

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 januari 2015

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van artikel 6 van de bijzondere
wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der
instellingen wat betreft de spoorwegen**

(ingediend door mevrouw Barbara Pas en
de heren Filip Dewinter en Jan Penris)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 janvier 2015

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 6 de la loi spéciale du
8 août 1980 de réformes institutionnelles, en
ce qui concerne les chemins de fer**

(déposée par Mme Barbara Pas et
MM. Filip Dewinter et Jan Penris)

SAMENVATTING

*De indieners stellen voor om van de spoorwegen
een gewestelijke aangelegenheid te maken.*

*De bevoegdheden in Brussel worden dan uitge-
oefend door het Vlaamse Gewest.*

RÉSUMÉ

*Les auteurs proposent de régionaliser les che-
mins de fer.*

*Les compétences relatives à Bruxelles seront dès
lors exercées par la Région flamande.*

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel herneemt, in aangepaste vorm, de tekst van de voorstellen DOC 52 0361/001 en 53 0623/001.

Artikel 6, § 1, X, 2^o*bis* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna BWHI genoemd) bepaalt dat met betrekking tot openbare werken en vervoer, het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, door wie ook beheerd, tot de bevoegdheden van de gewesten behoort, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

In juli 2001 werd een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de federale overheid gesloten waarin bepaald werd dat de Vlaamse overheid NMBS-investeringen kan pre- en cofinancieren. Hierdoor wilde Vlaanderen een aantal projecten uit het investeringsplan, zoals bijvoorbeeld een tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen, laten realiseren. Omdat de spoorwegen nog steeds een federale bevoegdheid blijven, meende de Raad van State echter dat Vlaanderen niet bevoegd is om spoorinvesteringen te financieren.

Ook in het kader van de overname van de NMBS-schulden wordt de 60/40-verdeelsleutel, die reeds zo nadelig is voor Vlaanderen *de facto* nog eens doorbroken ten voordele van Wallonië. Want binnen het schuldenpakket zitten ook de leningen die de NMBS zelf heeft aangegaan om de HST te financieren. Deze vallen evenwel niet onder de 60/40-verdeelsleutel. Redelijkerwijs zouden deze bedragen moeten ondergebracht worden in de verdeelsleutel. Dit leidt dan tot een onevenwicht ten nadele van Vlaanderen. Een inhaalbeweging voor spoorinvesteringen in Vlaanderen zou dan ook moeten gerealiseerd worden om opnieuw de op zich al nadelige 60/40-verhouding te bekomen. Maar op dit vlak verandert er niets en blijven de voor Vlaanderen noodzakelijke spoorinvesteringen uit.

Het samenwerkingsakkoord van 2001 leverde niet de resultaten op die ervan werden verwacht. De impact van de gewesten op het spoorbeleid is tot op heden immers zo goed als onbestaande geweest. Nochtans is Vlaanderen al lange tijd vragende partij voor een overheveling van de spoorinfrastructuur. Deze eis komt reeds voor in de welbekende Vlaamse resoluties van 1999, meer bepaald in de resolutie betreffende het tot stand brengen van meer coherente bevoegdheidspakketten in de volgende staatshervorming (Vlaams Parlement, stuk 1342 (1998-1999)).

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend, en l'adaptant, le texte des propositions DOC 52 0361/001 et 53 0623/001.

L'article 6, § 1^{er}, X, 2^o*bis*, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles (appelée ci-après LSRI) dispose qu'en ce qui concerne les travaux publics et le transport, le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, relève de la compétence des régions, à l'exception des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges.

En juillet 2001, un accord de coopération a été conclu entre les régions et l'autorité fédérale, accord qui prévoit que l'autorité flamande peut préfinancer et cofinancer certains investissements de la SNCB. Grâce au cofinancement, la Flandre entendait accélérer la réalisation de certains projets inscrits dans le plan d'investissement, tels qu'un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers. Le Conseil d'État a toutefois estimé que la Flandre ne pouvait financer ces investissements ferroviaires, étant donné que les chemins de fer relevaient encore de la compétence fédérale.

