



Vlaams
Parlement

vergadering **C221 – OPE20**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 30 mei 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de acties van de wegvervoerders tegen sociale dumping en verdere liberalisering van het wegtransport - 1674 (2012-2013)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn - 1655 (2012-2013)	5
■	

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de acties van de wegvervoerders tegen sociale dumping en verdere liberalisering van het wegtransport - 1674 (2012-2013)

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, truckers hebben actie gevoerd op parkings langs verschillende snelwegen en op grote parkings in de Antwerpse haven. Met de acties willen loontrekkende truckers en zelfstandigen de sociale dumping in de sector aanpakken. Bestaande wetgeving over bijvoorbeeld cabotage en detachering dient te worden nageleefd en de regelgeving moet worden aangescherpt, vindt men.

Drie jaar geleden kondigde Europa de huidige cabotageregeling. Daarbij mogen buitenlandse firma's na een rit van bijvoorbeeld Tsjechië naar Antwerpen voor hun terugkeer drie binnenlandse ritten in België uitvoeren. Transportcommissaris Kallas wil dat nu nog versoepelen. De problematiek kwam eerder, in 2007 en in september 2012, al aan bod.

Minister, cabotage is niet nieuw. Er werden eerder al maatregelen aangekondigd. Hebt u hierover overleg gevoerd met de sector en/of Europese instanties? Hoever staat Europa met het creëren van een gelijk speelveld inzake wegtransport in Europa?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik sluit me graag aan bij de terechte vragen van de heer de Kort. In mei 2010 heeft Europa de huidige cabotageregeling ingevoerd. Daarmee werd een limiet gelegd op het aantal binnenlandse ritten dat buitenlandse transporteurs in ons en andere Europese landen mogen uitvoeren alvorens ze hun terugkeer aanvatten.

Transporteurs en chauffeurs zijn terecht ongerust nu de Europese commissaris van Transport, de heer Kallas, de maatregelen opnieuw in vraag lijkt te stellen. Want hoewel de transportsector groeit, zien we die groei niet vertaald in een stijgend aantal Belgische vrachtwagenchauffeurs. Iedereen weet dat de concurrentiestrijd hard is. Dat zie je ook op onze snelwegen. Ik had daarom graag een stand van zaken gekregen in dit dossier.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, de reglementering van het goederenvervoer over de weg behoort tot de bevoegdheid van de federale staatssecretaris voor Mobiliteit. Volgens de federale overheid heeft ons land in het cabotagedossier altijd de belangen van het Belgische wegvervoer behartigd.

Op 1 juli 1998 werd binnen de toenmalige Europese eenheidsmarkt van vijftien landen een cabotagevrijheid ingevoerd, met dien verstande dat het cabotagevervoer een tijdelijk karakter moest hebben. Blijkbaar werd die maatregel toen positief onthaald door de sector en ontpopten de Belgische wegvervoerders zich tot een van de grootste caboteurs van Europa.

Er is een kentering gekomen in 2009 en 2011, na het verstrijken van de vijfjarige overgangperiode met cabotageverbod voor de Centraal- en Oost-Europese lageloonlanden die tussen 2004 en 2007 zijn toetreden. De Europese Unie heeft vervolgens met ingang van 14 mei 2010 de nu geldende cabotagebeperkingen opgelegd. België heeft die Europese beperkingsregels niet afgewacht en heeft bij koninklijk besluit van 10 augustus 2009 soortgelijke beperkingen ingevoerd, in navolging van enkele andere lidstaten. Die maatregelen werden trouwens genomen in zeer nauw overleg met de sector.

In het huidige klimaat van sociale dumping en de daarmee gepaard gaande uitvlagging van de Belgische vervoersondernemingen, meent de staatssecretaris voor Mobiliteit – volgens mij volledig terecht – dat een versoepeling van de cabotageregels in Europa niet aan de orde is. Ingaand op de oproep van de sector heeft België zich dit voorjaar samen met Frankrijk, Italië,

Oostenrijk en Denemarken verzet tegen de liberaliseringsplannen van de Europese Unie. Ook de beroepsfederaties Febetra en Transport Logistiek Vlaanderen (TLV) verzetten zich tegen een verdere versoepeling en liberalisering.

In het verleden is de problematiek ook een aantal keren ter sprake gekomen bij overlegmomenten met de sector. In het najaar van 2011 al is een delegatie van Owner Drivers United (ODU, de zogenaamde ‘eigenrijders’) op mijn kabinet ontvangen om naar hun noden en verzuchtingen te luisteren. De problematiek van de oneerlijke concurrentie en het marktverstorende gedrag, zoals oneerlijke cabotage, zeker vanuit de Oost-Europese lidstaten, is toen ook uitgebreid ter sprake gekomen.

Het is een problematiek die zich vooral op federaal niveau afspeelt – zie bijvoorbeeld de controle en de handhaving van de rij- en rusttijden, geldige vergunningen en correcte rijbewijzen – maar ook op Europees niveau, voor wat de naleving van de wettelijke concurrentieregels betreft. Mijn kabinet heeft het verslag van het overleg met ODU vervolgens ook doorgegeven aan het federale niveau.

