

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 maart 2002

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET

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

(ingediend door mevrouw Frieda Brepoels
en de heer Geert Bourgeois)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 mars 2002

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE

**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 Frieda Brepoels
et M. Geert Bourgeois)

SAMENVATTING

Alhoewel de gewesten in principe bevoegd zijn voor de openbare werken en het vervoer, blijft de federale overheid bevoegd voor de spoorwegen beheerd door de NMBS. De indieners stellen voor deze uitzondering te schrappen.

RÉSUMÉ

Bien que les régions soient en principe compétentes pour les travaux publics et le transport, les voies ferrées gérées par la SNCB relèvent quant à elles toujours du pouvoir fédéral. Les auteurs souhaitent supprimer cette exception.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SPA	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000 :	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV :	Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN :	Plenum (witte kaft)	PLEN :	Séance plénière (couverture blanche)
COM :	Commissievergadering (beige kaft)	COM :	Réunion de commission (couverture beige)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>		<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	
<i>Bestellingen :</i>		<i>Commandes :</i>	
Natieplein 2		Place de la Nation 2	
1008 Brussel		1008 Bruxelles	
Tel. : 02/ 549 81 60		Tél. : 02/ 549 81 60	
Fax : 02/549 82 74		Fax : 02/549 82 74	
www.deKamer.be		www.laChambre.be	
e-mail : publicaties@deKamer.be		e-mail : publications@laChambre.be	

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Artikel 6, § 1, X, 2° *bis*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bepaalt dat, inzake openbare werken en vervoer, het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan zij, behoort tot de bevoegdheid van de gewesten, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

De jaren '90 van vorige eeuw hebben ten overvloede de tekortkomingen en problemen van de NMBS blootgelegd. De NMBS vervult duidelijk niet de functie die ze zou moeten vervullen. Met deze NMBS zal een mobiliteitsbeleid, de 21^{ste} eeuw waardig, niet veel kans maken. Vlaanderen heeft lang genoeg geprobeerd om binnen een Belgisch verband in het NMBS-dossier tot meer redelijkheid te komen. Tevergeefs, zo bleek eens te meer tijdens de besprekingen van het investeringsplan voor 2001-2012.

Wat waren de terechte eisen geformuleerd in een resolutie door het Vlaams parlement? Vlaanderen vroeg een gegarandeerde vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur, een objectivering van de spoorinvesteringen in de plaats van de 60/40 verdeelsleutel, de onttrekking aan de verdeelsleutel van een aantal «nationale» strategische investeringen rond de ontsluiting van de zeehavens, het Gewestelijk Express Netwerk Brussel en de luchthaven van Zaventem en de mogelijkheid van alternatieve financiering via publiek-private samenwerking tussen de federale overheid, de gewestelijke overheid, de NMBS en private partners.

Wallonië reageerde haast paniekerig op deze gerechtvaardigde Vlaamse eisen. Er werden lijstjes gepubliceerd die moeten bewijzen dat de Vlamingen het laatste decennium de grote profiteurs van de NMBS geweest zijn terwijl Wallonië tevergeefs heeft zitten wachten op noodzakelijke investeringen.

De verdeelsleutel geldt immers in theorie voor een volledig tienjarenplan, dat nadien maar gedeeltelijk wordt uitgevoerd. Bovendien valt achteraf bijzonder moeilijk na te trekken, in welke mate de verdeelsleutel wel de-

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'article 6, § 1^{er}, X, 2° *bis*, de la loi spéciale du 8 août 1980 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.

Les nombreux problèmes et insuffisances de la SNCB sont clairement apparus au cours de la dernière décennie du XX^e siècle. Il est évident que la SNCB ne remplit pas sa mission comme elle le devrait. Avec un tel opérateur, il est peu probable que l'on puisse mettre en œuvre une politique de mobilité digne du XXI^e siècle. Il y a suffisamment longtemps que la Flandre s'efforce d'amener ses interlocuteurs belges à se montrer plus raisonnables dans le dossier SNCB. En vain, ainsi qu'il est encore apparu lors des discussions concernant le plan d'investissement 2001-2012.

