfers gegeven.

De heer André Denys : U moet de evolutie eens berekenen van de schuld tussen 1991 en 2001. We zijn in 1989 uit de regering gestapt. Het gaat dus over meer dan tien jaar. Door de federalisering is de NMBS ondoorzichtig geworden, en is er een slecht bestuur geweest.

De heer Carl Decaluwe : Beweert u dat de NMBS vandaag slecht wordt bestuurd ?

De heer André Denys : Inderdaad. Als ik het verlies en de bijdragen per passagier met buitenlandse gegevens vergelijk, dan moet ik concluderen dat de NMBS slecht bestuurd is geweest.

De heer Carl Decaluwe : De cijfers zijn misschien wel vergelijkbaar met Engeland.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik ben blij met de stelling van de heer Sannen dat de HST niet ten koste mag gaan van het binnenlands reizigersverkeer. Daarmee neemt hij een ander standpunt in dan minister Durant die de HST ten noorden van Antwerpen gedeeltelijk ten laste van het binnenlands reizigersverkeer wil realiseren. Als dat eruit wordt gehaald, kunnen vele miljarden franken extra naar het binnenlands reizigersverkeer gaan. Maar dan moet u wel ingaan tegen de stelling van de Ecolo-minister.

De heer Carl Decaluwe : Er zal nog veel werk zijn vooraleer we over de taalgrens heen tot een gezamenlijk standpunt kunnen komen.

Decaluwe

Om duidelijkheid te scheppen omtrent de zaak van de infrastructuurwerken, wil ik nog het CVP-standpunt uiteenzetten over drie belangrijke zaken. De tweede spoorontsluiting moet in lage uitvoering worden aangelegd ; de spoortunnel onder de Schelde en de doortrekking van lijn 11 moeten ten laatste tegen het jaar 2010 gerealiseerd worden ; en de regering moet daadwerkelijk ageren om het dossier van de IJzeren Rijn te deblokken, in plaats van de bevolking verder voor de gek te houden.

Ik wijs ook op de problematiek van de regionalisering van de NMBS. Volgens ons is een volledige regionalisering, zoals de VLD bij monde van haar voorzitter De Gucht vooropstelde, compleet zinloos en zelfs gevaarlijk. De CVP wil in drie stappen te werk gaan. In de eerste plaats willen we dat de gewesten aanvullende regionale beheerscontracten afsluiten met de NMBS. Deze contracten moeten betrekking hebben op de dienstverlening voor reizigers die niet tot het IC-verkeer behoort.

Dit kan ook betrekking hebben op het openhouden van bepaalde stationnetjes of op het laten stoppen van bepaalde treinen. Om dit te verwezenlijken, moeten de gewesten ook een plaats krijgen in de raad van bestuur van de NMBS. Een Vlaamse inbreng en een goede procedure bieden meer garanties dat de Vlaamse prioriteiten zullen worden gerealiseerd.

Een tweede element inzake de aanvulling van de infrastructuur en de exploitatie door de gewesten betreft bepaalde verbindingen. Een verbinding tussen, bijvoorbeeld, Genk en Maasmechelen via light rail moet ook kunnen. Dit betekent evenwel dat er nood is aan de uitwerking van objectieve normen. Aan de hand van deze normen moet men kunnen bepalen of een project een federale of een regionale betekenis heeft. Deze normen moeten bovendien in alle landsgedeelten op dezelfde wijze worden toegepast.

We mogen geen sporen aanleggen zonder de garantie dat de NMBS er ook effectief treinen over zal laten rijden. We mogen geen bruggen bouwen die nergens naartoe leiden. Dit is in het verleden wel gebeurd.

Een derde element betreft de regionalisering van de secundaire lijnen. De verbinding Mol-Hasselt is een goed voorbeeld van een lijn van streekbelang. Dit betekent dat de grote stamlijnen, de HST en de goederenlijnen federaal blijven. In deze federale

context wil ik trouwens ook de nodige aandacht vragen voor het personeel van de NMBS.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer Decaluwe, u hebt daarnet verklaard dat een regionalisering van de NMBS zinloos en gevaarlijk is. Waarom denkt u dat ?

De heer Carl Decaluwe : We hebben dit onderzocht. Gezien het grensoverschrijdend karakter van de spoorwegen zou een echte opsplitsing geen efficiënter of rendabeler beheer met zich meebrengen. Dit betekent dat de NMBS niet beter zal worden beheerd dan momenteel het geval is.

We willen het gebrek aan middelen voor investeringen en het probleem van de exploitatie van puur lokale projecten via ons voorstel oplossen.

De heer Jan Penris : Mijnheer Decaluwe, ik vind uw stelling zeer kras. Suggereert u nu dat de Deense of de Luxemburgse spoorwegen inefficiënt werken ?

De heer Carl Decaluwe : Neen. Ik ken de situatie in Denemarken. De Deense spoorwegen hanteren nog steeds dezelfde structuur als bij hun oprichting. In België gaat het om een opsplitsing van een bestaande structuur.

Mijnheer Penris, kunt u me uitleggen hoe we de infrastructuur kunnen opsplitsen of hoe we het Brussels probleem kunnen oplossen ? Het is makkelijk om te stellen dat alles moet worden opgesplitst. Ik zou wel eens willen horen hoe dit concreet dient te gebeuren.

Onze studiediensten hebben dit onderzocht. (*Opmerkingen van de heer Jos Stassen*)

Is Agalev voor de regionalisering ? Wie geen standpunt heeft, is eigenlijk tegen de regionalisering. (*Rumoer*)

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, ik sluit me gewoon aan bij het standpunt dat de heer Van den Brande tijdens de vorige legislatuur heeft verdedigd. (*Applaus bij het VB*)

De heer Carl Decaluwe : De heer Van den Brande heeft nooit voor de regionalisering van de NMBS gepleit.

De heer André Denys : Het is eigenlijk heel eenvoudig. De autowegen zijn ook grensoverschrijdend. Toch heeft men die met goed gevolg kunnen opsplitsen. Ik vraag me dan ook af waarom dit met de treininfrastructuur niet kan gebeuren. (*Rumoer*)

De heer Carl Decaluwe : Er is een fundamenteel probleem. Hoewel het om twee duidelijk verschillende elementen gaat, zijn de infrastructuur en de exploitatie bij de spoorwegen nauw met elkaar verbonden. Ik wil hier straks nog even ingaan op de problematiek van het personeel van de NMBS.

Mijnheer Denys, vindt u de Brusselse Ring een schitterend voorbeeld van de goede gevolgen van de defederalisering van de autowegen ?

De heer André Denys : Ik vind de defederalisering van de autowegen een goed voorbeeld. Een televisieprogramma heeft indertijd aangetoond dat er in het verleden voor de autowegen en openbare werken 200 miljard frank nutteloze investeringen zijn uitgevoerd. De oorzaak van deze verspilling is de toen gevoerde compensatiepolitiek. De basis van deze compensatiepolitiek was een verdeelsleutel waar niet aan geraakt kon worden.

De gedefederaliseerde wegeninfrastructuur is een goede illustratie van de stelling dat een defederalisering tot meer efficiëntie en tot meer verantwoorde investeringen kan leiden. Deze stelling geldt evenzeer voor de Belgische spoorweginfrastructuur. (*Applaus bij de VLD, VU&ID en het VB*)

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Denys, waarom behoudt men dan steeds die gewraakte 60/40-verhouding ? (*Opmerkingen van de heer André Denys*)

De Vlaamse regering heeft veel uiteenlopende standpunten ingenomen. Mijns inziens dient ze nu eindelijk eens een duidelijk en eensgezind standpunt naar voren te brengen over de Vlaamse inbreng in de NMBS en in het spoorbeleid. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat deze regering momenteel veel weg heeft van een Mexicaans leger. Iedereen schiet werkelijk in alle richtingen en in vele gevallen zelfs in eigen voet. Helaas is het onderdeel van het regeerakkoord over de Vlaamse inbreng in het spoorbeleid nog niet ingevuld. Dat zou nochtans een topprioriteit moeten zijn.

Enkel op deze manier kunnen we eindelijk komen tot een optimaal en geïntegreerd mobiliteitsplan en tot een effectieve mobiliteitsaanpak. Dit zou alle Vlamingen ten goede komen. (*Applaus bij de CVP*)

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, sta me toe toch even te reageren op de vele zaken die hier door de heer Decaluwe werden verteld.

Als ik de heer Decaluwe begrijp, dan zegt hij dat de NMBS goed bestuurd wordt, maar dat alles toch fout gaat. Dat gaat mijn verstand te boven. Vroeger was niet alles goed of slecht en ook nu is alles niet goed of slecht. De waarheid zal wel ergens in het midden liggen.

Een eerste stelling die ik wil verwoorden, is dat de 60/40-verhouding absolute onzin is. We moeten middelen verdelen op basis van de objectieve noden die er zijn. Ik wil wel benadrukken dat deze 60/40-verhouding noch door deze Vlaamse, noch door deze federale regering is uitgevonden. Ze is er nu eenmaal, iets waar ook mijn partij verantwoordelijkheid in draagt. In Limburg is er trouwens de uitdrukking 'een kat die op voorhand te veel miauwt, vangt niet veel muizen'.

De vraag is hoe we die 60/40-verhouding kunnen doorbreken. De SERV vraagt duidelijk om een methodiek te ontwikkelen om die verhouding te doorbreken. Daarom is er de discussie over co- en prefinanciering. Die 60/40-verhouding heeft dus enkel gedeeltelijk zin als ze op het juiste niveau wordt geplaatst.

Zo zijn er bepaalde zaken die zeker niet onder die verhouding mogen vallen omdat zij er niets mee te maken hebben. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de ontsluiting van de Antwerpse haven. Dit project is immers niet alleen prioritair voor Vlaanderen, maar voor heel België. België wordt immers voor een groot deel gefinancierd door economische activiteiten die zich in Antwerpen ontwikkelen en afspelen.

De heer Di Rupo krijgt kritiek omdat hij honderd miljard frank extra vraagt voor de spoorwegen. Zo wordt de indruk gewekt dat het in Wallonië om luxespoorwegen zou gaan. Bij mijn weten is er in Wallonië geen luxespoor. Ik benijd de Waalse infrastructuur niet.

In Vlaanderen zouden we een kwalitatieve infrastructuur moeten krijgen, zowel op het vlak van het personenvervoer als op het vlak van het goederenvervoer. Dit brengt mij tot het financieringsmechanisme. Ik heb niets tegen co- en prefinanciering. Het zijn trouwens begrippen die ik zelf gelanceerd heb. Ik heb daar niets op tegen indien ze juist worden toegepast. Ik heb wel iets tegen de cofinanciering van het personenvervoer in Limburg via middelen van de Limburgse Reconversie maatschappij

Stevaert

omdat Limburg – en Vlaanderen – sowieso recht hebben op dat personenvervoer. In een correct functionerende NMBS zouden die zaken moeten worden gerealiseerd binnen de reguliere middelen. Daar moet dus geen co- of prefinanciering bij komen kijken.

Cofinanciering kan voor mij alleen indien cofinanciering ook een spiegelbeeld heeft. Als wij in Vlaanderen cofinancieren voor zaken die in Wallonië op federaal niveau worden betaald, dan zijn we fout bezig. In cofinanciering moet er dus steeds een spiegelbeeld zijn.

Als het dan gaat om goederenvervoer, om de grote middelen te genereren die nodig zijn om Antwerpen te ontsluiten, dan heb ik geen enkel probleem met het opzetten van een prefinancieringsconstructie. Die constructie kan de vorm aannemen van een PPS.

Probeer over dit gegeven niet aan partijpolitiek te doen. Denk er eens goed over na. Er zullen Europese ontwikkelingen zijn bij de spoorwegen. Als men bijvoorbeeld de Liefkenshoek tunnel bouwt, wie zal die dan gebruiken? Het zou bijzonder kortzichtig zijn om te denken dat alleen de NMBS die gaat gebruiken. In de Europese context zullen ook anderen die gebruiken. Bovendien zal goederenvervoer in de toekomst op Europees niveau marktconformer, met ecologische correcties, verlopen. Dan komen er ook middelen die men kan genereren om dat te financieren en die financiering terug te betalen. Dan zou het interessant zijn dat er een consortium ontstaat dat op Vlaams niveau gestalte krijgt, waarin de Vlaamse overheid en de Vlaamse havens een partner kunnen zijn. Er kunnen op een marktconforme manier middelen ter beschikking gesteld worden van de NMBS. Wij weten niet of de NMBS een beroep zal doen op die middelen, maar dan is er tenminste een aanbod.

Die Vlaamse overheidsmiddelen kunnen van verschillende kanten komen. U doet bijzonder denigrerend over het systeem dat de minister-president heeft gecreëerd om de overschotten op de Vlaamse begroting te recupereren. Ik denk dat dit een verstandig instrument is dat we al veel langer hadden moeten creëren in Vlaanderen. In Wallonië bestaat dat al heel lang. Daar heeft dat een aantal ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Als er middelen zijn, kunnen we daar een beroep op doen. Dat hoeft niet van het Vlaams Zorgfonds te komen. Als wij die middelen ter beschikking stellen tegen interes-

santer voorwaarden dan we nu hebben, dan lijkt me dat een vorm van gezonde financiering.

In mijn eigen stad heb ik daar ervaring mee. In Hasselt financierden we de schulden via de bank. Er was een zeker verlies omdat de bank een zeker rendement wil. We hebben dan voor rechtstreekse vormen van financiering gekozen. In Vlaanderen zien we dat de ene overheid middelen moet ontleenen en de andere middelen ter beschikking moet stellen. Probeer de tussenpersonen uit te schakelen, probeer financieringstechnieken te vinden die goedkoper zijn en meer opbrengen. Dat is het punt in kwestie.

Indien we tot prefinanciering kunnen overgaan, dan kan de haven ontsloten worden. Als de haven niet kan worden ontsloten, dan heeft ons masterplan in Antwerpen geen enkele zin.

De voorzitter : Mevrouw Becq heeft het woord.

Mevrouw Sonja Becq : U verwijst naar het Zorgfonds. Minister-president Dewael wil dat Zorgfonds maximaal laten opbrengen. Hoe zult u dat rijmen met een gunstige voorwaarde als u dat gaat uitlenen voor het spoorwegvervoer? U zult dat geld nodig hebben voor de zorgverzekering als u wilt voorkomen dat er hoge bijdragen moeten worden betaald. Hoe wilt u een zo hoog mogelijk rendement voor het Zorgfonds rijmen met een lening uit dat fonds ten gunste van het spoorvervoer tegen aantrekkelijke voorwaarden?