Het Europees Parlement en de Raad hebben op 21 oktober 2009 verordening 1072/2009 uitgevaardigd, die in de plaats kwam van de richtlijn van 1996. Om het beroep van wegvervoerder uit te oefenen, moet aan de voorwaarden van die verordening voldaan zijn. De verordening is in werking getreden op 4 december 2011.

Die verordening bepaalt de voorwaarden voor de toegang tot het beroep. Die verordening voorziet ook in een verplichte oprichting van één nationaal elektronisch register van wegvervoerondernemingen per lidstaat, en ook in de oprichting van nationale contactpunten. In die nationale elektronische registers moeten zowel de ondernemingen voor goederenvervoer als de autocar- en autobusondernemingen worden opgenomen. Zowel de gewesten als de federale overheid zijn uiteraard bij dat project betrokken.

Een Europees wetgevend initiatief om de economische en milieuefficiëntie van het goederenvervoer te doen toenemen, is ook opgenomen in het werkprogramma van de Europese Commissie van 2013. Ik heb het echter al gezegd: in het voorjaar heeft België zich, samen met Frankrijk, Italië, Oostenrijk en Denemarken, verzet tegen een verdere liberalisering. Lidstaten vragen in het bijzonder aan de Europese Commissie om eerst het rapport bekend te maken dat de Europese Commissie in uitvoering van artikel 17, paragraaf 3, van de huidige verordening uiterlijk tegen eind 2013 moet voorleggen. Ze vinden dat pas daarna het debat over een nieuw initiatief opnieuw mag worden aangegaan.

In dat verwachte rapport moet een analyse van de marktsituatie worden opgenomen, een evaluatie van de doeltreffendheid van de controles en van de ontwikkeling van de in het beroep geldende arbeidsvoorwaarden inbegrepen. In dat rapport moet ook worden nagegaan of de harmonisatie van de voorschriften op het vlak van de handhaving, heffingen, het gebruik van de weginfrastructuur, de sociale wetgeving en de veiligheid overal zodanig is gevorderd dat men die markten verder kan openstellen voor binnenlands wegvervoer.

Vorige week heb ik vernomen dat de heer Siim Kallas, de Europees commissaris verantwoordelijk voor het transportbeleid, die logica die onder meer wij voorstaan, eigenlijk volgt, en dat hij afziet van zijn plan om de cabotage in het wegvervoer in 2014 volledig vrij te maken. Daar bleek ook heel wat weerstand tegen te bestaan in het Europees Parlement. Zoals u wellicht in de kranten hebt kunnen lezen, hebben de beroepsfederaties, waaronder Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV), zeer positief op deze koerswijziging gereageerd.

Het lijkt me een goede zaak dat de Europees commissaris ook het engagement heeft geuit dat hij eerst wil toezien op de naleving van de bestaande regels, dat die goed worden gecontroleerd, ook de sociale aspecten, waarover heel wat te doen is. Ik kan ermee leven als men zegt te moeten bekijken op welke manier die cabotageregels die vandaag bestaan, in de toekomst zullen evolueren. Het lijkt me echter evident dat eerst de huidige regels zeer grondig moeten worden gecontroleerd. Dat moet in 2013 gebeuren. Die regels moeten

worden nageleefd, maar ze moeten ook grondig worden geëvalueerd. Dat dossier zou dus in het najaar op Europees niveau worden heropend, om te bekijken op welke manier de controles van de regels kunnen worden verbeterd.

Dat is de stand van zaken in dit dossier, dat terecht de gemoederen beroert in onze transportsector.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik benadruk die uitgebreidheid, want u had het inderdaad heel kort kunnen houden en kunnen verwijzen naar de federale overheid. We merken inderdaad meermaals dat Europese richtlijnen, verplichtingen en wetten die nadien bij ons worden omgezet, een grote impact hebben op de logistieke sector. Een tijdje geleden hebben we het nog gehad over de binnenvaart. Nu gaat het over het wegvervoer. Ik vind het zeer goed dat u en uw kabinet regelmatig overleggen met de sector, en dat u op dezelfde golflengte zit: eerst moeten de huidige regels grondig worden geëvalueerd en moet worden bekeken hoe die worden toegepast. Dat moet worden gecontroleerd, en op die manier kunnen in de toekomst eventuele wijzigingen worden aangebracht.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn - 1655 (2012-2013)

De voorzitter: Mevrouw De Ridder, we zijn blij dat u opnieuw in ons midden bent.

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, dank u. Het genoeg is volledig wederzijds. Ik bevond me zonet in een klein mobiliteitsconflict tussen mijn wagen en de omringende wegen tussen Antwerpen en Brussel. Ik was bijna twee uur onderweg, maar ik ben ervan overtuigd dat we daarover zo dadelijk verder van gedachten zullen kunnen wisselen.

