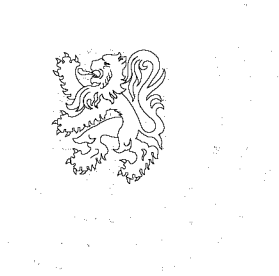


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2001-2002

4 maart 2002

ONTWERP VAN DECREET

**houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaamse Gewest,
het Waals Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met betrekking
tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heren Ludwig Caluwé en Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer
en de heren Jan Verfaillie, Johan Sauwens en Eric Van Rompuy –**

betreffende het samenwerkingsakkoord inzake het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Jan Loones, Kris Van Dijck en Chris Vandenbroeke –

betreffende het samenwerkingsakkoord inzake het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door mevrouw Hilde Claes**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones.

Zie :

938 (2001-2002)

– Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Erratum

– Nr. 2 : Verslag over hoorzitting

1008 (2001-2002)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

1068 (2001-2002)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door de minister	4
II. Bespreking	6
1. Vergadering van 10 januari 2002	6
2. Vergadering van 26 februari 2002	14
III. Stemming	24
Bijlage	27

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie nam het ontwerp van decreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaamse Gewest, het Waals Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met betrekking tot het meerjarenonvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS in bespreking in december 2001.

Na een algemene toelichting door de minister tijdens de commissievergadering van 11 december 2001, werden cfr. het Reglement artikel 31 hoorzittingen gevraagd door ten minste vijf leden van de commissie. Deze hoorzittingen vonden plaats op dinsdag 8 januari 2002. Het verslag daarvan is terug te vinden in Parl. St. VI. Parl. 938 (2001-2002) – Nr. 2.

Op donderdag 10 januari 2002 werd de eigenlijke bespreking van het ontwerp aangevat. Tengevolge van deze eerste bespreking werd in commissie afgesproken het ontwerp van decreet voorlopig hangende te houden in deze commissie en de voortzetting van de bespreking één maand uit te stellen. Er wordt afgesproken dat de indiener (i.c. de regering) zelf aan de Commissievoorzitter vraagt om de bespreking van dit ontwerp van decreet verder te zetten.

Eind januari 2002 werd door de CD&V-fractie een voorstel van resolutie betreffende het samenwerkingsakkoord inzake het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS ingediend (Parl. St. VI. Parl. 1008 (2001-2002) – Nr. 1). De meerderheid van de Commissie besloot op dinsdag 19 februari 2002 deze resolutie te koppelen aan het hangende ontwerp van decreet.

Op vraag van minister Steve Stevaert werd het ontwerp van decreet op de agenda van de commissievergadering van dinsdag 26 februari geplaatst.

Tijdens de vergadering van dinsdag 26 februari werd bovendien op verzoek van de heer Jan Loones een ingediende resolutie van de heren Jan Loones, Kris Van Dijck en Chris Vandenbroeke betreffende het samenwerkingsakkoord inzake het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS (Parl. St. VI. Parl. 1068 (2001-2002) – Nr. 1) door de Commissie eveneens gekoppeld aan het hangende ontwerp van decreet en bijgevolg samen in behandeling genomen.

Een tweede bespreking van het ontwerp van decreet vond plaats op dinsdag 26 februari 2002. De

gevoerde briefwisseling tussen de Vlaamse regering en federaal premier Guy Verhofstadt wordt als bijlage bij dit verslag opgenomen.

Het ontwerp van decreet werd met 8 stemmen tegen 7 aangenomen. De gekoppelde resoluties zijn ingevolge de goedkeuring van het ontwerp van decreet zonder voorwerp.

I. TOELICHTING DOOR DE MINISTER (vergadering 11 december 2001)

Het ontwerp van decreet dat vandaag ter bespreking is voorgelegd aan het parlement is het resultaat van een onderhandelingsproces tussen de gewesten en de federale overheid. Op 14 juli 2001 werd er een akkoord bereikt over de NMBS investeringen en het samenwerkingsakkoord dat de federale overheid daaraan had verbonden.

De Vlaamse regering heeft bij haar onderhandelingen met de Staat, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de resolutie van het Vlaams Parlement van 20 juni 2001 tot leidraad genomen, wat resulteert in een akkoord over het investeringsplan.

Het Samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaamse Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS omvat als bijlagen ook het investeringsplan en een verklarende nota, die elementen uit het samenwerkingsakkoord verduidelijkt, onder meer de financieringsprincipes en de werken die buiten de verdeelsleutel zullen gehouden worden. Eveneens is er in de verklarende nota gesteld dat er een analyse van de behoeften zal gemaakt worden, waarmee voor het eerst mogelijk wordt de objectieve behoeftenanalyse bij de investeringsplanning van de spoorwegen te hanteren, zoals dit door het Vlaams Parlement was gevraagd [punt 2 van de resolutie].

Het samenwerkingsakkoord resulteert in een aantal concrete verwezenlijkingen, die de minister opsomt :

Er wordt een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit opgericht, dat het onderzoek naar de afstemming van de openbaar vervoermodi moet coördineren en dat zal fungeren als controleorgaan op de uitvoering van het investeringsplan in het algemeen en op de toepassing van de verdeelsleutel in het bijzonder. Dit belangrijke overlegorgaan zal er in elk geval toe bijdragen dat het Vlaamse Ge-

west een meer duidelijke rol zal kunnen spelen in de besluitvorming over de spoorwegen en de mobiliteitseffecten die ze genereren binnen het Vlaams Gewest, door de permanente samenwerking die ontstaat binnen het overlegorgaan.

Er zijn afspraken gemaakt over de termijnen binnen dewelke het gewest de procedures betreffende de administratieve toelatingen en vergunningsaanvragen – zoals de stedenbouwkundige vergunning – afwerkt. Deze termijnen bedragen achttien maanden voor de projecten van spoorverdubbeling op de lijnen 161 tussen Brussel en Ottignies en 124 tussen Brussel en Nijvel, voor de lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw, en voor de nieuwe lijn tussen Brussel en Mechelen. De gewesten verbinden zich ertoe zo nodig de ruimtelijke uitvoeringsplannen te wijzigen of op te maken voor de realisatie van deze projecten. In het geval van wijziging aan de verschillende stedenbouwkundige en ruimtelijke ordeningsplannen, worden de termijnen met twaalf maanden verlengd. De termijnen lopen zodra de verzoeker een volledig dossier heeft ingediend.

Voor het einde van 2001 zal de NMBS, in opdracht van de federale overheid, het dossier voor de tweede spoortunnel onder de Schelde indienen, dat moet toelaten de procedure voor de opmaak van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan te starten. Voor het einde van 2002 zal de NMBS, in opdracht van de federale overheid, bij de bevoegde gewestelijke overheden, het volledige dossier indienen voor het aanvragen van de administratieve toelatingen en vergunningen voor de Tweede Havenontsluiting van Antwerpen.

Dit samenwerkingsakkoord regelt eveneens de wijze van renteloze prefinanciering door een gewest voor projecten van gewestelijk belang op haar grondgebied voor een bedrag van maximum 20 miljard frank in kapitaal of 2,5 miljard in jaarlijkse interestlast, en de wijze van cofinanciering voor grote spoorweginvesteringen ten belope van 8 miljard frank voor het Vlaamse Gewest. Het bedrag van de cofinanciering kan verhoogd worden middels bestemming van deze werken door het Overlegcomité als werk van nationaal belang. De cofinanciering heeft geen invloed op de budgettaire verdeelsleutel en komt boven op de vastgestelde budgettaire massa. De prefinanciering laat toe, belangrijke projecten te versnellen.

Het samenwerkingsakkoord treedt in werking de dag na zijn goedkeuring door de federale Kamers, de Vlaamse Raad, de Waalse Raad en de Brusselse Hoofdstedelijke Raad. Er is geen termijn vermeld

waarop de bepalingen van het samenwerkingsakkoord aflopen, wat te verklaren valt door de beperking in tijd van het investeringsplan, dat loopt tot 2012. De vijfjaarlijkse herziening van het investeringsplan houdt de facto een herziening of het beëindigen van het samenwerkingsakkoord in.

Concreet zijn door het samenwerkingsakkoord een aantal zaken gerealiseerd, die tot voor kort ondenkbaar en alvast onbespreekbaar waren : een gestructureerd overleg tussen de ministers van Mobiliteit voor wat spoordossiers aangaat, betekent immers dat we vanuit het Vlaamse Gewest op zijn minst een aanspreekpunt hebben en dat we kunnen meepraten in het uittekenen van het spoorbeleid op het federale vlak. Het Vlaams Parlement was vragende partij voor het opzetten van een controlesysteem, dat op transparante wijze toelaat verdeelsleutels te controleren. Het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit is met andere woorden een geschikt forum waar deze controle kan plaatsgrijpen.

Men kan ook pre- en cofinancieren. De Raad van State stelt in haar advies dat dit voor spoorinvesteringen in de strikte zin van het woord, met andere woorden gezegd : dat het aanleggen van spoorstaven door het Vlaams Gewest in een kunstwerk van burgerlijke bouwkunde, een bevoegdheidsovertreding zou zijn. Het Vlaams Gewest heeft de bevoegdheid voor de aanleg van werken van burgerlijke bouwkunde. Als men die optie kiest, dan kan men ook kiezen welke transportmodus van dit kunstwerk gebruik kan maken.

Het Vlaams Parlement heeft een goed onderbouwde resolutie gestemd, die als leidraad heeft gediend voor het bereiken van een akkoord. Het is inderdaad correct dat niet alles is binnengehaald wat het parlement had gevraagd. De hervorming van de NMBS die het parlement heeft gevraagd, komt er. Het Vlaamse Gewest zal vertegenwoordigd zijn in het Oriënteringscomité, op niveau van de onderneming, en in het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit. De minister maakt zich sterk dat het op het ministeriële niveau mogelijk wordt een transparant controlesysteem uit te bouwen voor de toepassing van de verdeelsleutel. De ontsluiting van de nationale luchthaven per spoor is niet meer aangerekend op het Vlaamse aandeel, zoals dit ook het geval is voor de lijnstukken naar Wallonië van de lijnen 124 naar Nijvel en 161 naar Ottignies. Hiermee is een eerste en zeer belangrijke stap gezet om het onbespreekbare toch bespreekbaar te maken. Het budgettaire aandeel van het Vlaamse Gewest wordt niet meer aangesproken voor realisaties van spoorprojecten die door de te strikte

toepassing van het territorialiteitsprincipe op ons aandeel werden begroot en door het onttrekken van de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem uit de regionale verdeling is dit project opnieuw een project van nationaal economisch belang. De grote projecten zullen sneller uitvoering kunnen krijgen, doordat de federale overheid het engagement heeft genomen de NMBS te verplichten de dossiers voor de tweede haventoeegang en de Liefkenshoek spoortunnel voor het einde van respectievelijk 2001 en 2002 in te dienen.

Dit samenwerkingsakkoord is misschien niet perfect. Het haalbare is in elk geval gehaald. Het is duidelijk dat dit slechts het begin van een lang proces is, een eerste stap, waarmee het Vlaamse Gewest voor het eerst op een structurele manier mee aan de tafel gaat zitten inzake spoorbeleid.

II. BESPREKING

1. Vergadering van 10 januari 2002

De heer Ludwig Caluwé vermeldt dat het Vlaams Parlement via resoluties en moties de laatste maanden veel aandacht besteed heeft aan de spoorweg-investeringen en het investeringsplan van de NMBS. Ook het Vlaams regeerakkoord besteedt daaraan aandacht. Die aandacht was er om de groeiende mobiliteitsproblemen zowel inzake personenvervoer als goederentrafiek op te lossen via het spoor.

Hetzelfde lid verwijst naar de consensus in dit parlement in overleg met de regering om in het investeringsplan van de NMBS en de aan de gang zijnde herstructurering van de NMBS twee essentiële zaken te realiseren. Er is de vraag dat het Vlaamse Gewest mee zou participeren in het bestuur van de NMBS en het verzoek om de bestaande investeringsleutel (60 N / 40 F) te doorbreken. Het is niet zozeer de bedoeling om de fetisj van de 60/40 te laten sneuvelen maar het is overduidelijk dat de behoeften op vlak van mobiliteit en de fileproblemen langs Vlaamse zijde nu eenmaal veel groter zijn dan in het Waals Gewest. Hij vindt het zinloos dat voor elke kilometer die in Vlaanderen wordt geïnvesteerd nu eenmaal ook 666 meter moet worden geïnvesteerd in Wallonië ongeacht de behoefte.

Dat doorbreken van deze 60/40 – sleutel werd enigszins afgezwakt in die zin dat de sleutel nog zou gelden voor de gewone spoorinvesteringen maar niet langer voor een aantal projecten van na-

tionaal belang en die effect hebben voor het ganse grondgebied. Deze projecten moeten uit die verdeelsleutel gelicht worden : de investeringen ter ontsluiting van de luchthaven en ter ontsluiting van de zeehavens werden om die reden door het Vlaams Parlement uit die verdeelsleutel gelicht.

De heer Ludwig Caluwé verwijst naar de resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende het investeringsprogramma 2001-2012 van de NMBS (VL. Parl. Stuk 764 (2000-2001) – Nr. 3) die op 20 juni 2001 werd goedgekeurd. Hij hanteert deze resolutie als toetssteen voor het voorliggend samenwerkingsakkoord.

Hij constateert enerzijds dat het Vlaamse Gewest niet vertegenwoordigd is in de raad van bestuur van de NMBS en stelt vast dat de timing voor de grote opgesomde projecten (in de resolutie) niet gerealiseerd wordt. Deze stelling m.b.t. de timing werd bevestigd door de vertegenwoordigers van de havenbedrijven en BIAC tijdens de hoorzitting van 8 januari 2002 . De containers van het Deurganckdok zullen niet tijdig via het spoor kunnen vervoerd worden en de luchthaven van Zaventem zal de concurrentiestrijd met Schiphol en Parijs verliezen bij gebrek aan aansluitingen via het spoor.

Anderzijds stelt hetzelfde lid vast dat de provinciehoofdplaatsen van Wallonië stuk voor stuk een verbinding met Brussel zullen krijgen waardoor ze op een half uur afstand via het spoor zullen bereikbaar zijn terwijl Hasselt nog altijd twee uren sporen van Brussel ligt.

De heer Ludwig Caluwé vraagt zich of dit investeringsplan gelet op de schuldenlast van de NMBS überhaupt uitvoerbaar is.

Wat de pre- en cofinanciering betreft, noteert hij dat deze zaken in het plan werden opgenomen als schaamlapje om het Vlaamse Gewest de kans te bieden de timing te vervroegen om deze investeringen te doen. Hij vraagt zich af of Vlaanderen deze techniek zal hanteren wetende dat de opbrengst van deze investeringen via bijkomende opbrengsten op vlak van BTW, personenbelasting, sociale bijdragen grotendeels naar de federale schatkist gaat. Het Policy Research Institute heeft dat berekend en kwam tot de conclusie dat als de federale overheid deze spoorweginvesteringen doet na vijf jaar reeds deze investeringen terugbetaald krijgt via de meeropbrengst op vlak van BTW, personenbelasting en sociale bijdragen.