Minister Steve Stevaert : De middelen die wij hebben voor het Zorgfonds moeten wij tegen de hoogste opbrengst beleggen. Dat is onze taak als Vlaamse overheid. Dat is ook de bekommernis van de heer Decaluwe. We moeten dat op de beste manier in een dergelijk systeem gebruiken. Misschien wenst de NMBS die middelen niet omdat ze tegen onze voorwaarden te duur zijn. Nu dragen wij het geld naar de bank en laten we de bank het geld uitlenen.

Onder de vorige voogdij werd ik verplicht om tegen 8 à 9 percent te lenen bij het Gemeentekrediet. Op een bepaald moment kon ik lenen tegen 3,14 percent. Wij beheren ons geld niet altijd op de beste manier. Ik wil het maximaal rendement hebben voor het Zorgfonds. Ik ben er echter niet zeker van dat de NMBS dat geld wil aanvaarden, want misschien heeft zij betere voorstellen, en dan moet ze dat maar doen.

De discussie is in elk geval geopend. Ad hoc zijn er middelen beschikbaar voor de ontsluiting van de

Stevaert

haven van Antwerpen. Die ontsluiting via de 60/40-regeling zou een gigantische toevloed van middelen naar Wallonië tot gevolg hebben, maar daar zijn niet alle projecten even noodzakelijk.

Als over spoorwegen wordt gepraat, wordt bovendien alles gemengd. We moeten niet zozeer debatteren over regionalisering, maar wel over echelonering. Internationale transportlijnen zullen een zaak vormen van internationaal kapitaal, daarover moet u zich geen illusies maken. Ze zullen met andere woorden niet langer een zaak zijn van de overheid. Goederentransport zal een heel andere dimensie krijgen dan personenvervoer. Wij hebben het trouwens altijd over het personenvervoer, en dat is ook bijzonder belangrijk, maar maakt slechts een heel klein percentage uit van de activiteiten van de NMBS. De regionale overheden kunnen inderdaad hun zeg doen over dit personenvervoer en daarom onderzoeken we de mogelijkheden tot light rail. We zullen echter nooit overgaan tot light rail als dit niet eveneens gebeurt in Wallonië, want dat zou een extra scheef trekking tot gevolg hebben.

We kunnen dezelfde discussie voeren over de raad van bestuur van de NMBS. Uiteraard moet Vlaanderen deel uitmaken van deze raad.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil het nog even hebben over uw ideeën over prefinanciering. We kunnen misschien niet zover gaan te zeggen dat u een bocht hebt gemaakt, maar zeker wel dat u niet langer dezelfde stelling inneemt als tijdens de vorige legislatuur. U hebt het nu over prefinanciering omdat u vaststelt dat de Vlaamse spoorwegknoten en -wensen niet kunnen worden gefinancierd door het federaal instituut dat daarvoor helemaal alleen is bevoegd : de NMBS. U stelt daarom dat we onze kno- den en wensen met Vlaamse middelen zullen financieren. Zou het niet veel logischer zijn om over te gaan tot regionalisering ? Uw coalitiegenoot de heer Denys staat achter dit standpunt, net als uzelf tijdens de vorige legislatuur.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Penris, ik begrijp echt niet welke vergelijking u maakt tussen vorige en huidige legislatuur. Ik begrijp evenmin hoe u terecht komt bij een discussie over prefinanciering en regionalisering. U maakt een denkfout. U stelt dat de financiering moet gebeuren door de NMBS. Een prefinanciering is echter ook een fi-

nanciering door de NMBS. De middelen moeten immers terugkomen en marktconform worden ontleend. Cofinanciering vormt echter een volledig ander verhaal. Ik ben voorstander van beide instrumenten, want ze zijn allebei bruikbaar. We hebben het nu echter over een aanbod van prefinanciering met middelen die buiten de 60/40-regeling vallen. Ik ben ervan overtuigd dat we via de prefinanciering een doorbraak kunnen realiseren en meer middelen naar Vlaanderen kunnen halen.

Om te weten hoe we meer middelen naar Vlaanderen kunnen halen, is het nodig dat we ook zijn vertegenwoordigd in de raad van bestuur. We moeten blijven ijveren voor die vertegenwoordiging. Tussen ons gezegd en gezwe- gen, we zijn er reeds vertegenwoordigd via de directeur-generaal van de VVM De Lijn. Omdat dit feit ons niet goed uitkomt, vergeten we het graag. We vragen echter meer. (*Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe*)

Hij zetelt inderdaad niet in de raad namens het gewest, maar namens de CVP. Dit gegeven zegt heel veel over dit land. (*Rumoer*)

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, dit is pure improvisatie van uw kant. De heer Penris heeft gelijk : u neemt bochten. Nu pleit u al voor een consortium. U weet niet waarover u het hebt ! Om de tien minuten verandert u van mening ! (*Rumoer*)

Dit heeft niets te maken met de opmerking over de CVP. De heer Antoine Martens maakt ook deel uit van de raad van bestuur van De Lijn. Zogezegd is ook hij een CVP'er, maar wat maakt het uit ? De discussie gaat over vertegenwoordigers namens het gewest.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, de heer Van Wesemael maakt deel uit van de raad namens de CVP en de heer Toon Colpaert namens de SP. Laten we toch eerlijk uitkomen voor deze waarheid. Er is nood aan vertegenwoordigers namens het gewest. Het is dan ook niet slecht dat de directeur-generaal van de VMM De Lijn ook deel uitmaakt van de raad van bestuur van de NMBS. Er is immers een functionele band tussen de activiteiten van De Lijn en van de NMBS.

Iets anders is echter wel nodig, maar daarover wordt nogal zedig gezwe- gen : het echte herstel van het primaat van de politiek. Ik ben groot voorstander van dit herstel opdat de politici echt kunnen beslissen over de NMBS, wat nu niet het geval is. Nu is sprake van een getrapte vorm van inspraak. Tijdens het overleg met de Waalse regering hebben

Stevaert

we aangedrongen op zowel het afschaffen van de 60/40-regeling, als op de vertegenwoordiging door het gewest en het herstel van primaat van de politiek waardoor de politici opnieuw echt vat krijgen op de NMBS.

Ik behoor niet tot diegenen die de heer Schouppe afvallen of bekritisieren. Dat is niet mijn punt. Ik weet wel dat de NMBS ondoorzichtig is en dat is zelfs niet zijn schuld. Het primaat van de politiek telt er niet. Men heeft er getrapte, eigenaardige systemen. Daar moet een oplossing voor komen. Pas dan hebben we kans om vooruitgang te boeken.

Maak u bovendien geen illusies. Het is niet omdat we vandaag een aantal belangrijke beslissingen nemen met belangrijke financiële consequenties dat de problemen binnen de NMBS van vandaag op morgen worden opgelost. Experts zeggen me dat een drastische verhoging van de middelen van de ene op de andere dag zou getuigen van een erg slecht bestuur. Waarom zouden we dat dan doen? Als overal tegelijk werken starten, kan geen enkele trein nog rijden. Als we overal tegelijk de werken aanbesteden, zullen de prijzen gigantisch stijgen.

In het verleden hebben alle partijen, waaronder ook de SP, grote bestuursverantwoordelijkheid gedragen. Twintig jaar geleden heeft men de spoorwegen totaal afgeschreven. Men heeft toen een aantal beslissingen genomen waarvan we nu de gevolgen dragen. De financiële middelen moeten stijgen, maar geleidelijk aan. De zaken kunnen niet van de ene op de andere dag worden omgebogen.

Dan wil ik nog de waarheid vertellen over de IJzeren Rijn. Voormalig minister-president Van den Brande was daar een groot verdediger van. Hij probeerde steeds te overleggen met de minister-president van Nederland, de heer Kok. De realiteit is dat de regering onder ex-premier Dehaene – waar mijn partij ook deel van uitmaakte trouwens – nagelaten heeft om dat als prioritair project te signaleren aan de Nederlandse overheid. Het is pas in de huidige zittingsperiode dat de Vlaamse regering een nota heeft goedgekeurd die ik heb neergelegd. Die is via premier Verhofstadt bezorgd aan minister-president Kok. In het verleden is dat nooit gebeurd. De heer Daerden heeft nooit of te nimmer prioriteit gegeven aan de realisatie van de IJzeren Rijn. Ik zeg niet dat het probleem nu is opgelost.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik moet toch iets rechtzetten. Het is niet zo dat de vorige regering met betrekking tot de IJzeren Rijn niets heeft gedaan. Ze heeft ervoor gezorgd dat de IJzeren Rijn is opgenomen onder de Trans-Europese netwerken die voor 2004 moeten worden gerealiseerd. Nederland heeft die mee ondertekend en moet zich daaraan houden.

Minister Steve Stevaert : Op het niveau van de Belgische en Nederlandse eerste ministers is nooit het indrukwekkende signaal gegeven dat dit een prioriteit was. Daar is geen enkel document van terug te vinden.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik wil eerst twee opmerkingen maken. Ten eerste vind ik het erg eigenaardig dat de repliek van de minister onmiddellijk volgt na het betoog van de eerste spreker. Alle fracties willen dan ook onmiddellijk het hele debat voeren. Daardoor krijgen de sprekers die nog moeten komen weinig kans om een aantal dingen te herhalen en te benadrukken. Ik vind dat een eigenaardige manier van debatteren. Ik dacht dat het een debat onder parlementsleden was, met eventueel een rechtzetting van de minister en een algemene repliek van de minister. Ik ken echter het temperament van de minister en ik zal het hem voor een keer niet kwalijk nemen.

Ik heb de eerste spreker een heel verlanglijstje horen debiteren in verband met een aantal knelpunten die wij in Vlaanderen allemaal kennen. Over die knelpunten bestaan er niet zoveel meningsverschillen. Dat er veel financiële middelen nodig zijn om eraan te verhelpen, weet iedereen. Wat ik echter niet heb gehoord, is hoe we als Vlaamse overheid vat kunnen krijgen op dit spoorbeleid en op een mastodont als de NMBS. We zouden wel meer invloed willen en we willen er ook iets tegenover stellen, maar we weten niet hoe we eraan moeten beginnen. We hebben allemaal voorstellen, maar de deur blijft tot op heden op slot.

Dat is niet nieuw. Ook de vorige regering en de vorige minister-president hebben daar geweldige theorieën over verkocht. In die tijd, namelijk tussen 1995 en 1999 zat ik aan de overkant van de straat en heb ik de premier heel dikwijls horen zeggen : 'Wat ze in het Vlaams Parlement zeggen is hun zaak. Ze moeten het maar proberen op hun manier. Ik weet echter wat we kunnen en wat de

Van Aperen

Vlaamse regering vraagt, dat kunnen wij niet doen.'

Nu proberen wij minstens door politiek overleg tussen de verschillende gewesten tot een dialoog te komen en uiteindelijk ons doel te bereiken, namelijk invloed op het spoorbeleid van de gemeenschappen en de gewesten. Dat zal de trendbreuk zijn die we tijdens deze legislatuur zullen realiseren.

Tijdens de voorbije legislatuur keurde de federale regering het investeringsprogramma van de NMBS voor 1995 tot 2005 goed. De toenmalige minister-president zei dat er voor een aantal zaken onvoldoende garanties werden geboden voor Vlaanderen. Hij vond dat er meer inspraak voor Vlaanderen moest komen. De premier zei dat dat geen probleem was, omdat er in het investeringsprogramma maximaal rekening was gehouden met de verzuchtingen van de Vlaamse regering, terwijl de minister-president zei dat dat niet het geval was. Volgens hem waren de problemen die in het advies werden aangebracht, naar het achterplan verschoven. Toenmalig minister-president Van den Brande heeft dus veel kabaal gemaakt maar niets bereikt.

Vandaag kan men zeggen dat er, ondanks de toen aangekondigde aanpassingen van de NMBS, op dat ogenblik geen garanties waren voor een snelle realisatie van de Vlaamse projecten. Er werden wel onderhandelingen gevoerd met de Nederlandse regering in verband met de HSL, maar meer dan het afleggen van vage of loze verklaringen en het maken van dito beloftes is er niet gebeurd. Van onderhandelingen is er niets in huis gekomen.

Duidelijkheid over de toepassing van de 60/40-verdeelsleutel voor de investeringen tussen de verschillende gewesten en over de criteria die voor het bepalen van de indeling van de spoorassen gehanteerd werden, kwam er niet. In 1996 was er reeds een voorstel van resolutie over de indeling van de hoofdassen. Men heeft daar dus al over gedebatteerd in dit Parlement.

Het debat over de rol van de gewesten bij het spoorbeleid dat tijdens de vorige legislatuur werd gevoerd, heeft tijdens deze legislatuur duidelijk al enkele positieve gevolgen gekend voor Vlaanderen. Om te beginnen heeft de federale eerste minister initiatieven genomen. Minister-president Dewael heeft daarnaast voorstellen gedaan inzake de IJzeren Rijn. Het debat over deze verkeersader, die zeer belangrijk is voor de Vlaamse zeehavens, moet

door en zeker met de verscheidene actoren, en in de eerste plaats met de Nederlandse regering, worden gevoerd. De initiatieven van de beide regeringsleiders hebben al geleid tot een concrete stap in de goede richting.

De Nederlandse overheid lijkt bereid om te praten over de heractivering van de IJzeren Rijn, zelfs op het bestaande tracé. In het verleden was het wel eens anders. Ondanks het geroep en de tafelspringerij konden de toenmalige bewindvoerders geen akkoord afsluiten met de Nederlandse regering. Er werd enkel in vage bewoordingen verwezen naar de IJzeren Rijn in artikel 9 van de overeenkomst over de HST via de E19.

In dat artikel staat dat : 'Het dossier van de IJzeren Rijn zal op de eigen merites worden geëvalueerd in goed overleg en nabuurschap. Nederland zal actief meewerken aan de haalbaarheidsstudie, ook in verband met de ontwikkeling van tracévarianten ter hoogte van Roermond en de Nederlands-Duitse grens. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek zullen de partijen desgevallend gezamenlijk in overleg treden met de bevoegde instanties in de Bondsrepubliek Duitsland.'

We stelden uiteindelijk echter vast dat de Antwerpse havenscheperen en zijn Duitse collega de eigenlijke stuwende krachten waren om Nederland te dwingen werk te maken van dit tracé.

De VLD heeft destijds steeds geageerd tegen deze wel zeer vrijblijvende bewoordingen en is dan ook blij met de initiatieven van de huidige federale en Vlaamse regeringsleider om dit dossier vooralsnog op de goede sporen te krijgen.

Naast de federale en Vlaamse initiatieven met betrekking tot de IJzeren Rijn heeft de minister-president enkele weken geleden een idee gelanceerd met betrekking tot de rol van de gewesten bij het spoorbeleid. Sinds jaar en dag weerklinkt vanuit Vlaanderen de vraag om meer inspraak te hebben bij de voorbereiding en uitvoering van het spoorbeleid in ons land. Verdere stappen hierin werden echter niet genomen.

