



Vlaams  
Parlement

vergadering **C299 – OPE24**  
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

**Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 30 juni 2011

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afstelling van de timing van de Vlaamse spoorstrategie op de plannen van de NMBS-Groep - 2409 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het blijvend verzet tegen de IJzeren Rijn vanuit Nederland - 2589 (2010-2011)	7

■

**Waarnemend voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter****Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afstelling van de timing van de Vlaamse spoorstrategie op de plannen van de NMBS-Groep - 2409 (2010-2011)**

**De voorzitter:** De heer Roegiers heeft het woord.

**De heer Jan Roegiers:** Voorzitter, minister, collega's, ik vind dit een zeer belangrijke vraag en het is sneu dat ze op dit uur nog aan bod moet komen met zo'n magere bezetting in de commissie. Het is wat het is en het antwoord zal daarom niet minder belangwekkend zijn.

Mijn vraag gaat over de Vlaamse spoorstrategie en de plannen van de NMBS-Groep. Ik ben vertrokken van twee belangrijke documenten. De NMBS werkt op dit ogenblik aan een nieuw transportplan Horizon 2020. In december 2013 zal een eerste belangrijke stap worden gezet. In het kader van het nieuwe vervoersconcept bestudeert de NMBS ook de mogelijkheid om het aanbod uit te breiden. Niet geheel losstaand van het transportplan, wordt momenteel het meerjareninvesteringsprogramma 2013-2025 van de NMBS-Groep opgemaakt. Het is goed te verwijzen naar de beheersovereenkomst die is afgesloten tussen de Belgische staat en Infrabel, waarin heel duidelijk wordt gesteld dat Infrabel uiterlijk eind november 2011 een nieuw ontwerp van investeringsplan voor de periode 2013-2025 zal opstellen. Daarnaast zijn er natuurlijk nog een aantal Vlaamse beleidsplannen en documenten die de minister minstens even goed kent als ik, al was het omdat ze meestal van haar hand kwamen.

Ik zou graag letterlijk uit de beleidsnota citeren. "Het Vlaamse Gewest hecht veel belang aan structureel overleg en de inspraak bij de totstandkoming van het eerstvolgende meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS-Groep, in opvolging van het programma 2001-2012. Het meerjarenprogramma van de NMBS-Groep willen we zo goed als mogelijk afstemmen op de mobiliteitsvisie in Vlaanderen. De nodige initiatieven zullen worden genomen om een structuur voor overleg en rapportering uit te bouwen tussen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de spoorweginfrastructuurbeheerder." U stelde in uw beleidsnota dat Vlaanderen mee moet kunnen bepalen welke uitbreidingen van het spoornet de hoogste prioriteit moeten kunnen krijgen. Dat is wat bij de NMBS-Groep op stapel staat, namelijk het transportplan.

Minister, ik zou u een aantal vragen willen stellen. In antwoord op mijn vraag om uitleg eerder dit jaar, stelde u dat noch het gewest, noch De Lijn op dat moment – 17 februari – betrokken waren in de denkoefening die loopt binnen de NMBS-Groep. Is dat intussen wel het geval? Beïnvloedt het Vlaamse Gewest met zijn spoorstrategie – ik neem aan intussen in ver gevorderd stadium –, de plannen en uitgangspunten van dat nieuwe transportplan? Zo ja, hoe? Is er een nauwe samenwerking tussen De Lijn en het gewest enerzijds en de NMBS-Groep en de federale overheid anderzijds?

Uiterlijk eind november 2011 dient een ontwerp van investeringsplan voor de periode 2013-2025 te worden gefinaliseerd. De oefening is volop gaande. Beïnvloedt het Vlaamse Gewest met zijn spoorstrategie dit investeringsplan? Bevindt de Vlaamse spoorstrategie zich daarvoor in voldoende vergevorderd stadium? Zo ja, waarom werd de spoorstrategie dan nog niet voorgelegd aan de Vlaamse Regering, het parlement en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)? Dreigen we niet te laat te komen met een eigen spoorstrategie?

Beschikken we volgens u over voldoende cijfermatige onderbouwing om onze spoorstrategie mee vorm te geven? Welke bouwstenen reikt het informatieve gedeelte van het mobiliteitsplan aan het beleid als input voor de Vlaamse spoorstrategie?