Hetzelfde lid vermeldt dat de heer Robert Voorhamme in de zomer van 2001 verklaarde dat het naïef is zich te laten prefinancieren omdat niemand precies weet hoe de NMBS die middelen zal terugbetalen. Zolang Vlaanderen niet bevoegd is voor zijn eigen spoorbeleid is cofinanciering helemaal ondenkbaar. In dit akkoord wordt de 60/40 –sleutel opnieuw bevestigd wat getuigt van kortzichtigheid. De heer Ludwig Caluwé verwijst naar het advies van de Raad van State waarin gesteld wordt dat er grote juridische problemen bestaan of Vlaanderen die bevoegdheid wel kan uitoefenen. Hij benadrukt dat de Raad van State en ook de heer Goedertier tijdens de hoorzitting zeer duidelijk ondubbelzinnig hebben gesteld dat dit geen Vlaamse bevoegdheid is.

Concluderend stelt hetzelfde lid dat dit samenwerkingsakkoord in strijd is met de goedgekeurde resolutie van het Vlaams Parlement en met het regeerakkoord. Hij pleit ervoor dat het Vlaams Parlement dit samenwerkingsakkoord niet zou goedkeuren. Hij is er zich terdege van bewust dat er federale druk is om dit wel goed te keuren en dat de PS de herstructurering van de NMBS niet wil goedkeuren vooraleer het Vlaams Parlement dit akkoord heeft goedgekeurd waardoor zij de zekerheid krijgen dat ze spoorverbindingen over Vlaams grondgebied naar Wallonië kunnen realiseren. Hij hekelt dat men enkele lijnen zoals de “koepontjestrein” naar Luxemburg als project van nationaal belang heeft verklaard in dit samenwerkingsakkoord.

Hij pleit ervoor om enerzijds dit akkoord af te wijzen en anderzijds een realistische resolutie te stemmen met het oog op een aantal krachtlijnen voor nieuwe onderhandelingen met de federale overheid over het investeringsplan en het samenwerkingsakkoord.

De heer Johan Sauwens verklaart dat het Vlaams Parlement dit samenwerkingsakkoord onder geen beding kan goedkeuren als men consequent is en rekening houdt met de goedgekeurde resolutie van 20 juni 2001. Ook naar aanleiding van 11 julivieringen werden door minister-president Dewael en parlementsvoorzitter De Batselier verklaringen afgelegd waarin het gebrek aan federale loyaliteit van Franstalige zijde werd gehekeld omdat de investeringen niet worden verdeeld volgens de behoeften. Het lid verwijst naar een aantal recente cijfers i.v.m. herkomst en bestemming waaruit blijkt dat meer dan 50% van het goederenvervoer naar en vanuit de Antwerpse haven komt – de havens zijn een dominante factor in het goederenvervoer. Daar is er dus een zeer groot onevenwicht

tussen Vlaanderen en Wallonië. Voor het personenvervoer zijn er cijfers die aangeven dat er bij vertrek 64% reizigers uit Vlaanderen komen en 36 % uit Wallonië ; voor de reizigers bij bestemming betreft het 66 % reizigers uit Vlaanderen en 34 % uit Wallonië. Het Vlaams aandeel blijft sinds de periode 1995-2000 stijgen. Het betonen van de bestaande verdeelsleutel is derhalve onaanvaardbaar. Een verdeling van de investeringen op basis van de behoeften is een eis die trouwens reeds door vroegere parlementen en deze regering werd geformuleerd.

Hetzelfde lid verwijst ook naar de verklaringen van minister-president Dewael in *De Morgen* n.a.v. het huidige akkoord waar deze verklaarde dat het akkoord eigenlijk neerkomt op een regionalisering van de NMBS. Minister Stevaert heeft dit akkoord een eerbiedwaardig compromis genoemd en verklaarde dat met een prefinanciering van 40 miljard BEF men in Vlaanderen alle investeringen die men nodig acht, kan realiseren. De heer Johan Sauwens benadrukt dat dit los van de juridische interpretatie niet zal kunnen met de huidige teksten.

Het regeerakkoord stipuleert dat het Vlaamse Gewest een volwaardige aanwezigheid in het bestuur van de NMBS moet krijgen. Hij stelt vast dat geen van de Vlaamse doelstellingen verwezenlijkt wordt. Integendeel, artikel 1 van het samenwerkingsakkoord bevestigt het federaal karakter van de NMBS, met eerbied voor het principe van de uniciteit van de onderneming. Een goedkeuring van dit akkoord impliceert dat het Vlaams Parlement zich schikt naar dit principe dat haaks staat op alle vroegere verklaringen en dit voor een periode van 12 jaar.

De heer Johan Sauwens stelt vast dat de regering in de complete impasse terecht gekomen is : het is een doodlopend straatje. Hij stelt vast dat er door de Vlaamse onderhandelaars bijzonder slecht werd onderhandeld. Men heeft toegegeven op een onaanvaardbare manier. Hetzelfde lid verwijst naar het DAT-dossier waar de Vlaamse regering een fors standpunt heeft ingenomen dat de heer Johan Sauwens kan onderschrijven. In dat dossier ging het om één miljard frank terwijl het in het NMBS-dossier over honderden miljarden frank gaat.

De ruggengraat van een mobiliteitsbeleid is hoogwaardig spoorvervoer. Men kan hier wel vervoersplannen bespreken en een mobiliteitsplan goedkeuren maar als de ruggengraat niet functioneert, is een degelijk mobiliteitsbeleid onbestaande. Het lid pleit dan ook voor een operatief ingrijpen waarbij de regionalisering van de infrastructuur van het

spoorbeleid wordt betracht. Hij meent dat het Vlaams Parlement de sleutel daartoe in handen heeft. Het zou hem verwonderen dat het Vlaams Parlement dit samenwerkingsakkoord zou goedkeuren. Dat dit op federaal vlak kan leiden tot een minicrisis heeft hetzelfde lid ervoor over. Maar dit Vlaams Parlement moet uit de sfeer van aanbevelingen, resoluties en moties geraken.

De heer Johan Sauwens benadrukt nogmaals dat hij dit samenwerkingskoord onder geen enkel beding zal goedkeuren. Hij verklaart dat hij niet naar Limburg durft te gaan met zo'n dossier waar slechts 2,8 miljard van de globale 176 miljard frank voor de provincie Limburg wordt uitgetrokken. Hij stelt vast dat noch de verbinding tussen de twee provinciehoofdplaatsen (Hasselt en Maastricht), noch de verbinding naar het Maasland (Hasselt – Maasmechelen), noch de verbindingen Hasselt – Neerpelt en Neerpelt – Weert zijn opgenomen. De provincie Limburg zal niet aanvaarden dat men eens te meer met een studie de spoorwegwoestijn wordt ingestuurd.

De heer Johan Malcorps is iets optimistischer gestemd : hij wenst niet alleen de negatieve punten in dit spoorakkoord te belichten. Hij is het eens dat we allemaal iets meer wensten gerealiseerd te zien. Hij betreurt dat men een opportuniteit die voorlag niet beter benut heeft. Men had inderdaad op zijn minst voor het goederenvervoer een andere verdeelsleutel moeten aanvaarden omdat de huidige sleutel niet houdbaar is. Het gaat hier echter om een federale materie. Hij verklaart dat men vroeger vanuit het Vlaamse Gewest alleen een advies mocht geven, nu is er tenminste al een samenwerkingsakkoord. Op vraag van het Vlaamse Gewest zijn er trouwens een aantal sterke voorwaarden bedongen als men dit akkoord vergelijkt met het eerste ontwerpakkoord. Hij is van oordeel dat men nu een aantal investeringen uit de brand heeft gesleept die in het oorspronkelijke lijstje niet waren opgenomen : hij verwijst naar de Liefkenshoekspoortunnel, de derde lijn Gent – Brugge. Niemand kan betwisten dat men 90 miljard frank meer middelen kan investeren via alternatieve financiering. Op vraag van het Vlaamse Gewest zijn er instrumenten van alternatieve financiering ingebouwd : in de tijdstabel en de programmatie zijn er daardoor verschuivingen gebeurd die maken dat alle belangrijke Vlaamse desiderata (op vlak van goederenspoorinvesteringen : de tweede spoortoegang van de Antwerpse haven, de tweede spoortunnel, de IJzeren Rijn, lijn 11, derde en vierde spoor Gent – Brugge, Brugge – Dadizele, aanpassing station Mechelen, lijn 50A, aanpassing Gent-St-Pieters, lijn 36 de bocht van Leuven, ...) in de lijst zijn opgeno-

men. Omdat Vlaanderen ook op vlak van investeringen voor personenvervoer een aantal belangrijke vragen heeft, is men op federaal vlak in een zwakke positie geraakt omdat Vlaanderen twee zaken moet bepleiten terwijl Wallonië en Brussel enkel op vlak van personenvervoer behoeften hebben.

Concluderend is de heer Johan Malcorps van oordeel dat er door Vlaamse druk een serieuze aanpassing is gebeurd aan de oorspronkelijke lijst van investeringen. Men kan dus niet stellen dat er geen rekening werd gehouden met de Vlaamse desiderata. De mogelijkheid is dus geboden om de investeringen in Vlaanderen ernstig te versnellen en een aantal zaken werden van nationaal belang verklaard (toegang tot Brussel-nationaal, de moderniseringswerken van transregionale lijnen 161 en 124 worden uit het Vlaams aandeel gehaald,...). Er is goed onderhandeld maar hij had ook graag meer uit de brand gesleept.

De heer Johan Malcorps verklaart dat zijn fractie een objectieve behoeftenanalyse had gevraagd. Er is weliswaar niet verkregen dat er eerst een dergelijke analyse gebeurt en dat dan pas de programmatie werd vastgelegd, maar er is nu afgesproken dat er nu wordt aangevangen met een grootscheepse studie die midden 2003 zal gefinaliseerd worden. Er zal een analyse van de behoeften worden gemaakt op basis waarvan de investeringsopties zullen verfijnd en aangepast worden. Dit gegeven is verwezenlijkt tijdens de onderhandelingen wat voor de heer Johan Malcorps een belangrijke verworvenheid is. Het is ook verworven dat voor Antwerpen de mogelijkheid van een gewestelijk expresnet onderzocht wordt.

Er is eveneens afgesproken dat er binnen het Overlegcomité nieuwe projecten van nationaal belang kunnen verklaard worden. Er zal wel voortdurend moeten onderhandeld worden.

Hetzelfde lid stelt vast dat er overleg met het Vlaams Gewest zal zijn via het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit : dit comité is belast met het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan. Men kan niet volhouden dat dit niets is. Hij geeft toe dat de timing van de investeringen een zaak van geven en nemen was : er is een parallellisme tussen een aantal strategisch belangrijke lijnen voor Wallonië en een aantal belangrijke lijnen voor Vlaanderen.

De heer Johan Malcorps begrijpt dat er enkele weken vertraging zullen zijn voor het indienen van

het dossier van de 2^{de} spoortunnel onder de Schelde (dat was beloofd voor eind 2001) en hoopt dat het dossier van de 2^{de} spoortoegang tot de Antwerpse haven voor eind 2002 zal ingediend worden. Hij is van oordeel dat er daarover duidelijke garanties gegeven werden. Hetzelfde lid meent trouwens dat het voorziene tijdspad voor de realisatie van de 2^{de} spoortoegang tot de Antwerpse haven realistisch is en nog nauwelijks kan ingekort worden (er moeten immers een aantal procedures gevolgd worden).

De heer Johan Malcorps meent dat er mogelijkheden werden voorzien om te komen tot een renteloze prefinanciering ten belope van maximaal 20 miljard frank en daarnaast is er cofinanciering mogelijk voor grote spoorinvesteringen ten belope van 8 miljard frank. Het lid benadrukt dat deze vormen van pre- en cofinanciering in dit akkoord op uitdrukkelijk verzoek van het Vlaamse Gewest zijn ingeschreven. Misschien zit er een grond van waarheid in de kritiek van sommige Franstaligen in de Kamer en de Senaat dat Vlaanderen via deze formules ijvert voor een sluipende regionalisering van het spoor. Hij vindt het een belangrijke doorbraak dat voor het eerst de gewesten mee verantwoordelijkheid kunnen opnemen, tot voor enkele maanden was dit een taboe.

De heer Johan Sauwens vraagt verduidelijking omtrent de prefinanciering en de relatie met de verdeelsleutel 60/40 : is het juist dat de mogelijkheid tot prefinanciering gevat blijft door deze verdeelsleutel die jaarlijks toe te passen is ? Dit impliceert dat versnellen (van Vlaamse werken) door prefinanciering enkel kan als lange Waalse zijde hetzelfde gebeurt of als Waalse werken via gewone financiering worden versneld. Hij is van oordeel men gevat is door een prefinancieringsmechanisme dat de facto een lege doos is. In de federale memorie van toelichting staat trouwens dat co- en prefinanciering alleen slaan op investeringswerken van burgerlijke bouwkunde die tot de gewestelijke bevoegdheid behoren zoals de aanleg van wegen en overstapparkings in de omgeving van stations of spoorwegen. Hij concludeert dat dit prefinancieringsverhaal totaal onnuttig en zelfs belemmerend is. Hij vraagt of zijn analyse omtrent de prefinanciering en de relatie met de verdeelsleutel juist is.

De heer Johan Malcorps verklaart dat de prefinanciering wel degelijk ingaat tegen de verdeelsleutel ; het is een kunstgreep om ondanks de grondwettelijke bevoegdheidsverdeling toch een marge te vinden zodat de gewesten bepaalde werken kunnen uitvoeren. Op de expliciete vraag van de heer Jan

Penris of de analyse van de heer Sauwens juist is, antwoordt de heer Johan Malcorps ontkennend.

Het SERV-advies vermeldt dat “de mogelijkheid voor regionale pre- en cofinanciering echter een zodanig essentieel onderdeel is dat de uitvoering ervan zeker moet gewaarborgd worden. Zonder dat onderdeel is het samenwerkingsakkoord vanuit Vlaams oogpunt niet te verdedigen.” De SERV vroeg in haar advies expliciet om een onderzoek te doen naar de responsabilisering van de gewesten via een systeem van cofinanciering. Het systeem werd nu zelfs opgenomen in dit samenwerkingsakkoord. De heer Johan Sauwens stelt vast dat grotendeels niet ingegaan is op het verzoek van de SERV om projecten van nationaal belang te onttrekken aan de bestaande verdeelsleutel. Ook de vraag naar specifieke verdeelsleutels voor verschillende activiteiten (bv. goederenvervoer) is niet gevolgd.

De heer Ludwig Caluwé noteert dat de SERV stelt dat de prefinanciering blijvend gevat wordt in de 60/40 – verdeling. Heeft de SERV gelijk of niet ?

In verband met de opmerking van de SERV dat “de mogelijkheid voor regionale pre- en cofinanciering echter een zodanig essentieel onderdeel is dat de uitvoering ervan zeker moet gewaarborgd worden. Zonder dat onderdeel is het samenwerkingsakkoord vanuit Vlaams oogpunt niet te verdedigen”, wenst hetzelfde lid te vernemen na het advies van de Raad van State gelezen te hebben en de uiteenzetting van de heer Goedertier tijdens de hoorzitting gehoord te hebben, of de pre- en cofinanciering nog wel gewaarborgd zijn.

