



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

PLENUMVERGADERING

SÉANCE PLÉNIÈRE

dinsdag

mardi

17-07-2001

17-07-2001

10:00 uur

10:00 heures

INHOUD

Berichten van verhindering	1
INTERPELLATIES	1
Samengevoegde interpellaties van	2
- mevrouw Frieda Brepoels tot de eerste minister over "het NMBS-akkoord van de Ministerraad van 6 juli 2001" (nr. 859)	
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Vlaams-vijandig karakter van de laatste regeringsbeslissing over het investeringsplan voor de spoorwegen" (nr. 862)	
- de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het regeringsakkoord met betrekking tot de toekomst van de NMBS" (nr. 863)	
- de heer Jean-Pol Poncelet tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de regeringsbeslissingen in verband met de NMBS" (nr. 866)	
- de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS" (nr. 869)	
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Guy Verhofstadt , eerste minister, Jos Ansoms , Jan Mortelmans , Jean-Pol Poncelet , voorzitter van de PSC-fractie, Ludo Van Campenhout , Marc Van Peel , Jean Depreter , Daan Schalck , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Marie-Thérèse Coenen , François Bellot	
<i>Moties</i>	16
<i>Sprekers:</i> Daan Schalck	

SOMMAIRE

Excusés	1
INTERPELLATIONS	1
Interpellations jointes de	2
- Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur "l'accord conclu au sein du Conseil des ministres du 6 juillet 2001 concernant la SNCB" (n° 859)	
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le caractère antiflamand de la dernière décision du gouvernement en ce qui concerne le plan d'investissement pour les chemins de fer" (n° 862)	
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord conclu au sein du gouvernement en ce qui concerne l'avenir de la SNCB" (n° 863)	
- M. Jean-Pol Poncelet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les décisions du gouvernement concernant la SNCB" (n° 866)	
- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord de coopération en ce qui concerne le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB" (n° 869)	
<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID, Guy Verhofstadt , premier ministre, Jos Ansoms , Jan Mortelmans , Jean-Pol Poncelet , président du groupe PSC, Ludo Van Campenhout , Marc Van Peel , Jean Depreter , Daan Schalck , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Marie-Thérèse Coenen , François Bellot	
<i>Motions</i>	16
<i>Orateurs:</i> Daan Schalck	

PLENUMVERGADERING

van

DINSDAG 17 JULI 2001

10:00 uur

SEANCE PLENIERE

du

MARDI 17 JUILLET 2001

10:00 heures

De vergadering wordt geopend om 10.32 uur door de heer Herman De Croo, voorzitter.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering zijn de ministers van de federale regering: Guy Verhofstadt en Isabelle Durant

Een reeks mededelingen en besluiten moeten ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij zullen in bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen worden.

Berichten van verhindering

Gezondheidsredenen: Pierre Chevalier, Patrick Moriau en Simonne Leen
Met zending buitenslands: Jean-Pierre Grafé
Buitenslands: Zoé Genot, Annemie Van de Casteele en Pierre Lano
Raad van Europa: Stef Goris

Federale regering

Louis Michel, vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken: ambtsplicht
Magda Aelvoet, minister van Consumentenzaken, Volksgezondheid en Leefmilieu: Klimaatconferentie (Bonn)
Antoine Duquesne, minister van Binnenlandse Zaken: ambtsplicht
Luc Van den Bossche, minister van Ambtenarenzaken en Modernisering van de openbare besturen: gezondheidsredenen
Eddy Boutmans, staatssecretaris voor Ontwikkelingssamenwerking: Genève

Interpellaties

La séance est ouverte à 10.32 heures par M. Herman De Croo, président.

Ministres du gouvernement fédéral présents lors de l'ouverture de la séance: Guy Verhofstadt et Isabelle Durant

Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

Excusés

Raisons de santé: Pierre Chevalier, Patrick Moriau et Simonne Leen
En mission à l'étranger: Jean-Pierre Grafé
A l'étranger: Zoé Genot, Annemie Van de Casteele et Pierre Lano
Conseil de l'Europe: Stef Goris

Gouvernement fédéral

Louis Michel, vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères: devoirs de mandat
Magda Aelvoet, ministre de la Protection de la consommation, de la Santé publique et de l'Environnement: Conférence sur le Climat (Bonn)
Antoine Duquesne, ministre de l'Intérieur: devoirs de mandat
Luc Van den Bossche, ministre de la Fonction publique et de la Modernisation de l'administration: raisons de santé
Eddy Boutmans, secrétaire d'Etat à la Coopération au développement: Genève

Interpellations

01 Samengevoegde interpellaties van

- mevrouw Frieda Brepoels tot de eerste minister over "het NMBS-akkoord van de Ministerraad van 6 juli 2001" (nr. 859)
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Vlaams-vijandig karakter van de laatste regeringsbeslissing over het investeringsplan voor de spoorwegen" (nr. 862)
- de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het regeringsakkoord met betrekking tot de toekomst van de NMBS" (nr. 863)
- de heer Jean-Pol Poncelet tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de regeringsbeslissingen in verband met de NMBS" (nr. 866)
- de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS" (nr. 869)

De **voorzitter**: Ik stel vast dat de vice-premier hier aanwezig is. Ik zie niet in waarom de eerste minister hier ook moet zijn.

01.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): In de Conferentie van voorzitters werd beslist dat indien mogelijk de premier zou mogen ondervraagd worden. Misschien heeft hij problemen met een aantal vragen. Ik zou wensen dat hij tenminste naar mijn vragen luistert.

01.02 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): Aan een debat als dit moet toch in de eerste plaats de minister die bevoegd is voor de aangelegenheid, deelnemen. Bovendien deel ik in deze de mening van minister Durant.

01.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): In de Conferentie van voorzitters werden daarover andersluidende afspraken gemaakt. Daarbij komt dat het voorliggend dossier niet uitsluitend in de handen is van minister Durant, dat is bekend. Er zijn trouwens inmiddels nieuwe gebeurtenissen geweest, zoals de onderhandelingen met de gewestelijke overheden.

De **voorzitter**: Een aantal interpellaties zijn gericht tot minister Durant.

01.04 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): Minister Durant heeft het

01 Interpellations jointes de

- Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur "l'accord conclu au sein du Conseil des ministres du 6 juillet 2001 concernant la SNCB" (n° 859)
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le caractère antiflamand de la dernière décision du gouvernement en ce qui concerne le plan d'investissement pour les chemins de fer" (n° 862)
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord conclu au sein du gouvernement en ce qui concerne l'avenir de la SNCB" (n° 863)
- M. Jean-Pol Poncelet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les décisions du gouvernement concernant la SNCB" (n° 866)
- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord de coopération en ce qui concerne le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB" (n° 869)

Le **président**: Je constate que la vice-première ministre est présente parmi nous. Par conséquent, je ne vois pas pourquoi le Premier ministre devrait être présent aussi.

01.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Il avait été décidé en conférence des présidents que, si c'était possible, le premier ministre pourrait être interrogé. Certaines questions l'embarrassent peut-être... Je souhaiterais qu'il écoute au moins mes questions.

01.02 **Guy Verhofstadt**, premier ministre (*en néerlandais*): C'est le ministre compétent pour le dossier discuté qui doit, avant tout, être présent dans un débat tel que celui-ci. De plus, dans ce dossier, je suis exactement sur la même longueur d'onde que la ministre Durant.

01.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Ce n'est pas ce qu'on avait décidé en Conférence des présidents. De surcroît, le dossier concerné n'est pas exclusivement de la compétence de la ministre Durant. Tout le monde le sait. Et, entre-temps, se sont produits de nouveaux événements comme les négociations avec les autorités régionales.

Le **président**: Une série d'interpellations sont adressées à la ministre Durant.

01.04 **Guy Verhofstadt**, premier ministre (*en néerlandais*): Mme Durant a conclu l'accord de

samenwerkingsakkoord afgesloten en het ontwerp inzake de herstructurering van de NMBS opgesteld.

01.05 Frieda Brepoels (VU&ID): De eerste minister wordt niet graag geconfronteerd met het feit dat hij teruggefloten werd inzake het akkoord.

De **voorzitter:** De premier wordt verwacht in de commissie Buitenlandse Zaken. (*Eerste minister Verhofstadt verlaat de vergadering*)

01.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik dring erop aan dat in de Conferentie van voorzitters nieuwe afspraken worden gemaakt over de relaties tussen parlement en regering. Het nieuwe investeringsplan van de NMBS is nog maar eens een voorbeeld van het typisch Belgisch compromis. In een persbericht liet premier Verhofstadt weten dat hij voorgesteld had Zaventem uit het akkoord te lichten. Op de Ministerraad zeiden de Franstalige ministers evenwel niets. Het uiteindelijke akkoord werd andermaal bijgesteld na een overlegronde met de gewestelijke overheden. De beslissing van de Ministerraad ging immers regelrecht in tegen de resoluties van het Vlaams Parlement terzake. Alle Vlaamse fracties van VLD tot Agalev, betwistten fel de opname van de investeringen in Zaventem, Antwerpen, Gent en Zeebrugge in het Vlaamse aandeel. Die investeringen komen immers het hele land ten goede. Ook de dwangsom voor vertragingen bij de bouwvergunningen werd afgewezen. Zelfs Agalev vond dat de werken aan de havens uit het Vlaams aandeel moesten worden gehouden.