De visie die de minister-president naar voren bracht, heeft dit debat weer op de politieke agenda geplaatst. Het feit dat dit is gebeurd, kan Vlaanderen ook helpen om nu een bijsturing te realiseren van het nieuwe investeringsplan voor de NMBS.

De rol van de gewesten in het spoorbeleid is steeds het voorwerp geweest van verhitte discussies. Niet zozeer op Vlaams niveau, want voor de uitzonde-

Van Aperen

ring zijn daar de violen vrij goed op elkaar afgestemd. Iedereen beseft dat het spoorvervoer een belangrijke rol moet spelen in de mobiliteit en dat daartoe heel wat investeringen nodig zijn.

Veel van die extra investeringen moeten vooral in Vlaanderen gebeuren. Het is dan ook logisch dat minstens de rol van de gewesten bij het uittekenen van de krijtlijnen van het spoorbeleid moet worden uitgebouwd. Deze vraag wordt gesteund door alle partijen van het Vlaams Parlement.

In het verlengde van dit debat dient men zich dan ook inderdaad vragen te stellen bij het hanteren van de klassieke 60/40-verhouding voor de investeringen van de NMBS. Elk spoorbeleid dient immers te vertrekken vanuit een algemener mobiliteitsbeleid en niet vanuit een spoorbeleid om het sporen zelf. Men moet een duidelijke visie etaleren over het beleid dat men wil voeren. Zowel de federale als de Vlaamse overheid moeten een gecoördineerd mobiliteitsbeleid voeren en de bakens uitzetten voor de rol die het spoorvervoer van zowel personen als van goederen daarin moet spelen.

Indien uit zo'n algemeen mobiliteitsbeleid, op basis van objectieve gegevens, zou blijken dat bepaalde investeringen in het spoorvervoer meer nodig zijn in deze dan wel gene regio, dan staat een 60/40-verdeling dit beleid in de weg. Dergelijke arbitraire verdeling van toekomstige investeringsmiddelen gaat in tegen elke objectivering van overheidsbepalingen in het algemeen en tegen het voeren van een objectief mobiliteitsbeleid.

In dit verband is het misschien inderdaad nodig om, zoals de minister-president reeds heeft geopperd, een eventuele regionalisering van het spoorvervoer als stok achter de deur te houden. We bekijken de NMBS dan niet als een exploitatiemaatschappij, maar als de bezitter van infrastructuur. Door de aankomende liberalisering van de spoorwegen en de Europese richtlijn 91-440 zullen automatisch andere actoren dezelfde infrastructuur gebruiken. Men kan de spoorweg vergelijken met autostrades waar ook verscheidene actoren deelnemen aan het verkeer. De Vlaamse economie, het havenbeleid en het Vlaams mobiliteitsbeleid zijn nu eenmaal in belangrijke mate aangewezen op de rol van het spoorvervoer binnen de hele mobiliteit. Als verantwoordelijke overheden kunnen dit parlement en de Vlaamse regering niet enerzijds hulpeloos aan de kant blijven staan voor wat betreft het spoorvervoer, en anderzijds pogen om een langetermijnbeleid te voeren op het gebied van mobi-

liteit. Vlaanderen wil een trendbreuk realiseren op het vlak van de mobiliteit, de verkeersleefbaarheid en -veiligheid en de vervoersarmoede. Het Vlaamse regeerakkoord heeft deze ambitie, en de bevoegde minister heeft hiertoe reeds meermaals dergelijke of mogelijke initiatieven geopperd. Het zou vanuit die invalshoek dan ook naïef zijn indien we ons enkel zouden bezighouden met af en toe een hoge borst op te zetten, zoals in het verleden wel eens te vaak is gebeurd.

De VLD-fractie is dan ook uitermate tevreden met de initiatieven die zowel de minister-president als de Vlaamse minister van Mobiliteit hebben genomen om deze passieve houding om te zetten in een actief beleid dat, indien nodig, voorziet in hardheid en de nodige kloppen op de deur om een effectief beleid te realiseren. Deze initiatieven dienen genomen te worden door de bevoegde Vlaamse ministers, met name de minister-president en de minister van mobiliteit, en niet door alle verschillende ministers. Het zou een verkeerd signaal zijn wanneer verschillende ministers zich met deze problematiek zouden bemoeien. Dan laat men uitschijnen dat er onenigheid zou zijn binnen de Vlaamse regering, wat onze onderhandelingspositie zowel tegenover de federale overheid als tegenover de andere gewesten sterk zou verzwakken.

Bij dit politieke aspect mogen we de essentie van de zaak niet uit het oog verliezen. Voor ons allemaal staan een betere mobiliteit, een gegarandeerde mobiliteit voor elke Vlaming, voor elke werknemer, voor elk bedrijf centraal. Het gaat niet om de structuren en het overleg, maar wel om een hogere mate van welvaart en welzijn door middel van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Het spoorvervoer van goederen en personen speelt hierbij een voorname rol, en de organisatie ervan zal bepalend zijn om van deze vervoersmodus een volwaardig alternatief voor het autogebruik te maken. Deze bekommernis ligt aan de basis van het pleidooi van de VLD-fractie om de gewesten een grotere rol in het spoorwegbeleid toe te bedelen. We kunnen ons groen, geel, blauw, rood of oranje schreeuwen dat de files moeten verdwijnen, dat de verkeersveiligheid drastisch moet toenemen, en dat er alternatieven moeten worden gezocht voor de auto, maar als Vlaanderen geen greep krijgt op het spoorwegbeleid, roepen we in de woestijn. De VLD-fractie blijft daarom achter de moties staan die deze legislatuur in deze assemblee werden goedgekeurd. Ze steunt de Vlaamse regering in haar streven naar een grotere rol van de gewesten bij het voorbereiden en bepalen van het spoorbeleid, enerzijds door overleg met de ge-

Van Aperen

westen in een overlegcomité, anderzijds door een vertegenwoordiging in de raad van bestuur.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Van Aperen, ik krijg de indruk dat de meerderheid zachtjesaan een bocht aan het nemen is. De motie van de CVP-fractie die door het parlement werd goedgekeurd, zegt niets over een adviserend comité. Wij pleitten voor een vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS. Nu wordt er opeens gesproken over een adviserend comiteetje. Men maakt alweer een ondoorzichtige constructie. De CVP-fractie wil klaar en duidelijk een vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur en een procedure voor de zeggenschap van de gewesten in het federale mobiliteitsbeleid.

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer Decaluwe, ik neem helemaal geen bocht. Wij wensen zeer duidelijk dat de gewesten invloed krijgen op het spoorwegbeleid. Dat houdt zeker en vast een zitje in de raad van bestuur in. *(Opmerking van de heer Eric Van Rompuy)*

Waarom zou dat uitgesloten zijn ?

De heer Eric Van Rompuy : Na de vergadering van minister-president Dewael met de heer Van Cauwenbergh heeft hij deze eis laten vallen. *(Rumoer)*

Is het een eis van de Vlaamse regering dat de gewesten een vertegenwoordiger zouden hebben in de raad van bestuur ? Minister Stevaert, is dat het regeringsstandpunt ?

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb lang gesproken, maar mijnheer Van Rompuy heeft blijkbaar niet goed geluisterd. *(Opmerking van de heer Eric Van Rompuy)*

Ik heb duidelijk gezegd dat Vlaanderen recht heeft op een vertegenwoordiger in de raad van bestuur. *(Rumoer)*

De heer Eric Van Rompuy : Minister Stevaert, ik vraag u hier en nu of de gewesten een structurele vertegenwoordiging zullen krijgen in de raad van bestuur. Het gaat dus om mensen die namens de Vlaamse regering en het Vlaams gewest worden afgevaardigd. I read your lips. *(Gelach bij de CVP)*

Ja of neen ? *(Rumoer)*

Minister Stevaert, u bent zo taalvaardig in de kranten. Kunt u ons bevestigen dat het standpunt van de Vlaamse regering inhoudt dat de gewesten moeten zijn vertegenwoordigd in de raad van bestuur ?

Minister Steve Stevaert : De regering vraagt een vertegenwoordiger in de raad van bestuur van de NMBS. *(Rumoer)*

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, dit debat is bijna metafysisch te noemen. Men debatteert nu over de vorm van de vertegenwoordiging in de raad van bestuur van de NMBS. Maar wat zal in godsnaam het politieke gewicht zijn van een Vlaamse vertegenwoordiger in een federale instelling waarvan de middelen worden bepaald door de federale politieke instanties ?

De heer André Denys : U bent dus een tegenstander van een dergelijke vertegenwoordiging ?

De heer Jan Penris : Natuurlijk zijn we daar tegen ! Wij willen heel die boel regionaliseren !

De heer Jul Van Aperen : De VLD-fractie wenst inderdaad een vertegenwoordiger van het Vlaams Gewest in de raad van bestuur. Maar om een goed beleid te voeren en te voorkomen dat het gaat om een enkeling in de raad van bestuur, die niets te zeggen heeft, kan men het best in overleg treden. *(Opmerkingen bij het VB)*

De heer Carl Decaluwe : U spreekt uzelf tegen ! Minister Stevaert pleitte voor een transparante, eenvoudige besluitvorming. U wil daar iemand plaatsen die niets te zeggen heeft, en daarnaast komt er een adviserend comité. Dat comité moet adviezen geven aan de raad van bestuur, die er uiteindelijk niet naar zal luisteren. Ons voorstel van resolutie, dat ook u hebt goedgekeurd, vraagt een duidelijke inspraak in de raad van bestuur van de NMBS. Daar wordt immers het beleid gevoerd.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, u beweert hier steeds allerlei dingen. U zegt bijvoorbeeld dat het Vlaams regeerakkoord niets zegt over die vertegenwoordiging. Bij mijn weten is dat wel het geval. We kunnen dat eens nakijken.

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer Decaluwe, u zegt dat het beleid alleen wordt gevoerd door de raad van bestuur. Dat klopt niet. In een bedrijf is het niet alleen de raad van bestuur die het beleid voert. Een belangrijk gegeven binnen de NMBS is het directiecomité. Dat is verantwoordelijk voor het voorbereiden van het beleid. De raad van be-

Van Aperen

stuur gaat dit uiteindelijk invullen, met de middelen die ter beschikking worden gesteld.

De heer Jan Penris : In een bedrijf is het belangrijkste orgaan nog steeds de algemene vergadering. Bij de NMBS is die algemene vergadering momenteel, jammer genoeg, het federale parlement. Het is dat orgaan dat de politiek bepaalt en de middelen ervoor vrijmaakt. Of de raad van bestuur nu al dan niet een Vlaamse vertegenwoordiger heeft, zal aan die spoorwegpolitiek fundamenteel niets wijzigen zolang de federale instanties niet bereid zijn om in te gaan op de Vlaamse eisen. Dat zullen ze ook niet doen, dus dringt zich één radicale oplossing op : de regionalisering. Ik kan het niet genoeg herhalen en vind blijkbaar steun bij uw partijgenoot, de heer Denys.

De heer Jul Van Aperen : Ik was dan ook nog maar aan het tweede punt van mijn uiteenzetting. *(Opmerkingen bij het VB)*

Wij pleiten dus voor een vertegenwoordiger in de raad van bestuur. *(Opmerking van de heer Eric Van Rompuy)*

Mijnheer Van Rompuy, u hebt jarenlang geijverd voor bepaalde dingen. U bent er nooit in geslaagd. Wij trachten tenminste om daar wel in te slagen, via overleg.

De heer Eric Van Rompuy : Over een maand zullen we daar op terugkomen. Ik voorspel u : u zult geen vertegenwoordiger hebben in de raad van bestuur.

De heer André Denys : Dat zullen we zien !

De heer Eric Van Rompuy : We zullen zien ! Wedden we ? U zult die vertegenwoordiger niet hebben ! *(Rumoer)*

De heer Francis Vermeiren : We hebben van u geen lessen te ontvangen ! Alles wat we binnen zullen halen, zullen we meer hebben !

De heer Eric Van Rompuy : Jullie zouden het allemaal beter doen ! We zullen zien !

De heer Carl Decaluwe : Er is nog nooit zo weinig geïnvesteerd in de NMBS als onder de regering-Verhofstadt, mijnheer Vermeiren !

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer Van Rompuy, uw partij heeft vijftig jaar de dienst uitgemaakt.

Maar wie nu aan de macht is moet, zo vindt u, binnen de kortste keren alles kunnen veranderen. Dan komt u aanzetten met uw verlanglijstje : alles waar u ooit aan hebt gedacht, maar dat u nooit hebt kunnen realiseren, moeten anderen maar op korte termijn realiseren. U bent helemaal niet realistisch.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer van Aperen, u verwijt ons een en ander. Maar ik heb hier bewust niet de discussie geopend over spoorweg X, Y of Z. We hebben ons dus duidelijk gehouden aan het thema. Wat is de inbreng van het Vlaams Gewest in het federale spoorbeleid ? Hoe organiseren we dit om oplossingen te vinden voor de mobiliteitsproblemen in Vlaanderen ? Buiten de inbreng van de VLD heb ik nog niets gehoord over dat thema.

Ik kan enkel het volgende vaststellen. Nog nooit werden zo weinig investeringsmiddelen vrijgemaakt voor de NMBS als nu onder federaal premier Verhofstadt. *(Opmerking van de heer André Denys)*

Mijnheer Denys, hij is al twee jaar bezig.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Dan ga ik nu over tot mijn derde punt. Indien we niet meer vat krijgen op de NMBS, zijn we er voorstander van om de spoorweginfrastructuur te regionaliseren. Daar ga ik in tegen de mening van de heer Decaluwe. Hij zegt dat dit nooit goed zal werken. Hij denkt dan echter aan de totale NMBS als exploitatiemaatschappij. Wij denken in eerste instantie echter aan een regionalisering van de infrastructuur.

De liberalisering van de spoorwegen is natuurlijk onvermijdelijk. De NMBS zal in concurrentie moeten treden met andere exploitatiemaatschappijen. Bijgevolg zal de NMBS moeten zoeken naar de beste formule om zelf een exploitatie te creëren die in concurrentie kan treden met de andere.

We moeten de spoorweginfrastructuur regionaliseren. Op termijn moeten we de exploitatie in drie of vier verschillende vennootschappen indelen. Ik heb het dus niet over exploitatiemaatschappijen, maar over duidelijk afzonderlijke vennootschappen. Dit heb ik vier jaar geleden al gezegd.

Er wordt gesteld dat we zo weinig invloed hebben op de NMBS. De heer Penris stelt dat de algemene vergadering van een bedrijf het beleid bepaalt. Wie is de algemene vergadering ? Is dat het federale parlement ? In 1991 werd door de wet op de auto-

Van Aperen

nome overheidsbedrijven de invloed van het parlement zeer erg beknot. Enkel op het kleine gedeelte van het binnenlandse reizigersvervoer heeft men nog zicht. Al de rest wordt verdoezeld. Als men daarover vragen stelt, krijgt men nooit antwoord, want dat valt niet onder de parlementaire controle.