De heer Johan Malcorps verklaart dat dit akkoord toch een belangrijke stap is, er is ditmaal heel wat bereikt. Men heeft zwaar gewogen op de besluitvorming. Op de vraag van mevrouw Wivina De-meester-De Meyer of hij dit ziet als een eerste stap naar de regionalisering van het spoorbeleid, repliceert hij dat zijn fractie gekant is tegen een regionalisering. Er moeten wel duidelijke afspraken kunnen gemaakt worden tussen de gewesten en ook rechtstreeks met de NMBS voor een aantal investeringen. Hij meent dat een opsplitsing van de spoorwegen geen soelaas brengt.

De heer Jul Van Aperen is van oordeel dat voor het investeringsprogramma dat een looptijd van 12 jaar heeft, de bestaande verdeelsleutel geldt voor de totaliteit van de investeringen. Hij benadrukt dat op jaarbasis die verdeelsleutel doorbroken wordt. Zo zal een investeringsproject uit het investeringsprogramma dat gepland is in 2008 maar

Vlaanderen naar 2005 wil vooruitschuiven, via prefinanciering kunnen gerealiseerd worden. De NMBS gaat boekhoudkundig een achtergestelde lening aan, de financieringslast wordt in 2008 geboekt omdat de Vlaamse regering de rentelast in 2005, 2006 en 2007 overneemt. Concreet zal het daardoor mogelijk zijn dat Vlaanderen in 2005 op jaarbasis een veel hoger percentage investeringen realiseert, boekhoudkundig wordt deze vooruitgeschoven investering echter bij de NMBS pas in 2008 geboekt.

De heer Jan Penris verwijst naar artikel 14 van het samenwerkingsakkoord dat stelt dat “de voorfinancierde bedragen zullen worden terugbetaald door de federale staat overeenkomstig de bijlagen bedoeld in artikel 4 van dit akkoord”. Die bijlagen gaan uitsluitend over de 60/40 sleutel. Op basis van dit artikel komt de SERV volgens de heer Jan Penris tot zijn analyse over de prefinanciering. Bij de eindafrekening moet de 60/40 sleutel bereikt zijn.

De heer Johan Sauwens verwijst op zijn beurt naar § 3 van artikel 6 van het samenwerkingsakkoord dat stelt dat “de budgettaire verdeelsleutel voor de investeringen 60 % voor het Vlaamse Gewest en 40 % voor het Waals Gewest bedraagt. Deze verdeelsleutel wordt in acht genomen voor ieder burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012, in overeenkomst met de planningstabel die bij dit akkoord wordt gevoegd.”

De heer Jul Van Aperen repliceert dat deze passage niet in strijd is met hetgeen hij heeft vermeld, de heer Johan Sauwens geeft er alleen een andere interpretatie aan. Het lid verklaart dat men de invalshoek van de NMBS moet hanteren. Hij herhaalt zijn redenering : als door een prefinanciering een project naar voren wordt getrokken, brengt dit geen extra-lasten teweeg voor de NMBS en voor de periode dat er geprefinancierd wordt maar uitsluitend voor het betrokken gewest dat prefinancierd. In 2012, bij het aflopen van het investeringsprogramma zal de 60/40 sleutel volledig moeten ingevuld worden.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer concludeert dat prefinanciering wel degelijk gevat blijft door de 60/40 sleutel. Extreem gesteld, als Vlaanderen al zijn prioritaire projecten naar voren trekt en realiseert voor 2005, dan betaalt men enerzijds veel intrestlasten en kan men anderzijds tussen 2005 en 2012 niets meer realiseren omdat de verdeelsleutel opgesoupeerd is.

De heer Jul Van Aperen repliceert dat hij niets anders heeft willen beweren. Zijn punt is dat de 60/40

–verdeling niet jaarlijks maar globaal moet gerealiseerd worden.

De heer Ludwig Caluwé verklaart dat hij zich niet verdiept heeft in wat nu de juiste interpretatie is om dat het manifest duidelijk is dat de prefinanciering toch onuitvoerbaar is. Er is bovendien geen enkele garantie dat de interpretatie die de heer Jul Van Aperen uiteengezet heeft, de juiste is omdat deze interpretatie niet werd opgenomen in het akkoord. De vraag is bovendien of de hogere intrestlasten (in deze interpretatie) niet moeten verrekend worden in die 60/40 sleutel. De Walen kunnen dat wel zo interpreteren. De Waalse minister-president stelde trouwens dat de bestaande verdeelsleutel gebetonneerd is en ook op jaarlijkse basis. Er is dus geen enkele garantie dat een Vlaamse prefinanciering mogelijk is zonder een goedkeuring van Waalse zijde.

De heer Johan Malcorps is van oordeel dat het advies van de Raad van State en de tussenkomst van de heer Goedertier tijdens de hoorzitting heel wat problemen hebben opgeworpen die maken dat men niet over één nacht ijs kan gaan. Niemand verkiest een nieuw Deurganckscenario. Hij beweert dat na informatie te hebben ingewonnen dat een aantal juristen er een verschillende interpretatie op nahouden. De heer Goedertier heeft één bepaalde interpretatie gegeven. Hij pleit ervoor dat een aantal juristen samen worden gebracht om dit dossier grondig te bekijken temeer omdat de interpretatie die in de Kamer gegeven werd totaal anders was.

Hij wenst een aantal elementen aan te halen uit een advies van professor Marc Uyttendaele (ULB) om het debat te stofferen :

1. De bevoegdheid van de gewesten voor een aantal burgerlijke infrastructuurwerken, zoals een aantal bruggen, tunnels, en in bepaalde gevallen, de aanhorigheden langs de spoorwegen, voor zover zij een ander transport of andere finaliteit nastreven die onder de regionale bevoegdheden valt (economische expansie, ruimtelijke ordening, het wegenis, ...) kan niet worden betwist.
2. Wanneer de werken onlosmakelijk verbonden zijn met het spoor, maar niettemin een andere finaliteit nastreven op het vlak van de mobiliteit, de economische expansie, openbare werken zijn we op manifeste wijze geconfronteerd met een gezamenlijke uitoefening van exclusieve bevoegdheden. Hiervoor moet dus krachtens de Bijzondere Wet van de Hervorming der Instellingen een samenwerkingsakkoord afgesloten worden.

3. Wanneer de prefinanciering een globaal plan voor ogen heeft, aanvaardt het Arbitragehof, wanneer de bevoegdheden nauw met elkaar verbonden zijn dat dit het voorwerp uit zou maken van een samenwerkingsakkoord. Deze prefinanciering is dus niet ongrondwettelijk.
4. Indien kwam vast te staan dat de gewesten verder gingen dan de uitoefening van hun eigen bevoegdheden, quod non, verleent in casu de theorie van de impliciete bevoegdheden (artikel 10 van de Bijzonder Wet) een voldoende juridische basis voor de goedkeuringsdecreten, dit in tegenstelling tot wat de heer Goedertier stelde.
5. Een betwisting van de grondwettelijkheid van het goedkeuringsdecreet door een particulier kan niet de vernietiging ervan tot gevolg hebben, ook niet bij prejudiciële vraag. Dergelijke vordering zou in ieder geval onontvankelijk verklaard worden wegens gebrek aan rechtstreeks belang.

De heer Johan Malcorps stelt dus vast dat er verschillende juridische interpretaties mogelijk zijn en dat er dus een afweging moet worden gemaakt. Hij is van oordeel dat een aantal doemscenario's (vernietiging op verzoek van een particulier) niet kunnen omdat een particulier niet voldoende (persoonlijk) en rechtstreeks belang heeft om het decreet rechtstreeks aan te vechten voor het Arbitragehof. Hij put noch rechten noch plichten uit het betrokken samenwerkingsakkoord. Ook via een prejudiciële vraag vertoont een particulier evenmin voldoende rechtstreeks belang om het decreet aan de controle van het grondwettelijk hof te onderwerpen. Op ruimtelijk orderingsvlak kan een burger de wettelijkheid van de ruimtelijke orderingsplannen betwisten via de klassieke procedures, via het zogenaamde objectief contentieux. Ook al vormt het ruimtelijk orderingsplan, of de stedenbouwkundige vergunning een onrechtstreekse uitvoering van de grote lijnen van het samenwerkingsakkoord, dan nog kan de grondwettelijkheid van het goedkeuringsdecreet niet via een prejudiciële vraag aan het Arbitragehof onderlegd worden wegens gebrek aan rechtstreeks belang van betrokkene. De rechtsgrond van het ruimtelijk orderingsplan of van de vergunning bevindt zich namelijk niet in het samenwerkingsakkoord, wel in het specifiek normatief kader terzake, in het decreet ruimtelijke ordening.

Dat zijn een aantal argumenten die tegenover de argumenten van de heer Goedertier kunnen geplaatst worden. Deze zaken dienen onderzocht te worden. Hij is echter niet zo pessimistisch gestemd

dat elk individu onmiddellijk belang heeft bij een klacht hetzij bij de Raad van State, hetzij via een prejudiciële vraag bij het Arbitragehof.

De heer Ludwig Caluwé verwijst naar het overduidelijk advies van de Raad van State en de zeer klare uiteenzetting van de heer Goedertier tijdens de hoorzitting die geen enkele nuance open liet. Er is nu de afwijkende mening van professor Uyttendaele – de echtgenoot van federaal vice-premier Onckelinx (PS) – waarvan het lid in dit dossier de objectieve mening durft in twijfel trekken. Niemand kan de juridische conformiteit garanderen maar er zijn zoveel twijfels dat hij zich niet op het pad wil begeven om een aantal juristen samen te brengen om een analyse te ontwikkelen die leidt tot het conform verklaren van dit akkoord. Men moet nu de voorzichtigheidsstelling innemen omdat het risico van vernietiging dermate groot is.

Zo zal bv. een particulier in Schoten bij een onteigening zonder meer kunnen aanbrengen dat zonder prefinanciering de aanleg van een 2^{de} spoortoeegang vijf jaar later zou gebeurd zijn.

De heer Johan Sauwens beweert dat een particulier dit advies van de Raad van State zeker zal kunnen hanteren bij een onteigening.

De heer Jul Van Aperen repliceert dat in het voorbeeld van de particulier van Schoten deze een schadeclaim zou kunnen indienen voor de vervroegde onteigening maar als dit project in het investeringsplan van de NMBS staat, zou hij sowieso onteigend worden, met of zonder prefinanciering. Ook zonder dit samenwerkingsakkoord zou de particulier onteigend worden.

De heer Jan Penris meent dat indien de particulier in het kader van een cofinancieringsproject zou onteigend worden, deze wel rechtstreeks belang zou hebben. Dan is er geen sprake van een vervroegen van projecten.

De heer Johan Malcorps verduidelijkt dat volgens de heer Uyttendaele een particulier geen rechtstreeks belang heeft om het samenwerkingsakkoord als dusdanig aan te vechten. Hij kan wel een bouwvergunning betwisten maar niet het akkoord als dusdanig. Het lid vindt dat de heer Goedertier het dossier té pessimistisch heeft voorgesteld. De heer Goedertier heeft volgens de heer Malcorps niets uitgesloten maar gesteld dat dit goed moet worden onderzocht. Hij blijft bij zijn standpunt om een aantal juristen samen te brengen. Hij betwijfelt bovendien of de regeling zo manifest ongrondwet-

telijk zou zijn anders zou de Kamer dit wellicht ook niet goedgekeurd hebben.

De heer Jan Penris vraagt of dit impliceert dat de heer Malcorps van oordeel is dat dit akkoord op geen enkel moment de grondwettelijke toets zal kunnen ondergaan. De heer Johan Malcorps repliceert dat hij dit akkoord nu niet zomaar zal goedkeuren maar stelt dat dit ook geen klinkklare onzin is. Het dossier moet juridisch worden onderzocht.

De heer Robert Voorhamme vond de hoorzitting voldoende duidelijk. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de inhoud van het akkoord en de vraag of Vlaanderen hiermee voldoende krijgt en daarbij de opportuniteitsafweging met name de vraag of een heronderhandeling meer zou opleveren. De essentie van de hoorzittingen is dat alle Vlaamse desiderata opgenomen zijn in het investeringsplan 2001-2012 maar dat de vooropgezette timing voor een aantal projecten niet goed is. De inhoud van het samenwerkingsakkoord maakt zulks mogelijk. Inhoudelijk kan dit akkoord zeker vanuit de vertrekpositie niet als een absolute nederlaag beschouwd worden. Er is echter het instrumentarium dat hier ter goedkeuring voorligt. Zowel het advies van de Raad van State als de analyse van de heer Goedertier wijzen erop dat het instrument als zodanig – dit samenwerkingsakkoord – vanuit juridisch oogpunt té betwistbaar is om te dienen als instrument. Het is dus moeilijk denkbaar dat de sp.a-fractie dit instrument kan goedkeuren. Het is strikt genomen juist dat er geen amenderingen mogelijk zijn op dit akkoord. Hij wenst echter niet zomaar dit akkoord goed- of af te keuren. De sp.a-fractie wil duidelijk een standpunt bepalen hoe men de zaken verder wenst te zien evolueren. Zijn fractie beschouwt dit akkoord inhoudelijk als een vooruitgang. Er is een timing die maakt dat hoe langer dit op zijn beloop wordt gelaten, hoe meer dit in het nadeel van Vlaanderen zal spelen. Inzake de 2^{de} spoorontsluiting van de Antwerpse haven is men nu al zeer laat. Men heeft er dus geen baat bij om in een oeverloze discussie verzeild te geraken. Kortom pleit hetzelfde lid ervoor om aan de stemming van dit samenwerkingsakkoord ook een standpunt naar de toekomst te koppelen. Hij vraagt de andere meerderheidsfracties daarover na te denken en pleit ervoor de besprekingen op te schorten wat toelaat dat er een oordeel wordt geformuleerd.

De heer Carl Decaluwe vraagt of het voorstel van de heer Robert Voorhamme impliceert dat men dit samenwerkingsakkoord goedkeurt en tegelijkertijd een aantal punten via een resolutie formuleert? De heer Robert Voorhamme repliceert dat er in

eerste orde absolute behoefte is – ook vanuit de Agalevfractie – om meer duidelijkheid te krijgen. Hij wenst daarop in te gaan. Gezien het advies van de Raad van State en de hoorzitting is er een ernstige reden om aan te nemen dat dit samenwerkingsakkoord niet bruikbaar is als instrument om wat inhoudelijk verwezenlijkt is in de onderhandelingen, in de praktijk te brengen. Het samenwerkingsakkoord is ook niet amendeerbaar. Zijn voorstel is om op het ogenblik dat dit akkoord ter stemming wordt gelegd, vanuit een aantal fracties de mogelijkheid krijgen om te formuleren hoe men dit dossier wenst te zien evolueren in de toekomst. Hij herhaalt dat dit akkoord inhoudelijk beter is dan het initiële akkoord. Hij wenst niet verantwoordelijk te zijn voor een situatie waarbij men naar nieuwe onderhandelingen gaat en een aantal troeven voor Vlaanderen te grabbel gooit. Nieuwe onderhandelingen kunnen het belang van Vlaanderen schaden.