In het Vlaamse regeerakkoord was toch overeengekomen dat men op diverse regeringsniveau's dezelfde taal zou spreken. Hebben de Vlaamse federale ministers dan geslapen? Men zal nu nog een behoeftestudie laten uitvoeren, nadat de beslissingen al genomen zijn. Onder leiding van de kabinetschef van de premier werd gedurende vele uren onderhandeld over het akkoord. De dwangsom werd wel weggelaten, maar door de prefinanciering door het Vlaams Gewest, wordt in feite een renteloze lening gegeven aan het federaal niveau. Bovendien is er de nulhandel tussen de werken voor Zaventem en de lijn naar Luxemburg. Door dat alles is er in feite een winst voor Vlaanderen van 3 miljard op een totaal van meer dan 600 miljard. Vergeten we ook niet dat de federale investeringen in feite gebeuren met belastinggeld dat voor meer dan 60 procent van de Vlamingen komt.

coopération et c'est elle également qui a élaboré le projet de restructuration de la SNCB.

01.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Le premier ministre n'apprécie guère d'être confronté au fait d'avoir été rappelé à l'ordre à propos de cet accord.

Le **président:** Le premier ministre est attendu en commission des Relations extérieures. (*M. Verhofstadt quitte la séance*)

01.06 Frieda Brepoels (VU&ID): J'insiste pour que de nouveaux accords soient conclus en Conférence des présidents à propos des relations entre le Parlement et le gouvernement. Le nouveau plan d'investissement est un exemple de plus d'un compromis à la belge typique. Dans un communiqué de presse, le premier ministre Verhofstadt avait fait savoir qu'il avait proposé d'exclure la question de Zaventem de l'accord. En conseil des ministres, les ministres francophones ont toutefois opposé un refus catégorique. Une nouvelle fois, l'accord final a été conclu après une concertation avec les autorités régionales. Les décisions du Conseil des ministres étaient, en effet, en contradiction totale avec les résolutions adoptées par le Parlement flamand en cette matière. Tous les groupes flamands, du VLD à Agalev, ont violemment contesté l'intégration des investissements pour Zaventem, Anvers, Gand et Zeebrugge dans la part flamande étant donné que ces investissements bénéficient à l'ensemble du pays. L'astreinte due pour les retards enregistrés dans l'octroi des permis de bâtir a également été rejetée. Même Agalev estimait que les travaux réalisés dans les ports devaient être exclus du volet flamand.

Dans l'accord de gouvernement flamand, il avait été convenu que le même langage serait tenu aux différents niveaux de pouvoir. Les ministres fédéraux flamands se sont-ils endormis? A présent, une étude des besoins sera réalisée alors que la décision est déjà prise. L'accord a fait l'objet de nombreuses heures de négociation sous la direction du chef de cabinet du premier ministre. L'astreinte a effectivement été abandonnée mais, par le truchement du mécanisme du préfinancement par la Région flamande, on accorde en réalité un emprunt sans intérêts au fédéral. A cela s'ajoute le troc entre les travaux à Zaventem et la ligne vers le Luxembourg. Tout cela représente un bénéfice pour la Flandre qui s'élève à 3 milliards sur un total de plus de 600 milliards. N'oublions pas que les investissements fédéraux sont en réalité financés par l'argent du contribuable lequel provient pour plus de 60% de Flandre.

Welke waren de adviezen van de gewestregeringen? In welke mate werd daarmee rekening gehouden? Waarom is de premier van zijn compromisvoorstel van 5 juli afgestapt? Hoe worden de termijnen voor de aflevering van bouwvergunningen gekoppeld aan de prefinanciering? Hoe kan de federale overheid de gewestelijke dwingen haar ruimtelijke ordening aan te passen? Hoe wordt het bedrag van 687 miljard frank gefinancierd? Hoeveel betaalt de NMBS zelf? Hoeveel wordt alternatief gefinancierd? Wie bepaalt de termijnen voor de versnelling van de werken die door de Gewesten worden geprefinancierd? Worden de uitvoeringstabellen dan herzien?

Quels avis ont été émis par les gouvernements régionaux? Dans quelle mesure en a-t-il été tenu compte? Pourquoi le premier ministre a-t-il renoncé à sa proposition de compromis présentée le 5 juillet dernier? De quelle manière les délais prévus pour l'octroi des permis de bâtir seront-ils liés au préfinancement? Comment les autorités fédérales peuvent-elles contraindre les autorités régionales à adapter leur plan d'aménagement du territoire? De quelle manière le montant de 687 milliards sera-t-il financé? Quel montant provient de la SNCB elle-même? Quel montant fera l'objet d'un financement alternatif? Qui détermine les délais relatifs à l'accélération des travaux préfinancés par les Régions? Le calendrier d'exécution sera-t-il dès lors revu?

01.07 Jos Ansoms (CVP): De NMBS-plannen volgen elkaar in ijl tempo op. In oktober 2000 was er een eerste plan, een tweede volgde in maart 2001 waarbij sprake was van een nieuwe start voor de NMBS. Minister De Wael vond het een uitstekend akkoord. Dan kwam het akkoord van april jongstleden, waarover vooral de Vlaamse regering erg ontevreden was. In elk van die voorstellen wordt met honderden miljarden gegoocheld, men spreekt van bijna 700 miljard. In feite zal de federale regering in de volgende 12 jaar amper 445 miljard uitgeven, terwijl de NMBS de rest zelf moet financieren, hoewel de NMBS al verlieslatend is. In de eigen legislatuur zal de regering zelfs maar 3,7 miljard meer uitgeven voor de NMBS en dat ondanks het feit dat men in de jongste twee jaar honderden miljarden aan meeropbrengsten van belastingen heeft ontvangen. Zelfs de regering Dehaene heeft in volle crisis meer uitgegeven aan de NMBS.

01.07 Jos Ansoms (CVP): Les plans de la SNCB se succèdent à un rythme effréné. En octobre 2000, il y a eu un premier plan. Le deuxième a suivi en mars 2001 et à cette occasion, on a parlé d'un nouveau départ pour la SNCB. Le ministre Dewael estimait que cet accord était très bon. Ensuite, il y a eu l'accord d'avril dernier à propos duquel le gouvernement flamand était extrêmement mécontent. Dans chacune de ces trois propositions, on jongle avec des centaines de milliards. On évoque à présent un chiffre de pratiquement 700 milliards. Au cours des 12 prochaines années, le gouvernement fédéral dépensera à peine 445 milliards alors que, bien que déficitaire, la SNCB devra financer elle-même le reste. Au cours de cette législature, le gouvernement dépensera à peine 3,7 milliards de plus pour la SNCB en dépit du fait qu'au cours de ces deux dernières années les recettes fiscales ont augmenté de plusieurs centaines de milliards de francs. En pleine crise, même le gouvernement Dehaene a consacré plus d'argent à la SNCB.

De Vlaamse regering eiste het lichten van Antwerpen en Zaventem uit de 60/40 verdeelsleutel. Objectieve criteria leiden er immers toe dat 75 procent van de investeringen in Vlaanderen gebeuren. Het regeerakkoord bevestigt dat. Helaas worden verdeelsleutels door de federale regering alleen overboord gegooid als de Franstaligen daar voordeel bij hebben. Het is toch belachelijk dat men de haven van Antwerpen niet erkent als zijnde van nationaal belang, maar de couponnetjestrein naar Luxemburg wel. Vlaanderen mag voortaan drie keer betalen: voor een foute verdeelsleutel, voor de couponnetjestrein en voor de renteloze lening die het Vlaams Gewest aan de federale overheid toestaat.

Le gouvernement flamand avait exigé que les investissements pour Anvers et pour Zaventem soient exclus de la clé de répartition 60/40. Des critères objectifs permettent en effet de conclure que 75% des investissements sont réalisés en Flandre, ce qui est confirmé par l'accord de gouvernement. Malheureusement, le gouvernement ne déroge aux clés de répartition que lorsque cela profite aux francophones. Il est ridicule que le port d'Anvers ne soit pas reconnu comme revêtant un intérêt national au contraire du train à destination du Luxembourg et ses banques. Dorénavant, la Flandre pourra payer trois fois: pour la clé de répartition erronée, pour le train vers le Luxembourg et pour l'emprunt sans intérêts accordé par la Région flamande aux pouvoirs publics fédéraux.

Moet de 60/40 verdeelsleutel toegepast worden op de prefinanciering door Vlaanderen? Betekent de prefinanciering dat de Gewesten de intresten moeten betalen? Hoe wordt de 60/40 verhouding gecontroleerd? Gebeurt dat jaarlijks? (*Applaus CVP en Vlaams Blok*)

01.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Jammer genoeg is de premier hier niet meer aanwezig. Het is immers zijn dossier dat wordt behandeld door zijn kabinetschef. Daardoor kan minister Durant haar handen in onschuld wassen. Het ganse akkoord is een echt staaltje van Belgische hypocrisie. Het bedrag van 670 miljard is op zichzelf al onvoldoende voor een modern spoorbeleid. De aandacht gaat nu naar de 10 miljard voor Zaventem die uit de regionale verdeling worden gelicht. Daarnaast wordt ook 6 miljard voor de lijn Namen-Luxemburg uit de regionale verdeling gehaald. De haven van Antwerpen wordt dus met Vlaams geld betaald als "compensatie" voor de Waalse couponnetjestrein. Zodoende wordt Vlaanderen drie maal gerold. Vooreerst is er de 60/40 verdeling die wordt vastgelegd. Bovendien worden de Gewesten niet opgenomen in de raad van bestuur. Zelfs minister president Van Cauwenberghe juichte.

