



Vlaams  
Parlement

vergadering **C156**  
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 5 maart 2015

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aankondiging door de minister van de realisatie van een studie naar de drie tracés voor de reactivering van de IJzeren Rijn – 1237 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de reactivering van de goederenspoorlijn IJzeren Rijn – 1247 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Ingrid Lieten aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de prioriteiten van de NMBS in relatie tot de Vlaamse spoorstrategie, in het bijzonder wat het engagement voor het SALK betreft – 1340 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over Vlaams geld voor de realisatie van de Vlaamse spoorstrategie – 1238 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de cofinanciering van de Vlaamse spoorstrategie – 1288 (2014-2015)	13
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over zelfrijdende trucks – 1285 (2014-2015)	22

**VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aankondiging door de minister van de realisatie van een studie naar de drie tracés voor de reactivering van de IJzeren Rijn – 1237 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de reactivering van de goederenspoorlijn IJzeren Rijn – 1247 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Ingrid Lieten aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de prioriteiten van de NMBS in relatie tot de Vlaamse spoorstrategie, in het bijzonder wat het engagement voor het SALK betreft – 1340 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**De heer Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Voorzitter, minister, collega's, het zal bij u ongetwijfeld wat eigenaardig zijn overgekomen dat ik als West-Vlaming een vraag stel over de IJzeren Rijn, maar ik denk dat je nu en dan eens de grenzen van de provinciale kieskring moet overstijgen. In tegenstelling tot wat de voorzitter van dit parlement in het Uitgebreid Bureau vertelde, weet ik intussen dat de IJzeren Rijn niet over de IJzer in West-Vlaanderen gaat.

Er zijn een aantal dossiers die al een tijdje meegaan: Oosterweel, Spartacus, noord-zuidverbinding in Limburg, N8 en de IJzeren Rijn. Op maandag 23 februari hebt u – nogal euforisch – een doorbraak aangekondigd in het dossier van de reactivering van de IJzeren Rijn. Alle betrokken partijen zouden zich immers akkoord verklaard hebben om samen geld te pompen in een grootschalige studie naar de drie tracés die op tafel liggen. Ik citeer minister Weyts: "Alle betrokkenen willen dit historisch dossier uit het slop halen. Omdat Vlaanderen de leiding heeft, zal ik de studie uitbesteden en heb ik ze al aangemeld bij de Europese Commissie. Als we hun steun krijgen, kunnen we er een Europees verhaal van maken. Zo'n studie is nog nooit gebeurd. Het is een opsteker dat iedereen daarin wil participeren. Daarbij is niet enkel het engagement, maar vooral ook de financiële input een belangrijk signaal. Dat alle betrokkenen er geld in steken, geeft aan dat het deze keer menens is."

Dat is heel goed, want ook wij zijn voor stappen voorwaarts, maar uw persbericht botste met wat de federale minister van Mobiliteit Galant zei tijdens een bezoek aan het station van Neerpelt. Ze zei dat de reactivering van de IJzeren Rijn niet voor morgen is. De minister wilde een nieuwe studie naar het nut ervan. Dat is iets heel anders dan een studie over de mogelijkheid van drie tracés. In tegenstelling tot wat u zei, zei ze ook nog: "En er moet nog een officieel standpunt van Duitsland komen, want het gaat om een heel belangrijk dossier voor het vrachtvervoer en de economische ontwikkeling."

Ik verwijs naar het bezoek van de minister-president aan Nederland waar dit dossier uiteraard ook ter sprake is gekomen. De minister-president stelde dat er toch ook vooruitgang moest worden geboekt in dit dossier.

Iedere stap vooruit, is een goede stap vooruit, maar daarmee is er nog geen oplossing gekomen. Minister, waarover gaat het nu eigenlijk? Gaat het over een

studie naar de drie tracés? Is er inderdaad vooruitgang? Hoe zit het met de standpunten van de verschillende partners? Botst uw standpunt inderdaad met dat van uw federale collega? Ik lees in het Belang van Limburg dat minister Galant stelt dat er een nieuwe studie moet komen die het nut van de IJzeren Rijn moet nagaan. In het verleden is er altijd tegenkanting geweest of werden er stokken in de wielen gestoken door het federale niveau. Nu er toch een symmetrische regering is, kan er toch vooruitgang worden geboekt. Zitten de betrokken actoren op dezelfde lijn? Botst uw stelling dat er een stap vooruit is gezet niet met de stelling van minister Galant? Hoe moet het nu verder met de gesprekken tussen Vlaanderen en het federale niveau?