Beschikken we over een grondige evaluatie van het samenwerkingsakkoord tussen de staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met

betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor 2001-2012 van de NMBS? Zo ja, kunt u de evaluatie toelichten? Wordt deze evaluatie meegenomen in de spoorstrategie?

**De voorzitter:** Mevrouw Smaers heeft het woord.

**Mevrouw Griet Smaers:** Voorzitter, minister, collega's, ik vind het een heel goede vraag. Zeker met het oog op het investeringsplan dat moet worden opgemaakt, rijst de vraag in welke mate Vlaanderen er impact kan op hebben en in welke mate Vlaanderen projecten zal indienen.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Voorzitter, minister, collega's, ook ik vond het een zeer interessante vraag.

We hebben de uiteenzetting gehoord over de vertraming in Vlaanderen. De vraag is dan hoe het allemaal op elkaar aansluit. Als de NMBS morgen bepaalde treinverbindingen afschaft, dan moet De Lijn wel klaar staan. De mensen moeten toch nog ergens geraken. Ik vind het heel belangrijk dat de gewesten zouden worden betrokken bij die plannen. Ik heb het onlangs, naar aanleiding van een andere vraag, nog eens gevraagd en toen bleek dat er geen betrokkenheid was. Dat vind ik wel jammer. Ik hoop dat het er alsnog komt, want het gaat allemaal zeer snel.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Voorzitter, collega's, ook ik vind het een interessante vraag. De avondstond maakt iedereen mild.

Op 17 februari van dit jaar heb ik de krijtlijnen geschetst van het overleg tussen De Lijn en de NMBS. U kunt dat terugvinden in het verslag. Mijnheer Roegiers, u hebt eruit geciteerd. Dat is niet veranderd. Noch De Lijn noch het Vlaamse Gewest is tot op vandaag betrokken bij de denkoefening van de NMBS tot opmaak van het nieuwe transportplan Horizon 2020.

Pas op: de NMBS heeft ons er nog niet bij betrokken, maar omgekeerd neemt de NMBS wel deel aan de stuurgroep die de ontwikkeling van het Vlaams strategisch spoorbeleid aanstuurt. Dat hoort zo, vind ik. De NMBS is ook lid van de werkgroepen 'Reizigersvervoer per spoor', 'Stationsomgevingen' en 'Beleidsvoorstellen spoor'. Vlaanderen is zijn prioriteiten aan het maken. We doen een oefening, maar dat gaat moeilijk zonder input van de NMBS. De NMBS maakt dus deel uit van onze denkoefening over de spoorstrategie, maar formeel zijn wij als Vlaanderen op dit ogenblik niet betrokken in de omgekeerde denkoefening.

Mijnheer Roegiers, in de Bijzondere Wet artikel 6, paragraaf 3bis, ten derde, staat dat er overleg moet worden gepleegd tussen de betrokken gewestregeringen en de betrokken federale overheid over de samenwerking tussen de spoorwegen enerzijds en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer anderzijds.

Tegen eind oktober moeten de verschillende vennootschappen van de NMBS-Groep hun ontwerpvoorstel van meerjareninvesteringsprogramma 2013-2025 voorleggen aan hun raden van bestuur. De goedgekeurde voorstellen moeten tegen 30 november 2011 worden overmaakt aan de NMBS-Holding, die vervolgens een geconsolideerd investeringsprogramma voor de hele groep moet opmaken. Dat globale voorstel van meerjareninvesteringsprogramma moet tegen 31 januari 2012 door de holding worden voorgelegd aan de federale minister bevoegd voor Overheidsbedrijven, waarna de besprekingen op federaal niveau zullen starten. Dat is de formele timing.

Over onze eigen spoorstrategie wordt heel intens overlegd. Dat gebeurt nog niet op politiek niveau. Op ambtelijk niveau wordt het voorbereid en wordt er heel veel cijfermateriaal verzameld. September zal de cruciale maand zijn. Nu proberen we de werkdocumenten te finaliseren en in de loop van september proberen we de visie op punt te stellen.

Daarbij wordt er vanuit twee facetten gewerkt. Ten eerste zijn er de bekende strategieën voor Vlaanderen: het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat nu uiteraard vernieuwd wordt. Daarbij is het logisch dat er veel aandacht gaat naar personenvervoer per spoor rond onze Vlaamse grootstedelijke gebieden – Brussel, Antwerpen en Gent – en belangrijke verbindingssassen. Voor het luik goederenvervoer, ook van groot belang, moet de link met de Europese spoorcorridors worden gelegd. Het lijkt me ook logisch dat er prioriteit gelegd wordt bij de ontsluiting van onze economische knooppunten, zoals onze zeehavens.