De heer Ludwig Caluwé weet niet of de meerderheid dit samenwerkingsakkoord zal goed- of afkeuren. Hij vindt dat er vandaag voldoende redenen zijn om dit akkoord niet goed te keuren maar het Vlaams Parlement moet inderdaad wel aangeven hoe het dan verder moet voor nieuwe onderhandelingen: er moeten nieuwe krijtlijnen worden vastgelegd.

De heer Carl Decaluwe zegt dat het toch niet de bedoeling mag zijn om dit akkoord toch goed te keuren eventueel vergezeld met een resolutie die een aantal nieuwe elementen bevat. In zo'n scenario is Vlaanderen gerold en daar zal de CD&V-fractie niet aan meewerken.

De heer Jan Penris verklaart dat zijn fractie om drie redenen dit samenwerkingsakkoord afwijst. Er is een inhoudelijke reden die door de federale parlementsleden van het Vlaams Blok werd uiteengezet in het federale parlement. Er zijn in tweede orde een aantal juridische bezwaren die vervat zitten in het advies van de Raad van State en ook door de heer Goedertier werden herhaald en die het Vlaams Blok ondersteunt. Tenslotte zijn er voor zijn fractie politieke bezwaren. Hij verwijst naar de goedgekeurde resolutie van 20 juni 2001 waarin een aantal zeer duidelijke voorwaarden werden bepaald. Aan die voorwaarden is inhoudelijk met dit akkoord niet voldoen. Hij verklaart constructief te willen meewerken om te zoeken naar een oplossing voor dit dossier. Een eerste oplossing is het akkoord opnieuw inhoudelijk te hernegotiëren en ook juridisch dit akkoord te bekijken, een tweede oplossing bestaat erin de bijzondere wet te wijzigen zoals de heer Goedertier sugge-

reerde, een derde mogelijke oplossing is de algemene regionalisering van het spoorwegbeleid en tenslotte rest er als vierde oplossing de realisatie van de Vlaamse onafhankelijkheid.

De heer Jean Geraerts betreurt dat Limburg in het investeringsplan Limburg stiefmoederlijk wordt behandeld.

De heer Jul Van Aperen stelt vast dat dit samenwerkingsakkoord verschillend is van vorige spoorakkoorden. Hij verwijst naar het STAR-programma en vroegere investeringsplannen van de NMBS. Vroeger waren er ook soms binnen dezelfde fracties meningsverschillen tussen de Kamerfractie (en Senaatsfractie) en de fractie in het Vlaams Parlement. In dat verband maakt hetzelfde lid allusie op de meningsverschillen tussen toenmalig minister-president Van den Brande en de federale regeringsleden. In het verleden werd het investeringsprogramma volledig op het federale niveau bediscusseld – het Vlaams Gewest mocht enkel een advies geven. Nu is er een andere procedure gevolgd : een ontwerp van investeringsprogramma werd serieus dankzij de inzet van het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering geamendeerd en herwerkt tot een nieuw investeringsprogramma. Alle Vlaamse desiderata zitten erin ; er is één probleem de timing : het gaat té traag. Prefinanciering was het instrument om tegemoet te komen aan het timingsprobleem want inhoudelijk zit alles wat er moet inzitten, in het investeringsplan. Nu blijkt dat er een aantal juridische problemen zijn i.v.m. het instrument “ontwerp van decreet”. Hij pleit er eveneens voor dit instrument juridisch te toetsen om te bereiken dat wat in het investeringsplan zit in de praktijk wordt verwezenlijkt. Hij sluit zich aan bij het voorstel van de heer Robert Voorhamme om de bespreking niet te finaliseren en te zoeken naar een oplossing voor het opgeworpen juridisch probleem. Maar inhoudelijk is hij geen voorstander om dit samenwerkingsakkoord opnieuw te heronderhandelen. Hij begrijpt de kritiek van de oppositie omtrent de bestaande verdeelsleutel maar hij stelt vast dat niemand deze sleutel op dit moment kan doorbreken. Hij blijft erbij dat dit akkoord een forse stap vooruit is.

De heer Johan Sauwens stelt vast dat de versnelling die men in dit akkoord mogelijk maakt via het instrument “prefinanciering” juridisch kaduuk blijkt te zijn. Hetzelfde lid is van oordeel dat het juridisch argument een voldoende grond biedt om inhoudelijk opnieuw te onderhandelen over het akkoord. Immers, het is niet een louter juridisch probleem als nu blijkt dat de versnelling van de investeringen juridisch niet kan. Er is geen enkel argu-

ment om nu vlug ingevolge een chantage van het federale niveau te komen tot een goedkeuring van dit samenwerkingsakkoord. De essentie is immers dat de Franstaligen vragende partij zijn omdat ze waarborgen willen voor de uitvoering van bepaalde werken aan lijnen die hen aanbelangen.

De heer Johan Sauwens pleit voor een hernegotiëren van het akkoord omdat de bezwaren van juridische aard ook hun effect hebben op het inhoudelijke. Dringende Vlaamse desiderata kunnen immers niet gerealiseerd worden via pre-of cofinanciering.

De heer Ludwig Caluwé repliceert dat het groeipad van de spoorinvesteringen in de voorbije 10 jaar voor deze paars-groene coalitie van start ging, hoger was dan tijdens deze legislatuur. Hij zou graag vernemen welke belangrijke Vlaamse verbeteringen tijdens de laatste spooronderhandelingen zijn binnen gehaald. Hij herhaalt nogmaals dat van de gestelde doelstellingen in de goedgekeurde resolutie van 20 juni 2001 niets werd gerealiseerd. Hetzelfde lid benadrukt dat men politiek een belangrijk sleutelmoment heeft laten voorbijgaan : de politieke onderhandelingen over het spoorakkoord vielen immers samen met de Lambermontonderhandelingen waar ook sprake was van een mogelijke regionalisering van een aantal bevoegdheden. Toen had men als meerderheid deze zaken moeten inbrengen in de Lambermontonderhandelingen.

De heer Robert Voorhamme waarschuwt dat men zich niet mag gedragen als “Poolse strijders” die tijdens de Tweede Wereldoorlog met de cavalerie heldhaftig ten strijde trokken tegen de Duitse tanks. Hij onderlijnt dat bij nieuwe onderhandelingen men er niet kan vanuit gaan dat wat er nu in het akkoord staat al sowieso verworven is. Bij nieuwe onderhandelingen is het verre van zeker dat men er meer zal uithalen... Mevrouw Wivina De-meester-De Meyer repliceert dat zij niet gelooft dat men met minder zal terugkeren van de onderhandelingsstafel.

De heer Johan Malcorps benadrukt dat de spoorinvesteringen een bedrag van 687,6 miljard frank uitmaken : het is het hoogste bedrag ooit. Het luik alternatieve financiering betreft een enveloppe van 97,5 miljard frank. De heer Carl Decaluwe betwist dat er tijdens deze legislatuur meer geïnvesteerd wordt in spoorinvesteringen. Onder de vorige regering-Dehaene werd er volgens dit lid veel meer geïnvesteerd. De heer Johan Malcorps verklaart dat dit samenwerkingsakkoord er op Vlaams verzoek gekomen is ondanks het gegeven dat dit louter een federale materie is. Hij herhaalt dat het-

geen voorligt inhoudelijk een verdedigbaar compromis is. Er is alleen een juridisch probleem om dit operationeel te maken. Hij wil bovendien benadrukken dat dit ook een verantwoordelijkheid is van de Vlaamse regering die dat akkoord goedgekeurd heeft.

De heer Jos Bex wenst zich niet uit te spreken of hij dit decreet al dan niet zal goedkeuren. Dit is voor zijn fractie een delicaat dossier. Hij zal evalueren wat in dit dossier haalbaar is en wat men er uiteindelijk zal uithalen. De 60/40 – sleutel is zeker discussieerbaar. Het is belangrijk voor zijn fractie dat de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem en de ontsluiting van de zeehavens er effectief komt. Op basis daarvan zal de fractie een oordeel vellen omdat dit een cruciaal element vormt voor de Vlaamse economie. Op korte termijn is deze ontsluiting misschien nog belangrijker dan het doorbreken van de 60/40 sleutel.

Minister Steve Stevaert verklaart dat dit dossier tot nader order een federale bevoegdheid is. Hijzelf heeft zich een tijd geleden persoonlijk voorstander getoond van een regionalisering van de spoorwegen. In het verleden mocht het Vlaamse Gewest louter een advies geven omtrent het investeringsprogramma van de NMBS. De minister stelt vast dat over de inhoud van het voorliggende investeringsplan de meningen in deze commissie sterk uiteenlopen. Iedereen vindt dat er té weinig vooruitgang werd geboekt. De minister benadrukt wel dat dit akkoord zeker geen stap achteruit is. De inhoudelijke discussie wordt gekoppeld aan een formele discussie. Vlaanderen is vragende partij dat dit akkoord gerealiseerd wordt, maar het instrument om dit te kunnen afdwingen, leidt tot juridische twijfels. Hij pleit ervoor om inderdaad te zoeken naar een juridische oplossing voor de opgeworpen juridische twijfels. In die optiek kan de minister zich aansluiten bij de suggestie van de heer Johan Malcorps om de bespreking thans niet te finaliseren en te zoeken naar een oplossing.

De Commissievoorzitter resumeert uit de besprekingen dat alvast twee fracties dit ontwerp van decreet niet zullen goedkeuren en dat minimaal drie andere fracties vandaag de besprekingen niet willen afronden en de verdere bespreking en de stemming voorlopig wensen op te schorten.

De Commissie beslist om het ingediende ontwerp van decreet (dat niet amendeerbaar is), voorlopig hangende te houden in deze commissie en de voortzetting van de bespreking één maand uit te stellen. Er wordt afgesproken dat de indiener (i.c. de regering) bij hoogdringendheid aan de Commis-

sievoorzitter vraagt om de bespreking van dit ontwerp van decreet voort te zetten.

2. Vergadering van 26 februari 2002

Op vraag van minister Steve Stevaert werd het ontwerp van decreet opnieuw geagendeerd tijdens de vergadering van 26 februari 2002.

Minister Steve Stevaert verstrekt volgende toelichting :

Naar aanleiding van de hoorzitting in de Commissie over het ontwerp van decreet houdende de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaamse Gewest, het Waals Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS, heeft de Vlaamse regering enkele initiatieven genomen om te toetsen hoe het samenwerkingsakkoord juridisch kon onderbouwd worden, zodat de pre- en cofinanciering ook daadwerkelijk konden worden gerealiseerd. De heer Goedertier had immers gewezen op de bezwaren die kunnen rijzen bij deze financieringsconstructies. Hij trad daarbij de opmerkingen van de Raad van State bij. Een bijkomend advies, gevraagd aan professor Velaers, bevestigde de conclusies van de heer Goedertier. Willen we in een juridisch sluitend systeem van financiering komen, dan moet de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 worden aangepast.

Daarom hebben minister-president Dewael en minister Stevaert besloten met de federale regering contact op te nemen om sluitende garanties te bekomen met betrekking tot de pre- en cofinanciering. Wat de *prefinanciering* betreft, is er in wezen geen juridisch probleem, aangezien het een voorafname betreft van gelden die op een later tijdstip bestemd zijn, besteed te worden aan het betrokken project. Door te prefinancieren wordt het project in de planning naar voor gehaald en vervroegd uitgevoerd. De middelen die daarvoor bekomen zijn, worden op het ogenblik dat het project gepland was, terugbetaald. Het Vlaamse Gewest moet daarbij de intrestlast dragen tussen het moment van de voorafname en het moment van de terugbetaling. De federale besteding van financiële middelen voor de aanleg van sporen wordt dus enkel vervroegd. *Cofinanciering* kan luidens het antwoord van de eerste minister enkel voor projecten waarvoor het Vlaams Gewest bevoegd is, met name voor werken van burgerlijke bouwkunde. Diverse grote projecten kennen echter een grote verwevenheid, zodat in dat kader de cofinanciering ook mogelijk is. Of zoals de eerste minister het stelt : "dat

cofinanciering niet mogelijk is voor werken die exclusief federaal zijn maar wel voor werken die zowel gewestelijk als federaal zijn" (bijvoorbeeld heel wat mobiliteitsprojecten in de haven van Antwerpen).

Uit de uiteenzettingen van de grondwetsspecialisten en de specialisten staatsrecht zou kunnen begrepen worden dat er uiteenlopende standpunten bestaan over de interpretatie en de juridische zekerheid van dit samenwerkingsakkoord. De federale eerste minister benadrukt in zijn schrijven dat de federale overheid alle noodzakelijke juridische stappen zal ondernemen, inclusief de wijziging van wettelijke bepalingen, om het samenwerkingsakkoord onverminderd te kunnen uitvoeren, in geval er zich betwistingen zouden voordoen. De heer Steve Stevaert benadrukt dat dit een engagement van de federale regering is om de bijzondere wet te wijzigen. De federale regering heeft trouwens nogmaals bevestigd dat de verdeelsleutel 60/40 niet wordt aangetast door de mechanismen van pre- en cofinanciering. Voor prefinanciering stelt het probleem zich niet, aangezien de budgettaire massa reeds vooraf bepaald is en de projecten die met prefinanciering worden gerealiseerd, reeds binnen de verdeelsleutel zijn ingeschreven. Voor de cofinanciering is bepaald in het samenwerkingsakkoord, dat dit bovenop de totale budgettaire massa komt en geen wijzigingen aanbrengt aan de verdeelsleutel.

De minister besluit dat over dit akkoord reeds veel gesproken en nog meer geschreven is. De kranten hebben er bol van gestaan. Het moet echter wel duidelijk zijn dat de concrete realisaties, met daar bovenop een duidelijk engagement van de federale regering alle noodzakelijke juridische stappen te ondernemen, met inbegrip van het wijzigen van de huidige wetgeving, tot heden door geen enkele Vlaamse regering is gerealiseerd.

De briefwisseling tussen de Vlaamse regering en de federale premier Guy Verhofstadt waarnaar minister Steve Stevaert verwijst, werd ter vergadering aan de aanwezige leden ter beschikking gesteld en wordt eveneens opgenomen als bijlage bij dit verslag.

De heer Ludwig Caluwé benadrukt dat de discussie omtrent de pre- en de cofinanciering niet als gevolg mag hebben dat men het investeringsplan van de NMBS zelf niet beoordeelt. Voor zijn fractie is dit investeringsplan desastreus voor Vlaanderen; het plan voorziet bovendien in veel té weinig middelen voor de spoorwegen in die mate dat tegen 2005 de NMBS virtueel failliet zal zijn. De NMBS

staat met dit investeringsplan en het samenwerkingsakkoord voor een probleem dat een veelvoud is van Sabena.

Die uitgetrokken middelen zijn bovendien volgens een verschrikkelijk slechte communautaire verdeelsleutel gebetonneerd tot 2015. In het samenwerkingsakkoord worden de troeven die Vlaanderen nog had in onderhandelingen met het Waals Gewest prijsgegeven: het Vlaamse Gewest engageert zich immers om binnen de 18 maanden de bouwvergunning af te leveren voor de lijnen Brussel-Ottignies en Brussel-Nijvel ongeacht het voorgestelde tracé.