Voorzitter, minister, geachte leden, deze vraag gaat dus over de stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn. Minister, ik zal geen passages voorlezen uit uw eigen beleidsbrieven. Dat zou ons enigszins te ver leiden. Het is duidelijk, zowel voor u als voor heel de Vlaamse Regering, dat het heractiveren van het traject van de IJzeren Rijn zeer belangrijk is. Het wordt steeds naar voren geschoven als een van de prioriteiten, hoewel het niet dit niveau is dat de beslissing neemt.

Recent heeft de minister-president zelf nog op schriftelijke vragen geantwoord dat de Vlaamse, Belgische, Nederlandse en Duitse regeringen nog steeds op dezelfde golflengte zitten en de voorkeur geven aan het heractiveren van het historisch tracé. We krijgen daarover wel verschillende signalen. Zo zegt de deelstaat Nordrhein-Westfalen dat toch niet zo optimaal te vinden. Die deelstaat ligt enigszins dwars en opteert veeleer voor het A52-traject. De Duitse Bondsregering zegt dan weer daar geen geld voor te hebben. Nederland vreest voor de gevolgen qua natuurlijkheid en doet ook een aantal voorstellen ter zake. U kunt natuurlijk zeggen dat dit allemaal een problematiek is van de buurlanden en de Federale Regering, maar ik ben ervan overtuigd dat Vlaanderen daar toch wel een belangrijke rol in kan spelen, dat u als bevoegd minister een belangrijke rol kunt spelen. Dat kan op een aantal vlakken.

Er is het Europese vlak: uit goede bron verneem ik dat de IJzeren Rijn was verwijderd als kerntaak van het Trans-Europees Netwerk (TEN), door alle heibel en onduidelijkheid die erover bestaat. Gelukkig zou men nu die IJzeren Rijn opnieuw als een kerntaak beschouwen. Ook daardoor zouden er Europese fondsen kunnen worden vrijgemaakt. Jawel, minister.

Vlaanderen kan op dat punt een belangrijke rol spelen door zijn communicatie en benadering van de Europese overheid.

Een ander belangrijk raakvlak met Vlaanderen dat ik zie, is natuurlijk het handelen van de federale overheid. Nog niet zo lang geleden bond sp.a-Kamerlid Vanvelthoven de kat de bel aan. Hij bracht aan het licht dat het dossier al twee jaar stilligt op het bureau van staatssecretaris Wathelet, die het blijkbaar iets minder belangrijk vindt. Daar kunt u natuurlijk niets aan doen, maar ik denk dat het toch belangrijk kan zijn om in het overleg met het federale niveau te wijzen op het belang van de IJzeren Rijn voor onze regio. Die IJzeren Rijn loopt immers voor een groot deel over ons grondgebied.

Naast het Europese en het federale raakvlak is er ook nog de mobiliteit in Antwerpen. De IJzeren Rijn zou hier een deel van de oplossing kunnen zijn. We zetten met ons allen in op multimodaal vervoer: niet enkel op wegtransport maar ook op binnenvaart en spoortransport. Welnu, dit is een van de voorbeelden waar we het verschil zouden kunnen maken – uiteraard niet u alleen, maar in samenwerking met de andere actoren.

Minister, wanneer u het nieuws hoort dat het dossier op het federale niveau twee jaar stilligt, dan rijzen de haren u toch ook te berge? U belt dan toch onmiddellijk, of u schrijft of mailt, en dringt aan op een spoedige heractivering, niet zozeer van het tracé op zich, maar als eerste stap toch van de onderhandelingen? Hoever staat het overleg en wat hebt u gedaan toen u hoorde dat het overleg al meer dan twee jaar in de koelkast zit? Welke stappen hebt u ondernomen?

Kiest deze Vlaamse Regering nog steeds rechtlijnig voor de reactivering van het historisch traject, of wordt er ook gekeken naar alternatieven? Wat met de beslissing om het natuurgebied te ondertunnelen? Dat is een vraag die hoofdzakelijk vanuit Nederland komt. Sluit u zich aan bij de kostenramingen zoals die op dit moment worden aangegeven?

Hebt u naast het federale niveau ook contact op Europees niveau? Hoe komt u tussen om toch zeker het TEN-netwerk (Trans-Europees Netwerk) of de IJzeren Rijn te behouden als een van de trajecten? Dringt u als Vlaams minister van Mobiliteit en Transport ook aan om daar onze rechten te vrijwaren? Wat zijn de volgende stappen die u als Vlaams bevoegd minister zult ondernemen in dit kluwen van allerlei spelers die stuk voor stuk belangrijk zijn om samen naar een goede afloop te kunnen streven in dit zo belangrijke dossier? Het is niet enkel belangrijk voor Antwerpen, maar het is belangrijk voor de gehele regio.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens: Voorzitter, minister, ik zou graag aansluiten bij de vraag van collega De Ridder. Ook voor ons is de realisatie van de IJzeren Rijn superbelangrijk.

Collega De Ridder heeft al een aantal elementen aangehaald. Willen we de doelstellingen in het kader van modal shift realiseren en meer goederen vervoeren per spoor om de weg te ontlasten, dan kan de IJzeren Rijn daar een cruciale rol in spelen. Het gaat enkel niet alleen over de modal shift op dit moment. We gaan de IJzeren Rijn in de toekomst meer dan nodig hebben om de groei in het transport – die er staat aan te komen – op te vangen.