De voorzitter : Mevrouw Van Cleuvenbergen heeft het woord.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : Mijneer Van Aperen, ik heb twee vragen. U stelt dat men aanvankelijk vooral de infrastructuur moet regionaliseren. Als we dat doen, kunnen we alleen maar in Vlaanderen rond blijven cirkelen. We hebben immers geen enkele grensovergang naar het buitenland vanuit Vlaanderen. We moeten dan naar Wallonië.

U stelt ook dat we beter zouden overgaan naar kleinere exploitatieniveaus. Ik heb een speech bij van 12 augustus 1895 over het spoorverkeer in Limburg. Dat was toen volledig in kleine maatschappijen ingedeeld. Dat werkte totaal niet.

De heer Jul Van Aperen : Ik ben geen voorstander van kleine maatschappijen.

Mevrouw Riet Van Cleuvenbergen : U hebt het daarnet gehad over het opsplitsen in een viertal exploitatiemaatschappijen. Dan worden ze in ieder geval toch kleiner ?

De heer Jul Van Aperen : Neen, want voor mijn part kunnen dat Europese maatschappijen zijn. *(Opmerkingen van de heer Francis Vermeiren)*

Ik beëindig hiermee mijn betoog. *(Applaus bij de VLD)*

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Net als de heer Van Rompuy hou ik ook van klare taal. Daarnet heeft hij aan de minister gevraagd wat het standpunt is van de Vlaamse regering. Mijnheer Van Rompuy, wat is het standpunt van de CVP ?

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Vermeiren, u hebt de moeite niet gedaan om te luisteren. U was te laat. Ofwel hebt u niet geluisterd, ofwel hebt u het niet begrepen. *(Opmerkingen van de heer Francis Vermeiren)*

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord. *(Rumoer en opmerkingen)*

De heer Jan Penris *(Op de tribune)* : De CVP droomt blijkbaar van 1898, toen ze de absolute meerderheid had, maar die tijd is lang voorbij.

Mijnheer de voorzitter, collega's, mijn betoog zal kort zijn, omdat voor mij en voor mijn fractie de analyse van de spoorwegproblematiek, en de oplossingen die we daarvoor kunnen vinden, eenvoudig zijn.

Dit huis heeft op het einde van de vorige zittingsperiode uitvoerig gedebatteerd over de mobiliteitsproblematiek. Eén van de belangrijke conclusies van dat mobiliteitsdebat was dat we geen sluitend mobiliteitsbeleid kunnen voeren, omdat een aantal essentiële bevoegdheden terzake niet geregionaliseerd zijn. We zijn niet bevoegd voor de politiek met betrekking tot de hoge zee, noch voor de luchtvaartpolitiek, en vooral niet voor de spoorwegpolitiek. Dat speelde ons toen al parten, en vandaag is dat nog meer het geval. Vlaanderen heeft vandaag immers terecht een verlanglijstje inzake spoorwegpolitiek. De heer Decaluwe heeft het voorgelezen. Dat lijstje betreft vooral het goederenverkeer, maar ook het personenverkeer, wat Agalev wellicht meer zal benadrukken dan wij.

Inzake het goederenverkeer zijn vooral de Vlaamse havens vragende partij. Niet alleen Antwerpen, maar ook Gent en Zeebrugge, die al jaren smachten naar bijkomende spoorwegontsluitingen, omdat er nu nog onvoldoende zijn. Antwerpen is in Europa de spoorweghaven bij uitstek, en wil dat ook blijven. Dat moet ze ook blijven, willen we de mobiliteitsproblematiek in de toekomst het hoofd kunnen blijven bieden.

Daarom zijn er investeringen nodig in de Antwerpse spoorweginfrastructuur. We hebben een Liefkenshoektunnel nodig, en een tweede spoorwegontsluiting. Voor mijn fractie, maar naar ik begrepen heb ook voor het hele parlement, mag die tweede ontsluiting in een diepe sleuf komen. We hebben tevens de IJzeren Rijn nodig, evenals de goederenspoorlijn 11, zoals de heer Caluwé herhaaldelijk hier en in het huis aan de overkant heeft verdedigd.

We stellen echter vast dat we vandaag het geld voor al die verzuchtingen niet hebben. De NMBS heeft in het verleden andere prioritaire projecten gehad. In de eerste plaats was dat de TGV, die vele miljarden franken heeft gekost, en er misschien de oorzaak van is dat de spoorinvesteringen die we

Penris

tien jaar geleden al vroegen, onder andere in het goederenverkeer, nog altijd niet gerealiseerd zijn.

De NMBS heeft ook andere, zeer dure dromen, zoals het gewestelijk expresnet rond Brussel, dat voor Vlaanderen geen goede zaak is, en waar de Brusselse Vlamingen geen vragende partij voor zijn. Uiterekend zij zeggen dat we de stadsvlucht moeten keren, en dat de middelen die op federaal vlak eventueel voor Brussel worden vrijgemaakt, geïnvesteerd moeten worden in het wonen, en in de verbetering van het leefklimaat in Brussel, maar niet in een verkeersinfrastructuur om de stadsvluchters te belonen.

Ten slotte zitten we ook met de fameuze 60/40-redeling, waardoor Vlaanderen, dat instaat voor 90 procent van het goederenvervoer, benadeeld wordt ten opzichte van Wallonië. Dat is slechts een van de vele mechanismen in dit onzalige federale land die de oorzaak zijn van de miljardentransfers.

Nu liggen dus alternatieve voorstellen ter tafel. Afhankelijk van het temperament van de indiener noemt men ze de ene keer cofinanciering, de andere keer prefinanciering, of PPS. We hebben de stelling gehoord van de minister-president, van de heer Voorhamme – die daarvoor vreemd genoeg een pluim heeft gekregen van uiterekend het Vlaams-nationalistisch weekblad 't Pallieterke -, en van de heer De Bondt, die een aantal alternatieve financieringen voorstelt. Deze financieringsalternatieven hebben evenwel geen overlevingskansen. Onze Waalse tegenspelers blijven zich tegen elk alternatief kanten.

De Waalse minister-president, de heer Van Cauwenberghe, was het afgelopen weekend te gast in het televisieprogramma 'Zinzen'. De spoorwegpolitiek is tijdens dit interview eveneens aan bod gekomen. De heer Van Cauwenberghe heeft bij die gelegenheid een aantal merkwaardige en interessante uitspraken gedaan.

Allereerst heeft hij nogmaals bevestigd dat Wallonië vragende partij is voor een aantal mega-investeringen. Verder heeft hij zich beklagd over het feit dat de treinrit tussen zijn thuishaven Charleroi en Brussel, twee steden die slechts 45 km van elkaar zijn gelegen, hem maar liefst 50 minuten kost. Ik zou hem even willen meedelen dat ik met hetzelfde probleem wordt geconfronteerd als ik van Antwerpen naar Brussel wil reizen. Als ik de trein neem in Antwerpen-Centraal ben ik bovendien nogmaals benadeeld. Vanuit dit station vertrekken

immers slechts drie volwaardige treinen naar Brussel. Vanuit het station van Charleroi vertrekken er minstens vier.

De Waalse minister-president heeft nog een andere belangrijke uitspraak gedaan. Hij heeft namelijk gesteld dat zijn regionalistische ingesteldheid stopt als wordt geraakt aan de grenzen van de solidariteit. Daarom is hij niet bereid om te spreken over de regionalisering van de sociale zekerheid.

Hij is echter ook niet bereid om de splitsing van de NMBS te bespreken. Hij weet immers dat de bestaande mechanismen Wallonië bevoordelen. Ik kan de logica van de heer Van Cauwenberghe wel begrijpen. Vanuit zijn standpunt is dit een correcte redenering. Ik ben het echter niet eens met zijn standpunt.

We kunnen nog veel praten over de spoorwegpolitiek, maar de treinen zullen pas rijden op het ogenblik dat we voldoende radicale oplossingen durven aanreiken. Het spijt me dan ook dat de Vlaamse minister van Mobiliteit hier vandaag een bocht heeft gemaakt. Het maken van bochten is in spoorwegaangelegenheden geen vanzelfsprekendheid. Niet alle radiaalen zijn geschikt om bochten te maken.

Ik ben wel verheugd dat ik in de VLD-fractie wel medestanders heb gevonden. Bepaalde mensen zijn op zoek naar prefinanciering, cofinanciering of PPS. Wij zijn echter op zoek naar een radicale oplossing. Ik hoop dat dit ook voor de VLD geldt. Enkel een regionalisering van de NMBS kan een oplossing bieden. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, er is hier vandaag al heel wat gezegd. Ik heb de indruk dat de pot de ketel verwijt dat hij zwart ziet. Ik heb ook de indruk dat sommige mensen weer eens in een ongeloflijke galop van Vlaams sloganisme zijn geschoten.

Dit debat vindt nu plaats, omdat we aan de vooravond staan van de finale discussie over het investeringsplan 2001-2010 voor de Belgische spoorwegen. Binnenkort moeten beslissingen worden genomen. De vrij theoretische discussie over een mogelijk standpunt betreffende de regionalisering van de NMBS doet op dit ogenblik dan ook weinig ter zake.

Voorhamme

Het Vlaams Parlement mag zich niet beperken tot het goedkeuren van enkele goedkope slogans. Het is voor Vlaanderen essentieel dat we door middel van discussie tot een besluitvorming komen die Vlaanderen kan helpen in ontwikkeling van een eigen mobiliteitsbeleid.

Iedereen is het wellicht eens over de cruciale rol van de spoorwegen in de ontwikkeling van dit mobiliteitsbeleid. Omwille van de mobiliteitsdichtheid spelen de spoorwegen in Vlaanderen een cruciale rol dan elders. Dat geldt zowel voor het personenvervoer als voor het goederenvervoer. Er wordt al te vaak uit het oog verloren dat er tussen die beide vormen een grote samenhang is en sommigen willen zelfs de indruk wekken dat er een tegenstelling aan belangen is. Dit is trouwens terug te vinden in de verschillende inhoudelijke projecten die door bepaalde federale verantwoordelijken worden voorgesteld. Daarin ontwaren we als het ware een strijd tussen investeringen in personenvervoer en investeringen in goederenvervoer. Een strijd mag het niet zijn. Iedereen die een beetje vertrouwd is met het Belgische spoorwegennet, weet dat ook investeringen in goederenspoorinfrastructuur van cruciaal belang zijn voor een betere spoormobiliteit van het personenvervoer.

Ik ben het ook niet eens met hen die beweren dat we momenteel bij de spoorwegen een grote catastrofe meemaken omdat die spoorwegen destijds beslisten om te investeren in hun aandeel in het Europese HST-netwerk. Hoe durven zij dit nu nog te beweren? Hebben zij dan nog steeds niet ingezien dat het HST-netwerk, waarin ons land omwille van zijn centrale ligging een cruciale rol speelt, op termijn van essentieel belang is voor de ontwikkeling van de spoormobiliteit in haar geheel?

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

In het licht van de problemen die thans rijzen, zijn nu twee knelpunten vanuit Vlaams oogpunt aan de orde, enerzijds de structurele betrokkenheid die steeds sterker op de voorgrond treedt en anderzijds de problematiek van het nahinken van het NMBS-investeringsprogramma op de reële behoeften.

Ik wil het eerst even hebben over de structurele betrokkenheid. Deze is nodig en zelfs evident omdat er een afstemming nodig is tussen enerzijds de investeringsprogramma's die in Vlaanderen plaatsvinden op het vlak van wegmobiliteit en

van De Lijn en anderzijds de investeringsprogramma's in de spoorwegen. Die afstemming is trouwens ook nodig met het oog op een betere coördinatie tussen het netmanagement van het openbaar vervoer per spoor – tot op heden een federale bevoegdheid – en het Vlaamse openbaar vervoer via De Lijn. Op beide vlakken durft het wel eens te happen. Die afstemming is dan ook noodzakelijk en dit in het belang van de klant.

Die structurele betrokkenheid is ook nodig om te kunnen blijven hameren op de echte prioriteiten in de investeringsprogramma's die gerealiseerd moeten worden. Bovendien moet die structurele betrokkenheid worden gerealiseerd omdat het niet voldoende is om een investeringsprogramma beslist te krijgen door de raad van bestuur van de NMBS zoals dit nu gebeurt. Men mag immers niet uit het oog verliezen dat het hier gaat om een tienjarenprogramma dat in zijn uitvoering ook moet worden opgevolgd. Over die opvolging wordt hier met geen woord meer gerept. Het blijkt immers niet altijd vanzelfsprekend te zijn dat wat in een meerjarenspoorweginvesteringsprogramma beslist wordt, ook aldus wordt uitgevoerd. Vandaar ook de vraag naar een grotere structurele betrokkenheid.

Het is dus niet theoretisch om te pleiten voor een betrokkenheid die zich niet in de eerste plaats uitdrukt in aantallen, maar wel een aanwezigheid garandeert van de verschillende gewestoverheden in de raad van bestuur. Hoe die aanwezigheid moet worden verwezenlijkt, is vatbaar voor verdere discussie. In ieder geval is enkel de stelselmatige aanwezigheid van de gewesten in de raad van bestuur een vorm van goed bestuur.

Ik ben het trouwens ook eens met van de heer Van Aperen die stelt dat een en ander structureel overleg tussen de verschillende regeringen niet overbodig maakt. Ik heb trouwens begrepen, mijnheer Decaluwé, dat u dat ook zegt. Ik begrijp dus niet waar het daarstraks over ging. Het ene sluit het andere niet uit. Structureel overleg tussen regeringen kan plaatsvinden als er effectief gediscussieerd wordt over beleid en politieke prioriteiten inzake investeringsprogramma's. Betrokkenheid in de raad van bestuur is nodig om een coördinatie mogelijk te maken tussen de verschillende mobiliteitsbevoegdheden en om de investeringsdossiers te kunnen opvolgen. Dat past allicht ook in een meer algemene herstructurering van de NMBS.

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

Voorhamme

We mogen echter niet uit het oog verliezen dat bij meer betrokkenheid en meer Vlaamse prioriteiten waarschijnlijk ook een eigen Vlaams prijskaartje hoort. Als een betere betrokkenheid ervoor kan zorgen dat het Vlaams en federaal openbaar vervoer beter op elkaar afgestemd worden, dat er betere verbindingen komen, bijvoorbeeld het Brabant-Brussel-net dat is voorgesteld door gouverneur De Witte, en dat neerkomt op meer tangentiale verbindingen in het Brabantse randgebied rond Brussel – wat als een behoefte werd ervaren en dus nodig was -, dan is het duidelijk dat dit niet enkel gaat over spoorweginvesteringen, maar ook over voorzieningen van De Lijn in dat gebied. Als we pleiten voor meer betrokkenheid, betekent dat ook dat we vanuit onze eigen begroting en onze eigen bevoegdheden, verantwoordelijkheden zullen moeten nemen. Ik wil dit benadrukken omdat hier gemakkelijk over geld wordt gepraat en de illusie wordt gecreëerd dat Vlaanderen de grote, rijke broer is die niet weet wat te beginnen met zijn geld, en dat de anderen de sukkelaars zijn die proberen te profiteren van dat Vlaamse geld.