Een tweede keer worden we gerold met een noodlottige verdeling binnen de 60/40 verdeelsleutel. Een derde keer omdat Vlaanderen mag betalen om bestolen te mogen worden. De Vlaamse regering is medeplichtig aan dit scenario. Ook het Vlaams Parlement heeft zichzelf andermaal buitenspel gezet. Alle hoop is ijdel gebleken.

In feite was alles al in april bekend: *Trends* wist toen al dat de bevolking 644 miljard frank – inmiddels 687,5 miljard frank geworden – mocht neertellen voor het gebrek aan politieke durf om keuzes te maken. Raken we het niet eens over de prioriteiten? Dan doen we alles. Vinden we het geld niet binnen de eerste 10 jaar? Dan spreiden we de uitgaven over 12 tot 15 jaar. Durft niemand aan de verdeelsleutel te raken? Dan mag Vlaanderen de tunnels mee betalen en de federale overheid de sporen. Hoe gaat u dat ooit aan de kiezer uitleggen? (*Applaus bij het Vlaams Blok*)

01.09 Jean-Pol Poncelet (PSC): In tegenstelling

La clé de répartition 60/40 doit-elle être appliquée au préfinancement par la Flandre? Le préfinancement implique-t-il que les Régions doivent payer les intérêts? De quelle manière la répartition 60/40 sera-t-elle contrôlée? Ce contrôle sera-t-il effectué tous les ans? (*Applaudissements sur les bancs du CVP et du Vlaams Blok*)

01.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Le premier ministre n'est malheureusement plus présent. Ce dossier est, en effet, le sien et il est traité par son chef de cabinet. Cela permet d'ailleurs à la ministre Durant de se disculper. L'ensemble de cet accord est un réel exemple d'hypocrisie à la belge. Le montant de 670 milliards ne suffit même pas pour mener une politique ferroviaire moderne. Toute l'attention est axée sur les 10 milliards pour Zaventem qui sont exclus de la répartition régionale. Par ailleurs, les 6 milliards pour la ligne Namur-Luxembourg sont également retirés de la répartition régionale. Le port d'Anvers sera donc financé avec de l'argent flamand à titre de compensation pour le train des "couponneurs" en Wallonie. La Flandre est donc flouée à trois reprises. En premier lieu, la répartition 60/40 est définitivement fixée. En outre, les Régions ne sont pas représentées au sein du conseil d'administration. Même le ministre-président Van Cauwenberghe a applaudi à ces décisions.

Nous sommes floués une deuxième fois par un fractionnement désastreux dans le cadre de la clé de répartition 60/40. Enfin, nous sommes encore bernés une troisième fois puisque la Flandre pourra payer pour pouvoir se faire voler. Le gouvernement flamand est complice de ce scénario. Le Parlement flamand s'est, une fois de plus, mis hors jeu. Tous les espoirs se sont révélés vains.

En fait, les choses étaient déjà claires en avril: l'hebdomadaire "Trends" avait déjà écrit, à ce moment, que la population devrait payer 644 milliards – maintenant 687,5 milliards – parce que le gouvernement manque de courage politique pour effectuer les choix nécessaires. Lorsqu'il ne parvient pas à se mettre d'accord sur les priorités, il décide de tout faire. S'il ne trouve pas l'argent nécessaire au cours des 10 prochaines années, il décide de les répartir sur 12 ou 15 ans. Si l'on n'ose pas déroger à la clé de répartition, dans ce cas la Flandre pourra contribuer au paiement des tunnels, tandis que les pouvoirs publics fédéraux paieront les rails. Comment comptez-vous expliquer cela à l'électeur? (*Applaudissements sur les bancs du Vlaams Blok*)

01.09 Jean-Pol Poncelet (PSC): Contrairement à

tot wat beweerd werd, heeft Vlaanderen net heel scherp onderhandeld. Er werd 8 miljard "ontvlaamst" voor de Vlaamse baanvakken van de lijnen 124 en 161 en 10 miljard voor een betere treindienst van en naar Zaventem. Ik zie anders echt niet in waarom de werkzaamheden rond Zaventem bijvoorbeeld van nationaal belang zouden zijn.

Het is gewoon grotesk, net als het probleem van de taxi's die naar Zaventem rijden.

Op 31 maart heeft de regering een beslissing genomen, waarop vervolgens op 7 en 14 juli weer werd teruggekomen.

De door de Gewesten betaalde intrest zou niet in aanmerking worden genomen voor de bepaling van de financiële normen die door de Hoge Raad van Financiën worden opgelegd. Klopt dat ?

Heeft u garanties over het behoud van de 60/40 verdeelsleutel voor de infrastructuurwerken voor de ontsluiting van de Antwerpse haven ?

Hoe denkt u mogelijke geschillen over de prefinancieringsregels te arbitreran ?

Hoe zit het met een mogelijke samenwerking tussen overheid en privé-partners ? Wat is de stand van zaken van uw besprekingen met de gewestelijke vervoersmaatschappijen, en de havenautoriteiten of -bedrijven ? Zijn er nog andere partners naar voren getreden ?

Is er nog nieuws over de cofinanciering met onze buurlanden ? Denkt u nog met andere landen dan het Groothertogdom Luxemburg in zee te gaan ? Er werden werkgroepen ingesteld om de verbetering van de spoorlijn naar Luxemburg te bestuderen. Als de Luxemburgers dat even graag willen als de Belgen, zou de werkgroep dan al geen afdoende conclusies hebben getrokken over de kwaliteit en de hoegrootheid van de vereiste investering ?

Wat zijn de mogelijkheden inzake leasing ? En inzake de verkoop van activa ? Welke activa betreft het precies ?

Over andere projecten rept de regering dan weer met geen woord. Wat is er inmiddels gebeurd met de intermodaliteit waar men in het begin van de zittingsperiode zo over stond te roepen ?

Hoe zit het met de verbetering van de treindienst voor het vrachtvervoer van en naar de Waalse havens en de luchthaven van Bierset ? In hoeverre wordt er nog gevolg gegeven aan de bekommernis

ce qui vient d'être dit, la Flandre a bien négocié. On a déflamandisé 8 milliards pour les tronçons flamands des lignes 124 et 161, et 10 milliards pour l'amélioration de la desserte de Zaventem. Je comprends mal que l'on considère comme d'intérêt national les travaux autour de Zaventem, par exemple.

C'est ubuesque, comme l'est le problème des taxis allant à Zaventem.

Le 31 mars, le gouvernement avait pris une décision qui a été modifiée les 7 et 14 juillet.

Les intérêts payés par les Régions n'entreraient pas en ligne de compte dans les normes financières imposées par le Conseil supérieur des Finances. Est-ce exact ?

Avez-vous des garanties sur le maintien de la clef 60/40 des travaux d'infrastructure liés à l'accessibilité au port d'Anvers ?

Comment comptez-vous arbitrer les règles de « préfinancement » ?

Qu'en est-il d'une coopération entre partenaires publics et privés ? Où en sont vos pourparlers avec les sociétés de transport régionales, les autorités ou sociétés portuaires ? D'autres partenaires se sont-ils dévoilés ?

Qu'en est-il du cofinancement avec les pays voisins ? Envisagez-vous des cofinancements autres que celui avec le Grand-Duché du Luxembourg ? Des groupes de travail existent quant à l'amélioration de la voie vers Luxembourg. Si les Luxembourgeois sont aussi demandeurs que les Belges, ce groupe de travail a-t-il déjà abouti à des conclusions probantes sur la qualité et la hauteur des investissements ?

Qu'en est-il du leasing ? Qu'en est-il de la réalisation des actifs ? De quels actifs s'agit-il ?

Il y a aussi des projets pour lesquels le gouvernement s'est tu dans toutes les langues. Qu'en est-il de l'intermodalité tellement promue en début de législature ?

En matière de fret, qu'en est-il de l'amélioration de la desserte ferroviaire des ports wallons et de l'aéroport de Bierset ? Qu'en est-il du souci de proximité voulu dans le cadre de la réouverture des

om een betere buurttreindienst, met het opnieuw in gebruik nemen van kleine lijnen ? petites lignes ?

Hoe zit het ten slotte met de voorlichting van het personeel ? Er moeten nog duizenden overuren worden opgenomen. Enfin, qu'en est-il de l'information du personnel ? Des millions d'heures doivent être récupérées.

De heer Di Rupo heeft gevraagd om de vakbonden opnieuw bij de onderhandelingen te betrekken en weer op te nemen in de raad van bestuur. Ook hieromtrent werd weer veel kabaal geschopt, maar iets concreets is er niet uit de bus gekomen !

M. Di Rupo a demandé que l'on ramène les syndicats au sein des négociations, au sein du Conseil d'administration. A ce sujet, il y a beaucoup de gesticulations. Mais rien de concret !

01.10 Ludo Van Campenhout (VLD): Het akkoord stemt ons gunstig. De doelstellingen die de regering had gesteld, zijn bereikt. Het akkoord stimuleert de overstap van weg- naar spoorvervoer. Dat vinden we positief.