In tegenstelling tot het dossier van de IJzeren Rijn zien we dat er wel vorderingen worden gemaakt aan de Nederlands-Duitse zijde. We zien vooruitgang in de spoorinvesteringen voor het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen. Daar wordt wel verder geïnvesteerd om die afwikkeling van goederen zo veel mogelijk te kunnen realiseren.

In het kader van TEN-T, waar de IJzeren Rijn inderdaad verder in opgenomen moet blijven, vraag ik u om te willen blijven aandringen bij de NMBS. Daar mag absoluut geen onduidelijkheid ontstaan in de investeringsplannen van de NMBS. Als de middelen er zijn, moet de NMBS ook mee op de kar springen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, minister, collega's, die heractivering van de IJzeren Rijn is inderdaad heel belangrijk in het kader van de modal shift die wij willen realiseren. Minister, ik ben benieuwd naar de stand van zaken van het alternatievenonderzoek in het buitenland. Maar dit weerhoudt ons niet van onze eigen verantwoordelijkheid om een aantal milderende maatregelen in Vlaanderen te bestuderen. Ik heb u daar vroeger al over ondervraagd.

In opdracht van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK) heeft het consortium TRITEL, Resource Analysis en Technum destijds een studie uitgevoerd naar milderende maatregelen voor het traject in Vlaanderen. Het gaat om omleidingen omheen Herentals en fly-overs in verschillende dorpen waar een heractivering van de IJzeren Rijn voor te lange wachtrijen zou zorgen aan de overgangen. Hoever staat het daarmee?

Minister, als wij een hoge borst willen opzetten als land tegen de burens in Nederland en Duitsland, dan tonen we best dat het ons menens is. Ik wil daarom nog eens terugkomen op het debat over het tienjarig investeringsplan voor de NMBS, waar van de tweede goederenspoorontsluiting geen sprake was. Als het afhangt van de initiële plannen van de NMBS, zal er dus voor 2025 niets worden gedaan aan die tweede goederenspoorontsluiting. Daar is geen sprake van.

Minister, daarom wil ik u vragen hoever het ondertussen staat in het overleg tussen het Vlaamse Gewest en de NMBS en de federale overheid rond dat tienjarig investeringsplan? Kunnen we onze federale collega's en de NMBS overtuigen van het toch prioritair ontwikkelen van die tweede goederenspoorontsluiting?

Wat die tweede goederenspoorontsluiting zelf betreft, heb ik nog de volgende vraag. Zal in het milieueffectenrapport (MER) ook het kortste traject naar die IJzeren Rijn worden onderzocht, namelijk het E313-alternatief? In de discussie rond de Vlaamse spoorstrategie heb ik u al gevraagd of u bereid bent om die meekoppeling met reizigersverkeer te bestuderen. U antwoordde toen, en ik citeer uit het verslag: "Ik moet die MER nog bekijken, maar het lijkt me logisch dat het reizigersvervoer ook wordt meegenomen. Ik heb dat MER niet bij, dus ik kan het niet controleren, maar het lijkt een zeer juiste opmerking."

In de trechternota, die is opgesteld rond de MER tweede goederenspoorontsluiting, is net omwille van de meekoppeling van het reizigersvervoer langs dat E313-tracé, dat tracé overboord gegooid. Ik neem aan dat de aanvullende richtlijnen voor die MER nog moeten worden uitgeschreven, maar ik zou het toch een kwalijke ontwikkeling vinden dat het kortste alternatief naar die IJzeren Rijn afvalt, omdat ook dat alternatief een belangrijke meerwaarde zou kunnen bieden voor de ontwikkeling van een voorstadsnet rond Antwerpen. Dan zijn we verkeerd bezig.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijn fractie is altijd een grote voorstander geweest van de IJzeren Rijn. Ik heb even wat schroom gehad om in dit debat het woord te nemen, omdat ik wat te laat was en het betoog van mevrouw De Ridder heb gemist. Maar toen ik mevrouw Bastiaens hoorde, dacht ik dat ik hier ook wel een streepje kon halen. Mevrouw Bastiaens heeft in feite niets gezegd, ze heeft wat rond de pot gedraaid, en dat betreur ik een beetje. Toen ik haar hoorde, voorzitter, besloot ik om ook mijn mond open te doen en zo een streepje te krijgen in de annalen.

De vraag van de heer Martens daarentegen was wel relevant, en ik hoop dat de minister ten minste daarop kan antwoorden.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Ik wil het even hebben over de IJzeren Rijn en de relatie met de Kempen. Er is daar een dossier, een belangrijk dossier voor de gemeentebesturen in de Kempen, gecoördineerd door de Intercommunale van de Ontwikkeling van de Kempen

(IOK), om te bepleiten dat, indien de IJzeren Rijn geheractiveerd zou worden, er een hoop flankerende maatregelen zouden worden genomen.