Alleen om deze redenen dient het samenwerkingsakkoord waarmee de Vlaamse regering zich in juli 2001 akkoord heeft verklaard, afgewezen te worden. Hij herhaalt zijn discours van de vorige vergadering waarbij hij stelde dat "pre- en cofinanciering" het schaamlapje waren voor het Vlaamse Gewest om dit akkoord te slikken. Via deze techniek van pre- en cofinanciering zouden immers een aantal essentiële projecten voor Vlaanderen die veel té laat gepland zijn in het investeringsplan, vroeger kunnen gerealiseerd worden. Het gaat dus over investeringen met Vlaamse middelen voor zaken die eigenlijk federale bevoegdheden zijn. Deze investeringen genereren trouwens inkomsten voor de economie en de federale overheid (in de vorm van personen- en vennootschapsbelastingssinkkosten). Hij laakt dat deze investeringen via pre- en cofinanciering met Vlaamse middelen worden voorgesteld als een grote Vlaamse overwinning.

Nu blijkt echter duidelijk uit het advies van de Raad van State dat het Vlaamse Gewest niet bevoegd is om deze techniek van pre- en cofinanciering aan te wenden omwille van bevoegdheidsoverschrijding. Dit advies is nadien bijgetreden door specialisten als Goedertier en Velaers: er is trouwens geen enkele jurist die dit advies van de Raad van State in twijfel trekt.

De heer Ludwig Caluwé is het niet eens met de stelling van de minister dat de *prefinanciering* in wezen geen juridisch probleem is en betwist dat een project dat gefinancierd is door prefinanciering niet kan stilgelegd worden door de Raad van State. Een particulier heeft wel degelijk een belang om een beroep aan te tekenen bij de Raad van State om een geprefinancierd project op een perceel waarvan hij eigenaar is en onteigend werd, te schorsen. De werken zouden immers zonder prefinanciering in de planning op een later tijdstip plaatsvinden. Het is evident dat de particulier belang heeft om op te treden en de werken te laten

stilleggen zoals ook gebeurde in het Deurganckdoksossier.

Voor de *cofinanciering* is het trouwens zeer duidelijk dat het Vlaamse Gewest niet bevoegd is om die werken (aanleggen van een spoortunnel of een tracé...) te financieren. Hetzelfde lid verwijst terzake ook naar de memorie van toelichting bij het samenwerkingsakkoord waar de federale overheid uitdrukkelijk de thesis van de Raad van State onderschreef. Het kan enkel gaan om werken van burgerlijke bouwkunde die uitdrukkelijk betrekking hebben op de eigen gewestelijke bevoegdheden (zoals het aanleggen van parkings bij stations, het aanleggen van wegen in de richting van stations, de uitbouw van stads- en buurtvervoer in samenwerking met de spoorwegen,...). Cofinanciering is dus niet mogelijk voor het aanleggen van een spoortunnel of spoortracé ter ontsluiting van de Antwerpse haven.

De heer Ludwig Caluwé vraagt zich af of de heer Guy Verhofstadt zich anno 2002 kan engageren met een brief voor feiten die zich zullen voordoen in 2005. Op dat ogenblik is de kans groot dat de heer Guy Verhofstadt olijfboer in Toscane is. Die brief heeft op dat ogenblik in 2005 geen invloed. Zelfs met de handtekeningen van de heren Elio Di Rupo en Louis Michel daaronder, is de inhoud van de brief onvoldoende. Wat erin staat, levert niet de garantie dat er op het ogenblik dat er zich een probleem stelt, een oplossing voorhanden is zonder dat er nieuwe onderhandelingen en toegevingen (vanuit Vlaamse zijde) nodig zijn. Het lid is van oordeel dat het een bijzonder grote toegeving geweest is akkoord te gaan dat Vlaanderen wil pre- en cofinancieren voor de essentiële werken in de Antwerpse haven en Zaventem. En als dan blijkt in 2005 dat er zich problemen stellen, zullen we opnieuw moeten toegeven om onze eigen middelen aan onze eigen projecten te mogen uitgeven.

De heer Ludwig Caluwé is de vaudeville beu : dit dossier sleept al anderhalf jaar aan ; er is geen sturing van het beleid van de spoorwegen omdat men hierop wacht. Dit is een zeer slecht akkoord. Het lid vraagt politieke moed van de meerderheid om dit akkoord af te wijzen. Daardoor wordt ook de zeer slechte herstructurering van de spoorwegen afgeblazen omdat deze herstructurering gekoppeld is aan dit investeringsplan. In het kader van een Europese Richtlijn moet er trouwens een onderscheid worden doorgevoerd tussen reizigers- en goederenvervoer. De voorliggende herstructurering voldoet ook al niet omdat er geen vertegen-

woordiger van het Vlaamse Gewest in de raad van bestuur zal zetelen.

Hij pleit voor een nieuw goed akkoord en een goede herstructurering van de spoorwegen die in overeenstemming is met de goedgekeurde resoluties in dit Vlaams Parlement.

De heer Jul Van Aperen verklaart dat dit voorliggend spoorakkoord een historisch akkoord is omdat voor de eerste maal gewestregeringen via pre- en cofinanciering een invloed kunnen hebben op investeringen van federale (nationale) spoorwegen.

Hetzelfde lid betwist dat er zich een probleem zou stellen bij *prefinanciering*. Er is in wezen geen verschil tussen een formule van prefinanciering vanuit het Vlaams Gewest en een formule waarbij de NMBS zelf op een vroeger tijdstip leningen aangaat om bepaalde projecten toch naar voren te trekken. Het maakt niet uit of het de Vlaamse overheid is of een consortium van banken dat de prefinanciering doet : er is in essentie geen verschil in de wijze van het verkrijgen van de nodige middelen.

Voor de *cofinanciering* stelt er zich inderdaad een probleem. Voor bouwkundige werken die een Vlaamse bevoegdheid zijn, kan men wel een cofinanciering toepassen. Zo is er voor de 2^{de} spoortransport van de Antwerpse haven niet alleen sprake van een ontsluiting van spoorinfrastructuur maar er moeten ook mobiliteitsbevorderende maatregelen getroffen worden. Hij verwijst naar de in het vooruitzicht gestelde trafieken die de realisatie van het Deurganckdok zal genereren (1 miljoen TEU op jaarbasis) en die niet alleen via de weg en het water maar ook via het spoor zal gebeuren. Voor deze trafieken moet er dringend een oplossing gevonden worden.

De heer Jul Van Aperen benadrukt dat de brief van de heer Guy Verhofstadt een brief is van de federale premier die spreekt in naam van de voltallige federale regering. Hij is van oordeel dat de brief inderdaad een engagement inhoudt van de regering om de bijzondere wet te wijzigen indien er zich problemen zouden stellen.

De heer Jan Penris verklaart dat de essentie is dat dit akkoord een slecht akkoord is omdat Vlaanderen benadeeld wordt en dat dit akkoord een aanfluiting is van vorige resoluties die dit parlement goedgekeurd heeft. De remediëring via de co- en

de prefinanciering vindt in zijn ogen geen genade, houdt juridisch geen steek en biedt geen oplossing.

Dezelfde spreker herhaalt zijn discours van de vergadering van 10 januari en ziet vijf mogelijke oplossingen : van de meest radicale (de Vlaamse onafhankelijkheid) over de regionalisering van de spoorwegen, de wijziging van de Bijzondere Wet (waardoor pre- en cofinanciering mogelijk worden) en het hernegociëren van het samenwerkingsakkoord tot de niet-goedkeuring van dit voorliggend samenwerkingsakkoord.

De heer Robert Voorhamme verklaart dat zijn fractie het samenwerkingsakkoord onderschrijft. Het lid meent dat een aantal discussies die hier gevoerd worden inherent zijn aan elke discussie tussen meerderheid en oppositie. Hij verklaart dat zijn fractie dit voorliggend samenwerkingsakkoord inhoudelijk kan en blijft onderschrijven. Zijn fractie bevestigt ook dat zij nog steeds volledig achter de gestemde resoluties van het Vlaams Parlement staat maar totnogtoe moet er echter onderhandeld worden met verschillende partijen over het investeringsplan van de NMBS. Het resultaat van die onderhandelingen was en is voor zijn fractie meer dan voldoende. Het allerbelangrijkste voor zijn fractie is dat er een aantal belangrijke investeringen binnen een bepaalde tijdslimiet gerealiseerd worden. Tijdens de hoorzittingen hebben de gehoorde in de eerste plaats hun bekommernis geuit over de timing van bepaalde belangrijke investeringen. Die timing wordt volgens het lid gerealiseerd via dit samenwerkingsakkoord.

Men kan zich wel vragen stellen over de uitvoering van dit akkoord. Zijn fractie kan dit slechts goedkeuren op voorwaarde dat er voldoende garanties zijn zodat de uitvoering van dit akkoord niet in het gedrang zou komen. Hij is zich enerzijds ervan bewust dat er een betwist juridisch draagvlak is dat vrij wankel is. Anderzijds is het niet zo dat het juridisch kader automatisch zorgt voor de ongeldigheid van dit akkoord. Er moet eerst wel degelijk een procedure worden aangespannen rond een bepaald werk wat dan zou kunnen leiden tot een juridische impasse. Daaromtrent wou de sp.a-fractie garanties : ofwel moest er juridisch uitsluitel gevonden worden maar dat is er niet gekomen ; ofwel – en dat was de enige andere mogelijkheid want opnieuw onderhandelen is voor dit lid een straatje zonder einde – moest er een politieke garantie komen. Er is met de brief van de federale premier een engagement van de federale overheid om indien er zich problemen zouden stellen, de nodige stappen – ook juridische – te zetten. De meerder-

heid engageert zich om deze stappen te zetten omdat een akkoord een akkoord is. Op de opmerking van de heren Eric Van Rompuy en Carl Decaluwe dat de meerderheid zich maar kan engageren tot het einde van deze legislatuur, vraagt de heer Robert Voorhamme of dat betekent dat Vlaanderen niet op CD&V kan rekenen moest deze partij in de volgende legislatuur terug tot de meerderheid behoren ? De heer Carl Decaluwe repliceert dat CD&V dit akkoord nooit zal goedkeuren. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vraagt of men vanuit Waalse zijde ook die steun zal leveren. De heer Robert Voorhamme concludeert uit de brief van de federale premier dat hij op zijn minst tot het einde van deze legislatuur zeker is van het engagement van de federale regering. Het feit dat CD&V twijfels uit over wat er daarna zal gebeuren, is een teken dat CD&V twijfelt over haar eigen engagementen inzake de investeringen. De heer Eric Van Rompuy repliceert dat CD&V dit akkoord zal hernegociëren omdat ze dit een slecht akkoord vindt dat geen basis kan zijn voor investeringen tot 2012. De heer Johan Malcorps repliceert dat het vroegere investeringsplan nog slechter was. De heer Carl Decaluwe beweert dat er tijdens de vorige regeringen-Dehaene meer werd geïnvesteerd in spoorwegen dan nu. De heer Robert Voorhamme verstaat de ongerustheid niet : de Vlaamsvoelendheid van CD&V kennende meent hij dat als CD&V terug in de meerderheid zit, het akkoord minstens zal uitgevoerd worden. De heer Robert Voorhamme concludeert dat alleszins zal gerealiseerd worden wat de klanten van de NMBS tijdens de hoorzittingen gevraagd hebben : niet dat er andere projecten in het investeringsplan komen want ze staan er allemaal in, maar dat een aantal projecten vroeger zullen uitgevoerd worden. Dat is het engagement dat vandaag op tafel ligt. Het akkoord is niet perfect maar alvast een stap vooruit in vergelijking met vorige akkoorden waar er niks gerealiseerd werd.

In zijn beoordeling of dit een goed akkoord is voor Vlaanderen stelt de heer Johan Sauwens vast dat de nadelige verdeelsleutel (voor Vlaanderen) voor een periode van 12 jaar gebetonneerd werd terwijl andere vervoersspecialisten en ook het regeerakkoord zelf stellen dat de investeringen inzake het openbaar vervoer moeten gebaseerd zijn op de reële objectieve behoeften. De 60/40 verdeling wordt voorbijgestreefd voor het goederenvervoer door de positie van de Vlaamse havens. In dit land zitten we bovendien economisch met twee snelheden wat maakt dat elke regio zijn eigen prioriteiten legt. Vermits Vlaanderen zelf verantwoordelijk is voor zijn haveninvesteringen lijkt het de spreker

vanzelfsprekend dat we ook zelf voor bijhorende investeringen inzake spoor bevoegd moeten zijn. Het is ook een realiteit dat de mobiliteitsproblemen in dat land zich zoniet uitsluitend situeren in Vlaanderen.

De heer Johan Sauwens is van oordeel dat uit het antwoord van premier Verhofstadt (“uiteraard tasten de prefinancieringen en de cofinancieringen de 60/40 verhouding niet aan”) blijkt dat deze financieringen binnen de bestaande verdeelsleutel moeten gebeuren. Voor de spreker is dit een sybillijnse zin die heel veel interpretatie mogelijk maakt. Er zal een bijkomende brief moeten komen om dit uit te klaren want nu interpreteert de heer Johan Sauwens deze zin dat de 60/40 verhouding zal moeten gerespecteerd worden. De duidelijkheid die de Vlaamse regering in haar brief aan de federale premier gevraagd had, is met dit antwoord nefast voor Vlaanderen, zeker op een ogenblik dat er dringend moet geïnvesteerd worden in een voorstadsnet in Brussel en Antwerpen en de ontsluiting van de havens.

De heer Johan Sauwens kan niet begrijpen dat uitgerekend drie Limburgse ministers dit samenwerkingsakkoord waarin geen enkel van de essentiële Limburgse desiderata, gevraagd door de unanieme Limburgse provincieraad werd opgenomen, hebben goedgekeurd. Limburg blijft dus de volgende 10 jaren een spoorwegwoestijn. Voor het ganse oostelijke gedeelte van Vlaanderen (Limburg en de regio Leuven) wordt bijkomend door het opnieuw in vraag stellen van het TGV-station in Schaarbeek, een vertraging van de ontsluiting voor minstens een periode van 5 jaar veroorzaakt.

Aan de hand van cijfermateriaal omtrent de reizigerstrafieken – personenvervoer (dat zeer moeilijk door de NMBS verstrekt werd) blijkt dat het aantal reizigers bij vertrek in Vlaanderen in de periode 1997 tot 2000 steeg van 79 miljoen naar 83 miljoen terwijl dit aantal in Wallonië in dezelfde periode daalde van 50 miljoen naar 46 miljoen. In dat licht is de betoning van de bestaande verdeelsleutel een foute benadering.

De heer Johan Sauwens stipt aan dat er nooit geantwoord is op de bemerkingen van de SERV en de NMBS zelf over de financiële haalbaarheid van dat investeringsplan – er ontbreken grosso modo 100 miljard frank aan middelen. Daarenboven is nu herhaaldelijk bevestigd dat we juridisch met dit akkoord op drijfzand zitten. Het enige nieuw element is één zinnetje in het antwoord van de federale premier waar hij stelt dat hij alle noodzakelijke juridische stappen, inclusief de wijziging van wettelijke

bepalingen, zal ondernemen om het samenwerkingsakkoord onverminderd te kunnen uitvoeren. Het andere element is dat er binnen de federale regering langs Franstalige zijde een zeer grote politieke druk is ontstaan. Dezelfde spreker beschouwt de brief van de Vlaamse regering strikt genomen als een uitnodiging aan iedere burger in Vlaanderen om een procedure aan te spannen tegen ontelingen en investeringen die op basis van dit akkoord gebeuren, en om dan de federale premier te herinneren aan zijn engagement. Hetzelfde lid pleit voor de onmiddellijke regionalisering van de spoorinvesteringen hetgeen in het regeerakkoord werd opengelaten.