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

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Minister, u hebt meer en meer het imago van bruggenbouwer. In sommige dossiers is het een tunnelbouwer aan het worden, maar hier bent u toch weer bruggen aan het leggen.

Collega's, ik denk dat we het erover eens kunnen zijn dat het goed is dat dit dossier na jaren 'verrottingsstrategie' – om het met een zwaar woord te zeggen – terug in beweging komt. Op 23 februari communiceerde u inderdaad over een doorbraak in het dossier van de IJzeren Rijn, waarbij u verwees naar een studie die zou worden uitgevoerd door alle betrokken partijen: Vlaanderen, Duitsland, de regio Noordrijn-Westfalen, Nederland en België. Dat het belangrijk is, moet ik hier niet herhalen. De Montzenroute ligt er en wordt gebruikt. Ze is niet alleen 60 kilometer langer maar ook bepaalde stukken op het tracé zijn veel te steil. Bovendien is ze verzadigd. Het is niet een of-ofverhaal van twee tracés die elkaar zouden bedreigen of ondermijnen, maar het is een en-enverhaal en absoluut noodzakelijk voor de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven, maar ook voor het vervoer van goederen via andere wegen dan de weg.

Die studie zou objectivering toelaten en zou losmaken van de emotie. Met de cijfers zou het debat kunnen worden aangegaan. Recent hebben we vernomen dat er belangrijke stappen zijn gezet in Nederland. Door de plannen die er zijn met Duitsland om de treinverbinding te moderniseren en te optimaliseren, moet ik u niet zeggen dat het goederenvervoer tussen Rotterdam en het Duitse Ruhrgebied via de Betuwelijn flink zal kunnen toenemen en dat het des te belangrijker wordt voor de Antwerpse haven om ook die IJzeren Rijn in een stroomversnelling te krijgen. Het is belangrijk voor de modal shift om zoveel mogelijk van de groei, die toch wordt verwacht, via het spoor te krijgen.

Minister, ik kreeg graag meer duidelijkheid bij het geplande onderzoek dat u hebt aangekondigd. Welke aspecten zullen er in die studie nader worden onderzocht? Binnen welke termijn mogen wij in deze commissie nieuws verwachten?

U verklaarde dat er een highlevelwerkgroep zou worden opgericht om het project verder vlot te krijgen. Die highlevelwerkgroep zou in het voorjaar al bij elkaar komen. Is die groep al bij elkaar geweest? Wat wordt daar voorbereid? Wat zijn de verdere afspraken?

Wat betekent dat voor de investeringstabellen van Infrabel? Er zou een herziening van de meerjareninvesteringsplannen worden gepland. Wat kan hierop de invloed van Vlaanderen zijn? Wordt er aan Vlaamse kant rekening gehouden met eventuele werken aan de IJzeren Rijn?

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

**Mevrouw Ingrid Lieten (sp.a):** Minister, mijn vraag is eigenlijk heel simpel. Minister Galant was redelijk duidelijk en gaf mij niet veel hoop voor de IJzeren

Rijn. U hebt wel proberen hoop te geven door te zeggen dat u met de partners hebt afgesproken om een studie uit te voeren.

Nu ben ik een klein beetje in de war. Er wordt dus eerst een studie gedaan. Als men via die studie tot een overeenkomst komt over welk project men gezamenlijk wilt uitvoeren, dan sluit men een memorandum of understanding (MOU) af waarin de rechten en de plichten van de partijen, om dat project uit te voeren, worden beschreven.