Wat de cijfermatige onderbouwing betreft, mijnheer Roegiers, werd binnen het informatieve deel van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen in overleg met de vertegenwoordigers van zowel de NMBS als Infrabel de bestaande toestand in beeld gebracht van het spoorvervoer, zowel reizigersverkeer als goederenvervoer. De toekomstprognose in het kader van het ontwerp van Mobiliteitsplan moet met de NMBS worden besproken. Dat zal ook gebeuren. We gebruiken die prognoses ook in het kader van de Vlaamse spoorstrategie.

De afstemming gebeurt binnen de werkgroep ‘Beleidsvoorstellen spoor’ en op de stuurgroep voor het ontwikkelen van een Vlaams strategisch spoorbeleid. Twee werkgroepen op ambtelijk niveau bereiden dat dus voor.

Tot slot is er een dossier ‘Wetenschappelijke ondersteuning’ opgestart voor de Vlaamse spoorstrategie, met als specifiek onderwerp van studieopdracht: een wetenschappelijke en cijfermatige onderbouwing van de Vlaamse spoorstrategie. De bedoeling daarvan, collega’s, is de ontwikkeling van een eigen Vlaams strategisch spoorbeleid op lange termijn, met de focus zelfs op 2035. De horizon is nog breder, maar dat is van belang als je een volwassen beleid wilt maken.

De evaluatie van het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met betrekking tot het oude programma 2001-2012 van de NMBS, vormt een belangrijk onderdeel van onze eigen in ontwikkeling zijnde Vlaamse spoorstrategie. De resultaten van deze evaluatie zijn mee bepalend bij het formuleren van nieuwe beleidsvoorstellen in verband met het spoor.

Uit een eerste tussentijdse evaluatie, mijnheer Roegiers, blijkt dat de origineel voorziene planning voor de uitvoering van sommige infrastructuurprojecten niet kon worden gehaald en dat de rapportering over de in uitvoering zijnde projecten voor verbetering vatbaar is. Ik druk me voorzichtig uit. Actueel wordt nagegaan waaraan de vertragingen van sommige voor Vlaanderen belangrijke projecten te wijten zijn, zodat we hier de nodige lessen uit kunnen trekken.

We moeten kijken hoe we vaker samen kunnen zitten om sneller te worden geïnformeerd als er knelpunten zijn bij bepaalde projecten op het spoor. Een van de mogelijkheden is om een gewestelijk overlegcomité op te richten, samengesteld uit vertegenwoordigers van Vlaanderen, de federale staat en de NMBS, dat periodiek samenkomt. Deze procedure wordt nu al gevolgd door het Waalse Gewest. Bij ons zou het ook nuttig zijn om zo’n periodiek overlegorgaan te installeren, dat kan sporen met onze eigen Vlaamse spoorstrategie.

September is dus een belangrijke maand om onze documenten te maken over de spoorstrategie. Er is al een document in opmaak, dat nog niet op punt staat, waarin ook een aantal zaken worden meegenomen die verder gaan dan de grote corridors, en ook hoe we afstemmen. Ik geef het voorbeeld van Spartacus, waarbij er een gezamenlijke studie gebeurt door de NMBS en De Lijn, waarbij de keuze wordt gemaakt door wie het wordt gedaan. Als de keuze valt op de trein, dan moet dat in de strategie komen en moet dat worden opgevolgd. September zal daar een vrij belangrijk moment in worden.

**De voorzitter:** De heer Roegiers heeft het woord.

**De heer Jan Roegiers:** Ik ben toch wel verbaasd over het feit dat noch De Lijn noch het gewest betrokken zijn bij de werkzaamheden van de NMBS, maar daar kunt u niets aan doen. Dat is jammer, en dan druk ik me voorzichtig uit. Anderzijds is het goed dat er wordt gewerkt aan een Vlaamse spoorstrategie. Als eind oktober die projecten in elkaar moeten worden geschoven, zullen we dan niet zeer laat zijn als we pas in de loop van september met onze Vlaamse spoorstrategie klaar zijn? Dreigen we niet net te laat te komen? Daar heb ik een beetje schrik voor. Dat is de reden waarom ik nadrukkelijk deze vraag nog voor het reces wilde stellen.