Spreker stelt dat men nu met dezelfde problematiek als in de jaren zeventig wordt geconfronteerd. Toen moesten de ministers van openbare werken Wallonië afschuimen om parallelle investeringen op vlak van openbare werken te vinden om de noodzakelijke weginvesteringen in Vlaanderen te kunnen realiseren. Dat was ook de tijd van het wafelijzer toen Vlaamse haveninvesteringen met waanzinnige miljardeninvesteringen in het waterwegennet van Wallonië werden gecompenseerd. Dat was de tijd van ondermeer de scheepslift van Strépy, vanuit vervoerstechnisch oogpunt een totaal zinloze en waanzinnige investering. Wat er nu voorligt met dit investeringsplan en de communautaire verdeelsleutel is opnieuw een illustratie van die wafelijzerpolitiek. Los van alle objectieve behoeften worden opnieuw de investeringen verdeeld volgens een gebetonneerde slechte verdeelsleutel.

Dit parlement heeft in moeilijker omstandigheden dan vandaag zijn vrijheid genomen om autonoom te beslissen. De heer Johan Sauwens verwijst naar de beslissing om niet te investeren in het DAT-dossier. Nu gaat het om een dossier met een totaalbedrag van meer dan 600 miljard frank – een volledige jaarbegroting van de Vlaamse regering. Hij pleit ervoor dat dit parlement resoluut deze wafelijzerpolitiek zou verwerpen. Hij is trouwens van oordeel dat er geen dringende behoefte is aan dit nieuw investeringsplan. Er bestaat een lopend investeringsplan dat op basis van resoluties van het Vlaams Parlement bij een volgende federale onderhandeling moet bijgeschaafd worden. Concluderend is hij van oordeel dat dit parlement dit ontwerp van decreet niet mag goedkeuren. Het verwerpen of het blokkeren van het samenwerkingsakkoord staat trouwens niet gelijk met het blokkeren van spoorinvesteringen : de NMBS kan perfect voortwerken zonder dat dit enige schade heeft voor Vlaanderen. In de lijn van de goedgekeurde resoluties omtrent de staatshervorming dringt hij aan dat dit parlement zich sterk maakt om bij een

volgende federale regeringsonderhandeling af te dwingen dat Vlaanderen reële bevoegdheden krijgt om te voorzien in zijn eigen noodzakelijke infrastructuurinvesteringen.

De heer André Denys verduidelijkt dat hier hic et nunc niet wordt onderhandeld over de resoluties van het parlement of de regionalisering van de spoorwegen. Het gaat hier over het samenwerkingsakkoord dat tot stand gekomen is. Als parlements lid van de meerderheid vraagt hij zich af of dit een aanvaardbaar, realistisch en haalbaar akkoord is. Zou een andere coalitie een beter akkoord uit de wacht slepen? Om dit te toetsen, baseert het lid zich op het verslag van de gevoerde discussies daarover in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Hij verwijst naar de tussenkomst van de woordvoerder van de PSC, de zusterpartij van CD&V die verklaart dat dit akkoord een dreigende regionalisering van de spoorwegen inhoudt. De woordvoerder van de PSC geeft een lijstje van Vlaamse overwinningen om die thesissen te staven.

De heer André Denys is van oordeel dat dit akkoord een stap in de goede richting is; het is een veel beter akkoord dan vroegere akkoorden. De VLD wenst wel dat dit akkoord op een correcte manier uitgevoerd wordt. Er waren juridische bezwaren omtrent de uitvoering. Hetgeen nu voorligt, is weliswaar geen juridische maar een politieke oplossing. Er is een politiek engagement van de federale regering als er moeilijkheden zouden ontstaan m.b.t. de cofinanciering om de noodzakelijke juridische stappen te zetten. De VLD vindt de cofinanciering zeker met het oog op de havenontsluitingen en de ontsluiting van Zaventem belangrijk. Hij verklaart dat de VLD intern getwijfeld heeft omtrent de te volgen strategie: de Vlaamse regering heeft er goed aangedaan om garanties te vragen aan de federale regering om desnoods de bijzondere wet te wijzigen indien nodig.

De heer Eric Van Rompuy vraagt welke garantie de VLD heeft dat de volgende regering een 2/3 meerderheid in het parlement heeft en garant zal staan voor deze aan te brengen wijziging aan de bijzondere wet. Spreker verklaart dat men de federale overheid toch niet voor twee legislaturen kan engageren omtrent een dossier staatsherforming dat voortdurend in volle evolutie is. Hij had nooit gedacht dat een Vlaamse meerderheid en meer bepaald de heer André Denys, de grote tegenstander van het consumptie- en wafelijzerfederalisme zou aanvaarden dat het tijdskrediet zou gehernationaliseerd worden: premies worden nationaal gemaakt en meegefinancierd door de federale staat om de Walen te laten profiteren van bevoegdheden die de

Vlaamingen met hun eigen middelen en eigen filosofie zouden uitvoeren.

De heer Eric Van Rompuy laakt dat de meerderheid in dit parlement zich laat leiden door een engagement van een tijdelijke premier (bijzonder tijdelijk kader) en zijn lot in handen geeft zonder dat er enige garantie dat er een tweede meerderheid is in de volgende legislatuur. Hij betreurt dat de heer André Denys die hij bestempelde als een flamingant, zich omwille van partijpolitieke berekeningen laat leiden door de federale overheid. Er is ook het dossier van de zorgverzekering dat onder Franstalige druk staat en ook het dossier van de omzendbrief Peeters komt eraan.

De heer André Denys is van oordeel dat CD&V ten onrechte de autoriteit van de brief van de federale premier onderschat. Spreker wijst op het gegeven dat de premier schrijft namens de federale regering. Verschillende leden van de oppositie wijzen erop dat er in de brief enkel sprake is van federale "overheid". De heer André Denys maakt zich sterk dat deze brief geschreven is namens de voltallige federale regering; hij weet dat hieromtrent onderhandelingen zijn gevoerd met de Franstalige ministers. Hetzelfde lid verklaart dat hij uitlatingen van CD&V-ers over de toekomst van Verhofstadt (in 2005 olijfboer in Toscane) niet pikt en beschouwt als een uiting van de nieuwe arrogantie van CD&V. Hij waarschuwt ervoor om Guy Verhofstadt niet te onderschatten.

De heer Ludwig Caluwé wenst te vernemen waar toe de federale premier zich juist engageert in zijn bewuste brief. Uit de tekstexegese noteert dit lid dat hetgeen Vlaanderen besteedt op vlak van de pre- en de cofinanciering afgaat van de federale middelen die volgens de 60/40 verhouding verdeeld worden. De federale premier bevestigt dat cofinanciering niet mogelijk is voor exclusief federale bevoegdheden: m.a.w. *cofinanciering* kan niet voor een spoortunnel en niet voor een 2de toegang tot de Antwerpse haven. Wat de clauseule in de brief van Verhofstadt i.v.m. de *prefinanciering* betreft, benadrukt hetzelfde lid dat deze passage manifest in strijd is met tal van arresten van het Arbitragehof die zeggen dat een gewest of de federale overheid geen middelen mag besteden voor bevoegdheden waarvoor ze niet bevoegd zijn. Dat doet men hoe dan ook met prefinanciering. Deze bepaling in de brief van Verhofstadt is ook manifest in strijd met de memorie van toelichting die de federale regering bij het samenwerkingsakkoord zoals men dat heeft ingediend bij het federale parlement, heeft gevoegd: "wat betreft de mechanismen van cofinanciering en prefinanciering waarin arti-

kelen 14 en 15 voorzien, wenst de regering te preciseren dat de gewestelijke financiering in het geheel van de initiatieven die in federale en gewestelijke materies inzake openbaar vervoer worden genomen slechts slaat op investeringswerken van burgerlijke bouwkunde die tot de gewestelijke bevoegdheid behoren". Een precisering leert dat het niet gaat over spoortunnels en een toegang tot de havens maar het aanleggen van wegen of van parkeerplaatsen aan een station of een spoorweg, of nog de uitbouw van het stads- of buurtvervoer in samenwerking met de spoorwegen.

De heer Ludwig Caluwé resumeert dat men nooit via cofinanciering een spoortunnel of een toegang tot de havens kan financieren. De federale premier stelt weliswaar in zijn brief dat dit wel zou kunnen via prefinanciering maar in het officieel document goedgekeurd door de Kamer staat dat dit niet kan. Men zal dus manifest naar een bevoegdheidsprobleem gaan dat enkel kan opgelost worden door een wijziging van de bijzondere wet. In de brief is enkel sprake van wettelijke bepalingen ; er wordt niet gesteld dat men de bijzondere wet zal wijzigen.

Het lid concludeert dat de premier zich tot niets engageert in deze brief en dat dit schrijven zonder moeite door de PS en de PRL kan onderschreven worden. Het engagement dat Vlaanderen de spoortunnel en de toegang mag financieren, staat er niet in.

De heer André Denys repliceert dat de essentie van deze brief is dat als er bevoegdheidsproblemen ontstaan, de federale regering zich engageert om de nodige wettelijke bepalingen inclusief de wijziging van de bijzondere wet, te doen. Hij verklaart dat deze interpretatie ook werd bevestigd door de premier zelf in het partijbureau van de VLD. Samengevat helpt deze brief van de federale regering volgens de heer André Denys ons uit de impasse waarin we zaten. Hij kant zich tegen een heronderhandeling van dit akkoord omdat in een federaal land gemaakte akkoorden moeten gerespecteerd worden.

De heer Johan Malcorps verklaart dat dit samenwerkingsakkoord waarover we mogen van gedachten wisselen en stemmen, een belangrijke stap vooruit is. Vroeger mocht het Vlaams Parlement enkel advies geven en dan nog : de resoluties die toen gestemd werden in dit parlement hebben tot niets geleid omdat de besluitvorming volledig op federaal vlak gebeurde. Nu worden de gewesten mee betrokken bij de besluitvorming en kunnen ze stemmen over een samenwerkingsakkoord. Dat is

een enorme stap vooruit omdat er nu een gezamenlijke besluitvorming is.

Hetzelfde lid herinnert eraan dat zijn fractie niet opgezet was met het eerste ontwerp van het NMBS- investeringsplan omdat een aantal essentiële zaken zowel op vlak van goederen- als personenvervoer ontbraken. Het positieve aan dit spoorakkoord is dat er 97,5 miljard frank aan extra alternatieve financiering voorzien is. Dat maakt dat een aantal noodzakelijke spoorinvesteringen in de tijd naar voren kunnen worden geschoven ; ook een aantal dossiers die niet in het eerste ontwerp stonden zijn nu wel opgenomen. Het gaat over volgende dossiers : de 2de spoortoegang die start in 2005 en men heeft garanties voor de lage uitvoering, de 2de spoortunnel onder de Schelde die in 2006 start, de IJzeren Rijn start in 2002, de verlenging lijn 11 in 2008, een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge gepland voor 2006, aanpassing station van Mechelen 2007, lijn 50a aanpassing Gent Sint-Pieters 2006, Zeebrugge aanpassing en elektrificatie 2004, lijn 35 en 36 de bocht van Leuven 2004, de bocht van Zaventem en de verbinding naar Brussel en Antwerpen 2005 ...

De heer Johan Malcorps benadrukt dat men nu garanties heeft dat deze investeringen opgenomen zijn : ook de belangrijke investeringen die cruciaal zijn voor de Antwerpse haven zullen bovendien vroeger in de tijd starten. Hij kant zich tegen het scenario om dit investeringsplan af te wijzen en een communautair steekspel aan te gaan. Het resultaat is dat dan al deze dossiers opnieuw naar achterschuiven en dat we dan opnieuw van nul af aan moeten beginnen. Hij benadrukt dat dit akkoord inderdaad moeilijk ligt bij de Franstaligen – ook bij Ecolo. Het gegeven dat een aantal Vlaamse investeringen vooruitschuiven, het principe van de behoeftenstudie dat in dit akkoord verworven is, wordt door hen als een Vlaamse overwinning beschouwd. Vooral het instrument van de pre- en de cofinanciering was tot voor kort taboe voor alle Franstaligen. Na zware onderhandelingen is dit instrument in de wacht gesleept en kan wel degelijk los van de 60/40 sleutel met dit instrument gewerkt worden om een spoorbeleid te voeren.

Hij vindt het een goede zaak dat er hoorzittingen doorgingen waaruit bleek dat er mogelijk juridische betwistingen kunnen rijzen. Men is er nog niet uit want er zijn ook juristen die van oordeel zijn dat er geen probleem is. Het engagement van de federale premier dat sensu strictu enkel kan binden tot het einde van deze legislatuur, is echter voor zijn fractie voldoende. Het is evident dat het ganse spoorwegdossier een punt van discussie wordt bij

de volgende federale regeringsonderhandelingen. Hij verwacht dat er zich op dat ogenblik nog geen problemen zullen stellen, de timing maakt dat mogelijke juridische problemen zich wellicht later zullen stellen. Het is belangrijk dat er ondertussen kan voortgewerkt worden. Hij kant zich wel tegen de geëiste koppeling (door de PS) van dit dossier aan de goedkeuring van de structuurhervormingen bij de NMBS.

Concluderend pleit de heer Johan Malcorps voor de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord. Op de vraag of het akkoord juridisch sluitend is kan niemand definitief een afdoend antwoord geven. De politieke garantie van de federale premier die spreekt namens de voltallige regering is een nieuwe veiligheid en biedt voldoende zekerheid om dit akkoord goed te keuren. Hij meent trouwens dat sowieso los van dit juridisch contentieux over de bevoegdheid, er altijd betwistingen mogelijk zijn en waarschijnlijk zullen ontstaan. Eenieder moet daarin zijn verantwoordelijkheid nemen via communicatie, openbaar onderzoek en overleg met de betrokkenen om een nieuw Deurganckscenario te vermijden.

De heer Jan Loones wijst erop dat de nieuwe politieke familie waartoe hij behoort, de Nieuwe Vlaamse Alliantie (NVA) gevoelig is voor dit dossier. Hij verwijst naar de discussies die vroeger en in aanloop van dit samenwerkingsakkoord werden gevoerd in dit parlement. Voor zijn groep is het regeerakkoord het ijkpunt van beoordeling van dit akkoord. Het regeerakkoord voorzag in een andere structuur voor de spoorwegen, een rechtstreekse deelname van de gewesten in de beheersstructuren en een verlaten van de communautaire verdeelsleutel voor een verdeling op basis van de werkelijke objectieve behoeften. Deze analyse (verdeling op basis van de behoeften) is toen verdedigd door vele Vlaamse en ook federale Vlaamse ministers en sluit aan bij de visie die de SERV al jaren verdedigd heeft. Uit de gegevens blijkt immers dat de 60/40 sleutel achterhaald is : Vlaanderen heeft 64,2% van de reizigers en 62,6% van de goederen. Als men echter de uitgevoerde investeringen analyseert, komt men op basis van de cijfers van de SERV tot 57% investeringen in Vlaanderen tegenover 43% voor Wallonië.