01.10 Ludo Van Campenhout (VLD): L'accord emporte notre adhésion. Les objectifs fixés par le gouvernement ont été réalisés. L'accord stimule l'abandon de la route au profit du rail. Nous nous en réjouissons.

Er zijn twee projecten van nationaal belang. Antwerpen is daar echter niet bij. De toepassing van sleutels op federale investeringen, dreigt de federale middelen aan te tasten. Dit baart ons zorgen. De haven van Antwerpen genereert 140 miljard aan inkomsten. De achterhaven van Antwerpen fungeert ook als een belangrijke doorvoerhaven voor Luik .

Deux projets ont été jugés d'intérêt national. Tel n'est toutefois pas le cas des projets relatifs à Anvers. L'application de clés de répartition aux investissements fédéraux risque de porter atteinte aux moyens fédéraux. Voilà qui ne manque pas de nous inquiéter. Le port d'Anvers génère 140 milliards de recettes. L'arrière-port d'Anvers correspond, pour une grande part, à des intérêts nationaux. Anvers fait également office de port de transit important pour Liège.

Voorzitter: Jean-Pol Henry, eerste ondervoorzitter.

Président: Jean-Pol Henry, premier vice-président.

Zowel in het belang van duurzame mobiliteit als in dat van de slagkracht van de Belgische economie zijn spoorinvesteringen cruciaal. Voor wat Antwerpen betreft, is er reeds vanaf 2006 nood aan een bijkomende Scheldetunnel. Dat scheelt tegen 2009 immers één miljoen containers over de weg. Dankzij de Vlaamse co- en prefinanciering zullen die noodzakelijke investeringen er ook komen. Dat Vlaamse geld levert economische en ecologische baten op door de vermindering van de congestie. Vanaf nu wordt de timing essentieel. Hoe snel zullen de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven en de tweede tunnel gerealiseerd worden? Wanneer wordt het investeringsplan van de NMBS aangepast? Zullen de Vlaamse co- en prefinanciering volstaan?

Dans l'intérêt de la mobilité durable comme de l'économie belge, les renforcements ferroviaires revêtent une importance capitale. En ce qui concerne Anvers, la nécessité d'un tunnel supplémentaire sous l'Escaut se fera sentir dès 2006. D'ici à 2009, la construction d'un tel tunnel permettra de délester le trafic routier de près d'un million de conteneurs. Grâce au cofinancement et au préfinancement par la Flandre, ces investissements indispensables pourront être réalisés et permettront d'enregistrer des bénéfices économiques et écologiques. A partir d'aujourd'hui, les questions relatives au calendrier revêtiront une importance capitale. A quel rythme le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers pourra-t-il être réalisé? Quand le plan d'investissement de la SNCB sera-t-il adapté? Le cofinancement et le préfinancement par la Flandre seront-ils suffisants?

01.11 Frieda Brepoels (VU&ID): De heer Van Campenhout overtuigt ons van het nut van de werken in de haven van Antwerpen voor de Vlaamse en de Belgische economie. Hoe komt het dat hij dat niet in de regering, waarvan zijn partij toch deel uitmaakt, heeft doorgedrukt?

01.11 Frieda Brepoels (VU&ID): M. Van Campenhout nous a convaincus de l'utilité pour l'économie flamande et belge de procéder à des travaux dans le port d'Anvers. Comment se fait-il qu'il ne soit pas parvenu à faire passer cette idée au sein du gouvernement auquel son parti participe ?

01.12 Marc Van Peel (CVP): De heer Van Campenhout is zeer overtuigend begonnen, maar teleurstellend geëindigd. Als men zijn redenering volgt, kon hij het akkoord toch onmogelijk goedkeuren.

01.13 Ludo Van Campenhout (VLD): Die vragen moet u aan de regering stellen. Belangrijk voor ons is dat dankzij de prefinanciering de werken in de Antwerpse haven tijdig zullen worden uitgevoerd (*Applaus*).

01.14 Frieda Brepoels (VU&ID): In feite heeft de heer Van Campenhout het failliet van het federaal mobiliteitsbeleid aangetoond. Hopelijk zal hij ons voorstel tot regionalisering ook steunen.

01.15 Jean Depreter (PS): Het samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan 2001-2002 van de NMBS werd een aanvaardbaar compromis aangezien het akkoord het federale karakter van de spoorweg bevestigt en omdat het tegemoetkomt aan de socialistische bekommernissen inzake veiligheid, comfort, ontlasting van de wegen en het op elkaar afstemmen van de verscheidene vervoersvormen.

Bepaalde vragen blijven echter onbeantwoord. Overeenkomstig het regeerakkoord van 30 maart moest het marktaandeel van het spoor tegen 2012 met 50 procent stijgen. Is dat een haalbare doelstelling?

Bovendien zijn de vakbonden tot nu toe uit de leidinggevende organen geweerd. Is dat niet verkeerd? Zij zouden in de "strategische raad" zitting moeten hebben.

Op 1 juni heeft de raad van bestuur van de NMBS een plan voorgesteld om, gespreid over 12 jaar, 688 miljard te investeren. Dit plan rechtvaardigt een alternatieve financiering ter waarde van 97 miljard. Is een dergelijke financiering haalbaar? Zal zij de NMBS-schuld niet doen toenemen?

Beschikken wij over voldoende waarborgen inzake de spreiding van de investeringen per jaar en per gewest?

Het organigram van de bestuursorganen, waarin het nieuwe akkoord voorziet, is een reusachtige machine. Het Rekenhof heeft op de zwakke werking van de NMBS-structuur gewezen. Beschikken wij nu over een beter instrument? Zal de bedrijfscultuur worden gerespecteerd?

01.12 Marc Van Peel (CVP): M. Van Campenhout a débuté son intervention de manière très convaincante mais la fin aura été plus décevante. Selon son raisonnement, il lui est tout de même impossible d'adopter cet accord.

01.13 Ludo Van Campenhout (VLD): C'est au gouvernement qu'il faut poser ces questions. Voici ce qui importe à nos yeux: grâce au préfinancement, les travaux dans le port d'Anvers pourront être effectués en temps opportun. (*Applaudissements*)

01.14 Frieda Brepoels (VU&ID): M. Van Campenhout a, en fait, démontré l'échec de la politique fédérale en matière de mobilité. Nous espérons qu'il votera également en faveur de notre proposition de régionalisation.

01.15 Jean Depreter (PS): L'accord de coopération relatif au plan d'investissement 2001-2002 de la SNCB a fait l'objet d'un compromis acceptable, car il conforte le caractère fédéral des chemins de fer et répond aux préoccupations socialistes en matière de sécurité, de confort, de désengorgement des routes et d'intermodalité. Mais des questions restent posées.

L'accord gouvernemental du 30 mars prévoit comme objectif une augmentation de la part de marché du rail de 50% d'ici 2012. Cet objectif est-il accessible ?

De plus, les organisations syndicales ont, jusqu'à présent, été écartées des organes dirigeants; n'est-ce pas une erreur? Elles devraient se retrouver au sein du «conseil stratégique».

Le 1^{er} juin, le conseil d'administration de la SNCB a présenté un plan d'investissements de 688 milliards sur 12 ans, qui justifiera un financement alternatif de 97 milliards. Ce type de financement est-il praticable ? Ne va-t-il pas gonfler l'endettement de la SNCB ?

Avons-nous les garanties nécessaires quant au phasage, année par année et région par région, des investissements ?

L'organigramme des organes de gestion prévu par le nouvel accord est une énorme machine. La Cour des Comptes a relevé la faiblesse du fonctionnement de la structure de la SNCB. Disposons-nous maintenant d'un meilleur instrument ? La culture d'entreprise sera-t-elle

respectée ?

De federale overheid is tot een akkoord gekomen met de Gewesten. Hoe is het mogelijk, gezien de meningsverschillen over prefinanciering en cofinanciering ? In het akkoord dat de onderscheiden regeringen gesloten hebben, is de techniek waarbij prefinanciering mogelijk gemaakt wordt, een logische uitweg, en wat de cofinanciering betreft, kan niemand hier aanstoot aan nemen.

Kan het strategische comité, waarin de vertegenwoordigers van de werknemers thans zitting hebben, bindende adviezen uitbrengen ? Waarover ? Zal dat nieuwe instrument waarlijk doeltreffend zijn ?

Het samenwerkingsakkoord voorziet in de instelling van een uitvoerend comité van de ministers van Mobiliteit, dat belast zal worden met het onderzoek van het beleid inzake coördinatie van het openbaar vervoer en van de follow-up van de tenuitvoerlegging van het investeringsplan. U zal dat comité voorzitten : vertel ons daar meer over.

De pers onderstreepte de (overigens rechtmatige) intrede van de Gewesten op het domein van de NMBS. In mijn ogen is de NMBS een instrument van ons collectieve erfgoed, van de openbare dienst en van de federale cohesie, die mij zeer na aan het hart ligt.