Nu was ik in de veronderstelling dat, onder leiding van de vorige federale minister, dat MOU met betrekking tot de IJzeren Rijn klaar was. Ik had begrepen dat de Federale Regering dat niet meer had kunnen behandelen omdat de verkiezingen eraan kwamen, maar dat de onderhandelingen met alle partijen over dat MOU eigenlijk waren voltooid. Nu ben ik dus in verwarring. Minister, u zegt dat we opnieuw zullen moeten beginnen, met een studie. Is dat dan niet drie stappen achteruit? Wat is er gebeurd of wat gebeurt er met dat MOU waarover de onderhandelingen waren voltooid en dat alleen nog formeel moest worden bevestigd en ondertekend door de regeringen?

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, ik zou een beetje ironisch of sarcastisch willen beginnen: IJzeren Rijn, geeuw, zucht. We hebben het dossier ook al vaak gehad. Het is weliswaar federale materie. Alleen is dit toch wel heel belangrijk door de Vlaamse spoorstrategie en een modus operandi waarbij men ook probeert een deel van de Vlaamse prioriteiten federaal in investeringsprogramma's van de NMBS in te kapselen. Ik denk dat het punt was dat de Duitsers hebben laten verstaan helemaal niet gewonnen te zijn voor dat historisch tracé. Om die reden heeft de federale ministerraad dat in de vorige legislatuur nooit goedgekeurd.

Minister, het lijkt me goed dat nu die keuze wordt gemaakt uit die drie tracés. Daarvoor hebt u die studie nodig, maar laat dat dan nu ook eens definitief zijn. De Nederlanders hebben altijd bezwaren gehad tegen heel dit verhaal vanwege hun stiltegebied De Meinweg. Nu heeft het internationale hof, het Permanent Hof van Arbitrage dat argument eigenlijk verworpen. Wallonië hoopt altijd op die Montzenverbinding, maar daar zit je dan inderdaad met tijdverlies omdat dit een langer tracé is en het bergop is, waardoor men een trein nooit maximaal kan bevrachten. Er is de kwestie van de haven van Antwerpen en de economische belangen. Je zit daar in Nederland met een Betuwelijn. Als we nog langer rondjes blijven draaien, dan dienen we daar onze haven van Antwerpen, die toch de kransslagader is van de Vlaamse economie, niet mee.

Ik zou zeggen: zorg er nu voor dat er snel werk wordt opgeleverd en dat er een keuze wordt gemaakt. Ik denk ook dat het de publieke opinie ondertussen om het even is welk tracé van de drie wordt gekozen, maar dat men wil dat ervoor wordt gezorgd dat dit voor eens en voor altijd de definitieve keuze is. Houd er inderdaad rekening mee dat de Duitsers zeggen niet gewonnen te zijn voor dat historisch tracé. Ik meen me te herinneren dat al in de periode waarin Patrick Dewael minister-president was, de toenmalige Duitse federale minister van Verkeer, de heer Klimmt, zei dat hij dat niet zag zitten. In Nederland zit je met dat stiltegebied. Misschien moet je veeleer gaan voor die twee andere alternatieven. Maar opnieuw, welke keuze er ook wordt gemaakt, zorg ervoor dat die dan ook wordt gedragen door Nederland, Duitsland en onze Waalse landgenoten, zodat die keuze voor eens en voor altijd wordt gemaakt.

Dit is een grootschalig project. We weten dat we dan praten over tien à twintig jaar. Alleen moeten we ervoor zorgen dat het er geen dertig worden. Dat zou immers niet alleen de mobiliteit en de leefbaarheid niet dienen, maar vooral ook

niet de geloofwaardigheid van de politieke klasse. Onderzoek ze alle drie, maak een keuze en zorg ervoor dat die wordt gerealiseerd.

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

**De heer Johan Danen (Groen):** Voorzitter, dit dossier sleept inderdaad al jarenlang aan. Ik zou ook willen vragen dat men proactief ageert. Er is heel wat gevraagd. Ik zal de vragen niet herhalen. Wel wil ik nog het volgende aanhalen. Vandaag werd in De Standaard aangekondigd dat er een minitop zou zijn over de IJzeren Rijn met Nederland, België en Duitsland. Minister, hebt u weet van die top? Op welke manier denkt u de Vlaamse belangen in dezen te kunnen verdedigen, als u er al niet bij zou zijn? Zult u proberen om ook aanwezig te zijn op die top, om er toch voor te zorgen dat dit dossier vlot zal worden getrokken? Immers, als we op de federale overheid moeten wachten, dan vrees ik dat we nog heel lang kunnen wachten.