Het probleem waarover het meest is gediscussieerd, is het nahinken van de NMBS op de behoeften. Het investeringsbedrag is te klein en zal op korte termijn nooit voldoende zijn. Misschien zijn daar technische problemen mee, zoals minister Stevaert heeft gezegd. Misschien kan men het bedrag verdubbelen maar krijgt men het niet besteed. Bovendien wordt de NMBS niet alleen geconfronteerd met de normale investeringsbehoefte, maar is zij nog steeds bezig met een reeks inhaalinvesteringen. Ik denk dat de oorzaak veel vroeger te zoeken is en ligt bij degenen die ooit meenden dat ze niet nauwkeurig met de overheidsfinanciën moesten omspringen. Dat is een totaal andere generatie.

Dat kleine investeringsbedrag hangt ook samen met de 60/40-verdeelsleutel. Natuurlijk is deze verdeelsleutel transport-economisch klinkklare onzin. Toen daarover de eerste keer een SERV-advies werd uitgebracht, heb ik zelf het initiatief genomen om dat ter sprake te brengen.

Wat is de realiteit vandaag? Als men zegt dat het klinkklare onzin is en moet vervangen worden door iets anders, dan is dat volgens het recente SERV-advies maar mogelijk als men zich op een objectieve behoefteanalyse kan baseren. De NMBS beschikt niet over een instrument om een soort kosten-batenanalyse van een lijn of van een dienstverlening te maken. Er kan dus geen objectieve behoefteanalyse worden gemaakt, maar er is

nood aan een politieke afweging en die wordt vandaag gemaakt.

We kampen nog met een tweede probleem als we de 60/40-verhouding willen doorbreken. De verhouding gaat immers over het geheel: over personen- en goederenvervoer. Misschien wringt het schoentje daar op de eerste plaats. Als er geen nauwkeurig meetinstrument voorhanden is voor het personenvervoer, dan is er sprake van een probleem voor de openbare dienstverlening. Het klopt dat in Wallonië langere afstanden worden afgelegd en de heer Decaluwe heeft reeds gewezen op de kostprijs per kilometer spoor. Als we het hebben over het personenvervoer en het verzekeren van een publieke dienstverlening aan alle inwoners in dit land, dan is de 60/40-verhouding misschien geen scheef trekking. Het grote knooppunt Brussel wordt trouwens nooit opgenomen in de berekeningen.

Het goederenvervoer vormt echter een ander paar mouwen. De heer Decaluwe heeft de cijfers juist geciteerd: het gaat over 90 percent tegenover 10 percent. De scheef trekking is hierbij totaal. Er is immers helemaal geen sprake van een publieke dienstverlening aan de inwoners van dit land, wel van een economische activiteit. Minister Stevaert heeft er reeds op gewezen dat deze economische activiteit nog aan belang zal winnen. De Europese richtlijnen maken immers een gedeeltelijke liberalisering van de spoorwegen mogelijk. Die zal zich in de eerste plaats manifesteren in het goederenvervoer. Het goederenvervoer biedt trouwens heel wat mogelijkheden om geld te verdienen. Al is de NMBS vandaag een ondoorzichtig kluwen, toch ontwikkelt het goederenvervoer, met filialen als ABX en dergelijke, zich als een enorme moloch die een belangrijke speler op de Europese markt wordt. U weet allemaal dat de NMBS via ABX participaties heeft genomen in onder meer Duitse goederenmaatschappijen. De NMBS bereidt zich dus voor op de liberalisering van de Europese markt. (*Opmerkingen van de heer Eric Van Rompu*)

Ik weet niet of het over een goede of slechte moloch gaat. De situatie bij de NMBS is momenteel zo ondoorzichtig dat ik niet kan zeggen of de maatschappij de goede richting uitgaat. Mijn partij is vragende partij voor meer doorzichtigheid van de structuur. Ik denk dat in dit land nog slechts een handvol personen echt weten hoe de vork in de steel zit.

Het lijkt erop dat de NMBS een duidelijke strategie heeft om zich op het vlak van goederentrans-

Voorhamme

port voor te bereiden op de liberalisering van de Europese markt. De maatschappij wil door-to-door-transport garanderen, zelfs overzee : van in de havens tot aan de deur van de klanten. Voor dergelijke activiteiten kan het respecteren van de 60/40-verhouding niet worden gerechtvaardigd.

We moeten praten over het doorbreken van de verhouding. Is er niet snel iets aan te doen ? Ook de SERV blijft de 60/40-verhouding principieel aanvallen in het advies, maar reikt bovendien een aantal mogelijkheden aan om op korte termijn iets te doen. Daarom sta ik achter het idee dat minister Stevaert heeft gelanceerd. Hij pleit immers voor een nieuwe opvatting van het goederenvervoer, omdat die een andere soort inkomsten genereert. Het is waarschijnlijk perfect mogelijk om andere financieringsmethoden tegenover deze andere inkomsten te plaatsen. Het kan niet alleen uit de 60/40-verhouding worden gelicht. Het moet via een veel consistentere systeem van publiek-privatesamenwerking worden gefinancierd. Vlaanderen moet voor cruciale infrastructuurwerken de coördinatie mee op zich kunnen nemen. Met de oprichting van een financieringsconsortium kan de gebruiker de investering terugbetalen. In de toekomst zal niet enkel de NMBS de infrastructuur gebruiken, maar ook andere Europese spelers. Die kunnen evengoed de infrastructuurwerken mee betalen. We hebben dus een consortium nodig. De middelen moeten worden gebundeld en op een orthodox financiële manier worden terugbetaald door de gebruiker. Daar bestaan allerlei denkkaders rond, maar het zou ons te ver leiden om dat nu technisch helemaal uit de doeken te doen.

Dit systeem legt geen politieke druk op de andere kant van het land waarvan we al duidelijk het signaal kregen dat ze daar niet willen meedoen aan een globale herziening van de 60/40-verhouding. We moeten ons echter de vraag stellen wat we willen bereiken. Willen we allemaal om ter beste Vlaamingen zijn, of willen we Vlaanderen in de komende tien jaar geven waar het recht op heeft ? Ik ben daar pragmatisch in. We zullen politiek worden afgestraft als we geen vooruitgang boeken in het mobiliteitsdossier. Daarvoor zijn een aantal onderdelen in het luik spoorweginvesteringen van cruciaal belang. Laat ons pragmatisch zijn en een systeem van prefinanciering voorstellen voor een aantal projecten waarvoor er nu blijkbaar geen federale middelen beschikbaar zijn.

Ik ben verheugd dat iedereen staat te trappelen voor een beter beleid inzake openbaar vervoer.

Dat zal Vlaanderen echter meer geld kosten, onder meer op vlak van de binnenvaart en wegeninfrastructuur. Hoe halen we het in ons hoofd dat we daar bovenop nog eens een schepje kunnen doen ? Ik snap het voorstel van de CVP dan ook niet. De heer Decaluwe zegt dat de accijnzen zullen worden overgeheveld en dat Vlaanderen die moet gebruiken als een financiële pot om een soort infrastructuurfonds mee te financieren. Mijnheer Decaluwe, u weet net zo goed als ik dat die middelen niet zomaar zullen worden overgeheveld. We zullen de bevoegdheid krijgen, maar die middelen – u sprak van 45 miljard frank – zullen er niet bijkomen. Zo werkt dat niet.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer Voorhamme, voor alle duidelijkheid : het gaat niet enkel over de belastingen die worden overgeheveld. Het gaat om alle belastingen die voortvloeien uit het autoverkeer. Door de blijvende toename van het autoverkeer zal de fiscale opbrengst daarvan stijgen. Die moet exclusief worden besteed aan openbaar vervoer. Dat is logisch.

Het feit dat het autoverkeer toeneemt, geeft aan dat het openbaar vervoer als alternatief voor het autoverkeer moet worden uitgebreid. Als we dat berekenen op basis van de stijging van de inkomsten in de periode 1996 tot 1999, komen we op een jaarlijkse toename van 43 miljard frank. Dat is 6 miljard frank meer per jaar dan wat nodig is volgens het maximumscenario van de NMBS.

De heer Robert Voorhamme : Waar is die stijging dan aan besteed gedurende de periode dat u in de regering zat en uw partij de minister van Financiën leverde ?

De heer Ludwig Caluwé : De vraag is of we prioriteit geven aan het openbaar vervoer gedurende de volgende tien jaar of niet. Als we het hebben over de investeringen in de NMBS van de afgelopen tien jaar, dan was dat geen slechte zaak in vergelijking met wat deze regering doet. Ik zal de cijfers even vermelden. In 1992 kwam er 2 miljard frank bij. In 1993 kwam er 5 miljard frank bij en 1993 was een verschrikkelijk begrotingsjaar. In 1994 kwam er 5 miljard frank bij, net als in 1995. Gedurende Dehaene-I stegen de spoorinvesteringen dus met 17 miljard frank.

Gedurende Dehaene-II bleven de middelen verder stijgen. In 1996 kwam er 8 miljard frank bij. In 1997 kwam er 8 miljard frank bij, net zoals in 1998, en in

Caluwé

1999 kwam er 9 miljard frank bij. De totale stijging gedurende Dehaene-II bedroeg 33 miljard frank.

Wat doet deze regering ? In 2000 verminderde ze de middelen met 2,3 miljard frank. Men heeft bespaard op de investeringen voor de NMBS. Op 17 zeventien oktober 2000 werd beslist om in 2001 de middelen te verhogen met 1 miljard frank. In 2002 zal er 2 miljard frank bijkomen, in 2003 3 miljard frank, en de extra investeringen zullen voor de volgende regering zijn. Dat is de huidige situatie. Wij zouden echter willen dat de investeringen in het openbaar vervoer automatisch toenemen.

De heer Carl Decaluwe : Het voorstel van de heer Voorhamme over prefinanciering verwondert mij een beetje. Ik heb minister Stevaert een gelijkaardig voorstel gedaan, maar dan tussen de gemeenten en het Vlaamse gewest en in verband met fietspaden. De heer Gabriëls heeft geprobeerd in dat verband een pilootproject op te starten als burgemeester van Bree. Toen zei minister Stevaert dat prefinanciering voor dergelijke zaken niet hoefde. Nu brengt men voor de spoorwegen een gelijkaardig systeem naar voren.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Waarom wil ik geen prefinanciering van lokale infrastructures ? Wij hebben een nieuw systeem ontwikkeld. Er is nu 1,35 miljard frank beschikbaar voor fietspaden, en wij subsidiëren voor 80 en voor 100 percent. Wij vinden dat we ons niet moeten bemoeien met lokale infrastructures die eigendom zijn van lokale besturen.

Ik begrijp de discussie die de heer Caluwé en de heer Decaluwe hier voeren niet, omdat het een verkeerde discussie is. Zij kappen voortdurend op de 60/40-verdeelsleutel, maar ze willen de enveloppe voor de NMBS steeds verhogen. Als de enveloppe steeds wordt verhoogd, gaan er middelen naar Wallonië.

De heer Carl Decaluwe : U moet mij juist citeren.

Minister Steve Stevaert : Wij willen die 60/40-verdeling weg. Daarom zeggen wij : 'Haal een aantal projecten uit die 60/40-verdeling, met name de havenontsluiting, en verhoog de andere, normale enveloppe. Dan valt de havenontsluiting niet onder die 60/40-verdeling.' Dan zal de federale overheid komen vertellen dat ze niet over die middelen beschikt. Op dat ogenblik kunnen wij zeggen dat er een consortium is dat zij die middelen wel ter be-

schikking zal stellen. De reactie zal dan misschien zijn dat ze ons voorstel niet hoeven omdat er een ander systeem bestaat. Dat is dan niet meer ons probleem. De havenontsluiting staat dan op de agenda zonder dat men de 60/40-regel gebruikt.

Over een project als het GEN heeft men ook veel gediscussieerd. Tijdens de vorige legislatuur hebben we daarover op het laatste moment een doorbraak gecreëerd door het expresnet buiten de 60/40-regeling te brengen. Als we dat niet hadden gedaan, was er nooit een oplossing gevonden. Ik was de eerste die pleitte voor de regionalisering van de spoorweg. Ik ben echter geen groot voorstander van de regionalisering van de infrastructuur. Indien een bepaalde evolutie niet zou plaatsvinden dan pas pleit de VLD voor een regionalisering.

Het is echter zeer moeilijk om in een klein land als België een GEN te ontwikkelen. Er zijn drie betrokken gewesten plus een federale overheid. Men mag dan blij zijn dat er een federale overheid is om structuur te geven aan het net.

Het is veel beter dat men praat over de regionalisering van het vervoer op de spoorwegen en dat men dit kadert in de Europese ontwikkelingen. We splitsen hier zaken die men niet kan splitsen. We wenssen bijvoorbeeld het goederenverkeer los te koppelen van het personenvervoer. Wie zal dan de prioriteiten vastleggen en zeggen welke trein op welk moment mag rijden ? Dat zijn zeer ingewikkelde discussies. In Nederland heeft men bepaalde beslissingen genomen. Nu komt men daarop terug.

Ik pleit er dan ook voor de 60/40-regel af te schaffen, maar ook om nu een pragmatisch beleid te voeren. We moeten ervoor zorgen dat de enveloppe verhoogt, en dat een aantal zaken uit die omslag worden gehaald. Het idee tot oprichting van een consortium komt niet van mij maar van de heer Voorhamme. Zo kan men Antwerpen, Vlaanderen en België vooruit helpen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat er tegenstellingen zijn binnen de meerderheid. Minister Stevaert, heel de prefinanciering stoelt op een voorafname voor de toekomst. Dit systeem blijft binnen de 60/40-regeling. Uiteindelijk zal men vaststellen dat het geld op is en dat er geen financiering meer mogelijk is. De prefinanciering kan pas werken als er waterdichte garanties worden geboden dat over 2 jaar de 60/40-regeling verdwijnt. Als dat niet het geval is, dan zal men het

Decaluwe

project in Antwerpen – toegegeven, een topprioriteit – realiseren. Andere belangrijke projecten vallen dan echter in het water.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, ik zal nog een laatste poging doen. De heer Voorhamme heeft daarnet gezegd dat goederenvervoer een heel andere zaak is. Als men de bestaande regeling wenst af te bouwen, dan kan men het best beginnen met het goederenverkeer. Objectieve behoeftanalyses maken over goederen is veel eenvoudiger dan over het personenvervoer. We zullen dezelfde discussie krijgen in Vlaanderen. Zelfs bij objectieve studies zal men parameters moeten gebruiken op basis van het RSV. Anders zal in Limburg nooit een trein rijden omdat de bevolkingsdichtheid en de afstanden er anders zijn.