01.16 Daan Schalck (SP): Dat er een akkoord is, is op zich verheugend. Er wordt voorts veel geld vrijgemaakt en ook het binnenlands reizigersvervoer deelt daarin. Ook dat is een goede zaak. Na lang aandringen wordt nu het laatste grote station, dat van Gent-St.-Pieters, gerenoveerd. Uiteindelijk zijn die zaken even belangrijk als het probleem van de 60/40 verdeelsleutel. Dat neemt niet weg dat er vragen open blijven. Hoe wil men concreet de toename met 50 procent reizigers op 12 jaar realiseren? De 60/40 verdeelsleutel blijft een probleem, al is het een goede zaak dat de ontsluiting van Zaventem en het parcours van de Waalse lijnen over Vlaams grondgebied, uit de sleutel werd gelicht. Voorts vraag ik mij af of de op zich terechte eis van de heer Di Rupo om de belangrijke Waalse centra op 30 minuten rijafstand van Brussel te leggen, niet kan uitgebreid worden tot de Vlaamse. Dat soort discussies is veel belangrijker en het is jammer dat in dit debat de tijd ontbrak om normen terzake te bepalen.

Le fédéral et les Régions sont arrivés à un accord. Comment est-ce possible étant donné les désaccords en matière de préfinancement et de cofinancement ? Sans l'accord inter-gouvernemental, la technique qui permet le préfinancement apporte une solution logique et, en ce qui concerne le cofinancement, ne choque personne.

Le Comité stratégique au sein duquel les représentants des travailleurs siègent désormais pourra-t-il émettre des avis contraignants ? A propos de quelle matière ? Ce nouvel instrument sera-t-il réellement efficace ?

L'accord de coopération prévoit la création d'un Comité exécutif des ministres de la Mobilité, chargé d'examiner la politique de coordination des transports en commun et le suivi de la mise en œuvre du plan d'investissement. Vous allez le présider ; dites-nous en davantage.

La presse souligne l'arrivée légitime des Régions sur le terrain de la SNCB. Je vois la SNCB comme un instrument de notre patrimoine collectif, du service public et de la cohésion fédérale à laquelle je tiens beaucoup.

01.16 Daan Schalck (SP): Le simple fait qu'un accord ait été conclu est positif en soi. De plus, le gouvernement dégage beaucoup de moyens, notamment en faveur du réseau intérieur de transport de passagers. C'est un second élément positif. Et la dernière grande gare, celle de Gand-Saint-Pierre, va être rénovée, comme on le demandait avec insistance depuis très longtemps. En fin de compte, ces éléments revêtent autant d'importance que le problème de la clé de répartition 60/40. Il n'empêche que certaines questions restent sans réponse. Comment le gouvernement entend-il faire augmenter de 50 % le nombre de voyageurs en l'espace de douze ans ? La clé de répartition 60/40 demeure, elle aussi, une source de problèmes quoique nous puissions nous réjouir que le désenclavement de Zaventem et le trajet parcouru par des lignes wallonnes en territoire flamand aient été retirés de la clé de répartition. Par ailleurs, je me demande si la légitime revendication de M. Di Rupo, que le nécessaire soit fait afin que les centres wallons importants se trouvent à l'avenir à trente minutes de Bruxelles, ne pourrait s'appliquer également à la Flandre. Ce type de questions est bien plus important et il est dommage que nous ayons manqué de temps dans ce débat

pour fixer des normes en la matière.

Stevelt, Malmédy, Maaseik en andere steden hebben een centrumfunctie, maar worden niet ontsloten. Het komt erop aan de normen in een beheerscontract vast te leggen.

Stavelot, Malmedy et Maaseik sont des villes qui occupent également une position centrale mais qui ne sont pas désenclavées. Il importe de fixer les normes dans un contrat de gestion.

We moeten ook meer Europees denken. De meeste assen starten in de havens, maar lopen dan over Wallonië, Duitsland en verder.

Notre réflexion doit également s'inscrire dans une perspective plus européenne. Les principaux axes partent des ports mais traversent ensuite la Wallonie, l'Allemagne, etc.

Er moeten nog enkele miljarden gevonden worden tegen 2005.

Quelques milliards devront encore être dégagés d'ici à 2005.

Samen met de minister is het Parlement bereid een aantal normen vast te leggen zodat de 60/40 discussie op termijn overbodig wordt.

Avec le ministre, le Parlement est disposé à définir un certain nombre de normes afin que la discussion relative à la clé de répartition 60/40 devienne, à terme, superflue.

01.17 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Dit debat toont aan dat het niet zo eenvoudig is om uiteenlopende meningen in een akkoord samen te brengen. Het heeft lang geduurd, dat is waar, maar het kon niet anders. Ook de financiering moet men over twaalf jaar zien. Het uiteindelijke resultaat is goed.

01.17 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Le débat que nous menons actuellement montre qu'il ne nous est pas facile d'accorder nos violons. Cela nous a pris longtemps, je le concède, mais nous ne pouvons faire autrement. En ce qui concerne le financement, nous devons aussi le considérer sur une période de douze ans. Le résultat final auquel nous avons abouti est bon.

Men zegt dat onvoldoende rekening werd gehouden met de standpunten van de Gewesten. Dat is onjuist: voor het eerst werd overlegd met de gewestregeringen, hoewel de NMBS een aangelegenheid is waarover de federale overheid bevoegd is.

D'aucuns estiment que nous avons tenu insuffisamment compte du point de vue des Régions. Ce n'est pas vrai. C'est, au contraire, la première fois qu'un gouvernement fédéral se concerta avec les exécutifs régionaux, bien que la SNCB soit une matière relevant du pouvoir fédéral.

Wat de spreiding van de investeringen betreft, werd wel degelijk rekening gehouden met de mening van de Gewesten. Alle Gewesten stemden inmiddels in met het samenwerkingsakkoord. Reizigers zijn trouwens meer geïnteresseerd in de rijtijden, het aanbod en de betaalbaarheid dan in de vraag of in het ene of het andere Gewest een procentje meer of minder wordt geïnvesteerd.

En ce qui concerne la répartition des investissements, nous avons bel et bien tenu compte de l'opinion des Régions. Toutes les Régions ont adhéré entre-temps à l'accord de coopération. Au demeurant, ce qui intéresse les voyageurs, ce n'est pas tant la question de savoir si un pour cent de plus ou de moins d'investissements a été réalisé dans telle ou telle Région que des aspects pratiques comme la durée des trajets, l'offre et la modicité des tarifs.

Ik zal het nu hebben over de inhoud van het plan.

Je vais à présent aborder le contenu du plan.

(*Frans*) Met het plan is een bedrag gemoeid van 687,6 miljard, gespreid over 12 jaar. Meer gedetailleerde gegevens dienaangaande vindt u in het NMBS-document. Dat bedrag werd niet ter discussie gesteld. De mogelijkheid van pre- en cofinanciering wordt aan de Gewesten toegekend. Er wordt een bedrag van 350,2 miljard uitgetrokken, waarvan 60 procent voor het Vlaams Gewest en 40 procent voor het Waals Gewest. De rest wordt

(*En français*) Le plan porte sur 687,6 milliards sur 12 ans. Le détail figure dans le document SNCB et n'a pas été remis en question. La faculté de pré- et de cofinancement est accordée aux Régions. Un montant de 350,2 milliards est affecté à la Région flamande pour 60 % et à la Région wallonne pour 40 %. Le reste est consacré à des projets non affectables géographiquement, ou d'intérêt national : 10 milliards pour Bruxelles-National ; 8,2

besteed aan projecten die niet geografisch in te delen zijn of van nationaal belang zijn : 10 miljard voor Brussel-Nationaal, 8,2 miljard voor het in Vlaanderen liggend gedeelte van de lijnen 124 en 161 en 6,6 miljard voor de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg. De verdeelsleutel 60-40 wordt dus gerespecteerd en men heeft rekening gehouden met de eisen van de Gewesten. Mevrouw Brepoels heeft ongelijk wanneer zij zegt dat Vlaanderen driemaal betaalt. Het Vlaams Gewest zal over de mogelijkheid beschikken om de werken in Antwerpen vroeger van start te laten gaan via de prefinanciering.

01.18 Jos Ansoms (CVP): De projecten van nationaal belang, zoals de ontsluiting van de Antwerpse haven, worden blijkbaar in de 60/40 enveloppe gehouden.

01.19 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Zoals andere belangrijke investeringen in Brussel en Wallonië.

De Vlamingen, net zoals de Walen en de Brusselaars, krijgen aldus de mogelijkheid tot prefinanciering of tot cofinanciering en kunnen de projecten zonodig versnellen. Dit is toch de wens van onder meer het Vlaams Gewest.

01.20 Jos Ansoms (CVP): Als Wallonië binnen de hun toegedeelde veertig procent niet prefinanciert, of cofinanciert, dan betaalt Vlaanderen toch drie keer. De Walen zullen dit volgens mij trouwens nooit doen.

01.21 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De cofinanciering geldt voor de twee grote Gewesten, voorlopig voor vier en acht miljard frank. Beide Gewesten staan dus inzake co- en prefinanciering op voet van gelijkheid.

01.22 Frieda Brepoels (VU&ID): Waarom zorgt de federale regering niet voor de middelen voor de – noodzakelijke – versnelde ontsluiting van de Antwerpse haven? Is het niet contradictorisch dat Vlaanderen investeert in een project van nationaal belang?

01.23 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Er bestaat een akkoord tussen de drie gewesten en het federale niveau over de mogelijke investeringen buiten de enveloppe. Er zijn heel wat projecten van algemeen belang. Voor Antwerpen is het belangrijk sneller te kunnen gaan.

milliards pour la partie située en Flandre des lignes 124 et 161, et 6,6 milliards pour la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg. La clé de répartition 60 %-40 % est donc respectée, et les demandes des Régions n'ont pas été éludées. Il est faux de dire, comme l'a fait Mme Brepoels, que la Flandre paie trois fois. La Région aura la possibilité d'avancer les travaux d'Anvers à l'aide du préfinancement.