Dans le cadre de la reprise de la dette de la SNCB, la clé de répartition 60/40, déjà si défavorable à la Flandre, a de nouveau été bafouée, *de facto*, en faveur de la Wallonie. Cette dette englobe en effet également les emprunts contractés directement par la SNCB en vue de financer le TGV. Or, ces emprunts échappent à la clé de répartition 60/40. Logiquement, ces montants devraient être intégrés à la clé de répartition. Il en résulte un déséquilibre au détriment de la Flandre. Une opération de rattrapage devrait dès lors être réalisée en matière d'investissements ferroviaires en Flandre afin de rétablir la répartition 60/40, qui est en soi déjà défavorable. Mais rien ne change à ce niveau et les investissements ferroviaires dont la Flandre a besoin se font attendre.

L'accord de coopération de 2001 n'a pas fourni les résultats attendus. En effet, jusqu'à présent, l'impact des régions sur la politique ferroviaire a été quasiment inexistant. Pourtant, cela fait longtemps que la Flandre réclame le transfert de l'infrastructure ferroviaire. Cette exigence figurait déjà dans les célèbres résolutions flamandes de 1999, en particulier dans la résolution relative à la réalisation de blocs de compétences plus cohérents lors de la prochaine réforme de l'État (Parlement flamand, document 1342 (1998-1999)).

Ook met de zesde staatshervorming komt er op dat vlak geen trendbreuk. Weliswaar krijgen de Gewesten toegang tot de raad van bestuur van de NMBS (artikel 6, § 1, X, 2^obis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). Tevens wordt nu in dezelfde bijzondere wet in een nieuwe bepaling ingeschreven dat *“onder de voorwaarde van het sluiten van een samenwerkingsakkoord overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies, en voor een periode die beperkt is tot de duur ervan, de bijkomende financiering voor investeringen in de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen, alsook van de bijkomende uitrusting op de onbewaakte stopplaatsen, om hun zichtbaarheid en intermodaliteit met openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, taxi's en autodelen te verbeteren voor zover deze verder gaan dan de investeringen die voorzien zijn in een meerjareninvesteringsplan dat effectief in voldoende financiering door de federale overheid voorziet teneinde een aantrekkelijk en performant aanbod voor het spoorvervoer dat goed aansluit op de andere vervoermiddelen te verzekeren op het gehele grondgebied, en in een door het bovengenoemde samenwerkingsakkoord vastgelegde evenredigheid ten opzichte van de federale financiering.”* (artikel 6, § 1, X, 14^o). Dat alles neemt evenwel niet weg dat de bevoegdheid inzake spoorwegen nog altijd volledig in federale handen blijft en de rol van de gewesten beperkt blijft tot een aanvullend beleid daarop, dat dan nog sterk ingeperkt wordt door tal van voorwaarden.

De opeenvolgende staatshervormingen waren steeds nadelig voor Vlaanderen. De Vlaamse partijen hebben de demografische meerderheid binnen het Belgische staatsverband niet in politieke macht weten om te zetten. De Belgische staatsstructuur is derhalve gesteund op een kunstmatige indeling in zogenaamde Gewesten en Gemeenschappen, zonder zelfs enig parallelisme tussen Vlaanderen en Wallonië. De staatsstructuur vindt haar uitgangspunt niet in de aanwezigheid van twee volksgemeenschappen met elk een welomschreven grondgebied. Staatshervormingen die dit principe blijven negeren, zullen dan ook nooit bijdragen tot een billijke en consequente bestuurlijke machtsverdeling. De indieners van dit voorstel zijn van oordeel dat enkel een volledige onafhankelijkheid van Vlaanderen een einde zal stellen aan het reeds decennialange communautaire gekrakeel.

Alle staatshervormingen betekenden op verschillende vlakken en telkens weer een versterking van de driedigheid van de Belgische staatsstructuur. Zo werd ook Brussel bevoegd voor talrijke materies en werd in de herziening van de financieringswet voorzien dat Brussel in gelijke mate als de overige gewesten bevoegd wordt voor de zogenaamde gewestbelastingen.