**Minister Hilde Crevits:** Dat is een zeer relevante opmerking. Het is absoluut niet mijn bedoeling om te laat te komen, maar ik heb ook vastgesteld dat men voor een eigen Vlaamse spoorstrategie, heel veel materiaal moet verzamelen, heel veel cijfermatige gegevens moet krijgen en dan prioriteiten moet bepalen. Voor mij is het van belang om in september te kunnen landen. We hebben nog een paar maanden de tijd. Men heeft me verzekerd dat, als we er in september mee kunnen landen, dat zeker op tijd is. In alle werkgroepen zijn ze wel vertegenwoordigd. Het is niet zo dat wij op een eiland onze eigen spoorstrategie aan het maken zijn. Men is mee met de wording der dingen. Natuurlijk zal de regering bepalen hoe de strategie in elkaar zit, maar het denkproces en het cijfermateriaal worden wel meegenomen.

Ik zal alles doen wat in mijn macht ligt om op tijd te zijn. Binnen de regering zal het een heel belangrijk punt zijn dat dit zal lukken. De kwaliteit van het aangereikte basisdocument zal ook een belangrijke rol spelen. Daar wordt op dit ogenblik nog aan gesleuteld.

**De heer Jan Roegiers:** Dus: wordt vervolgd.

**Minister Hilde Crevits:** Absoluut.

**De voorzitter:** Mevrouw Smaers heeft het woord.

**Mevrouw Griet Smaers:** Het is niet voor rekening van u, minister, maar ik heb het gevoel dat de opstart en de inbreng van de gewestelijke overlegcommissie heel moeizaam verloopt. We hebben in onze regio al een aantal keren de NMBS uitgenodigd in verband met heel wat projecten. De manier waarop ze werkt, is heel moeizaam. Ik kan me inbeelden dat het ontzettend moeilijk en frustrerend is om te werken met een gewestelijke overlegcommissie als je daar niet veel vat op hebt. Ik denk dat iedereen ervoor pleit om de infrastructuur in Vlaanderen goed af te stemmen op de rest van ons mobiliteitsbeleid. Het is noodzakelijk dat dat van de grond geraakt. Helaas moeten we vaststellen dat we op heel veel knelpunten botsen.

**Minister Hilde Crevits:** Veel kan ik daar niet op zeggen. Ik roei met de riemen die ik heb, maar de opmaak van zo'n strategie is een bijzonder boeiende zaak. Ik laat me niet afschrikken door de omstandigheden die er zijn, maar ik ga ook niet overhaast te werk. Het is wel een nuttige oefening, die ook voor mijn administratie nieuw is. Dat is niet alleen zo voor de NMBS maar ook voor onze eigen mensen, die een visie moeten ontwikkelen, die cijfermateriaal moeten krijgen, die moeten overleggen. We mogen dat niet onderschatten. Het is een totaal nieuwe opdracht die er plots is bijgekomen. Ik zit niet in een situatie waarin ik bang ben dat ik er niet door geraak. Het is onze opdracht om daar verstandig en goed mee om te gaan. We moeten tegelijk de wetenschappelijke onderbouw vastklikken, zodat we bij een volgende oefening het basismateriaal hebben en het al gewoon zijn. Wie weet wat er nog allemaal gebeurt.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het blijvend verzet tegen de IJzeren Rijn vanuit Nederland  
- 2589 (2010-2011)**

**De voorzitter:** Mevrouw Jans heeft het woord.

**Mevrouw Lies Jans:** Minister, de plannen om de IJzeren Rijn van de grond te tillen, zijn in het verleden al op heel wat verzet gestuit. Opnieuw is er op Nederlands vlak verzet gerezen.

Europarlementariër Peter van Dalen, tevens vicevoorzitter van de Transportcommissie in het Europees Parlement, stelde het zeer scherp en stelt openlijk de vraag waarom Nederland zou meehelpen aan een concurrerend alternatief voor de Betuwelijn. Van Dalen verwijst eveneens naar een recente studie van de K.U.Leuven waarin wordt geconcludeerd dat de IJzeren Rijn nog jaren onrendabel zou blijven en de Montzenroute pas tegen 2030 ten volle benut zal zijn.