De situatie in Wetteren heeft pijnlijk aangetoond wat de gevaren zijn van dergelijke transporten in stedelijke bebouwde omgevingen. Het tracé van de IJzeren Rijn gaat door Lier, door Herentals, vlak naast het ziekenhuis, door Geel en door Mol. Zomaar spreken over een heractivering tout court, lijkt mij dus kort door de bocht.

Met het oog op ‘quick wins’ en in een streven naar ‘modal shifts’, zien wij nog twee sporen die bewandeld moeten worden voordat we aan de IJzeren Rijn toe zijn. Ten eerste is er het alternatief naar het noorden, lijn 11. De heer Van Mechelen heeft het daar onlangs nog over gehad in de plenaire vergadering. Wij onderschrijven die vraag. Dat is bijvoorbeeld ook een element van het Structuurplan Vlaanderen. En ten tweede is er de tweede spoorontsluiting.

Mochten we het accident van Wetteren in Berchem gehad hebben, zouden we echt wel voor drama's gestaan hebben, minister. Mij lijkt het dan ook dat die twee dossiers prioriteit verdienen ten opzichte van de IJzeren Rijn.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik was aanvankelijk ook niet van plan om het woord te nemen en wou wachten op de weergave van de stand van zaken door de minister, maar gezien eerdere betogen van collega's voel ik mij genoodzaakt om toch ook nog even het woord te nemen. Ik ging ervan uit dat de minister wel kennis zou hebben van de studie van IOK. Die is hier ook al een aantal keren aan bod gekomen. U hebt die studie met milderende maatregelen ook gekregen, minister.

Mijnheer Penris, de CD&V-fractie is voor de heractivering van de goederenlijn IJzeren Rijn, maar enkel en alleen – dat is de vraag vanuit de regio Kempen – onder de milderende voorwaarden opgenomen in de studie van IOK. Dat wou ik maar even verduidelijken.

De heer Jan Peumans: Collega's, zolang ik al in de politiek zit, ken ik het onderwerp van de IJzeren Rijn. Dat is meer dan dertig jaar. De relevante vraag is hoe de IJzeren Rijn zich verhoudt tot de Betuwelijn en de Montzenlijn. Als je de antwoorden op die vragen kent, kun je je afvragen of die IJzeren Rijn ooit zal worden aangelegd.

Een aantal jaren geleden hebben enkele van die Nederlandse gemeenten, via een bekend communicatiebureau uit het Hasseltse, in Den Haag gelobbyd om te beletten dat de IJzeren Rijn door die gemeenten zou lopen. Ik wil eens weten hoe de Belgische gemeenten zullen reageren als ik-weet-niet-hoeveel treinen door die kernen zullen rijden.

In het vorige investeringsprogramma hebben de spoorwegen nooit achter dit project gestaan. We moeten daar niet onnozel over doen. Degenen die het toen moesten verdedigen, hebben dat nooit gedaan.

Tot slot: ik heb met Eddy Bruyninckx een afspraak. Als we allebei tachtig zijn, gaan we samenkomen in het hotel op de Groenplaats om vast te stellen dat de IJzeren Rijn er nog altijd niet ligt. Dat staat bij dezen in het verslag. *(Opmerkingen. Gelach)*

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Peeters, lijn 11 komt volgende week aan bod, dus daar zal ik nu niet verder op ingaan. Ik zal ondertussen ook bekijken, mijnheer Martens, hoe het zit met de richtlijnen rond de tweede spoorontsluiting. Ik zal dat volgende week meebrengen. We hebben trouwens al een heel debat gehad rond de spoorstrategie, en u hebt die opmerking toen ook gemaakt. Ik heb toen duidelijk gesteld dat mij dat logisch lijkt. We hebben het intussen wellicht nagegaan. Ik zal u volgende week graag de correcte informatie verschaffen over wat er nu allemaal is meegenomen in het MER.

Mevrouw Smaers, mijnheer Martens, uiteraard ken ik het onderzoek van IOK. Daar is overigens al een uitgebreid debat over gevoerd, u moet maar eens gaan kijken naar de

parlementaire vragen die hier al behandeld zijn. Ik heb daar toen ook uitspraken over gedaan, en ik denk niet dat mijn uitspraken intussen veranderd zijn. Ik verwijs u dus naar wat ik daar eerder al over gezegd heb.

Mevrouw De Ridder, het ontwerp van Memorandum van Overeenstemming (MOU) over de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied is door de FOD Mobiliteit en Vervoer voorbereid en eind januari 2013 aan de bevoegde federale minister van Overheidsbedrijven bezorgd. De bevoegde federale ministers hebben in de vergaderingen van 8 en 14 mei 2013 van de Kamercommissie voor de Infrastructuur aangegeven dat er een belangrijke verdeeldheid blijft bestaan tussen Nederland en ons land over de toepassing van de btw die in België al dan niet zal moeten worden betaald voor de werken die zijn uitgevoerd in Nederland. Dat is een bekende problematiek. We hebben nog zo'n dossier.