In het goederentransport zal men echter andere inkomstenstromen krijgen. Het goederenverkeer is immers marktconformer. Daarbij zullen er andere gebruikers zijn van de infrastructuur, die er mee voor zullen betalen. Daarom kan het goederenverkeer best uit de 60/40-regeling worden gehaald. Dat is een eerste en belangrijke stap in het doorbreken van die regeling. Hij zorgt voor een andere verhouding als de eindafrekening wordt gemaakt. Ik bereken die echter niet graag in het openbaar, om sommigen niet op de kast te jagen.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, minister Stevaert pleit ervoor om de havenontsluiting en het hele goederentransport per spoor uit de 60/40-regeling te halen. Hoe zal hij dat klaarspelen ? Zal hij voor zijn plannen de toestemming krijgen van de huidige bevoegde minister, mevrouw Durant, of zelfs maar van de raad van bestuur van de NMBS ?

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Het gaat om bijzondere infrastructuurwerken, waarvan de prijs in geen enkel van de voorliggende voorstellen is opgenomen. Een van de mogelijkheden voor prefinanciering houdt in dat de infrastructuur wordt aangelegd door eender welke initiatiefnemer en wordt terugbetaald door de gebruikers. Vanzelfsprekend zijn er nog andere vormen van prefinanciering mogelijk. Dit is echter ook de manier waarop we een aantal missing links in het Vlaamse wegennet proberen in te vullen. Het gaat zo sneller

dan met een traditionele financiering. Dat is belangrijk : een adequate spoorontsluiting van al onze havens ten behoeve van het goederenverkeer is immers een dringende noodzaak voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. Deze spoorontsluiting is de eerste stap daarin en kan worden gerealiseerd in de volgende tien jaar.

Iedereen denkt nu dat die werken binnen tien jaar afgewerkt kunnen zijn. De realiteit zal anders zijn. Het is echter heel belangrijk voor Vlaanderen dat de principebeslissing wordt genomen om ze uit te voeren, en dat daar ook werkelijk mee wordt begonnen. Mijns inziens is het evenwel onrealistisch om de totale kostprijs ervan te berekenen op basis van een uitvoeringsperiode van tien jaar.

Ten slotte benadruk ik dat de infrastructuur voor het goederentransport sterk verweven is met die voor het personenvervoer. Het zou onrendabel zijn voor een spoorwegexploitant om deze twee marktsegmenten strikt te scheiden. De capaciteitsvergroting van het goederenspoorverkeer brengt meteen een capaciteitsvergroting van het personenvervoer met zich mee. Sommigen stellen de zaken voor alsof het goederentransport het personenvervoer verdringt. De twee zijn integendeel inherent met elkaar verbonden. Vandaar ons pragmatische voorstel, dat de Vlaamse Leeuwen misschien niet onmiddellijk zal doen wapperen, maar het Vlaamse belang meer dient dan de slogantaal die ik hier vandaag heb gehoord. (*Applaus bij de SP, AGA-LEV en VU&ID*)

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we zijn het over een aantal zaken eens. Het spoor is in ieder geval nodig voor een Vlaams mobiliteitsbeleid. Zonder het spoor geraken we niet uit de mobiliteitscrisis. Anders gezegd : een Vlaams mobiliteitsplan zonder spoorwegen is absurd, net als een Antwerps masterplan mobiliteit zonder spoorwegen. Zelfs lokale mobiliteitsconvenants zijn zinloos als er niet wordt nagedacht over de mogelijkheden die de spoorwegen bieden. Uiteraard vinden ook wij dat het gewest moet zijn vertegenwoordigd in de raad van bestuur van de NMBS.

Het probleem is ook al geschetst : we zitten met een totaal verouderd en onaangepast spoorpatrimonium. Dat heeft te maken met een feitelijke politiek van desinvestering van jaren. Het heeft geen zin hier nog eens een spelletje namen noemen te spelen. Dit alles op korte termijn rechte trekken is geen sinecure. Het gaat over het rechte trekken van

Malcorps

een wanbeleid dat over decennia was gespreid. De leiding van de NMBS is ook een totaal eigenzinnige koers gaan varen. Alleszins gebeurde dit deels uit zelfbehoud, om een tekort aan steun vanwege de overheid te compenseren. Dat moet ook worden gezegd. Het gebeurde echter ook uit opportunisme en vanuit een misplaatste visie op de spoorwegmaatschappij als een privé-onderneming veel eerder gericht op winst dan op dienstverlening. De uitbouw van ABX-vrachtransporten over de weg, die concurreren met het eigen spoor, blijft voor ons een aberratie.

Onze eerste zorg, en dat zal allicht ook deze zijn van de federale meerderheidspartijen, is de hervorming van de structuren van de NMBS. Het heeft immers geen zin om miljarden aan nieuwe middelen aan te dragen – wat alleszins zal gebeuren, tot spijt van wie het benijdt – als er geen garanties zijn dat men niet zal hervallen in de fouten van het verleden. Er waren in het verleden immers al investeringsprogramma's over tien jaar. Wat is daarvan terechtgekomen? Eer herstructurering van de NMBS mag voor ons niet leiden tot een politisering, maar ook niet tot een berusting in de bestaande politieke machtsconstellatie. Expertise en know-how moeten eindelijk de bovenhand halen. We hebben vooral nood aan spoorlieden die van het uitbouwen van een goede spoordienstverlening hun eerste opdracht zullen maken. De eerste voorwaarde is dus het aanpakken van de NMBS-structuren.

Ten tweede is voor ons de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers essentieel. Dat is hier nog niet zoveel aan bod gekomen. Ook voor het spoor moet worden gewerkt aan basismobiliteit: een basisfrequentie op de belangrijkste assen, maar ook een voldoende aanbod aan nieuwe haltes, stations en lijnen. De uitbouw van voorstadsnetten in Brussel, Antwerpen en Gent is een opdracht voor trams en bussen, maar ook voor treinen. Een goede afstemming en taakverdeling zijn daarbij cruciaal. Voor Brussel staat dit buiten kijf: 65 miljard frank is gereserveerd voor de uitbouw van het GEN, maar ook voor Antwerpen en Gent is de uitbouw van een basisraster aan stadtreinen noodzakelijk. Nu er miljarden worden geïnvesteerd in de uitbouw van een noord-zuidas en de totale vernieuwing van het Centraal Station in Antwerpen ten behoeve van de HST, zou het voor de groenen onbegrijpelijk zijn mocht men dit niet tegelijk aangrijpen om het voorstadsverkeer per trein op de bestaande en opnieuw geplande lijnen te verbeteren en uit te breiden. Inderdaad, ook de nieuw geplande

de goederenspoorlijnen moeten terzake worden ingeschakeld. De scheiding tussen goederen- en personenreinen is kunstmatig. Er moet worden gestreefd naar een synthese. Het is hoog tijd dat er een Antwerps, een Gents en voor mijn part – daarover hebben we contacten met de Luikse groenen – een Luiks GEN komt. Alle grote steden – dus niet alleen Brussel – hebben immers nood aan voorstadsnetten.

Er moeten ook voldoende middelen zijn om bijvoorbeeld het station Gent-Sint-Pieters en de omgeving ervan te renoveren. Daarnaast zijn er ook investeringen nodig in de verdere uitbouw van het reizigersverkeer, betere verbindingen met en in Limburg, de bocht boven Leuven via Aarschot, de versterking van de functie van het reizigersverkeer op de Kempense as of de IJzeren Rijn, de doortrekkingen Neerpelt-Weert en Hasselt-Maastricht, enzovoort. Het Waals Gewest verheft het voorstadsverkeer en de bereikbaarheid van onder meer Brussel en de dorsale Waalse as tot topprioriteiten. Vlaanderen mag zeker de fout niet maken om uitsluitend de kaart te trekken van het goederenverkeer. In die zin sluit ik me aan bij de woorden van de heer Voorhamme. Het personenverkeer mogen we zeker niet achterop laten hinken, zeker niet in vergelijking met Wallonië en Brussel. Sommigen uitten de voorbije weken hun twijfels of het zin heeft te investeren in het heropenen van lijnen en stations. Voor ons is dat wel degelijk zinvol, en de eerste prioriteit. Uiteraard mogen investeringen in nieuwe lijnen niet ten koste gaan van bestaande treinen op de grote assen, maar zonder meer stellen dat goederenspoorinvesteringen steeds voor gaan en de treinreiziger dan maar naar zijn trein kan fluiten, dat is een stelling die we uiteraard niet verdedigen.

Hetzelfde geldt voor de realisatie van de diabolokruisverbindingen Zaventem-Leuven en Zaventem-Antwerpen. De NMBS heeft dit opgenomen in haar voorstel van tienjarenplan. Toch kunnen we ons niet van de indruk ontdoen dat dit voor haar minder prioritair is dan bijvoorbeeld de plannen voor de HST-terminal in Schaarbeek. Voor Vlaanderen gaat het echter wel om een wezenlijke zaak. De plannen voor een meer rechtstreekse ontsluiting van Zaventem over de weg hebben in dit parlement al voor de nodige hoofdbreken gezorgd. Uiteraard zal niemand de stelling betwisten dat Antwerpen recht heeft op een snelle verbinding met een grote wereldluchthaven, onder meer als alternatief voor een bepaalde regionale luchthaven.

Dan kom ik nu bij het goederenverkeer. Als groenen vragen we met aandrang dat er zo veel moge-

Malcorps

lijk vervoer via het spoor zou gebeuren in plaats van via de weg. Het meest milieuvriendelijke alternatief is het binnenschip. Daarna volgt het spoor. Daarom steunen we van harte alle genoemde spoorinvesteringen. Ik noem ze nog eens op. De volgorde is trouwens niet onbelangrijk.

Ten eerste is er de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven tussen Ekeren – over Schoten en Ranst – naar Lier, en duidelijk op voorwaarde dat dit gebeurt in een lage uitvoering. Ten tweede is er het dossier van het derde en vierde spoor op lijn 50A tussen Brugge en Gent en de ontsluiting van de Gentse haven. Ten derde is er de reactivering van de IJzeren Rijn. Ten vierde is er de noordelijke ontsluiting van de haven over lijn 11 Bergen op Zoom, ook als ontlasting van lijn 12 tussen Antwerpen over Essen naar Roosendaal. Die lijn willen we als voorstadslijn uitbouwen. Ten vijfde is er de uitbreiding van het rangeerstation in Zeebrugge. Ten zesde is er de Liefkenshoekspoortunnel. Dat is een project dat we verdedigen. We willen niet dat alle trafieken vanuit de uitgebouwde Waaslandhaven per vrachtwagen over de weg zouden plaatsvinden. Dit zou beter over het water of via het spoor gebeuren. Het gaat hier eigenlijk ook om zware kosten die een gevolg zijn van een stomiteit uit het verleden. Die tunnel had indertijd eigenlijk mee aangelegd moeten zijn.

Dat was dus ons verlanglijstje. De essentie van dit spoordebat blijft natuurlijk wie dit alles zal betalen. Dat geld is er op dit moment immers niet. Hierover willen we zeer duidelijk zijn. Spoorinvesteringen zijn en blijven voor de Agalev-fractie een federale materie. De discussie over de financiering van het tienjarenprogramma is dus in de eerste plaats een federale opdracht. Alle partijen die hierover nu in dit parlement het woord voeren, kunnen dat net zo goed in de Kamer en in de Senaat doen. Daar moet het dan ook gebeuren.

Het is voor iedereen zonneklaar dat er te weinig geld is voor een ambitieus investeringsprogramma voor het spoor : een soort Marshallplan voor zowel het reizigers- als het goederenspoorverkeer. Het federale begrotingsakkoord van oktober koos reeds voor een extra input van 120 miljard frank in het spoor voor de komende tien jaar : 65 miljard frank voor het GEN en 55 miljard frank extra voor de rest. In haar eigen spoorplan doet de NMBS er nog eens 150 miljard frank bovenop. Zo komen we tot een totaal investeringspakket voor de komende tien jaar van 650 miljard frank. Laten we echter

duidelijk zijn : dit geld is voorlopig niet voorhanden.

Nu zijn er verschillende mogelijkheden. Het meest logische is dat de federale overheid met meer geld over de brug komt voor de NMBS. Dit is de verantwoordelijkheid van bijvoorbeeld federaal minister van Begroting Vande Lanotte. Het is ook de verantwoordelijkheid van federaal premier Verhofstadt, die het dossier van de treinen naar zich toe heeft getrokken.

Federaal minister van Mobiliteit Durant wenst niet liever dan dat er meer miljarden op tafel komen. Zij heeft een denkoefening gemaakt op basis van de te bescheiden middelen van oktober. Dat zijn overigens nog altijd de enige middelen waarover we zekerheid hebben. Die denkoefening heeft ten overvloede aangetoond dat een dergelijke ondermaatse budgettering nefast is en tot de grootste frustraties moet leiden, zeker hier in Vlaanderen.

Tot nu toe is de politieke wil er niet om meer geld vrij te maken. Dat is de verantwoordelijkheid van alle paars-groene partijen die federaal met een dergelijke krappe invulling van het tienjarenplan voor het spoor hebben ingestemd. Laat de federale ideeën dus maar komen. De heer Di Rupo vraagt 100 miljard frank extra. Daarmee kunnen volgens hem de grootste noden in de drie gewesten worden gelenigd : de uitvoering van het middenscenario van de NMBS bijvoorbeeld.

De heer Ansoms, de parlementaire verkeersspecialist par excellence, vraagt de oprichting van een federaal fonds voor duurzame mobiliteit, gespijsd door de fiscale meerinkomsten die het gevolg zijn van een steeds toenemend autobezit en autobegebruik. Dat klinkt zeer mooi. Daarmee zouden we de nieuwe spoorinvesteringen en de toegenomen exploitatiekosten kunnen financieren. *(Opmerkingen van de heren Ludwig Caluwé en Carl Decaluwe)*

Men moet op federaal niveau zijn verantwoordelijkheid nemen. Men moet zoeken naar nieuwe inkomsten. Minister Stevaert heeft er wel al op gewezen : als men inkomsten ergens voor gebruikt, dan gaan die ergens anders af. Dit is een federale begrotingsdiscussie. Het is niet zo gemakkelijk als de heer Ansoms het voorstelt. Er zit een zekere aantrekkelijkheid in het idee, maar men zal het geld dan ergens anders moeten weghalen. Nu is dat geld immers toegewezen aan andere zaken. Dat is evident. Op federaal niveau moet men dus zijn verantwoordelijkheid nemen.