Dezelfde spreker verklaart dat hij in de zomer van 2001 op de vooravond van 11 juli een eerste ontgoocheling opliep over het investeringsplan zelf. Toen hebben trouwens verschillende Vlaamse regeringspartijen en de voorzitter van het Vlaams Parlement zelf aangedrongen in zijn elfjuli-toespraak om af te stappen van deze communautaire

verdeelsleutel met commotie aan Franstalige zijde tot gevolg. Ook de heer Robert Voorhamme verklaarde toen n.a.v. het afsluiten van het spoorakkoord in de nacht van 5 op 6 juli dat de NMBS stilaan het laatste anachronisme van het land aan het worden is. De heer Voorhamme kante zich toen ook tegen de betonning van de 60/40 sleutel. Op dat ogenblik werd ook de laatste Volksuniepersmededeling geschreven en verspreid : er werd toen door de Volksunie opgeroepen dit akkoord niet goed te keuren.

Dat akkoord werd bijgestuurd door de pre- en cofinanciering als mechanisme toe te laten. Maar van de communautaire verdeelsleutel werd niet afgepast en er is nog de grootste twijfel of deze pre- en cofinanciering binnen of buiten de verdeelsleutel vallen. Die twijfel wordt niet weggenomen door de brief van premier Verhofstadt. Tot nader order interpreteert hij dat pre- en cofinanciering wel toegeerekend worden in de verdeelsleutel.

De juridische onzekerheid over co- en prefinanciering blijft bestaan. Zelfs als men er zou in slagen om later de bijzondere wet te wijzigen met de vereiste tweederde meerderheid om de pre- en cofinanciering in te schrijven, lijkt het duidelijk dat Vlaanderen daarvoor dan moet betalen via een nieuwe negotiatie met wellicht andere dossiers. Er zal dus een tweede keer moeten betaald worden.

De heer Johan Malcorps repliceert dat een afwijzing van dit akkoord impliceert dat men nul af aan terug moet beginnen en alles kwijt is wat men in de wacht had gesleept.

De heer Jan Loones is van oordeel dat er ultraslecht onderhandeld werd in dat dossier. Hij citeert uit persteksten om aan te tonen dat er gecapituleerd werd. Hij concludeert dat de NVA niet akkoord kan gaan met het investeringsplan en bijgevolg ook het voorliggend samenwerkingsakkoord niet zal goedkeuren.

De heer André Denys verduidelijkt dat zijn politieke inschatting is dat het handhaven van de communautaire verdeelsleutel gecompenseerd wordt door de cofinanciering omdat deze formule toelaat dat Vlaanderen kan ingrijpen in het investeringsplan.

Hij is het niet eens met de stelling van de heer Jan Loones dat Vlaanderen opnieuw een prijs zal betalen als er zich problemen stellen. Hij maakt zich sterk dat deze brief van premier Verhofstadt garant staat voor de invulling van die belofte. Dit is de garantie dat Vlaanderen daarvoor geen extra prijs moet betalen. Als dit niet zo is, resten er ons vol-

gens dezelfde spreker nog andere mogelijkheden om bepaalde aspecten die voor de Franstaligen essentieel zijn, tegen te houden.

De heer Johan Sauwens citeert uit de brief van 11 februari van minister-president Dewael en minister Stevaert aan de federale premier en meer bepaald de passage over de al dan niet aanrekening van de projecten die in het kader van de pre- of cofinanciering gefinancierd worden, in de 60/40 verdeling en het antwoord van de federale premier. Hij vraagt daaromtrent volstrekte duidelijkheid omdat hij interpreteert dat deze projecten wel worden aangerekend.

Minister Steve Stevaert verklaart dat de middelen die van Vlaanderen komen in het kader van de cofinanciering bovenop de 60/40 verdeling komen. De prefinanciering geeft op jaarbasis een verschil maar in de totaliteit is het hetzelfde want de prefinanciering schuift enkel de zaken naar voren. De minister benadrukt dat dit de stelling van de federale overheid is.

De heer Jan Loones repliceert dat deze analyse niet klopt voor de prefinanciering omdat er een uitdrukkelijke verplichting tot terugbetaling bestaat wat maakt dat de prefinanciering onmogelijk buiten de 60/40 verdeling kan volgen. Hij verklaart dat zijn politieke groep op zijn honger blijft zitten over het globale investeringsplan. Zijn grondhouding blijft dat hij gekant is tegen dit investeringsakkoord; het schoonheidsmiddeltje van de pre- en de cofinanciering verhelpt daar niet aan. Terzake verwijst hij naar de resolutie die zijn groep heeft ingediend en die pleit voor een hernegociëring met het oog op een regionalisering van het spoor.

De heer Carl Decaluwe noteert dat er tot op vandaag nog steeds geen juridisch uitsluit is omtrent de mogelijkheden van dit akkoord. Hij vraagt duidelijkheid over de zogenaamde politieke garanties die de federale premier zou gegeven hebben. In eerste orde kan die garantie enkel gelden voor de huidige lopende legislatuur. In tweede instantie verduidelijkt hetzelfde lid dat de regering in de huidige federale Kamer geen tweederde meerderheid heeft en dat CD&V niet bereid is die meerderheid te leveren. Dan rijst de vraag of een federale premier zich met een simpele brief kan engageren voor de volgende legislatuur. Het antwoord is neen.

Verder stelt het lid vast dat er in de Vlaamse begroting 2002 en in de meerjarenbegroting geen bedragen terug te vinden zijn voor deze dossiers. Hij concludeert dat ook de Vlaamse regering niet de

moed heeft om een begrotingspost in te schrijven in de begroting.

Minister Steve Stevaert repliceert dat hij geen begrotingspost kan inschrijven in een begroting vooraleer dit ontwerp van decreet tot goedkeuring van dit samenwerkingsakkoord gestemd is. De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat men bedrogen is en dat de pre- en de cofinanciering aangerekend worden in de 60/40 sleutel. Hij pleit voor een afkeuring van dit akkoord en een nieuwe onderhandeling van het investeringsplan.

De heer Ludwig Caluwé verklaart dat het engagement in de brief van federaal premier voor 99% een waardeloos papiertje is. Men heeft weliswaar zoals de heer Johan Malcorps stelt een aantal projecten opgesomd maar nagelaten te vermelden hoe deze projecten moeten gefinancierd worden. Dit blijkt nu reeds; er was immers sprake in het investeringsplan dat de NMBS voor 1 januari 2002 een aanvraag zou doen voor de Liefkenshoekspoortunnel. Die aanvraag is nog niet binnen. Er is meer, de federale overheid voorziet voor 2002 niet in de middelen die men in het investeringsplan opneemt. Men doet dus nu al minder wat men had ingeschreven. Het enige harde element dat in dit akkoord staat, is dat de Vlaamse regering binnen de 18 maanden de bouwvergunning zal afleveren voor de lijnen Brussel-Ottignies en Brussel-Nijvel. Dat is de reden dat de Franstaligen eisen dat dit akkoord in het Vlaams Parlement gestemd wordt. Eens dat dit gestemd is, hebben we onze laatste troeven uit handen gegeven. Een Vlaams Parlement dat zichzelf respecteert, keurt dit niet goed.

De heer Jul Van Aperen verwijst naar zijn discours over de techniek van de prefinanciering dat hij tijdens de commissievergadering van 10 januari uiteengezet heeft. Het te financieren bedrag blijft wel degelijk in de 60/40 verhouding maar de intrestlasten worden door het vooruit trekken van het project in de tijd, ten laste genomen van de Vlaamse overheid. Wat betreft de cofinanciering is het duidelijk dat de middelen die Vlaanderen supplementair wil investeren bovenop het bedrag van de NMBS, buiten de sleutel vallen omdat het gaat over eigen middelen waarover Vlaanderen autonoom beslist hoe deze worden aangewend. Hij betwist dat men nu oplossingen zoekt voor problemen die zich zullen stellen in de volgende legislatuur. Als Vlaanderen effectief werk wil maken van een aantal geprefereerde projecten, moet er nu dringend werk van gemaakt worden en kan er binnen de 2 jaar veel worden gerealiseerd.

Hij heeft het meeste problemen met de reactie van de CD&V over de brief van Guy Verhofstadt. Deze premier belooft tenminste dat hij de problemen zal oplossen terwijl we tevoren jaren opgezaagd zaten met een premier die zei dat hij de problemen zal oplossen als ze zich zullen stellen.

De heer Eric van Rompuy repliceert dat men geconfronteerd wordt met een premier die van alles belooft wat hij niet waarmaakt. Vandaar ook dat er een therapiesessie gepland is tussen de meerderheidspartijen omtrent de verwachtingen die niet kunnen ingelost worden. In die omstandigheden hecht hij geen enkel geloof aan de brief van premier Verhofstadt.

De heer Jul Van Aperen neemt het niet dat CD&V die uitgerekend zolang in de regering zat en nooit de gedane beloften nakwam, nu de nieuwe meerderheid vooraleer ze de kans krijgt iets uit te voeren, verwijt dat deze niet uitvoert wat beloofd werd.

De heer Jos Bex verklaart dat hij het bijgestuurde NMBS-akkoord (met pre- en cofinanciering) een verbetering vindt t.o.v. het oorspronkelijk ingediende investeringsplan. Het is zeker geen historisch akkoord maar wel een beperkte kleine stap in de goede richting. De SERV hecht trouwens veel belang aan de co- en prefinanciering. Hetzelfde lid benadrukt dat hij zich op het standpunt stelt van een realistische benadering van dit dossier. Uiteraard wil Spirit verder gaan.

De heer Jos Bex verwijst naar het persbericht van medio januari 2002 van Spirit waarbij Spirit aandrang op een heronderhandeling van het dossier. Hij verduidelijkt dat er inderdaad binnen de Vlaamse meerderheid gesprekken werden gevoerd en dat er ook met het federale niveau gesprekken waren. Dit alles heeft geleid tot de vaststelling dat het dossier juridisch in de knoop zat. Vermits een juridische oplossing dus niet mogelijk was, is geopteerd voor een politieke oplossing. De politieke oplossing die voorligt, is de schriftelijke verklaring van de federale premier. Men kan zich terecht de vraag stellen of dit het engagement is van één persoon en wat de draagwijdte van deze brief is. Spreker is van oordeel dat de verklaring van de premier de zes federale meerderheidspartijen bindt om in te grijpen en de bijzondere wet te wijzigen als er zich “en cours de route” problemen zouden stellen. Op de opmerking van de heer Carl Decaluwe dat de meerderheid in de federale kamer geen tweederde meerderheid heeft, repliceert de heer Jos Bex dat dit correct is maar dat het aan de oppositie is om zijn verantwoordelijkheid te nemen.

De heer Jos Bex is er stellig van overtuigd dat het NMBS-dossier bij de volgende federale regeringsonderhandelingen opnieuw op tafel ligt. Het probleem van de regionalisering van de spoorwegen zal dan ter sprake moeten komen. Op dat ogenblik zal ook de wetenschappelijke behoeftenanalyse – die we nu niet hebben – ter beschikking zijn en zal het uitgangspunt vormen om de communautaire verdeelsleutel ter discussie te stellen.

Hetzelfde lid ziet daarom vandaag slechts twee mogelijkheden. Ofwel wordt het NMBS-dossier geblokkeerd door het samenwerkingsakkoord af te wijzen; ofwel proberen de Vlamingen de zaken te bespoedigen en trachten ze de essentiële Vlaamse dossiers via de pre- en de cofinanciering te bespoedigen. Dat is de afweging die hij gemaakt heeft. Hij maakt zich sterk dat men nog tijdens deze legislatuur de aansluiting van de Antwerpse haven via de 2de spoortoegang op tafel kan krijgen, er is de mogelijkheid via dit akkoord om de Liefkenshoekspoortoegang te operationaliseren tegen het tijdstip dat het Deurganckdok gefinaliseerd wordt en er is de opportuniteit om Zaventem te ontsluiten. Als dit laatste dossier nu niet wordt aangepakt, is men niet tijdig klaar vooraleer Schiphol ontsloten is. Omwille van deze drie cruciale dossiers, meent de heer Jos Bex dat hij het voorliggend samenwerkingsakkoord vandaag moet goedkeuren. Er rest nog een anderhalf jaar tot de federale verkiezingen om deze dossiers nu op de sporen te zetten. De hernegotiatie van het investeringsplan komt er sowieso bij de volgende federale regeringsonderhandelingen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer wenst een aantal zeer concrete vragen te formuleren. Is de brief van premier Verhofstadt het gevolg van een formele regeringsbeslissing? Heeft er een onderhandeling plaatsgegrepen om reeds te negocieren over een tweederde meerderheid in de federale Kamer? Is het zinnetje in het antwoord van de federale premier (“Uiteraard tasten de prefinancieringen en de cofinancieringen de 60/40 verhouding niet aan”) wel degelijk een antwoord op de passage in het schrijven van de Vlaamse regering mbt de te pre- en de te cofinancieren projecten? En gelooft de minister werkelijk zelf – na alles wat de laatste dagen gebeurt vanuit Franstalige zijde omtrent het Vlaams tijdskrediet en de Vlaamse zorgverzekering – dat er een engagement is geformuleerd door alle – ook de Franstalige – regeringspartijen?

Minister Steve Stevaert bevestigt dat deze brief de brief is van de federale premier die namens de federale regering schrijft. Hij verklaart dat er geen

onderhandelingen werden gestart om tot een tweederde meerderheid in de federale Kamer te komen. Hij laat trouwens in het midden of er zich wel problemen zullen stellen. De minister wijst er op dat de brief het heeft over alle juridische middelen wat kan inhouden dat er mogelijk nog andere constructies dan een tweederde meerderheid mogelijk zijn.

De heer Eric Van Rompuy wenst te vernemen of er een formele federale regeringsbeslissing is omtrent de brief van Verhofstadt. Is hetgeen in deze brief vermeld wordt, genotuleerd in de ministerraad? Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verwijst in dit verband naar een andere brief van een voormalig premier waarvan de rechter nu stelt dat deze brief van generlei waarde is. De heer Robert Voorhamme repliceert dat de brief van Verhofstadt moet beschouwd worden als een politiek akkoord.

Minister Steve Stevaert bevestigt nogmaals dat de middelen van de *cofinanciering* bovenop de 60/40 verhouding komen. Wat de *prefinanciering* betreft, sluit de minister zich aan bij de analyse die de heer Jul Van Aperen daarover in deze commissie heeft uiteengezet. Bij de prefinanciering stelt de 60/40 verhouding zich niet in zijn totaliteit maar wel jaar tot jaar. Er mag in de totaliteit van de 60/40 verhouding afgeweken worden.

De heer Jan Loones verklaart dat men een aantal jaren geijverd heeft om een aantal werken van nationaal belang buiten de 60/40 verhouding te houden. Nu heeft hij de indruk dat deze werken opnieuw binnen de verdeelsleutel zitten.

Minister Steve Stevaert is ervan overtuigd dat de federale regeringspartijen het akkoord zullen nakomen.