01.18 Jos Ansoms (CVP): Les projets d'intérêt national, tel que le désenclavement du port d'Anvers, ont apparemment été maintenus dans l'enveloppe 60-40.

01.19 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Au même titre que d'autres investissements importants à Bruxelles et en Wallonie.

Comme les Wallons et les Bruxellois, les Flamands se voient ainsi offrir la possibilité de réaliser des préfinancements ou des cofinancements et, si nécessaire, d'accélérer les projets. Voilà qui correspond au vœu exprimé notamment par la Région flamande.

01.20 Jos Ansoms (CVP): Si la Wallonie ne réalise pas de préfinancement ou de cofinancement dans le cadre des 40 pour cent qui lui sont impartis, la Flandre payera de toute manière trois fois la facture. Par ailleurs, d'après moi, les Wallons ne se lanceront jamais dans de telles opérations.

01.21 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Le cofinancement s'applique aux deux grandes Régions, provisoirement à concurrence de 4 et de 8 milliards de francs. En matière de cofinancement et de préfinancement, les deux Régions se trouvent donc sur un pied d'égalité.

01.22 Frieda Brepoels (VU&ID): Pourquoi le gouvernement fédéral ne dégage-t-il pas les moyens nécessaires au désenclavement rapide du port d'Anvers? N'est-il pas contradictoire que la Flandre investisse de l'argent dans un projet d'intérêt national ?

01.23 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Un accord a été conclu entre les trois Régions et les autorités fédérales concernant les investissements hors enveloppe. Il existe de nombreux projets d'intérêt général. Dans le cas d'Anvers, il importe de pouvoir agir plus rapidement

(Frans) De belangrijkste wijzigingen betreffen de aansluiting van de diablo (de volledige spoorontsluiting van Zaventem) op lijn 26 en de financiering van het rollend materieel voor het GEN ten belope van 10,5 miljard.

De nodige uitvoeringsmaatregelen zullen worden getroffen opdat de twee GEN-lijnen tegen 2005 in gebruik zullen zijn. De investeringen zullen later nader gespecificeerd worden. Er zal een behoefteanalyse worden uitgevoerd voor het tweede gedeelte van het tienjarenplan, meer bepaald voor een GEN voor Antwerpen en Luik.

Het samenwerkingsakkoord voor het GEN zal zo snel mogelijk worden gesloten.

Voor de financiering werd een bedrag van 687,6 miljard BEF uitgetrokken, waarvan 391 miljard voor het ministerie, 68,3 miljard voor de HST-Fin, 62,5 miljard voor het GEN-fonds en 3,3 miljard aan Europese subsidie voor de nieuwe veiligheidsinrichting. De NMBS zal zelf 97,5 miljard inbrengen qua alternatieve financiering.

(Nederlands): Bovenop dit bedrag van 687 miljard frank – en niet in de plaats ervan – kan er door de Gewesten geco- of geprefinancierd worden. Zo kunnen de Gewesten, indien ze dit willen, meer doen dan de inspanningen van de federale overheid. De geprefinancierde bedragen worden door de federale overheid terugbetaald. De limietbedragen voor de co-financieringen, die per Gewest zijn vastgelegd, kunnen door een beslissing binnen het Overlegcomité opgetrokken worden, indien het gaat om zogenaamde projecten van nationaal belang. De co-financieringen hebben geen impact op de budgettaire verdeelsleutel. Ze komen bovenop het bedrag van 687,6 miljard.

De stelling van sommigen dat Vlaanderen nu ineens zelf zou moeten betalen voor zijn spoorwegen, gaat niet op. De Gewesten krijgen gewoonweg de extra mogelijkheid om meer te doen dan de federale investeringen.

(Frans) De Gewesten verbinden zich ertoe de administratieve, machtigings- en vergunningsprocedures waarvoor zij bevoegd zijn, zo spoedig mogelijk af te ronden. Er moet dringend werk worden gemaakt van veiligheidsmaatregelen, van het op vier sporen brengen van de lijnen Brussel-Ottignies, Brussel-Nijvel en Brussel-Denderleeuw en van de nieuwe lijn Brussel-Mechelen. De maximumtermijn bedraagt 18 maanden vanaf de indiening van de aanvraag, met daarbovenop 12 maanden wanneer stedenbouwkundige of ruimtelijke ordeningsplannen

(En français) Les principales modifications apportées sont le raccordement du diablo à la ligne 26, afin d'assurer la desserte de l'aéroport et, ensuite, le financement du matériel roulant RER pour un montant de 10,5 milliards.

Des mesures d'exécution seront prises pour que deux lignes RER soient en service en 2005. Les choix d'investissements seront affinés ultérieurement. Une étude des besoins sera menée pour la deuxième partie du plan décennal, notamment en ce qui concerne un RER pour Anvers et Liège.

L'accord de coopération pour le RER sera conclu le plus rapidement possible.

En ce qui concerne le financement, 687,6 milliards sont prévus, dont 391 milliards pour le ministère ; 68,3 milliards pour la financière T.G.V, 62,5 milliards pour le fonds RER et 3,3 milliards de subventions européennes pour le nouveau système de sécurité. 97,5 milliards pour les financements alternatifs seront apportés par la SNCB.

(En néerlandais) Les Régions peuvent co- ou préfinancer en plus – et non pas à la place - de ce montant de 687 milliards de francs. C'est ainsi que les Régions peuvent, si elles le souhaitent, aller plus loin que les efforts consentis par les autorités fédérales, auquel cas les montants préfinancés seront remboursés par ces dernières. Les plafonds des co-financements, qui ont été fixés par Région, peuvent, au besoin, être relevés par une simple décision au sein du Comité de concertation pour autant qu'il s'agisse de projets dits d'intérêt national. Les co-financements n'ont aucune incidence sur la clé de répartition budgétaire. Ils s'ajoutent aux 687,6 milliards de francs.

La thèse prônée par d'aucuns que la Flandre devrait financer elle-même ses chemins de fer n'a aucun sens. Les Régions reçoivent tout simplement la possibilité d'aller au-delà des investissements fédéraux.

(En français) Les Régions s'engagent à terminer dans les meilleurs délais, les procédures administratives d'autorisation et de permis relevant de leurs compétences. L'urgence a été retenue pour la sécurité, pour la mise à quatre voies des lignes Bruxelles-Ottignies, Bruxelles-Nivelles et Bruxelles-Denderleeuw, et pour la nouvelle ligne Bruxelles-Malines. Le délai maximum est de 18 mois à partir du dépôt de la demande, auxquels s'ajoutent 12 mois si des plans d'urbanisme ou d'aménagement du territoire doivent être modifiés. La force majeure et le retard dans le chef du demandeur, constatés

moeten worden gewijzigd. Tevens moet rekening worden gehouden met door het overlegcomité vastgestelde overmacht en vertraging bij de aanvragers.

De regering voorziet in het opstarten, vóór einde 2002, van de dossiers betreffende de vergunningen voor de projecten van het op vier sporen brengen. Nog vóór einde 2001 zal de NMBS het dossier voorleggen van de lijnen 161 en 124 alsook de tweede toegang tot de haven van Antwerpen met betrekking tot de spoorwegtunnel onder de Schelde.

De voorwaarde voor prefinanciering :

Als de afleveringstermijn niet gerespecteerd wordt, mag geen beroep worden gedaan op pre- of co-financiering tot op het moment van de toelating.

Met de bespreking in het kader van de wet van 1991 dient na het zomerreces te worden begonnen. Er werd geopteerd voor een deelname van de vakbonden in het Strategisch Comité, waar zes van hun vertegenwoordigers zitting hebben benevens tien leden van de raad van bestuur. Iedere beslissing die tegen het advies van dat Comité indruist, moet met redenen worden omkleed door de raad van bestuur.

Ik ben tevreden dat wij, in weerwil van de hindernissen, een stevig en ernstig akkoord hebben bereikt waarbij –ook al heeft de federale overheid het laatste woord– de mening van de Gewesten in aanmerking werd genomen, zodat de mobiliteit verzekerd blijft. *(Applaus van de meerderheid)*

01.24 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik hoorde geen enkel rationeel argument om een dergelijk akkoord te motiveren. De Vlaamse partijen op het federaal niveau spreken niet dezelfde taal als die in het Vlaams Parlement. De miljardeninvesteringen in het spoor gebeuren niet op basis van economische, objectieve criteria. Het gaat hier gewoon om een koehandel.

Dit is het failliet van het federale mobiliteitsbeleid. Ik hoop dat daaruit de juiste conclusies zullen worden getrokken. *(Applaus van Karel Van Hoorebeke)*

01.25 Jos Ansoms (CVP): Ook na deze moedige poging van minister Durant om een onverkoopbaar akkoord toch nog te verdedigen, blijft de conclusie overeind: dit is een slecht akkoord. De heer Vanoost van Agalev heeft het zelfs niet eens nodig gevonden te komen, terwijl een aantal van zijn collega's uit de meerderheid eerder ironisch heeft

par le comité de concertation, sont à prendre en compte.

Le gouvernement prévoit que soient mis en route, avant fin 2002, les dossiers relatifs aux permis pour les projets de mise à quatre voies. Avant fin 2001, la SNCB introduira, quant à elle, le dossier des lignes 161 et 124 et le deuxième accès au port d'Anvers relatif au tunnel ferroviaire sous l'Escaut.