Minister, wij zijn ervan overtuigd – en u ook, denk ik – dat de IJzeren Rijn er moet komen, meer bepaald langs het historische tracé. De route is vlakker en korter dan de Montzenroute, wat op zich al een kostenreductie van 30 procent zou opleveren. Het project is bovendien niet enkel van belang voor Vlaanderen, maar eveneens voor de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen in het kader van de transit van goederen naar Oost-Europa. De IJzeren Rijn kan bovendien complementair zijn met de Betuwelijn en de Montzenroute. Met het oog op de groei van de containermarkt tijdens de komende jaren kunnen de drie lijnen zeker naast elkaar blijven bestaan.

Wij betwijfelen of onze federale collega's zich met dezelfde wil achter dit project scharen. We vernamen namelijk dat de Belgische en de Nederlandse regering hun goedkeuring hebben gegeven voor het niet gebruiken van de toegekende Europese middelen en dus voor de teruggave ervan aan de EU in het kader van het TEN-T-netwerk. Ik krijg de indruk dat de Belgische regering niet meer in dit project gelooft.

Het TEN-T-netwerk wordt momenteel herzien met de bedoeling dat de Europese Commissie in de late zomer de richtsnoeren publiceert. Het is niet zeker of de IJzeren Rijn in dit kernnetwerk zal worden opgenomen. Indien het eruit zou vallen, dan wordt het aartsmoelijk om opnieuw Europese middelen te krijgen voor dit project.

In het antwoord op een schriftelijke vraag van Europarlementslid Brepoels aan de Europese commissaris van Transport, Siim Kallas, staat letterlijk: "Tijdens de bilaterale onderhandelingen over het toekomstig integrale TEN-T netwerk heeft de commissie contacten gehad met de vertegenwoordigers van de Belgische, Nederlandse en Duitse regering. Geen enkele regering heeft de IJzeren Rijn echter ter sprake gebracht."

Daartegenover staat de oproep van de gedelegeerd bestuurder van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de heer Bruyninckx, van twee dagen geleden. We dreigen in de problemen te komen als de Federale Regering van mening is dat er geen inspanningen meer gedaan moeten worden. De heer Bruyninckx vroeg twee dagen geleden nog dat België en Nederland bij de Europese Commissie zouden aandringen op de aanstelling van een Europese coördinator. Ik geloof dat uw kabinetschef, de heer Boelaert, dit ook uitdrukkelijk heeft gezegd tijdens een werkvergadering van de Europese Commissie voor Transport. Hij zei dat het belangrijk is dat België en Nederland stappen zetten naar de Europese Commissie. De heer Bruyninckx benadrukt dat nog eens.

Minister, bent u rechtstreeks betrokken bij de voorbereiding van de geplande gesprekken tussen uw federale collega en zijn Nederlandse evenknie? Die zijn gepland voor 4 juli. Zo niet, hoe wordt u dan wel betrokken? Wat is de bedoeling van dit overleg? Wenst men tot een nieuwe overeenkomst te komen?

Welke inspanningen levert de regering om ervoor te zorgen dat de route via de IJzeren Rijn mee in revisie wordt opgenomen, zijnde TEN-T-netwerk? Kunt u een overzicht geven van de

inspanningen en initiatieven die u en de regering de afgelopen maanden hebben genomen om het dossier tot een goed einde te brengen?

Kent u de studie van de K.U. Leuven waar Nederlands Europarlementslid van Dalen naar verwijst? Wat is uw visie op de stellingen die hierin worden opgenomen?

Wat is uw reactie op de positie van de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen om het tracé via de A52 te laten verlopen waardoor de route daar op twee sporen kan worden gebracht, dus afwijkend van het historisch tracé?

**De voorzitter:** Mevrouw Smaers heeft het woord.

**Mevrouw Griet Smaers:** Minister, ik wil u herinneren aan de voorwaarden scheppende studie van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK) van zeven of acht Kempense gemeenten. Ik hoop dat u daar altijd rekening mee houdt bij de opmaak van uw Vlaamse spoorstrategie.

**De heer Dirk de Kort:** Ik sluit me aan bij deze vraag. Daarbij verwijs ik ook naar de uitspraken van de heer Bruyninckx naar aanleiding van het European Rail Freight Corridors Conference dat in Antwerpen heeft plaatsgevonden. De heer Bruyninckx vergeleek het dossier van de IJzeren Rijn met een soap. Ik citeer hem: “Er gebeurt niets en er komt geen einde aan.” Hij deed dat omdat de Europese Transportcommissaris onlangs had verklaard dat de commissie niets kon doen om het al twintig jaar aanslepende dossier terug op de sporen te krijgen. De verbazing daarover was zeer groot. Vandaar dat er een oproep was om gebruik te maken van TEN-T-richtsnoeren zodat de Europese Commissie de mogelijkheid heeft om een coördinator aan te stellen voor grensoverschrijdende spoortrajecten zoals de IJzeren Rijn. Minister, kunt u zich bij die oproep aansluiten?