Het ontwerp van MOU zou volgens federaal minister Labille voor de zomer ter kennisname worden voorgelegd aan de federale ministerraad. Als die ministerraad groen licht geeft om de onderhandelingen met Nederland te hervatten op de basis die is opgenomen in het MOU, zullen de bevoegde ministers van Overheidsbedrijven en Mobiliteit het nodige doen. Er zit dus wel beweging in het dossier. Het memorandum is overgemaakt. Men heeft verklaard te willen dat het voor de zomer wordt goedgekeurd, en dan zal men gaan onderhandelen.

Die onderhandelingen gebeuren op federaal niveau. U hebt echter wel een punt als u stelt dat wij ons op zijn minst geïnteresseerd moeten tonen, want anders gebeurt er uiteraard niets. Dat hebben we in het verleden ook wel gezien. Ik volg u dus ter zake. Daarom is het ook goed dat de vraag hier nog eens wordt behandeld.

In onze Vlaamse spoorstrategie, waarover we ook een debat hebben gevoerd, is de realisatie van de IJzeren Rijn een van de prioritaire infrastructuurprojecten om de toekomstige groei van het goederenvervoer per spoor richting Duitsland te kunnen blijven opvangen, uiteraard ook rekening houdend met de groei van het reizigersvervoer. We proberen zo veel mogelijk van die prioritaire infrastructuurprojecten in dat meerjarenplan van de NMBS-Groep te laten opnemen. Daarover wordt nu onderhandeld. De heer Martens stelde heel terecht dat er op dit ogenblik in niets is voorzien voor de realisatie in de eerstvolgende periode. Dat is ook aan bod gekomen toen we de twee dossiers hebben besproken. Dat is natuurlijk vervelend, maar daar wordt dus over onderhandeld.

Ik kom dan tot dat A52-tracé. Ik moet u melden dat de Belgische overheid, de Vlaamse overheid en de Nederlandse en Duitse federale regeringen de voorkeur geven aan een reactivering van het historisch tracé. Daar zijn trouwens ook procedures over gevoerd. Er is terecht opgemerkt dat Nordrhein-Westfalen bij zijn pleidooi voor dat alternatieve A52-tracé blijft. Het federale Duitse standpunt is echter dat ze wel verdere besprekingen over de IJzeren Rijn willen voeren, maar pas nadat België en Nederland een akkoord hebben gesloten. Ook daarom is het belangrijk dat dit memorandum of understanding weg kan.

Ik kom tot de kosten voor het natuurgebied De Meinweg. Volgens het rapport van de onafhankelijke deskundigen zouden die kosten 526,3 miljoen euro bedragen. Ons land zou daarvan 338,9 miljoen euro moeten bekostigen. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft inderdaad bevestigd dat is voorzien in de ondertunneling van dat natuurgebied en dat de aangegeven kosten correct zijn, maar nogmaals, voor men iets kan doen, is er op de eerste plaats een akkoord nodig tussen België en Nederland, en vervolgens tussen België, Nederland en Duitsland.

Vervolgens is er de vraag hoe het zit met de gesprekken op Europees niveau. De IJzeren Rijn blijft voor België en Vlaanderen de toekomstige hoofdroute van vrachtcorridor 8 voor het baanvak tussen Duisburg en Antwerpen. Tot de reactivering een feit is, zal de Montzenlijn als alternatieve route fungeren. De beide routes zijn opgenomen in het TEN-T-netwerk (Trans-Europees Netwerk voor Transport) voor de in principe finale besprekingen tussen de Europese Commissie en het Europees Parlement, die gepland waren op 29 mei, gisteren dus.

Onder andere in die context blijven Europese subsidies wel mogelijk, zeker nu de Europese Commissie de vrachtcorridors van verordening 913/2010 wil laten samenvallen met de multimodale ‘core network corridors’ van het toekomstige TEN-T.

Er is de korte en de middellange termijn. Dit blijft sowieso opgenomen, maar het zit nu in de middellange termijn, meen ik, in het perspectief van 2050. We moeten dit echter bekijken in een logische volgorde. Als dit niet is opgenomen in het investeringsplan van onze eigen spoorwegmaatschappij, dan kunnen we moeilijk verwachten dat Europa in subsidies voorziet of dit opneemt met een sneller traject. We moeten alles op zijn tijd doen: eerst zijn er de federale onderhandelingen, en dan belet niets, zeker gezien de investeringen die men wil doen, dat men ook Europees probeert te versnellen. De subsidies kunnen blijven, maar we kunnen Europa natuurlijk niet aansporen als de eigen spoorinvesteringsmaatschappij niet mee op de trein zit.

Wat zijn de volgende stappen? De minister-president heeft in 2012 een aantal keer contact gehad met collega’s van de deelstaat Nordrhein-Westfalen. De Antwerpse haven heeft op 13 november van vorig jaar een brief gestuurd aan premier Di Rupo en de federale ministers Magnette en Reynders, met de vraag die onderhandelingen over de IJzeren Rijn zo snel mogelijk opnieuw op te starten. Vlaanderen is via de Permanente Vertegenwoordiging ook vertegenwoordigd in de werkgroepen op Belgisch en Europees niveau die de voorstellen voor de beslissing op Europees niveau voorbereiden. We hebben de IJzeren Rijn opgenomen in de spoorstrategie. Dat is een prioriteit. Ik heb minister Labille nog eens gewezen op het belang dat we daaraan hechten. Hij is bij mij geweest en we hebben een hele tijd gesproken over al die spoordossiers. Die projecten vormen ook de basis voor Vlaanderen in de lopende onderhandelingen met de NMBS-Groep.