Malcorps

Minister-president Dewael stelde vervolgens voor de 60/40-verdeelsleutel te laten springen. De Agalev-fracties van Kamer, Senaat en Vlaams Parlement zijn voorstander van een herziening van de verdeelsleutel voor het goederenverkeer. Waarom in eerste instantie aan het goederenverkeer moet worden gedacht, werd hier al door andere mensen belicht.

De Franstalige partijen zijn er bij mijn weten geen grote voorstanders van. De Waalse minister-president vroeg na zijn gesprek met onze minister-president voldoende middelen voor het investeringsprogramma 2001-2010, die eerder de 643 miljard frank dan de 498 miljard frank zouden moeten benaderen. Over de verdeelsleutel hebben we hem niet veel horen zeggen.

Een andere mogelijkheid, waar mijn partij graag voor pleit, is dat een reeks spoorinvesteringen van nationaal belang worden verklaard. Daarmee komen we dicht bij enkele mogelijkheden die minister Stevaert al naar voren heeft geschoven. Dit werd inderdaad al toegepast voor de pot van 65 miljard frank voor het Brussels GEN, en eigenlijk ook vroeger al voor de HST-investeringen. Eenzelfde werkwijze zou gevolgd kunnen worden voor de ontsluiting van de Vlaamse zeehavens, die ook van belang zijn voor de nationale economie, dus ook voor Brussel en Wallonië, en voor de ontsluiting van de nationale luchthaven. Maar ook dan zal er meer geld nodig zijn, en komen we opnieuw terecht in een federale begrotingsdiscussie.

Ten slotte is er de mogelijkheid om op nationaal niveau voor belangrijke spoorinvesteringen te zoeken naar privé-partners, en vormen van privaat-publieke samenwerking op te zetten voor die investeringen waarvoor de nationale overheid geen eigen middelen kan of wil reserveren in haar tienjarenplan. Dat kan eventueel ook samengaan met het voorgaande punt. Waarom bijvoorbeeld niet de middelen voor het Antwerps Masterplan Mobiliteit met een forse 20 tot 30 miljard frank verhogen, en er, naast de sluiting van de ring en het doortrekken van snelle tramlijnen, ook de ontsluiting van de Waaslandhaven via de Liefkenshoekspoortunnel in betrekken? Zoals ere-senator De Bondt voorstelt, kan de Antwerpse haven mee in de investeringsboot stappen. Als er geen privé-kandidaten opduiken, weten we meteen waar we voor staan.

Hoe dan ook blijft de visie van mijn fractie en van mijn partij dat de bal in eerste instantie in het federale kamp ligt. Het lijkt ons niet erg verstandig om

te vlug met een Vlaamse spaarpot voor de dag te komen, ongeacht het gevolgde denkspoor. De minister-president had het over een cofinanciering door de gewesten. Concreet dacht hij aan eenmalige investeringen met de begrotingsoverschotten. Voor 2001 zou het om een eenmalige injectie gaan van 4,5 miljard frank uit het Vlaams financieringsfonds.

De vraag rijst dan hoeveel jaren we zulke inspanningen willen volhouden, en wat we met een bedrag van 4,5 miljard frank kunnen bereiken. Onze investeringsbehoeften zijn immers bijzonder groot. Minister Stevaert en de heer Voorhamme willen de spaarpot van de Vlaamse zorgverzekering aanspreken. Ik heb vandaag begrepen dat dit maar een van de mogelijkheden is; er zijn er dus nog andere. Volgens ons zou dit echter een erg slecht signaal zijn aan de ouderen die erop rekenen dat er na 2010 voldoende geld is voor de niet-medische kosten van de vergrijzing. We moeten het geld van de zorgverzekering zeker en ethisch beleggen, zodat er geen twijfel kan bestaan over de geloofwaardigheid van die zorgverzekering.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Malcorps, spoorwegen lijken me een zeer milieuvriendelijke, ethische en zekere belegging

De heer Johan Malcorps : Een ethische belegging is het alleszins, maar het moet ook om een zekere belegging gaan. Beide woorden zijn even belangrijk, ethisch, maar ook zeker.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer Malcorps, u neemt nu duidelijk afstand van het voorstel dat minister Stevaert een heel weekend lang op alle mogelijke zenders en in allerlei kranten heeft gepresenteerd, namelijk het zorgfonds als prefinanciering van de spoorwegen. U doet dat bijna in ethische termen. (*Gelach*)

De heer Johan Malcorps : Minister Stevaert heeft die stelling zelf al wat genuanceerd.

De heer Eric Van Rompuy : Er is dus weer een weekend lang een ballon opgelaten, waar nu van afgezien wordt.

De heer Johan Malcorps : We zijn van mening dat de middelen van de zorgverzekering gegarandeerd moeten zijn. Dat is een voorwaarde. Als er voorstellen worden gedaan waarin die middelen worden gegarandeerd, dan kunnen we het ermee eens zijn. Als we geld voorschieten aan de NMBS moet het ook worden terugbetaald. We mogen geen risico's nemen. De NMBS heeft echter al een aanzien-

Malcorps

lijke schuldenlast. Het is misschien zinvoller de federale regering te vragen om die schuldenlast te verlichten, bijvoorbeeld door een deel van de pensioenlast van de NMBS weg te nemen. Dat is een mogelijkheid die mevrouw Durant verdedigt.

Wat de denkkaders inzake cofinanciering betreft, zie ik twee mogelijkheden. Het kan gaan om een stunt, om een eenmalige opstoot van mildheid. In het kader van spoorweginvesteringen is 4 of 5 miljard frank geen indrukwekkend bedrag. De Liefkenshoektunnel is nu op 25 miljard frank geraamd. Mijns inziens zal bij het begin van de werken blijken dat dit project zelfs nog meer geld zal kosten.

Indien men een eenmalige, eerder symbolische inspanning wil leveren, zou men dit geld beter duidelijk toewijzen. Ik pleit in dit verband voor een injectie van minstens 6 miljard frank die ons de garantie moet bieden dat de eerste prioriteit voor het goederenverkeer, namelijk de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven, een lage, milieuvriendelijke uitvoering zal kennen.

Ook dit precedent is niet zonder gevaren. Ik zou niet willen dat de NMBS in de toekomst de sporen betaalt, terwijl de gewesten de milieumilderende kosten moeten betalen. Dit is niet de richting die we willen uitgaan.

Een dergelijke injectie van 6 miljard frank zou ons evenwel de garantie bieden dat de sleuven en de tunnels in Schoten en Wommelgem er effectief komen. Zonder deze sleuven en tunnels staat voor ons het hele akkoord over de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven weer op de helling. Indien er geen lage uitvoering komt, zal er ook geen tweede spoorontsluiting komen.

Het kan hier echter ook om structurele inspanningen gaan. Dit betekent echter dat men bereid is om gedurende de komende jaren tientallen miljarden uit te geven. Dit zou zowel de federale regering als de Vlaamse regering voor een groot begrotingsprobleem stellen. Dit zou zelfs tot een nieuw begrotingsdebat leiden.

Een dergelijke budgettaire meerkost zou zowat alle Vlaamse begrotingsplannen in de war sturen. Ik denk hierbij aan de beloofde belastingvermindering en aan de aangekondigde afschaffing van het kijk- en luistergeld.

Indien men de begroting van minister Stevaert grondig herschikt, zullen er elders grote gaten val-

len. Wat bepaalde autowegen en fietspaden betreft, zou het hier zelfs om letterlijke gaten kunnen gaan.

Mijn fractie is niet tegen de inbreng van Vlaamse centen. Men moet echter goed beseffen waar men aan begint. Een Vlaamse investering in de spoorwegen zou logischer zijn in het kader van een duidelijke overeenkomst met de NMBS betreffende aanvullende, complementaire regionale investeringen die nauw aansluiten bij de decentrale vervoersopdracht van De Lijn. Ik heb minister Stevaert dit idee al horen verdedigen. Ik hoop dat zowel hij als de minister-president een dergelijk coherent en verdedigbaar plan voor ogen hebben.

De ontsluiting van de nationale luchthaven of van nationale zeehavens zijn eigenlijk spoorprojecten van nationaal belang. Dit geldt ook voor de investeringen met betrekking tot de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven. Alle gewesten hebben hier immers baat bij.

Indien we in dergelijke projecten Vlaams geld investeren, scheppen we een zwaar precedent. Dit betekent immers dat Vlaanderen bereid is om de federale kastanjes uit het vuur te halen. Dit betekent ook dat Vlaanderen 100 percent van de investeringen zou betalen en de andere gewesten 0 percent. Ik heb uit de woorden van minister Stevaert echter kunnen afleiden dat dit niet de bedoeling is.

Nationale opdrachten vergen nationale investeringsprojecten. We moeten op het federale vlak een akkoord bereiken. We moeten deze nationale taken loskoppelen van de 60/40-verdeelsleutel. Deze projecten zijn immers vergelijkbaar met het GEN en met de HST. Dit betekent dat we op het federale niveau onze verantwoordelijkheid dienen op te nemen.

Wat cofinanciering en prefinanciering betreft moeten we eerder denken in de richting van een aanvullende financiering voor regionale investeringen. De lokale lijnen sluiten immers dicht aan bij de decentrale verantwoordelijkheden van de Vlaamse vervoermaatschappijen.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer Malcorps, nu het debat zijn einde nadert, blijkt dat uw woorden regelrecht ingaan tegen de verklaringen van minister Stevaert en de heer Voorhamme. Volgens u moet men geen Vlaams geld geven aan projecten waar nationale investeringen mee gemoeid zijn. De nationale luchthaven en de zeehavens zijn zaken

Van Rompuy

van nationaal belang. Ik heb hier heel de namiddag evenwel een pleidooi gehoord ter verdediging van de stelling dat het Vlaams Gewest door middel van prefinancieringen wel een bijdrage kan leveren.

Het was de bedoeling van dit debat om enige klaarheid te scheppen in het standpunt van de Vlaamse regering. Ik ging er tevens van uit dat de Vlaamse regering de steun van de meerderheidspartijen in het Vlaams Parlement kreeg. Het standpunt van Agalev staat echter haaks op het standpunt van de SP. Dit debat heeft voor een nog grotere verwarring gezorgd. Mijns inziens heeft de Vlaamse regering geen standpunt en zou ze dat eerlijk moeten toegeven.

De heer Johan Malcorps : Zoals reeds door de heer Voorhamme gesteld, dient de inbreng in eerste instantie te gaan naar regionale lijnen die passen in een uitgebreide opdracht van een Vlaamse vervoersmaatschappij.

In tweede instantie is er de federale rangorde die werd opgemaakt. Voor ons komt de kwaliteit en de stiptheid van het reizigersverkeer op de eerste plaats. Pas daarna komen een aantal goederenlijnen. In dat federale lijstje bleek de volgorde niet onbelangrijk te zijn. Bovenaan staat de ontsluiting van de Antwerpse haven, via Schoten, Ramst en Lier. Daarvoor moet het nationaal niveau zijn integrale verantwoordelijkheid nemen, ook wat de lage uitvoering betreft. Dit wil dus zeggen dat de lage uitvoering niet iets mag zijn wat de gewesten dan maar moeten ophoesten.

Als we het lijstje overlopen, dan kan men natuurlijk zeggen dat de NMBS met 650 miljard frank alles kan doen. Als premier Verhofstadt een akkoord vindt en zijn begroting zodanig weet te herschikken dat die 650 miljard frank er komt, dan zal ik heel tevreden zijn en minister Durant zelfs nog meer. Ik vermoed echter dat we dat niet zullen halen.

Als we dan het lijstje verder lezen, zie ik op de zesde plaats de Liefkenshoekspoortunnel staan. Waarschijnlijk zal de federale overheid daar in budgettaire ademnood geraken. We zullen dan genoodzaakt zijn andere uitwegen te zoeken, en dan kan ik me gedeeltelijk vinden in de woorden van minister Stevaert.

De belangrijke nationale investeringen waarover we het eens zijn – de tweede spoorontsluiting, de ontsluiting van de nationale luchthaven, een derde

en vierde spoor tussen Brugge en Gent, enzovoort – zijn in ieder geval nationale opdrachten die een nationale investering vergen, en waarbij we moeten onderzoeken of dit binnen die 60/40-sleutel mogelijk is. Ik beseef echter dat dit geen gemakkelijk federaal debat zal worden. Wij willen in ieder geval deelnemen aan de discussie of we voor het goederenverkeer een aantal projecten van nationaal belang uit die pot kunnen onttrekken en daarvoor een federale consensus kunnen zoeken. Uiteindelijk zijn die Vlaamse zeehavens ook voor een stuk Belgisch. Ze hebben een ruimer hinterland dan Vlaanderen alleen, en richten zich ook op Wallonië en Brussel. Dat zijn dus nationale spoorinvesteringen.

De heer Eric Van Rompuy : Moesten die haveninvesteringen niet grotendeels worden gefinancierd door Vlaamse cofinanciering ? Heb ik dan niet goed geluisterd ?

Minister Steve Stevaert : U hebt wel goed geluisterd, maar mij misschien niet goed begrepen.

De heer Eric Van Rompuy : Bent u het eens met wat de heer Malcorps heeft gezegd ?

Minister Steve Stevaert : Het punt is dat het een federale bevoegdheid is, en dat we een federale discussie moeten voeren om in zoveel mogelijk geld te kunnen voorzien. We moeten er wel voor zorgen dat dat vele geld niet allemaal in de 60/40-pot terecht komt.

Samen met u, toen u nog minister was, en met de heer Daerden hebben we een aantal zaken kunnen deblokken. Hadden we dat niet gedaan, dan zou het GEN nu nog steeds in het slop zitten.

Nu doen we een aanbod waarvan ik niet zeker ben of het zal worden aanvaard. Maar in ieder geval zetten we met dat aanbod druk op de ketel. De heer Malcorps heeft het over een ranglijst, maar ikzelf zou alle projecten op dezelfde lijn zetten vermits in mobiliteit alles met elkaar te maken heeft. Als men niet alles tegelijk deblokkeert, blijft alles vast zitten. In die zin zijn we het met elkaar eens over die prefinanciering.

Wat nog belangrijker is om die 60/40-sleutel te doorbreken, is het middel dat ik zie in het ontwerp van decreet basismobiliteit. Dat moet dan wel snel door het Vlaams Parlement worden goedgekeurd. Daardoor zullen we een vorm hebben van objectieve behoeften voor het dossier 'mobiliteit Vlaanderen personenvervoer'. Mochten we nu op federaal niveau tot een wet inzake basismobiliteit voor het

Stevaert

hele land komen, dan doorbreken we die 60/40-verhouding en krijgen we objectieve parameters om in heel België het geld aan goed personenvervoer te besteden. Het goederenvervoer zal daarbij een ander verhaal zijn, zij het niet volledig gescheiden, zoals reeds door de heer Voorhamme beklemtond.