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Uiteraard volg ik de evolutie van het dossier van de IJzeren Rijn. Er zijn de voorbije maanden meerdere momenten geweest waarin opvolging ook echt nodig was.

Op 27 januari heb ik in de commissie toegelicht dat er een aantal diplomatieke contacten zijn en waren om de draagwijdte van een aantal uitspraken en persartikels over de IJzeren Rijn in Duitsland te toetsen. Toen bleek dat Duitsland onverkort achter de realisatie van de IJzeren Rijn blijft staan.

Tijdens diezelfde commissievergadering heb ik ook toegelicht dat ik Infrabel had aangeschreven naar aanleiding van de voorziene midtermevaluatie van de prioritaire infrastructuurprojecten, die door de commissie worden meegefinancierd in het kader van het TEN-T-programma 2007-2013.

In zijn antwoord van 3 mei geeft Infrabel uitleg over de stand van zaken van de IJzeren Rijn. Daaruit blijkt duidelijk dat een aantal van de voorziene studies met Europese subsidies werden uitgevoerd en dat een aantal andere voorziene studies niet uitgevoerd konden worden vanwege de onmogelijkheid om over de IJzeren Rijn een akkoord te bereiken met Nederland.

In de brief staat ook dat een deel van de voorziene subsidie niet aangewend werd, maar dat een nieuwe aanvraag voor subsidie tot de mogelijkheden behoort. We zijn ook na dit antwoord niet bij de pakken blijven zitten.

Zoals ook al in de commissie van januari meegedeeld, was er op 4 maart een ontmoeting tussen minister-president Peeters en Duits minister Harry Voigtsberger. Op dat overleg benadrukte Vlaanderen de voorkeur voor de opwaardering van het historische tracé van de IJzeren Rijn en bevestigde minister Voigtsberger dat ook voor Duitsland de verwezenlijking van de IJzeren Rijn zeer belangrijk is. Op 17 mei was er het bezoek van EU-Commissievoorzitter Barroso, die zelf ook het belang van de IJzeren Rijn onderkende en een initiatief van de Commissie in het vooruitzicht stelde.



Een ander belangrijk initiatief is de aanmelding door de federale overheid van het belang van de IJzeren Rijn in het kader van het TEN-T-netwerk. Dat netwerk is nu op alle fronten in herziening gesteld. We moeten daar dus aanmeldingen doen. Dat is gebeurd op een bespreking met de diensten van de Commissie op 18 mei jongstleden. Zoals u weet, wordt dit netwerk in de komende maanden herzien en is het van groot belang dat we vanuit Vlaanderen en België de nadruk blijven leggen op het belang van deze verbinding.

Recenter nog – maar dat is u ongetwijfeld bekend – is er het antwoord van EU-commissaris Siim Kallas over de IJzeren Rijn op een vraag van een Europees parlementslid. Het antwoord van de commissaris geeft aan dat hij geen rol weggelegd ziet voor Europa en lijkt in tegenspraak met de uitspraken van de Commissievoorzitter op 17 mei. Daarom heb ik daarover verduidelijking gevraagd aan mijn administratie.

Op 4 juli 2011 is er een overleg gepland tussen de bevoegde federale collega's Vervotte en Schoupe aan de ene kant en hun Nederlandse evenknie Melanie Schultz aan de andere kant over de heropening van de IJzeren Rijn. De bedoeling van dat overleg is om concrete stappen te zetten, die dan moeten leiden tot de ondertekening van een 'memorandum of understanding' tussen België en Nederland over onder meer de verdeling van de kosten, het definitieve tracé in Nederland, de planning enzovoort. We volgen die zaken vanuit Vlaanderen dus van zeer nabij op. Ik ben niet rechtstreeks bevoegd, maar het is wel van belang dat we het dossier blijven volgen.