Toen dit plan in de commissie werd besproken, heb ik er al op gewezen dat het niet alleen gaat over die IJzeren Rijn. Er zijn nog projecten die niet prioritair genoeg zijn opgenomen in het federale ontwerp investeringsplan, en dat betreurt ik ten zeerste.

We blijven uiteraard bij de federale overheid aandringen op het voortzetten van de onderhandelingen met Nederland, en vervolgens met Duitsland. Bij volgende ontmoetingen van de minister-president of mezelf met de Nederlandse bevoegde staatssecretaris en/of de Duitse bevoegde regionale ministers zal ook de IJzeren Rijn op de agenda worden geplaatst. U weet dat er begin juli ook een gezamenlijke missie is gepland. Ook ik zal daaraan deelnemen. Ook de Nederlandse premier en de Nederlandse minister bevoegd voor die infrastructuur zullen daarbij aanwezig zijn. We zullen dan ongetwijfeld ook wel een moment vinden om het daar nog eens ten gronde over te hebben.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik dank u voor uw antwoord, dat uitgebreid was, hoewel u natuurlijk niet de bevoegdheid hebt en u ook afhankelijk bent van andere spelers. Ik vind het positief dat u dit duidelijk mee op de agenda plaatst en zult blijven plaatsen, in overleg met de diverse stakeholders. Ik ga ervan uit dat de discussies die momenteel door de Federale Regering worden gevoerd, over het totale pakket gaan, dus dat er niet eerst wordt gediscussieerd over het al dan niet onderhandelen en het traject, waarna men nadien nog eens volledig opnieuw zou moeten beginnen over het ontwerp van investeringsplan en met de NMBS-discussie. Ik neem ook aan dat er een bereidheid is om te investeren en dat we niet zullen moeten beginnen met prefinanciering omdat dit gewoon geen prioriteit is. Het kan zijn dat er gewoon sprake is van windowdressing, dat de federale overheid voor de goede verstandhouding onderhandelingen voert, maar in niets voorziet, of het kan zijn dat ze aanvaardt dat dit een prioriteit is voor Vlaanderen en ervoor zorgt dat er middelen liggen als het ooit zo ver komt. U zult dat kunnen inschatten als u daarop blijft hameren en de gesprekken van nabij volgt.

Ik begrijp dat Europa dit even had geschrapt als onderdeel van TEN-T. Is het ook op basis van de Vlaamse inspanningen dat dit opnieuw is opgenomen? Hebt u ter zake ook nauwe contacten? In welke mate zijn zij ook flexibel in het naar voren halen van een dergelijk tijdschema? U hebt het immers over de middellange termijn, maar dat perspectief van 2050, dat is nog een pak erger dan de vooruitzichten die er – hopelijk – zijn voor het Masterplan Antwerpen. Als er nu een akkoord komt tussen de federale overheid, Nederland en Duitsland, en dit zou volgens de investeringsprogramma's van de NMBS in pakweg 2015, 2016 of 2017 kunnen, slagen we er dan in om die timing Europees naar voren te halen, of is dat lastig? Die prioriteiten zullen natuurlijk ook de komende weken, maanden en jaren worden ingevuld.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop inderdaad dat de NMBS in haar tienjarig investeringsprogramma ook zal prioriteren, niet alleen in functie van capaciteit, maar ook in functie van veiligheid. We moeten lessen trekken uit Wetteren. Ik heb begrepen dat we de discussie over goederenspoorlijn 11 een van de volgende weken zullen voeren.

Er kan niet genoeg worden benadrukt dat die tweede goederenspoorontsluiting essentieel is. Nu gaat dat gevaarlijke goederenvervoer door Borgerhout, Berchem, Zurenborg en Mortsel. De heer D'Hulster zal beamen dat dit de meest dichtbevolkte gemeente van Vlaanderen is. Het gaat ook door Boechout, Lier, Berlaar, Heist-op-den-Berg, door al die dorpskernen. Als dat op een of andere manier niet wordt ontlast, dan krijgen we daar vroeg of laat opnieuw problemen. In die zin kan ik het niet genoeg benadrukken dat we die tweede goederenspoorontsluiting ook effectief nodig hebben.

Ik hoop dat de NMBS die ook wenst op te nemen in haar volgende tienjarig investeringsplan, maar als dat gepaard gaat met de geactiveerde IJzeren Rijn, moeten we ook die milderende maatregelen in de Kempen effectief uitvoeren. We moeten de problemen niet verminderen op één plaats en doorschuiven naar een andere plaats. De risico's van het goederenverkeer moeten in de totaliteit afnemen.