De heer Robert Voorhamme verduidelijkt dat hijzelf als voormalig voorzitter van de SERV in de negentiger jaren geijverd heeft voor een objectieve behoeftenanalyse. Een *conditio sine qua non* om af te wijken van welke verdeelsleutel dan ook is dat er een objectieve behoeftenstudie voor handen moet zijn. *Quod non*. De SERV is de eerste instantie die de communautaire verdeelsleutel in vraag gesteld heeft. In het laatste SERV-advies daaromtrent heeft men een aantal pistes aangereikt om van deze sleutel af te raken. Er is de idee om een aantal werken van nationaal belang te verklaren en uit de verdeelsleutel te lichten. Dat is echter onvoldoende gebeurd. Een andere piste was de pre- en de cofinanciering met de bedoeling projecten in de tijd te verschuiven. Dit is vandaag met dit voorlig-

gend akkoord verworven. Hij concludeert dat er vandaag niemand kan ontkennen dat er belangrijke stappen gezet zijn om de 60/40 verdeelsleutel te verlaten. Hij opteert voor een stapsgewijze benadering van het dossier.

Wat de gehanteerde interpretatie van de verdeelsleutel betreft, wijst de heer Ludwig Caluwé er nogmaals op dat deze manifest in strijd is met de letterlijke tekst van artikel 6 van dit samenwerkingsakkoord waar sprake is van een 60/40 verhouding *tijdens ieder burgerlijk jaar*. Een prefinanciering die daar niet aan beantwoordt, is dus in strijd met dit artikel.

Hij is verwonderd door de bondigheid van het antwoord van de minister. De politieke feeling van de minister kennende, toont dit aan dat de minister dit akkoord een slecht akkoord vindt.

De heer Ludwig Caluwé vindt de tussenkomst van de heer Jos Bex zeer merkwaardig. De politieke geloofwaardigheid van Spirit staat hier ter discussie. Spirit heeft immers in zijn persbericht van 14 januari 2002 duidelijk gesteld dat dit akkoord moest heronderhandeld worden. Ook vandaag nog eist mevrouw Annemie Vandecasteele, voorzitter van Spirit in de Standaard bijkomende garanties vooraleer Spirit dit akkoord kan goedkeuren. Hij besluit echter na de heer Jos Bex gehoord te hebben dat Spirit geen bijkomende garanties eist en derhalve niet geloofwaardig is en eerder lijkt op “white spirit” die na een dag zijn “spirit” kwijt is en verdampt.

De heer Jos Bex repliceert dat Spirit zijn politieke geloofwaardigheid niet bij CD&V (“spic en span”) zal zoeken. Hij herhaalt dat Spirit streeft naar het realistisch haalbare. Wat de bijkomende garanties betreft, verwijst hij naar de gesprekken die binnen de meerderheid gevoerd worden en de verduidelijkingen die Spirit over dit akkoord heeft gekregen.

III. STEMMING

Het ontwerp van decreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaamse Gewest, het Waals Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS wordt met acht stemmen tegen zeven aangenomen.

De gekoppelde voorstellen van resolutie betreffende het samenwerkingsakkoord inzake het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS zijn door de goedkeuring van het ontwerp van decreet zonder voorwerp.

De verslaggever,

De voorzitter,

Hilde

Wivina

CLAES

DEMEESTER-DE MEYER

BIJLAGE

Vlaamse Regering
Minister-president

Martelaarsplein 19, 1000 BRUSSEL
Tel. (02) 553 29 11 - Fax (02)553 29 05
E-mail: kabinet.dewael@vlaanderen.be

Aan de heer Guy VERHOFSTADT
Eerste Minister
Wetstraat 16

1000 BRUSSEL

Cc. Mevrouw Isabelle DURANT, Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer

uw kenmerk

ons kenmerk
K01-U-A1-02

bijlagen

vragen naar / e-mail
Lieve Verschueren
lieve.verschueren@vlaanderen.be

telefoonnummer
02/553.29.20

datum

11 FEB. 2002

Mijnheer de Eerste Minister,

Op 23 november laatstleden heeft de Vlaamse regering het ontwerp van instemmingdecreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS goedgekeurd.

Het werd overgemaakt aan het Vlaams parlement, waarin de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie op 8 januari 2002 een hoorzitting over het ontwerp van decreet werd gehouden. De tussenkomst van Geert Goedertier, assistent aan de Universiteit Gent heeft de parlementsleden verder geïnformeerd over de draagwijdte van het instemmingdecreet en het samenwerkingsakkoord. Uitgangspunt is het advies van de Raad van State waarin gewezen wordt op enkele bepalingen in de tekst van het samenwerkingsakkoord die niet te verzoenen zijn met de bevoegdheidsverdeling in het federale België. Bijkomend stelt Geert Goedertier dat er juridisch op dit ogenblik een samenwerkingsakkoord tussen de federale regering en de gewesten bestaat. Het moet nog enkel goedgekeurd worden door het Vlaamse parlement. Er iets aan wijzigen kan niet, hoogstens kan het Vlaamse parlement het niet goedkeuren, waardoor er terug onderhandelingen over een nieuw samenwerkingsakkoord moeten opgestart worden.

Ondertussen heeft de Vlaamse regering bijkomend extern juridisch advies ingewonnen bij professor Jan Velaers. In essentie komt hij tot de dezelfde conclusie als de Raad van State en Geert Goedertier. Zijn advies is verhelderend in het geheel van de problematiek, en leidt tot een aantal duidelijke conclusies die niet te miskennen zijn. Ze kunnen als volgt samengevat worden:

1. aangezien het investeringsplan voor de spoorwegen luidens artikel 4 van het samenwerkingsakkoord door de partijen wordt goedgekeurd wordt het geacht wezenlijk deel uit te maken van het akkoord; dit heeft tot gevolg dat de Gewesten deelnemen aan de exclusief federale bevoegdheid inzake de spoorwegen wat in strijd is met het basisbeginsel van de niet inmenging;
2. in het "Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit" worden de gewesten luidens artikel 3 van het samenwerkingsakkoord betrokken in de opvolging van de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan; dit betekent dat de Gewesten ook bij de uitvoering van het investeringsbeleid betrokken worden en hier een rol zullen kunnen spelen; ook dit is een bevoegdheidsoverschrijding;

3. door de mogelijkheid tot renteloze prefinanciering door het gewest voor projecten van gewestelijk belang op haar grondgebied luidens artikel 14 van het samenwerkingsakkoord, of door de mogelijkheid tot cofinanciering voor grote spoorweginvesteringen luidens artikel 15 van het samenwerkingsakkoord worden gewestmiddelen aangewend voor de uitoefening van federale bevoegdheden; dit is in strijd met het beginsel dat een besteding in verband moet staan met de materiële en territoriale bevoegdheid van de betrokken overheid; het enkele feit dat het Gewest er een belang bij heeft om eigen middelen ter beschikking te stellen van de federale overheid is een onvoldoende verantwoording

Tenslotte werd onderzocht of op grond van artikel 10 van de bijzondere wet de uitoefening door het Gewest van een federale bevoegdheid kan verantwoord worden. Aangezien de uitoefening van de "impliciete bevoegdheid" in deze aangelegenheid niet "noodzakelijk" lijkt voor de uitoefening van de eigen expliciete gewestelijke bevoegdheid, kan ook deze piste niet verder gevolgd worden. Ook hier geldt dat een louter belang van het Gewest niet volstaat.

Binnen het thans voorliggend kader lijkt er geen sluitende juridische oplossing voorhanden, zodat aanvullende garanties noodzakelijk zijn die ook in de toekomst het uitgebalanceerde evenwicht van het samenwerkingsakkoord honoreren. Vlaanderen kan het zich niet veroorloven dat de voor het komende decennium geplande spoorweginvesteringen in het gedrang komen door onvolkomenheden in het samenwerkingsakkoord. Het beheersbaar houden van de mobiliteit vereist een versnelde invulling van de vervoersvraag door andere modi dan het wegverkeer. Het functioneren van het sociaal-economisch weefsel noodzaakt het met voortvarendheid realiseren van een aantal belangrijke spoorweginvesteringen, waarvoor de in het samenwerkingsakkoord voorziene mechanismen moeten kunnen ingezet worden. Zowel de principes van pre- en cofinanciering, zoals verwoord in de artikelen 14 en 15 van het samenwerkingsakkoord, als de betrokkenheid van het gewest bij de uitvoering van het investeringsplan zijn hierbij van doorslaggevend belang.

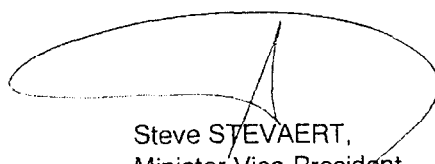
Gesteld voor het hierboven geschetst probleem komt het de Vlaamse regering voor dat, wil er een parlementaire meerderheid gevonden worden voor het instemmingdecreet, op duidelijke wijze beklemtoond wordt dat de uitvoering van het investeringsplan binnen de perken als voorzien in het samenwerkingsakkoord, gegarandeerd wordt. De Vlaamse regering moet bijgevolg het Vlaams parlement de garantie kunnen geven dat de mogelijkheden van pre- en cofinanciering en de betrokkenheid bij de uitvoering van het investeringsplan onverminderd in de toekomst behouden blijven. Op geen enkel ogenblik mag enige hinder in het hanteren van die instrumenten ontstaan op het juridische vlak.

Graag zouden wij in dit kader ook bevestigd zien dat de projecten die door het Vlaams Gewest gepre- of gefinancierd worden, niet aangerekend worden in de 60% Vlaams aandeel binnen de 60-40 verdeling op jaarbasis. Wij vangen geruchten op dat sommigen dit anders zouden interpreteren.

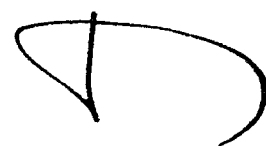
Aan de federale overheid wordt bijgevolg de sluitende garantie gevraagd om de onverminderde uitvoerbaarheid van het samenwerkingsakkoord te verzekeren.

Deze vraag is te beschouwen als een uiting van de volstrekte wil van de Vlaamse regering om het samenwerkingsakkoord inzake het meerjareninvesteringsplan van de NMBS volledig, in al zijn aspecten, uit te voeren.

U zal willen begrijpen dat wij de zekerheid willen hebben dat de voor Vlaanderen belangrijke onderdelen van het samenwerkingsakkoord ook ten volle en op ieder moment kunnen uitgevoerd worden.



Steve STEVAERT,
Minister Vice-President
van de Vlaamse Regering
Vlaams Minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie



Patrick DEWAELE
Minister-president van de
Vlaamse Regering

DE EERSTE MINISTER

WETSTRAAT 16
1000 BRUSSELBrussel, 20 februari 2002
GV/LC/015

Mijnheer de Minister-President,

Uw brief van 11 februari ll. heeft mij goed bereikt waarvoor mijn dank.

De Vlaamse regering heeft op 23 november het ontwerp van samenwerkingsakkoord goedgekeurd en daarop overgemaakt aan het Vlaams Parlement. In het Vlaams Parlement heeft de heer Goedertier, assistent aan de Universiteit Gent, zich grotendeels aangesloten bij het advies van de Raad van State, dat stelt dat het samenwerkingsakkoord bepalingen bevat die niet stroken met de Belgische grondwettelijke bevoegdheidsverdeling. De Vlaamse regering heeft daarop bijkomend advies gevraagd aan professor Velaers die tot dezelfde conclusie komt.

Sta me toe te wijzen op het standpunt van de federale overheid ter zake. De federale overheid heeft reeds in de Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS, geantwoord op de opmerkingen van de Raad van State.

Zo is de federale overheid van oordeel dat artikel 3, dat voorziet in de oprichting van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, in geen enkel opzicht een bevoegdheidsoverschrijding inhoudt. Dit comité dient enkel ter afstemming van het vervoersbeleid van de verschillende overheden, elk binnen zijn bevoegdheden. Dat dit comité toezicht houdt op de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan betekent niet dat de Gewesten een bevoegdheid bekomen met betrekking tot de spoorinvesteringen. Deze blijft exclusief in handen van de federale overheid. Evenals de voor de spoorinvesteringen noodzakelijke ingrepen van ruimtelijke ordening exclusief tot de bevoegdheid van de Gewesten behoren.

Evenzo is de federale overheid van oordeel dat artikel 4 waarin gesteld wordt dat het investeringsplan geacht wordt wezenlijk deel uit te maken van het samenwerkingsakkoord, in geen enkel opzicht betwist dat uitsluitend de federale overheid krachtens de wet van 8 augustus 1980 bevoegd is voor het wijzigen of goedkeuren van het investeringsplan van de NMBS. De bevoegdheid voor het opstellen van het investeringsprogramma is en blijft een federale bevoegdheid, uit te voeren na hierover het advies van de gewesten te hebben ingewonnen. De goedkeuring van het samenwerkingsakkoord wijzigt niets aan deze bevoegdheid. De opname van het investeringsprogramma in het samenwerkingsakkoord is noodzakelijk om de juiste context van dit samenwerkingsakkoord te geven, maar wijzigt de bevoegdheidsverdeling niet en is derhalve niet strijdig met de grondwet of de bijzondere wet.

Evenmin is het strijdig met de bevoegdheidsverdeling financiële middelen te besteden aan werken die niet tot de eigen bevoegdheid behoren. In het samenwerkingsakkoord wordt zowel voorzien in prefinanciering als in cofinanciering. *Prefinanciering* kan niet gelijkgesteld worden met het besteden van financiële middelen. Immers, bij prefinanciering wordt het ter beschikking gesteld geld ook terugbetaald. Wanneer een overheid, in casu het Gewest, het nuttig acht binnen het kader van haar globale politieke activiteit geld ter beschikking te stellen van activiteiten die door de bevoegde federale overheid zijn gepland en zullen worden uitgevoerd, op voorwaarde dat het wordt terugbetaald onder de wederzijds afgesproken voorwaarden, is er geen bevoegdheidsoverschrijding. *Cofinanciering* is enkel mogelijk door het besteden van financiële middelen voor een project waarvoor het Vlaams Gewest bevoegd is, te laten samenvallen met het besteden van federaal geld voor een project dat tot de bevoegdheden van de federale overheid behoort. Terzake wordt vaak het onderscheid gemaakt tussen werken van burgerlijke bouwkunde (gewestelijke bevoegdheid) en spoorwegwerken sensu stricto (federale bevoegdheid).

Met andere woorden is de federale overheid van oordeel dat er zich voor prefinanciering geen probleem stelt en dat cofinanciering niet mogelijk is voor werken die exclusief federaal zijn maar wel voor werken die zowel gewestelijk als federaal zijn (bv. heel wat mobiliteitsprojecten in de haven), voor zover de juiste proporties aangehouden blijven.

Aangezien echter uit deze briefwisseling blijkt dat er onder grondwetsspecialisten geen eensgezindheid bestaat omtrent de juridische zekerheid van dit samenwerkingsakkoord, wenst de federale overheid te benadrukken dat zij, mochten er zich toch betwistingen voordoen, voor deze elementen alle noodzakelijke juridische stappen zal ondernemen, inclusief de wijziging van wettelijke bepalingen, om het samenwerkingsakkoord onverminderd te kunnen uitvoeren.

Uiteraard tasten de prefinancieringen en co-financieringen de 60/40 verhouding niet aan.

In de hoop U hiermee van dienst te zijn, verblijf ik

Met de meeste hoogachting,



Guy VERHOFSTADT