Ik hoop dan ook dat we dit ontwerp van decreet hier snel kunnen goedkeuren en dan via de heer Malcorps kunnen overdragen aan de Senaat zodat daar ook een discussie kan worden gevoerd. Dat is een discussie om later de 60/40-verhouding op een elegante manier te laten verdwijnen, en ervoor te zorgen dat er in Wallonië en in Limburg ook nog een trein rijdt.

De heer Johan Malcorps : Ik ben ervan overtuigd dat er overeenstemming is tussen het verhaal van de minister en wat ik eerder heb gezegd. We moeten de nodige inspanningen blijven doen. Het debat moet in de eerste plaats federaal gevoerd worden. Ik wil de Franstalige collega's blijven overtuigen van een aantal spoorinvesteringen die wij in economisch en ecologisch en in het Vlaams belang verdedigen. Ik stel vast dat minister Durant die logica grotendeels overneemt. Een tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven is in het belang van het milieu. We zullen de containers niet door vrachtwagens maar door binnenschepen en het spoor laten transporteren. Daarom zijn die investeringen belangrijk. We moeten aan onze Brusselse en Waalse vrienden uitleggen dat die projecten van nationaal belang zijn. (*Applaus bij AGALEV, de SP en VU&ID*)

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, VU&ID heeft ook hier weer een eigen positie, niet alleen omdat we als laatste aan de beurt komen, maar ook omdat we het federale regeerakkoord niet, maar het Vlaamse regeerakkoord wel realiseren. We zitten op de grens tussen de slogans en het pragmatisme. Mijnheer Voorhamme, ik heb gehoord dat we niet meer de enigen zijn die bij de Vlaamse slogans horen, en dan heb ik het niet over de rechterkant. Het geeft ons toch een speciale positie, omdat we iets mogen en moeten verwachten van onze partners. Dat is onze grootste verantwoordelijkheid.

Het standpunt van de Volksunie over de NMBS is sinds lang heel duidelijk. We hebben altijd moeie

gehad met de NMBS vanuit verschillende invalshoeken : de structuren, de financiering en de mobiliteitsaanpak. Vanuit de totale onmogelijkheid van de syndicale structuren binnen de NMBS en de grote onvrede van een groot deel van het personeel staan we hoe langer hoe kritischer tegenover de wijze waarop dit orgaan werkt. De politieke affiliaties die openbaar gemaakt worden, zouden eigenlijk ontluisterend moeten zijn. Dat is al lang niet meer het geval. Het is al lang geen geheim meer.

Als de heer Voorhamme het niet zelf had gezegd, zou ik verwezen hebben naar de periode toen hij voorzitter was van de SERV, en men resoluut afgestapt is van de 60/40-verhouding, die zelfs neerkwam op een 53/47-verhouding. Uiteraard is dit nog steeds onze benadering. Wij zijn tegen de perfide wafelijzerpolitiek die van een soort regionaal verlanglijstje uitgaat, zoals minister Durant nu doet, en niet vanuit een federale invalshoek en op basis van een objectieve behoefteanalyse om werken te financieren. Daarbij speelt zij een soort scheidsrechter, ze plaatst zich in een gewestelijke positie die een federaal beleid ondergraft.

De derde benadering gaat uit van een coherent mobiliteitsbeleid. Met verspreide instrumenten is het immers niet mogelijk om een degelijk en coherent beleid te voeren. We staan al lang niet meer alleen met deze mening. Bij het snuisteren door de documentatie heb ik een prachtig uitgewerkte brochure gevonden waarin de heer Voorhamme prijkt met snor. Uit de brochure blijkt dat hij toentertijd zelfs een stapje verder ging dan vandaag. Hij stelde dat als reeds wegen, water en een stuk spoor tot de regionale bevoegdheden behoren, ook de rest van de spoorwegen aan de gewesten moet worden overgedragen. Ik ben een beetje verwonderd over de huidige houding van de minister, want zijn mening over de overdracht van de spoorweginfrastructuur is heel wat meer terughoudend. Straks zal hij zijn standpunt wel verduidelijken.

Ons uitgangspunt gaat veel verder. Volgens ons moet veel doortastender worden hervormd. Een grotere regionalisering is nodig. Uit het debat, de vele vragen en de groeiende consensus in Vlaanderen blijkt reeds dat deze ideeën doordringen in vele geesten. We zijn er dan ook van overtuigd dat op een bepaald ogenblik – wat ons betreft liever vroeger dan later – tot regionalisering zal worden overgegaan. Nu zijn we nog niet zo ver, want we moeten ons houden aan de mogelijkheden die het Vlaams en het federaal regeerakkoord ons bieden. Het Vlaams regeerakkoord werd aangevuld met een motie die we een paar maanden geleden heb-

Loones

ben goedgekeurd. Ook de CVP stond achter de motie waarin we de volwaardige vertegenwoordiging vragen van de gewesten in het bestuur van de NMBS en de mogelijkheid tot exploitatie van de spoorweginfrastructuur.

Deze standpunten zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van het eerste deel van het regeerakkoord. In het regeerakkoord staat ook dat de Vlaamse regering de mogelijkheid zal onderzoeken om spoorwegverkeer te organiseren ter aanvulling van het huidige NMBS-aanbod. Dit is een duidelijke stellingname. We vragen onze partners uit de Vlaamse regering om dezelfde houding aan te nemen bij de federale bespreking die zal volgen.

Ik heb vandaag het voordeel om als laatste aan het woord te komen. Ik heb uit de voorgaande betogen reeds kunnen afleiden dat onze eisen worden bevestigd. De drie andere regeringspartijen staan immers nog steeds achter de vertegenwoordiging in de bestuursorganen, het doorbreken van de 60/40-regeling en het opstarten van een objectieve invulling van het investeringsprogramma.

Over de cofinanciering wil ik nog even opmerken dat VU&ID huiverig staat tegenover een overname van financiële verplichtingen en engagementen met eigen Vlaamse middelen die nationaal moeten worden gedekt. We willen best pragmatisch zijn, en ik ben het met de heer Voorhamme eens dat we zullen worden beoordeeld op de werkelijke uitgevoerde mobiliteitsingrepen en dat minder aandacht zal worden besteed aan de herkomst van de middelen. Toch zijn we het onszelf verplicht om omwille van een goed budgettair beheer in de eerste plaats onze verantwoordelijkheid op te nemen waar het moet. In dit geval moeten de middelen uit de federale staatskas komen. Ik ben verheugd dat Agalev het met ons eens is dat een aantal grote infrastructuurle werken moeten worden gerealiseerd buiten de 60/40-regeling. Misschien is het geen ei van Columbus, maar toch kan dit voorstel een uitweg bieden.

Het is duidelijk dat veel goede wil aanwezig is bij de coalitiepartners. Ik werd er bijna toe verleid om te citeren uit een bespreking van het NMBS-dossier in de Senaat tijdens de vorige regeerperiode. De huidige voorzitter van de federale werkgroep en kabinetschef van de federale premier, de heer Coene, heeft toen immers heel duidelijke uitspraken gedaan. Ik zal hem nu niet citeren, maar wil er enkel op wijzen dat zijn uitspraken veel sterker waren dan wat de huidige vertegenwoordigers van

de VLD, de heren Van Campenhout en Somers, in de Kamer verkondigen. Uit dergelijke uitspraken put ik vertrouwen, want als de kracht van wat op een tribune wordt gezegd ook in de praktijk wordt omgezet, dan moet die tot resultaat leiden.

Ik heb nog een opmerking bij de houding van minister Durant. Ze staat erg afwijzend tegenover de cofinanciering van Vlaanderen. Ik vraag me af waar de aversie vandaan komt tegenover de Vlaamse wil om mee te investeren. Ze is echter wel voor PPS, blijkbaar denkt ze dat de privé-sector geen inspraak zal vragen. Ik begrijp dit niet en vraag aan de Vlaamse regering om op dat vlak een doorbraak mogelijk te maken.

Ik wil het tot slot hebben over de projecten. Uiteraard zien we in dat voor grote projecten de huidige bevoegdheidsverdeling totaal nefast is. De Vlaamse regering legt een masterplan voor Antwerpen voor, maar heeft de middelen niet om dat uit te voeren. Daarnaast is er de totale impasse omtrent het gewestelijk expresnet. De NMBS doet onze eigen luchthaven concurrentie aan door te stellen dat evengoed de snelle verbinding kan worden genomen naar Schiphol of Orly om daar het vliegtuig te nemen. Dan is er ook nog het dossier van de IJzeren Rijn. We zullen veel sneller tot resolute maatregelen moeten komen.

Ik wil nog een randbemerking maken bij die IJzeren Rijn en het goederenvervoer dat voor Vlaanderen erg belangrijk is. Reeds in 1991 sprak de SERV van een Vlaamse goederenas met een verbinding van Frankrijk over Gent met aansluiting van de havens en zo naar het Ruhrgebied. Ik dring erop aan om dat denkspoor niet los te laten. We zitten inderdaad zonder Vlaamse grensovergang. Er zijn al heel wat interpellaties geweest van parlementsleden uit de streek die de overgang in De Panne naar Duinkerke willen bewerkstelligen om dan de aansluiting naar de Chunnel te vragen. Men moet echter steeds de onmacht bekennen tegenover de onwil van de NMBS om dit te realiseren. Opnieuw is er de druk uit Wallonië die niet wil dat de overgang via Moeskroen minder wordt gebruikt. De Vlaamse goederenas zal ongetwijfeld in de toekomst belangrijk worden. Die as stopt niet in Antwerpen, maar loopt door tot in Groot-Brittannië.

We houden onze Vlaamse partners in de regering aan het regeerakkoord. We rekenen erop dat ze dezelfde taal zullen hanteren in het Vlaams en het federaal parlement. Dat is in het verleden wel eens anders geweest. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Loones

Mijnheer Decaluwe, ik wil wel met u meelachen. Het neerbuigende gedrag van de vorige federale regering ten opzichte van het Vlaamse niveau was echter schrijnend. Ik denk niet dat we deze regering al kunnen hebben betrappen op hetzelfde.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Loones, misschien geef ik u nog gelijk, maar waarschijnlijk niet. Het enige wat telt zijn de resultaten. Ik weet dat premier Dehaene 17 en 33 miljard frank extra voor de NMBS uittrok. De huidige paars-groene coalitie komt amper aan 6 à 7 miljard frank. Dat is het resultaat. De resultaten en de investeringsmiddelen tellen. Op dat vlak schiet de paars-groene meerderheid schromelijk tekort.

De heer Jan Loones : Ik veronderstel dat wij hier zitten om een Vlaams investeringsprogramma te verdedigen. Maar als we zien dat we met stijgingen in de federale begroting zelfs niet aan onze Vlaamse trekken zijn gekomen en als we zien dat minister-president Van den Brande, de CVP en de hele Vlaamse regering zich daar al over opwonden, dan kan ik niet over goede resultaten spreken. Laat ons hopen dat het morgen anders kan zijn. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik denk dat de heer Loones een juiste stelling poneert als hij zegt dat de federale overheid in haar middelen moet voorzien. Ik vind mij daar volledig in terug.

U vraagt zich af waarom er zo'n weerstand is tegen de cofinanciering. Als er hier cofinanciering gebeurt, dan moet dat aan de andere kant ook gebeuren. Cofinanciering is een vorm van regionalisering. Prefinanciering is dat niet.

Ik vind ook dat de 60/40-verdeling moet verdwijnen, mijnheer Decaluwe. U zegt dat enkel de resultaten tellen, maar u weet dat we in het verleden die 60/40-verdeling niet haalden. Ga maar na wat er door de NMBS is uitgevoerd.

Er moeten projecten komen en de politiek moet daar kunnen op wegen. Daaruit volgt dus de discussie over de vertegenwoordiging in de raad van bestuur.

De heer Caluwé somde cijfers op. We zullen eens kijken hoeveel er in die periode is gerealiseerd en hoe de 60/40-verdeling is gerespecteerd. We zullen

zeer merkwaardige zaken kunnen vaststellen. Door projecten van hoger niveau te verklaren, wordt die regel de facto doorbroken. Er is het voorbeeld van het GEN en van de HSL en als we nu van Antwerpen een voorbeeld kunnen maken, denk ik dat we een grote stap voorwaarts zetten. Er staat in het Vlaams regeerakkoord dat wij een aantal zaken willen uitbouwen en ook de vertegenwoordiging in de raad van bestuur staat expliciet in het Vlaams regeerakkoord.

Men doet nogal denigrerend over die paar miljard frank die de minister-president voorstelt, maar dat gaat over zeer veel geld. Als we het over investeringen hebben die niet altijd recurrent zijn, maar dat wel kunnen zijn, kan men een veel groter volume genereren.

Mijnheer Malcorps, ik denk dat uw stelling volledig juist is. Als wij in Vlaanderen milieuvoorwaarden opleggen met een lage module, dan denk ik dat wij die niet extra moeten financieren met Vlaamse middelen. Dan is het een federale aangelegenheid omdat het om terecht opgelegde randvoorwaarden gaat. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Minister Stevaert, u hebt een aantal keren gesproken over het primaat van de politiek. Ik ben het daarmee eens. Als we daarover echter nadere uitleg krijgen, dan heeft men het over de aanduiding van concrete projecten. Ik dacht dat het de bedoeling was een objectief behoefteonderzoek voor te stellen en dat op basis daarvan de bespreking zou worden gevoerd.

We zien nu duidelijk wat het primaat van de politiek niet mag zijn. Vorige week was er het incident met minister Vogels. Iedereen was het over het principe van lijn 11 eens. Iedereen vond ook dat er een lage uitvoering moest komen van de tweede spoor aansluiting. Minister Durant bleek daar geen voorstander van tot op het ogenblik dat de juiste politicus haar dat komt vragen. Dan pas verandert ze van mening.

Als het primaat van de politiek die inhoud heeft, dan zijn we totaal op de verkeerde weg. Ik heb dan liever een autonome bestuurder die alles beslist.

Minister Steve Stevaert : De politiek moet zich natuurlijk baseren op objectieve gegevens. We zijn niet zeker dat dit nu het geval is. Als ik de heer Decaluwe hoor, dan gebeurt dit helemaal niet objectief. Daarom wil ik dat politici op basis van exacte gegevens richting kunnen geven aan dit dossier.

Stevaert

Daarom is het ook goed dat de regio's overleg plegen.

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

Moties van aanbeveling

De voorzitter : Door de heren Van Aperen, Voorhamme, Malcorps en Loones en door de heren Van Rompuy, Caluwé en Decaluwe 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.

De bespreking is gesloten.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Dames en heren, 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.

Geen bezwaar ? (*Instemming*)

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 17.48 uur.*