Minister, ik ben heel blij dat u ook van oordeel bent dat in het MER van de tweede goederenspoorontsluiting die meekoppeling met het reizigersvervoer moet worden bekeken. Als we nieuwe infrastructuur aanleggen, moeten we ook meteen kijken welke variant de beste potenties of capaciteit heeft om het voorstedelijk vervoer van en naar Antwerpen te verbeteren. De ene optie scoort hier al beter dan de andere. Beide samen bekijken lijkt mij de essentie.

Dat is ook wat we doen in Poort Oost. Daar gaan we multimodaal over alle vervoersmodi heen zoeken naar de optimale oplossing. In de corridor rond de E313 gaan we kijken of we bijkomende wegstroken gaan aanleggen, of dat er een doortrekking komt van de tramlijn naar de 'park and ride' in Ranst.

Gaan we in spoor, tram of wegen investeren, en in welke verhouding? Dat moet globaal en multimodaal worden bekeken. In die zin zou het jammer zijn als het MER rond de goederenspoorontsluiting alleen maar oog zou hebben voor het goederenverkeer.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: De Walen zouden onze beste burens moeten zijn of kunnen worden. Minister, als u praat met minister Labille, waarover gaan die gesprekken dan? Kunt u in deze commissie daarover verantwoording afleggen? Want die gesprekken zijn natuurlijk niet vrijblijvend. U neemt op dat moment bepaalde engagementen. Welke zijn dat geweest?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal eerst nog verder wat uitleg geven over TEN-T. Ik heb al verwezen naar de datum van 29 mei. Op dit ogenblik wordt de begroting voor de verschillende types TEN-T afgerond voor de periode 2014-2020. Daar zit op dit ogenblik

voor de IJzeren Rijn niets in. Dat betekent niet dat de IJzeren Rijn geliquideerd is in TEN-T. Daarin blijft in TEN-T voorzien, maar er is niet in financiering voorzien.

Dat is ook logisch en heeft twee redenen. Ten eerste is er geen akkoord. We moeten eerst met Nederland en Duitsland tot een volledig akkoord komen. Ten tweede moeten we er ook voor zorgen dat er in ons eigen investeringsprogramma middelen worden ingeschreven. Dat zijn vrij evidente opmerkingen. Dan zijn er de volgende periodes. Zodra we tot een akkoord zijn gekomen en we in ons land de financiële prognoses hebben, dan is er geen enkele reden waarom we geen beroep zouden doen op de subsidies. De piste van TEN-T is dus niet plots geliquideerd, maar er is nu niet in voorzien in het programma. Er komen uiteraard nog momenten waarop we de financiering kunnen bekijken en dan moeten we kijken naar de toestand van het dossier op dat moment.

Mevrouw De Ridder en mijnheer Penris, ik dacht dat ik hier ook al melding had gemaakt van mijn gesprek met minister Labille. Het was in eerste instantie een kennismakingsgesprek, hij was toen een aantal weken minister. Ik heb hem toen ook officieel onze eigen spoorstrategie overhandigd en hem een aantal discrepanties verduidelijkt tussen het federale ontwerp investeringsplan en de inhoud van onze spoorstrategie, om zo ook een aantal zaken te bereiken die voor Vlaanderen zeer belangrijk zijn. We hebben hem op dat moment ook gevraagd hoe het zat met de budgettaire enveloppe en de verdeling ervan, maar daar heeft hij nog niet op geantwoord. Daarover moeten we de komende weken verder overleggen. Wat ik hem heb geduid, is exact hetzelfde als wat ik in het parlement heb voorgesteld. Eerst hebben we het gehad over de spoorstrategie, vervolgens kwamen de federale diensten aan bod. Dan hebben we duidelijk de verschilpunten aangetoond en gekeken wat voor ons prioritair is, wat er niet in zit en op welke vlakken de timings niet goed zitten. Van mijn gesprek bestaat geen officieel verslag, het ging om een kennismaking en prioritering. Er zullen uiteraard wel verslagen zijn van de overlegmomenten met de gewesten, via de ambtenaren en de kabinetten.

Uiteraard, mevrouw De Ridder – uw opmerking is zeer terecht – is het de bedoeling om alles in één pakket te bekijken. U weet wellicht ook dat we hier een tijdje geleden hebben gediscussieerd over de vraag of Vlaanderen moet prioriteren en waarom we vrij breed prioriteren. Ik heb dat toen uitgelegd. Als wij zeggen wat onze drie prioritaire projecten zijn dan kan het federale niveau perfect redeneren dat Vlaanderen die dan wel zelf zal betalen. Het klinkt misschien wat achterdochtig, maar iedereen was het er hier wel over eens dat dat de juiste aanpak is: geef uw infrastructurele knelpunten aan, en probeer er dan voor te zorgen dat men toch de juiste zaken financiert. Dat overleg loopt nog. Vlaanderen zegt nu dus niet waar het wil pre- of cofinancieren – het ene is, denk ik, niet meer mogelijk, het andere wel. We willen eerst het programma volledig zien. Het gaat om één pakket, dat de komende maanden globaal wordt bekeken.

De voorzitter: Mevrouw de Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Wordt vervolgd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■