De IJzeren Rijn maakt deel uit van vrachtcorridor 8, zoals beschreven in de Europese verordening 913/2010. Vlaanderen en België hebben er tijdens diverse bilaterale contacten met de Europese Commissie voor geijverd dat alle vrachtcorridors uit de Europese verordening worden opgenomen in het Europese 'core network' van TEN-T. Daarnaast verdedigt België binnen de raad van bestuur van vrachtcorridor 8 de IJzeren Rijn als logische verlenging van ERTMS-corridor F, wat staat voor European Rail Traffic Management System, van Duisburg tot Antwerpen.

Het opnemen van de IJzeren Rijn in een vrachtcorridor van verordening 913/2010 verhoogt de kans op toekomstige Europese financiering. Dat is ook de visie van de Europees ERTMS-coördinator, de heer Karel Vinck. Hij heeft dat meegedeeld tijdens het debat met de Europarlementariërs van de Commissie Vervoer en Transport over de IJzeren Rijn, in Aken op 16 juni 2011.

Wat is er bij ons al ondernomen? Ik heb al verwezen naar de ontmoeting van de minister-president op 4 maart 2011 in het Errerahuis met de heer Harry Voigtsberger, Minister für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr van Nordrhein-Westfalen. Tijdens die bijeenkomst hebben beiden het belang van de IJzeren Rijn voor de economische ontwikkeling van de beide landen beklemtoond. Ze kwamen overeen om met vereende krachten een oplossing te vinden voor het veel te lang aanslepende dossier. Minister Voigtsberger benadrukte tijdens zijn bezoek het belang van de ZARA-havens. De ZARA-havens zijn Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam, en die zijn zeer belangrijk voor Nordrhein-Westfalen, want 80 procent van de export gaat via die havens. De noodzaak van goede spoorverbindingen is voor hen dan ook duidelijk.

De minister-president wees erop dat Vlaanderen de voorkeur geeft aan de opwaardering van het historische tracé. De heer Reinhard Bettzuege, ambassadeur van Duitsland, die ook aan het overleg deelnam, deelde mee dat bondskanselier Merkel inzake de IJzeren Rijn een gunstige houding heeft geuit tegenover premier Leterme. Er werd overeengekomen om een werkgroep op te richten, met vertegenwoordigers van de regeringen van Nederland, Nordrhein-Westfalen, België en Vlaanderen, met als opdracht het uitwerken van een gezamenlijk voorstel, dat vervolgens door de betrokken partners aan de Duitse Bondsregering zal worden voorgelegd.

Van 15 tot 17 juni was er een werkbezoek van de Europese Commissie Vervoer en Transport aan de regio Nordrhein-Westfalen over de problematiek van de IJzeren Rijn. Naar aanleiding van de discussies tijdens dat werkbezoek benadrukte mijn kabinetschef ook het belang van de IJzeren Rijn.

In uitvoering van de gemaakte afspraken tussen de minister-president en de heer Voigtsberger zal in december 2011 een economische conferentie voor economische samenwerking tussen Vlaanderen en Nordrhein-Westfalen worden georganiseerd, met als titel ‘Versterken van de netwerken op innoverende terreinen in economie, mobiliteit en technologie’. Op 18 juli 2011 vindt er in Düsseldorf voorafgaand overleg plaats om de dagorde van die conferentie vast te leggen.

Uiteraard is de studie van de K.U.Leuven ons bekend, mevrouw Jans. Het gaat om de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die door Infrabel besteld is bij Transport & Mobility Leuven (TML) en bij de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO). Die maatschappelijke kosten-batenanalyse, die op 13 februari 2009 is opgeleverd, is te raadplegen op de website van TML en ProRail. Het is een snapshot in de tijd. De analyse gebeurde op basis van cijfers van 2007.

In mijn antwoord op vraag om uitleg nummer 1434 van 14 maart 2010 van de heer Bart Martens heb ik al gesteld dat de MKBA-studie mij bekend is en dat ik de conclusies van de studie slechts gedeeltelijk kan onderschrijven. Zo hebben mijn diensten mij onder andere gemeld dat de verschuiving van het goederentransport van de weg naar het spoor onderschat wordt, terwijl Vlaanderen heel wat belang hecht aan het realiseren van de modal shift. Ook de opportuniteiten die de reactivering van de IJzeren Rijn biedt voor een verbetering van het reizigersvervoer vanuit de Kempen naar Antwerpen, voor de economische ontwikkeling en de ontsluiting van de Kempen en voor Noord-Limburg worden in de studie onvoldoende bekeken. Dat heb ik hier al gezegd. (*Opmerkingen*)

Daarnaast vermeldt de MKBA-studie als belangrijkste reden waarom de IJzeren Rijn minder goed scoort, dat de IJzeren Rijn trafiek aantrekt van de bestaande Montzenroute, die actueel inderdaad niet aan haar theoretisch maximale capaciteit zit.