La condition de préfinancement :

Si les délais de délivrance ne sont pas respectés, il ne peut être fait usage des possibilités de pré- ou de cofinancement, jusqu'au moment de l'autorisation.

La discussion, dans le cadre de la loi de 1991, nous attend encore à la rentrée.

Il a été opté pour une participation des syndicats au sein du Comité stratégique, où six de leurs représentants siègent en compagnie de dix membres du Conseil d'administration. Toute décision contraire aux avis de ce Comité devra être motivée par le Conseil d'administration.

Je suis satisfaite de ce que, malgré les obstacles, nous soyons arrivés à un accord solide et sérieux où, même si l'autorité reste fédérale, l'avis des Régions a été pris en compte, de manière à ce que la mobilité soit assurée. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

01.24 Frieda Brepoels (VU&ID) : Il ne m'a pas été donné d'entendre le moindre argument rationnel permettant de justifier un tel accord. Les partis flamands au niveau fédéral ne parlent pas le même langage que ceux du Parlement flamand. Les milliards de francs investis dans le rail ne l'ont pas été sur la base de critères économiques objectifs. Il s'agit tout simplement ici de maquignonnage.

C'est la faillite de la politique de mobilité fédérale. J'espère que l'on en tirera les conclusions appropriées. *(Applaudissements de M. Karel Van Hoorebeke)*

01.25 Jos Ansoms (CVP): Même après cette courageuse tentative de la ministre Durant d'encore défendre malgré tout cet accord invendable, la conclusion reste la même: c'est un mauvais accord. Même M. Vanoost, d'Agalev, n'a pas jugé nécessaire d'intervenir, en dépit des propos quelque peu ironiques de ses collègues de la

gesproken. Dit is voor mij meer dan veelzeggend.

Ik dacht dat in de Conferentie van voorzitters was afgesproken dat de eerste minister hier zou komen antwoorden. Hij stuurt eens te meer zijn kat, en minister Durant mag de kastanjes uit het vuur halen.

Het akkoord laat de NMBS recht op een financieel debacle afstevenen. Vanaf 2005 zal de NMBS dicht bij het faillissement zitten.

Terwijl het geld binnenstroomt, geeft deze regering slechts een peulschil aan het spoor.

Pre- en cofinanciering zijn voor Vlaanderen een vergiftigd geschenk. Vlaanderen zal acht miljard frank moeten betalen voor een milieuvriendelijke uitvoering van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven, die van groot belang is voor de Belgische economie. Daar komt jaarlijks nog eens 2,5 miljard rente bovenop voor een snellere uitvoering. Daarnaast betaalt Vlaanderen ook nog eens voor de federale couponnetjestrein. De Vlaamse partijen spreken met gespleten tong. Als motie dien ik de motie van het Vlaams Parlement in, waarvan in dit akkoord niets werd gerealiseerd.

01.26 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Het antwoord van minister Durant bevestigt wat we natuurlijk al lang wisten, namelijk dat het gaat om een slecht akkoord: de 60/40 verdeelsleutel wordt behouden en voor jaren gebetonneerd. De resolutie van het Vlaams Parlement wordt volledig genegeerd.

De regering is erin geslaagd met dit plan de Gewesten – en dan vooral het Vlaamse Gewest – een aantal beslissingen te laten slikken, die regelrecht ingaan tegen de belangen van deze Gewesten.

Het Vlaams Blok zal niet vergeten de kiezers van alle Vlaamse partijen die dit plan steunen, op de hoogte te brengen van de houding van hun mandatarissen.

Het Vlaams Blok zal tot besluit van deze interpellatie een motie van aanbeveling indienen.

01.27 Jean Depreter (PS): Het probleem zit 'm niet zozeer in de 60/40 verdeelsleutel. Met de prefinanciering en de cofinanciering wordt mijns

majorité. Pour moi, cela veut tout dire.

Je pensais qu'à la Conférence des présidents, il avait été convenu que le premier ministre viendrait répondre en personne en ces lieux. Or, il brille une fois de plus, par son absence et laisse à la ministre Durant le soin de tirer les marrons du feu.

L'accord envoie la SNCB droit à la débâcle financière. En 2005, elle sera au bord de la faillite.

Alors que ses caisses se remplissent, le gouvernement ne donne que des miettes pour les chemins de fer.

Pour la Flandre, le préfinancement et le cofinancement sont un cadeau empoisonné. La Flandre devra payer huit milliards de francs pour financer une réalisation écologique du second désenclavement ferroviaire du port d'Anvers, projet qui revêt une grande importance pour l'économie belge. Et il faut y ajouter annuellement 2,5 milliards d'intérêts afin d'accélérer la mise en oeuvre du projet. En outre, la Flandre paie également pour le train fédéral qui emmène les Belges qui vont toucher leurs coupons d'actions au Luxembourg. Les partis flamands tiennent un double langage. Comme motion, je vais déposer la motion du Parlement flamand dont on ne trouve trace d'aucun élément dans le présent accord.

01.26 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La réponse de la ministre Durant confirme ce que nous savions évidemment depuis longtemps, à savoir qu'il s'agit d'un mauvais accord: la clé de répartition 60/40 est maintenue et bétonnée pour plusieurs années. La résolution du Parlement flamand est totalement foulée aux pieds.

Avec ce plan, le gouvernement fédéral a réussi à faire avaler aux Régions, et en particulier à la Région flamande, une série de décisions qui nuisent clairement à leurs intérêts.

Le Vlaams Blok n'oubliera pas d'informer des électeurs de l'attitude de leurs mandataires de tous les partis flamands qui soutiennent ce plan.

Le Vlaams Blok déposera une motion de recommandation en conclusion de cette interpellation.

01.27 Jean Depreter (PS): Le problème n'est pas tellement la clef 60/40. Avec le préfinancement et le co-financement, on répond, à mon sens, à une

inziens op een legitieme Vlaamse eis ingegaan.

revendication flamande légitime.

01.28 Ludo Van Campenhout (VLD): Wat belangrijk is, zijn de resultaten van dit akkoord. Vóór 2002 wordt een bouwvergunningsaanvraag ingediend voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven en daarnaast zal de NMBS een dossier indienen voor de tunnel onder de Schelde. Dankzij dit akkoord zullen de investeringsmiddelen beschikbaar zijn. De Vlaamse loyaliteit stelt dus de Belgische economische belangen veilig.

01.28 Ludo Van Campenhout (VLD): Ce sont les résultats issus de cet accord qui importent. Une demande de permis de bâtir sera introduite avant 2002 pour le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers. Par ailleurs, la SNCB introduira également un dossier pour le tunnel sous l'Escaut. Grâce à cet accord, les moyens destinés aux investissements seront disponibles. La loyauté flamande permet donc de préserver les intérêts de l'économie belge.

01.29 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): De heer Vanoost kon niet aanwezig zijn. Hij heeft mij niet gevraagd om hem te vervangen, maar wel om hem te verontschuldigen.

01.29 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): M. Vanoost a dû s'absenter et m'a demandé, non de le remplacer, mais de l'excuser.

01.30 Frieda Brepoels (VU&ID): De heer Vanoost heeft de discussie niet gevolgd en toch heeft hij de eenvoudige motie mee ondertekend. Is dat normaal?

01.30 Frieda Brepoels (VU&ID): M. Vanoost n'a pas assisté à la discussion mais il a quand même signé la motion pure et simple. Est-ce normal ?

01.31 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Een deel van het contract, dat in de instelling van een ministerie van Mobiliteit voorzag, wordt dus nu verwezenlijkt.

01.31 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Une partie du contrat qui consistait à mettre en place un Ministère de la Mobilité se concrétise ici.

Dat de onderhandelingen lang aansleepten, verwondert mij niet aangezien het spoor in het kader van de intermodaliteit alsmaar belangrijker wordt.

La durée de la négociation ne m'étonne pas, car le rail est de plus en plus important pour l'avenir, dans une perspective d'intermodalité.

Het raadplegen van de Gewesten over hetgeen hen aanbelangt en het samenwerkingsakkoord dat daaruit zal voortvloeien, is een vernieuwende methode waaruit nieuwe synergieën inzake het beheer van het openbaar vervoer kunnen ontstaan.

La consultation des Régions sur ce qui les concerne, et l'accord de coopération qui en découlera, sont un processus innovant qui pourra faire apparaître de nouvelles synergies dans la gestion des transports publics.

Het was niet gemakkelijk. Aangezien er nieuwe mogelijkheden voor debat en overleg ontstaan, kunnen wij de toekomst vol optimisme tegemoet zien. Dankzij de hervorming van de wet van 1991 zal de NMBS over een nieuwe structuur beschikken, het derde millennium waardig.

Ceci n'était pas un exercice facile. Cela montre que nous pouvons envisager l'avenir avec optimisme parce qu'il y a de nouveaux lieux de débat et de concertation. La réforme de la loi de 1991 dotera la SNCB d'une nouvelle structure digne du troisième millénaire.

Inzake de investeringen vrees ik voor een kloof tussen het Vlaamse en het federale Parlement. De treinen zullen in de toekomst van Oostende naar Aarlen blijven rijden. Het mobiliteitsplan is immers federaal. De NMBS wordt niet geregionaliseerd en de middelen blijven federaal.