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

**De heer Lode Ceyskens (CD&V):** Voorzitter, ik wil de woorden van toenmalig burgemeester Frank Smeets van Neerpelt in Noord-Limburg aanhalen. Hij zei me destijds: "Het dossier van de IJzeren Rijn, daar heeft mijn voorganger me van gezegd: ik heb hier een dossier dat een kast gevuld heeft, ik kan u daar geen resultaten van meegeven, maar ik ga u de kast meegeven." De opvolger van Frank Smeets is ondertussen al vijftien jaar burgemeester en waarschijnlijk staat die kast daar nog altijd. De heer Keulen had het daarnet over de publieke opinie. Ik weet zelfs niet of de brede publieke opinie op de IJzeren Rijn zit te wachten, als we bezig zijn over de waan van de dag. Hoe we het echter ook draaien of keren, op termijn is die IJzeren Rijn wel van cruciaal belang voor onze Antwerpse haven, en dus voor de welvaart van ons allemaal hier in Vlaanderen. Daarmee denk ik dat we voldoende het belang van die IJzeren Rijn hebben onderstreept.

Minister, vooral in het belang van de vooruitgang van het dossier had ik eigenlijk enkele meer informatieve vragen. Wat die aanmelding bij de Europese Commissie betreft, is dat een dossier dat is aangemeld in het kader van het trans-Europese netwerk? Zo ja, dan is er mijn bezorgdheid of Vlaanderen dat kan. Ik heb onlangs in Nederland, waar de provincies voor een stuk bevoegd zijn voor de spoorwegen, geleerd dat die wel degelijk via het Rijk zijn moeten gaan om die aanvraag te doen. Kan Vlaanderen dat zelfstandig, of moeten we via de federale overheid gaan? Als dat zo is, is dat dan al gebeurd? Het zou jammer zijn dat we tijd verliezen doordat we ter zake stappen overslaan of partners niet mee betrekken.

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

**De heer Jan Bertels (sp.a):** Minister, ik heb een korte bijkomende vraag. Behelst de scope van de studie die zal worden uitgevoerd met betrekking tot de drie verschillende tracés, ook onderzoeken naar flankerende maatregelen inzake doortochten of aanpassingen van doortochten? De collega's hebben het hier immers al aangehaald: dit is een discussie die al jaren gaande is en af en toe beroering veroorzaakt. Niemand betwist, denk ik, de verdere ontsluiting van de Antwerpse haven en het belang voor de economie, maar flankerende maatregelen worden wel gevraagd. Daar zijn ook al diverse studies en rondgangen over gedaan. Zit dat ook in deze nieuwe studie?

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

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, geachte leden, ik meen ook uitvoerig te moeten antwoorden op deze uitvoerige vraagstelling. Wat de voorgeschiedenis betreft, u weet natuurlijk dat de IJzeren Rijn als goederentransportlijn tussen Antwerpen en Duisburg via Budel-Weert en Roermond tot het Duitse Ruhrgebied

sinds 1991 buiten gebruik is, alleszins op het traject vanaf de Nederlandse grens en Duitsland. Vandaag moet het goederenvervoer inderdaad de Montzenspoorlijn volgen. Daartegen zijn heel wat bezwaren aangehaald van economische en veiligheidstechnische aard. Economisch gezien is het een heuvelachtig parcours met beperkte capaciteit. We hebben ook gezien dat er in het geval van een incident onmiddellijk zeer veel economische schade is. Herinner u Remersdaal in 2013. We hebben toen vastgesteld dat we uiteindelijk geen weg meer uit kunnen. Daarnaast doet zich op diverse Duitse tracédelen een congestie voor. Ik denk dan aan het tracé van Aachen-Mönchengladbach.