Quelles étaient les revendications légitimes formulées dans une résolution du Parlement flamand ? La Flandre demandait une représentation garantie des régions au sein du conseil d'administration, une objectivation des investissements ferroviaires en lieu et place de la clef de répartition 60/40, l'abandon de la clef de répartition par un certain nombre d'investissements stratégiques « nationaux » afférents à l'accès aux ports maritimes, au réseau exprès régional autour de Bruxelles et à l'aéroport de Zaventem, ainsi que la possibilité de recourir à un financement alternatif dans le cadre d'une coopération mixte entre l'autorité fédérale, le niveau régional, la SNCB et des partenaires privés.

La Wallonie a eu pour ainsi dire une réaction de panique face à ces exigences légitimes de la Flandre. C'est ainsi qu'ont été publiés des tableaux censés démontrer que les Flamands avaient été les grands profiteurs de la SNCB au cours de la dernière décennie tandis que les Wallons attendaient en vain certains investissements dont ils ont un urgent besoin.

En théorie, la clef de répartition s'applique jusqu'au terme du plan décennal, mais ce plan décennal n'est pas toujours entièrement mis en œuvre. Qui plus est, il est particulièrement difficile de vérifier, *a posteriori*,

gelijk gerespecteerd is. Ten gevolge daarvan zijn een aantal noodzakelijke infrastructuurwerken in Vlaanderen het laatste decennium niet uitgevoerd.

Ook deelt de NMBS haar net voor investeringen nogal arbitrair in hoofdassen, complementaire assen en spoorwegknooppunten in. Het meeste geld gaat naar de hoofdassen. Volgens deze indeling vallen slechts 36% van de Vlaamse spoorlijnen onder de hoofdassen, terwijl in Wallonië liefst 70% van de spoorlijnen als hoofdas gecatalogeerd staan. Ondanks het feit dat het belang van de Antwerpse haven voor de Belgische economie nauwelijks overschat kan worden, blijft de NMBS halsstarrig iedere spoorinvestering in de haven op de Vlaamse rekening schrijven.

Vlaanderen telt immers 58,5% van de opstappende reizigers, maar heeft maar 54,1% van de aangeboden trein-km. Als we geen rekening houden met Brussel (zoals ook voor de verdeling van de investeringen volgens 60/40) gaat het resp. om 64,2% en 59%. Wallonië daarentegen telt slecht 32,5% van de opstappende reizigers, maar heeft wel 37,6% van de aangeboden trein-km. Als we geen rekening houden met Brussel gaat het resp. om 35,8% en 41%. Deze cijfers bewijzen overduidelijk dat de 60/40 verdeelsleutel Vlaanderen ernstig benadeelt.

In juli werd dan toch een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten gesloten dat onder meer bepaalt dat de Vlaamse overheid NMBS-investeringen kan pre- en co-financieren. Door die medefinanciering wil Vlaanderen enkele projecten uit het investeringsplan versneld laten realiseren. Het gaat o.m. om de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen en de ontsluiting van Zaventem.

De Raad van State is van oordeel dat Vlaanderen in de huidige stand van de staatshervorming niet bevoegd is om spoorinvesteringen te financieren, omdat de spoorwegen een federale bevoegdheid zijn. De vrees bestaat nu dat een eventuele vernietiging van het bekrachtigingsdecreet door het Arbitragehof tot gevolg kan hebben dat de zeer noodzakelijke werken voor Vlaanderen niet of met een grote vertraging zullen uitgevoerd worden.

Minister-president Dewael stelde na rijp beraad en overleg met juridische experts dat de wet die een Vlaamse inbreng onmogelijk maakt, dan maar gewijzigd moet worden.

dans quelle mesure la clef de répartition a été respectée. Il s'en suit qu'un certain nombre de travaux d'infrastructure nécessaires pour la Flandre n'ont pas été réalisés au cours de la dernière décennie.