Pour les investissements, je crains qu'il n'y ait un hiatus entre les Parlements flamand et fédéral. Demain, les trains continueront à rouler d'Ostende à Arlon : il s'agit d'un projet de mobilité fédéral. La SNCB n'est pas régionalisée et les moyens sont toujours fédéraux.

Het Waals Gewest heeft de juiste keuze gemaakt: het "Gewestplan" van het Vlaams Gewest en het milieu respecteren door de lijn 161 op vier sporen te brengen, wat mogelijkheden opent voor

La Région wallonne a fait le bon choix : elle respecte le «Gewest plan» de la Région flamande, et l'environnement, par la mise à quatre voies de la ligne 161, qui dégage des moyens pour la Flandre.

Vlaanderen.

Vaak hebben de grote zogeheten Brusselse projecten een nationaal tintje. Zo zal de tunnel Schumann-Josaphat voor de Brusselaars bovengronds alleen maar problemen met zich brengen. Ik verheug mij over de beslissingen die het GEN, dat ook de drie Gewesten ten goede zal komen, operationeel moeten maken.

Inzake infrastructuur en investeringen moet de gebruiker centraal staan. Wij moeten de gebruiker veiligheid, comfort en redelijke prijzen waarborgen.

01.32 François Bellot (PRL FDF MCC): Wij zijn tevreden aangezien de Franstaligen een gemeenschappelijk standpunt tegenover de Vlaamse eisen hebben verdedigd.

Het duurde helaas drie en een halve maand vooraleer een nieuw akkoord werd bereikt, zodat het debat over de regionalisering van de NMBS opnieuw op gang kwam in Vlaanderen, terwijl dit niet op het programma van de huidige coalitie staat.

Een spoorwegnet moet op Europees niveau worden ontwikkeld. Als een regio vertraging oploopt heeft dat gevolgen voor de aangrenzende regio's. De NMBS regionaliseren zou dus zinloos zijn.

Uiteindelijk hebben de Franstaligen dus aangetoond dat hun houding de juiste was. Het NMBS-plan is gedurfd, maar evenwichtig en broodnodig ter ondersteuning van een modern en intermodaal beleid.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Koen Bultinck, Jan Mortelmans, Luc Sevenhans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Frieda Brepoels en de heren Jos Ansoms, Jan Mortelmans, Jean-Pol Poncelet en Ludo Van Campenhout
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
verzoekt de regering
- de communautaire 60/40 verdeling van de NMBS af te schaffen en de investeringen te laten gebeuren daar waar ze tegelijk nodig en rendabel zijn;

Souvent, les grands projets que l'on appelle bruxellois sont, en fait, des projets à connotation nationale, comme le tunnel Schumann-Josaphat, qui n'apportera aux Bruxellois que des problèmes en surface. Je me réjouis des décisions qui rendront opérationnel le RER, qui bénéficiera, lui aussi, aux trois Régions.

Au niveau des infrastructures et des investissements, il faut mettre les usagers au cœur de la problématique. Il va falloir garantir aux voyageurs la sécurité, le confort et la modération des prix.

01.32 François Bellot (PRL FDF MCC) : Nous sommes satisfaits parce que les francophones ont défendu une position commune face aux revendications flamandes.

Malheureusement, il a fallu 3 mois et demi pour trouver un nouvel accord, ce qui a relancé au nord du pays le débat sur la régionalisation de la SNCB, alors que ceci ne figure nullement au programme de l'actuelle coalition.

Un territoire ferré se conçoit à l'échelle européenne. Un retard dans une région se ferait ressentir dans les régions limitrophes. Régionaliser la SNCB serait donc un non-sens.

En conclusion, les francophones ont prouvé que leur attitude était la bonne.

Le plan SNCB est audacieux, équilibré et indispensable pour soutenir une politique moderne et intermodale.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Koen Bultinck, Jan Mortelmans, Luc Sevenhans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Frieda Brepoels et MM. Jos Ansoms, Jan Mortelmans, Jean-Pol Poncelet et Ludo Van Campenhout
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
demande au gouvernement
- de supprimer la clé de répartition communautaire 60/40 pour la SNCB et de réaliser des investissements là où ils se révèlent nécessaires et rentables;

- werk te maken van de splitsing van de NMBS;
 - ondertussen de kosten voor de spoorwegontsluiting van de Antwerpse haven uit de 60/40 verdeling te halen en voor federale rekening te laten."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Frieda Brepoels en luidt als volgt:

"De Kamer,
 gehoord de interpellaties van mevrouw Frieda Brepoels en de heren Jos Ansoms, Jan Mortelmans, Jean-Pol Poncelet en Ludo Van Campenhout
 en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
 vraagt de regering
 - de werken van federaal belang rond Zaventem en de Vlaamse havens uit de 60/40 verdeelsleutel te halen;
 - elke koppeling tussen termijnen voor afleveren bouwvergunning en co- en prefinanciering door de Gewesten uit het samenwerkingsakkoord halen;
 - elke koppeling tussen termijnen voor afleveren bouwvergunning en wijziging ruimtelijke gewestplannen uit het samenwerkingsakkoord te halen;
 - een rechtstreekse vertegenwoordiging van de Gewesten in de Raad van Bestuur van de NMBS te realiseren."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jos Ansoms en luidt als volgt:

"De Kamer,
 gehoord de interpellaties van mevrouw Frieda Brepoels en de heren Jos Ansoms, Jan Mortelmans, Jean-Pol Poncelet en Ludo Van Campenhout
 en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
 1. stelt vast dat onvoldoende wordt tegemoet gekomen aan de gerechtvaardigde eisen van het Vlaamse parlement en aan de beslissing van de Vlaamse regering van 22 juni 2001;
 2. verzoekt de federale regering
 - de nationale economische en strategische investeringen voor het reizigersverkeer, met name de ontsluiting van de luchthaven, en voor het goederenverkeer, in casu de spoorprojecten in de drie grootste zeehavens te onttrekken aan de regionale verdeling van de investeringskredieten;
 - te garanderen dat al deze spoorinvesteringen gerealiseerd zijn voor 2010;
 - te voorzien in voldoende uitbreidingsinvesteringen in een opwaardering van het binnenlands treinverkeer in het algemeen en de voorstadsnetten rond Antwerpen en Gent in het bijzonder."

- de réaliser la scission de la SNCB;
 - dans l'intervalle, de retirer de la répartition 60/40 les coûts du désenclavement ferroviaire du port d'Anvers et de les mettre à charge du pouvoir fédéral."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Koen Bultinck, Jan Mortelmans, Luc Sevenhans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre,
 ayant entendu les interpellations de Mme Frieda Brepoels et MM. Jos Ansoms, Jan Mortelmans, Jean-Pol Poncelet et Ludo Van Campenhout
 et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
 demande au gouvernement
 - de retirer de la clé de répartition 60/40 les travaux d'intérêt fédéral autour de Zaventem et des ports flamands;
 - de supprimer dans l'accord de coopération toute liaison entre les délais de délivrance des permis de bâtir et le co- et préfinancement par les Régions;
 - de supprimer dans l'accord de coopération toute liaison entre les délais de délivrance des permis de bâtir et la modification des plans de secteur;
 - de veiller à une représentation directe des Régions au sein du Conseil d'administration de la SNCB"

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Koen Bultinck, Jan Mortelmans, Luc Sevenhans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre,
 ayant entendu les interpellations de Mme Frieda Brepoels et MM. Jos Ansoms, Jan Mortelmans, Jean-Pol Poncelet et Ludo Van Campenhout
 et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
 1. constate qu'il est insuffisamment satisfait aux revendications légitimes du Parlement flamand et à la décision du 22 juin 2001 du gouvernement flamand;
 2. demande au gouvernement fédéral
 - de soustraire à la répartition régionale des crédits d'investissements économiques et stratégiques nationaux pour le transport de voyageurs, en particulier en ce qui concerne le désenclavement de l'aéroport, et pour le transport de marchandises, en l'occurrence en ce qui concerne les projets ferroviaires dans les trois principaux ports maritimes;
 - de garantir la réalisation de tous ces investissements ferroviaires pour 2010;
 - de prévoir suffisamment d'investissements pour l'extension et la revalorisation du trafic ferroviaire intérieur, en général et, dans les réseaux de banlieu

autour d'Anvers et de Gand en particulier"

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jean Depreter, Daan Schalck, Ludo Van Campenhout en Lode Vanoost en mevrouw Marie-Thérèse Coenen.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jean Depreter, Daan Schalck, Ludo Van Campenhout et Lode Vanoost et Mme Marie-Thérèse Coenen.

01.33 Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Daan Schalck (SP): Men heeft zojuist een opmerking gemaakt over de heer Vanoost die een motie had ondertekend en niet aanwezig was, maar nu is er een motie van aanbeveling getekend door een afwezige.

Daan Schalck (SP): On vient de faire remarquer que M. Vanoost avait signé une motion alors qu'il n'avait pas assisté à la discussion. Mais une motion de recommandation qui vient d'être déposée a été signée par un membre absent.

De **voorzitter**: Die motie is ook door andere leden getekend.

Le **président**: D'autres membres ont également signé cette motion.

De vergadering wordt gesloten om 12.47 uur.

La séance est levée à 12.47 heures.

Volgende vergadering dinsdag 17 juli 2001 om 14.30 uur.

Prochaine séance le mardi 17 juillet 2001 à 14.30 heures.