La sixième réforme de l'État n'a pas non plus entraîné de changement significatif à cet égard. Les Régions ont certes dorénavant accès au conseil d'administration de la SNCB (article 6, § 1^{er}, X, 2^obis de la loi spéciale du 8 août 1980). La même loi spéciale contient maintenant aussi une nouvelle disposition rédigée comme suit: *“sous la condition de la conclusion d'un accord de coopération conformément à l'article 92bis, § 4nonies, et pour une période limitée à la durée de celui-ci, le financement additionnel d'investissements d'aménagement, d'adaptation ou de modernisation de lignes de chemin de fer, ainsi que des équipements complémentaires sur les points d'arrêts non gardés renforçant leur visibilité et leur intermodalité avec les transports publics, les modes actifs, les taxis et les voitures partagées, pour autant qu'ils soient réalisés en sus des investissements repris dans un plan pluriannuel d'investissement effectivement doté, par l'autorité fédérale, de moyens suffisants pour assurer une offre de transport ferroviaire attractive, performante et efficacement interconnectée avec les autres modes de transport sur l'ensemble du territoire et dans une proportionnalité par rapport au financement fédéral fixée par l'accord de coopération précité.”* (article 6, § 1^{er}, X, 14^o). Tout cela n'enlève toutefois rien au fait que la compétence en matière ferroviaire demeure entièrement fédérale et que le rôle des régions reste limité à la conduite d'une politique complémentaire qui, de plus, est fortement limitée par d'innombrables conditions.

Les réformes successives de l'État ont toujours été défavorables aux Flamands. Les partis flamands ne sont pas parvenus à traduire la majorité démographique au sein de l'État belge en pouvoir politique. La structure de l'État belge est donc fondée sur une subdivision artificielle en entités appelées régions et communautés, sans même qu'il y ait le moindre parallélisme entre la Flandre et la Wallonie. La structure de l'État ne trouve pas son fondement dans la présence de deux communautés nationales ayant chacune un territoire bien défini. Les réformes de l'État qui continuent d'ignorer ce principe ne contribueront donc jamais à une répartition équitable et conséquente du pouvoir administratif. Nous considérons que seule une indépendance totale de la Flandre mettra un terme aux querelles communautaires qui sévissent depuis des décennies.

Toutes les réformes de l'État renforcent systématiquement et sur plusieurs plans la tripartition de l'État belge. Ainsi, Bruxelles est-elle également devenue compétente pour de nombreuses matières, et la révision de la loi de financement lui a-t-elle donné compétence, au même titre qu'aux autres régions, pour les impôts “régionaux”.

Artikel 39 van de Grondwet bepaalt dat in een bijzondere wet de aangelegenheden moeten vastgesteld worden die tot de bevoegdheid van de Gewesten behoren. Zoals artikel 6 van de BWHL is geconcipieerd, kunnen bevoegdheden enkel op dusdanige wijze worden gedefederaliseerd dat de drie Gewesten bevoegd worden. Op die manier betekent elke verdere stap in de staatshervorming, waarbij plaatsgebonden aangelegenheden worden overgeheveld, een verdere uitbouw van Brussel als volwaardig derde gewest. De indieners van voorliggend voorstel zijn daarentegen van oordeel dat Brussel in afwachting van de ontmanteling van de Belgische staat, als tweetalige hoofdstad moet geïntegreerd worden in het Vlaamse Gewest.

Onderhavig voorstel strekt er toe artikel 6 van de BWHL alvast op het vlak van de spoorwegen te herschrijven.

Het verdient aanbeveling dat de artikels van de Grondwet die betrekking hebben op de indeling van België in Gewesten voor herziening vatbaar verklaard worden teneinde te komen tot de werkelijke tweeledigheid van België, dat bestaat uit de deelstaten Vlaanderen en Wallonië.

De uitsluitend aan het Vlaamse en het Waalse Gewest toegewezen bevoegdheden dienen derhalve in het Brussels Hoofdstedelijk Gebied uitgeoefend te worden door het Vlaamse Gewest.