La SNCB subdivise en outre son réseau de façon assez arbitraire en axes principaux, axes secondaires et nœuds ferroviaires. Ce sont les axes principaux qui recueillent le plus de moyens. Or, d'après cette répartition, seulement 36% des lignes ferroviaires flamandes relèvent des axes principaux, alors qu'en Wallonie, pas moins de 70% des lignes ferroviaires sont cataloguées comme axes principaux. Bien que le port d'Anvers joue un rôle tout à fait primordial dans l'économie de notre pays, la SNCB continue obstinément à imputer tout investissement ferroviaire dans ce port à la seule région flamande.

La Flandre fournit 58,5% des voyageurs, mais ne dispose que de 54,1% de l'offre train-km. Si l'on fait abstraction de la capitale (comme c'est le cas pour la répartition des investissements selon la clef 60/40), les chiffres sont respectivement de 64,2% et de 59%. La Wallonie fournit quant à elle seulement 32,5% des voyageurs, mais elle dispose de 37,6% de l'offre train-km. Si l'on ne tient pas compte de Bruxelles, ces chiffres sont respectivement de 35,8% et de 41%. Il est donc tout à fait clair que la clef de répartition 60/40 lèse gravement la Flandre.

En juillet, un accord de coopération a finalement été conclu entre l'autorité fédérale et les régions, accord qui prévoit notamment que l'autorité flamande peut pré-financer et cofinancer certains investissements de la SNCB. Grâce au cofinancement, la Flandre entend accélérer la réalisation de certains projets inscrits dans le plan d'investissement. Il s'agit notamment du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers et de l'accès à l'aéroport de Zaventem.

Le Conseil d'État estime que dans l'état actuel de la réforme de l'État, la Flandre ne peut financer des investissements ferroviaires, étant donné que les chemins de fer sont une compétence fédérale. On peut dès lors craindre qu'une annulation, par la Cour d'arbitrage, du décret de ratification entraîne la non-exécution ou un ralentissement considérable des travaux dont la Flandre a tant besoin.

Après mûre réflexion et après avoir consulté plusieurs juristes, le ministre-président, M. Dewael, a dès lors estimé qu'il fallait modifier la loi qui rend impossible tout financement par la Flandre.

Immers de leefbaarheid van Vlaanderen de komende jaren zal afhangen van de mate waarin we erin zullen slagen een verkeersinfarct af te wenden. Daarvoor moeten de spoorwegen als massavervoerder een rol van betekenis kunnen spelen in de verplaatsingsgewoonten in Vlaanderen. Meer mensen in de trein krijgen, kan alleen maar als de kwaliteit van het trein-aanbod en de dienstverlening drastisch toenemen en Vlaanderen in staat is, volledig zelfstandig op alle terreinen een degelijk, geïntegreerd mobiliteitsbeleid te voeren. De structuur, de bedrijfscultuur en de werkwijze van de huidige NMBS staan zo'n beleid in de weg. Vandaar het voorstel om van het spoorvervoer en de maatschappij die de spoorwegen beheert ook een gewestelijke bevoegdheid te maken.

Frieda BREPOELS (VU&ID)
Geert BOURGEOIS (VU&ID)

La Flandre doit en effet impérativement tout mettre en œuvre pour éviter une paralysie totale de ses routes. Pour atteindre cet objectif, il est indispensable que les chemins de fer puissent jouer un rôle majeur dans les habitudes de déplacement des Flamands en tant que transporteur de masse. On ne pourra amener plus de gens à prendre le train que si l'on améliore considérablement la qualité et l'offre des chemins de fer, ce qui suppose que la Flandre soit en mesure de mener, en toute autonomie et dans tous les domaines, une politique de mobilité intégrée et efficace. Or, la structure, la culture d'entreprise et le fonctionnement de la SNCB s'opposent à la mise en œuvre d'une telle politique. C'est pourquoi nous proposons de régionaliser les chemins de fer ainsi que la société qui gère le réseau ferroviaire.

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 6, § 1, X, 2° *bis*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, vervallen de woorden «met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen».

13 februari 2002

Frieda BREPOELS (VU&ID)
Geert BOURGEOIS (VU&ID)

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE

Article 1^{er}

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

Art. 2

À l'article 6, § 1^{er}, X, 2° *bis*, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les mots « à l'exception des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges » sont supprimés.

13 février 2002