Sinds de opmaak van die MKBA deden zich trouwens een drietal nieuwe elementen voor. Deze elementen werden niet meegenomen in de MKBA van destijds. Zo neemt deze MKBA wel de bottleneck in Aarschot mee, maar niet die in Aken-West. Deze bottleneck werd destijds door de Duitse spoorlijnen DB Netz, die deelnam aan de studie, afgedaan als een probleem van operationele aard, dat in 2030 zou zijn opgelost. De verwachte problemen, die zich situeren op de baanvakken vanuit Aken naar Mönchengladbach en naar Keulen, werden door DB Netz niet ingebracht. Dat moet nog worden aangepast. Dezelfde capaciteitsproblemen van de Montzenlijn zijn ook duidelijke aangekaart in het debat met de Europarlementariërs over de IJzeren Rijn op 16 juni 2011.

Zoals minister-president Peeters aan minister Voigtsberger meedeelde, geeft Vlaanderen de voorkeur aan de opwaardering van het historisch tracé. Voor Vlaanderen is en blijft het cruciaal dat die spoorverbinding gerealiseerd wordt.

Ik wens u mijn antwoord op uw vraag om uitleg nummer 905 in herinnering te brengen. Ik deelde u toen mee dat de Duitse ambassadeur in België, Bettzuege, toen benadrukte dat het parlement van Nordrhein-Westfalen nog altijd unaniem achter zijn beslissing staat. Ik gaf eveneens mee dat in het Bedarfsplan Schiene – een studieopdracht over de toekomstvisie voor het spoor, zowel voor goederen als personen – dat aan het Bundesparlement in Berlijn is voorgelegd, de voorkeur van het Duitse Verkeersministerie voor het historisch tracé is neergeschreven. Tevens informeerde ik u toen dat de FOD Mobiliteit mij meldde dat de Deutsche Bahn de budgettaire middelen beschikbaar heeft om op eigen initiatief aan het historische tracé te werken. Ze hoeft dus Nordrhein-Westfalen niet te consulteren.

Op 4 juli gaan we verder praten. Ik ben in afwachting van de resultaten van het onderzoek. We laten het dossier niet los. Het wordt zorgvuldig opgevolgd.

**De voorzitter:** Mevrouw Jans heeft het woord.

**Mevrouw Lies Jans:** Minister, ik twijfel er niet aan dat u het dossier niet loslaat, evenmin als de minister-president.

Ik zie wel enige tegenspraak. Ik hoop dat het onbestaande tegenspraak is. Ik heb hier het antwoord van de Europese Commissaris van Transport van 22 juni 2011. Hij stelt dat de EU-bijdrage van 7,3 miljoen euro wordt verlaagd naar 4,5 miljoen euro. De Europese Commissie hanteert het principe ‘use it or lose it’: als men het niet gebruikt, is men het kwijt. Infrabel spreekt dat tegen en stelt dat het nog opnieuw kan worden aangevraagd. Ik hoop dat dat klopt, anders komen we in de problemen.

De Belgische, Duitse en Nederlandse regering hebben het belang van het TEN-T-netwerk en de IJzeren Rijn tegenover de Commissie niet ter sprake gebracht. Dat blijkt uit het antwoord van Commissaris Kallas van 22 juni 2011. Ik herhaal het nog eens letterlijk: “Tijdens de bilaterale onderhandelingen over het toekomstig integraal TEN-T-netwerk heeft de Commissie contacten gehad met vertegenwoordigers van de drie betrokken landen. Geen enkele regering heeft echter de IJzeren Rijn ter sprake gebracht.”

Ik merk hier dus enige tegenspraak met uw antwoord. Ik hoop dat u gelijk hebt, minister, en dat Kallas een fout antwoord gegeven heeft. Het is belangrijk om dat correct verder op te volgen.

Op 4 juli hebben de Belgische en Nederlandse ministers van Transport een afspraak met de Europese Commissie. De minister-president ziet op die dag ook de Nederlandse minister-president Rutte. Dat zal waarschijnlijk over andere dossiers gaan, maar het lijkt me raadzaam om ook dit dossier ter sprake te brengen.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Ik zal er op 4 juli ook bij zijn.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■