Tegelijk wordt van deze wijziging van artikel 6 van de BWHL gebruik gemaakt om een aangelegenheid — de spoorwegen — waarvan zoals al gesteld de resoluties van het Vlaams Parlement de overheveling naar het Vlaamse en het Waalse Gewest bepleitten, effectief te defederaliseren. Vandaar dan ook onderhavig voorstel om van het spoorvervoer, beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, ook een gewestelijke bevoegdheid te maken, waarbij enkel wordt uitgegaan van een defederalisering ten aanzien van het Vlaamse en het Waalse Gewest.

Barbara PAS (VB)
Filip DEWINTER (VB)
Jan PENRIS (VB)

L'article 39 de la Constitution dispose que les matières qui relèvent de la compétence des régions doivent être déterminées par une loi spéciale. Dans sa rédaction actuelle, l'article 6 de la loi spéciale de réformes institutionnelles prévoit que les compétences peuvent uniquement être défédéralisées afin que les trois régions deviennent compétentes. Dès lors, toute nouvelle réforme de l'État prévoyant le transfert de matières territoriales renforce le développement de Bruxelles comme troisième région à part entière. Nous estimons en revanche qu'en attendant le démantèlement de l'État belge, il faut intégrer Bruxelles, en tant que capitale bilingue, à la Région flamande.

La présente proposition tend à déjà reformuler l'article 6 de la loi spéciale de réformes institutionnelles en ce qui concerne les chemins de fer.

Il serait judicieux que les articles de la Constitution relatifs à la division de la Belgique en régions soient déclarés ouverts à révision, afin de parvenir à la bipartition réelle de la Belgique, dès lors composée de deux États fédérés, c'est-à-dire de la Wallonie et de la Flandre.

Dès lors, les compétences exclusives de la Région wallonne et de la Région flamande devront être exercées, sur le territoire de Bruxelles-Capitale, par la Région flamande.

Dans le même temps, la modification de l'article 6 de la loi spéciale de réformes institutionnelles est mise à profit pour défédéraliser une matière — les chemins de fer — dont les résolutions du Parlement flamand préconisaient déjà le transfert à la Région wallonne et à la Région flamande. Nous proposons dès lors de faire également relever le transport ferroviaire, géré par la Société nationale des chemins de fer belges, de la compétence des régions, étant entendu que cette défédéralisation ne s'opérera qu'à l'égard de la Région wallonne et de la Région flamande.

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1, X, 2°*bis*, ingevoegd bij de bijzondere wet van 16 juli 1993, worden de woorden “, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen” vervangen door de woorden “. De bevoegdheden inzake spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gelokaliseerd in het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad worden uitgeoefend door het Vlaamse Gewest”.

2° § 1, X, 14°, ingevoegd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014, wordt opgeheven;

3° in § 1, XII, 2°, ingevoegd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014, vervallen de woorden “, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen”.

4° § 3*bis*, 3°, ingevoegd bij bijzondere wet van 8 augustus 1988, wordt opgeheven.

Art. 3

Artikel 92*bis*, § 4*nonies*, van dezelfde bijzondere wet, ingevoegd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014, wordt opgeheven.

6 november 2014

Barbara PAS (VB)
Filip DEWINTER (VB)
Jan PENRIS (VB)

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 6 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le § 1^{er}, X, 2°*bis*, inséré par la loi spéciale du 16 juillet 1993, les mots “, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges” sont remplacés par les mots “. Les compétences en ce qui concerne les voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges qui sont localisées dans la région bilingue de Bruxelles-Capitale sont exercées par la Région flamande”.

2° le § 1^{er}, X, 14°, inséré par la loi spéciale du 6 janvier 2014, est abrogé;

3° dans le § 1^{er}, XII, 2°, inséré par la loi spéciale du 6 janvier 2014, les mots “, aux passages à niveau et aux croisements avec les voies ferrées” sont abrogés.

4° le § 3*bis*, 3°, inséré par la loi spéciale du 8 août 1988, est abrogé.

Art. 3

L'article 92*bis*, § 4*nonies*, de la même loi spéciale, inséré par la loi spéciale du 6 janvier 2014, est abrogé.

6 novembre 2014