We moeten dus op meerdere vlakken een uitweg zoeken. Vanzelfsprekend is de positie van Antwerpen als logistieke poort hier in het geding. Ik geef toe dat dit een beetje een grijze zone is wat bevoegdheden betreft, maar gelet op het grote belang voor onze economie in haar totaliteit heb ik in mijn beleidsnota toch ook heel duidelijk de ambitie uitgedrukt om te proberen de diplomatieke inspanningen te reactiveren. Dit is een dossier dat de afgelopen jaren gewoon stillag. Dat ligt stil sinds het MOU. Voor alle duidelijkheid, we spreken over 2012, niet over vlak voor de verkiezingen. Sindsdien is er nog weinig gebeurd.

Ik heb dat onmiddellijk ter harte genomen en dan enigszins een traject van aanpak uitgedacht. Waar zouden we moeten beginnen? Hoe krijgen we dit dossier in eerste instantie opnieuw uit de modder, aangezien het volledig in de modder zat? Daarom heb ik eerst contact gehad met de partij die misschien de meest rechtstreeks belanghebbende partij is, namelijk Noordrijn-Westfalen.

In deze discussie kan men het niet zomaar hebben over 'de Duitsers'. Ook in dat land zijn er verschillende standpunten waarneembaar. Het is normaal dat Noordrijn-Westfalen vooral voor de haven van Duisburg rijdt. Het is ook evident dat Duitsland kijkt naar de belangen van de havens van Bremen en Hamburg. Dat alles leidt ertoe dat ik eerst met hen contact heb opgenomen, en vervolgens met minister Galant, met de Nederlandse minister Schultz en met de Nederlandse en de Duitse ambassadeurs. Ik kom daar straks nog even op terug. Het was de bedoeling om de problematiek te objectiveren – iets wat nooit eerder is gebeurd. Het doel is de tracés naast elkaar te leggen en de kosten en baten ervan te ramen. Over de problematiek hangt een beetje de schaduw van de uitspraak van het Internationale Arbitrage TRIBUNAAL van 24 mei 2005, waardoor het dossier nog steeds is geblokkeerd. Ik som de knelpunten op.

België heeft op grond van die uitspraak een volkenrechtelijke aanspraak op een doorgangsrecht door Nederland. Dit omvat volgende aspecten. De Nederlandse regelgeving mag niet tot een ontzegging of een blokkering van het Belgische transitrecht leiden. Afwijkingen van het historische tracé van de IJzeren Rijn kunnen door Nederland worden opgelegd, maar moeten in overeenstemming met België worden genomen. De kosten voor modernisering van de IJzeren Rijn zijn ten laste van België, maar de bijkomende kosten die zijn verbonden aan de omleiding van het tracé of maatregelen zoals een ondertunneling moeten door beide landen worden gedeeld. Voor het reactiveren van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn werd gezocht naar een alternatieve route, het zogenaamde A-67-tracé. Nederland was bereid 100 miljoen euro te financieren, maar België en Duitsland vonden dit onvoldoende. Deze optie is in 2008 definitief afgewezen door de betrokken verkeersministers van België, Duitsland en Nederland.

Tussen België en Nederland bestaat discussie over de omvang van de bijdrage van ieder land voor de financiering van het IJzeren Rijnproject op Nederlands grondgebied. Om uit de impasse te geraken, onderhandelden ambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer en hun collega's van het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2012 over het Memorandum of Understanding. Volgens de afspraken tussen de federale ministers werd er gewerkt aan een

kostenverdeling: 65,8 procent voor België en 34,2 procent voor Nederland, volgens één enkel op het geheel van de werken in Nederland toepasbaar percentage. Sindsdien is er eigenlijk niets meer gebeurd.

Het komt er nu op aan dat het doorgangsrecht dat het Internationaal Arbitrage-tribunaal juridisch bevestigde, kan worden afgedwongen door de reactivering van het IJzeren Rijnproject op Nederlands grondgebied. Het arbitragegeschied speelt zich af tussen België en Nederland, wat tot gevolg heeft dat onze eis tot uitvoering van de arbitrale beslissing weinig indruk zal maken op Duitsland, want dat land is niet gevat in deze procedure en is juridisch niet gebonden tot enige verplichting in deze zaak. Van de drie partijen is er eentje de vragende partij – wij –, een tweede partij wordt op juridisch vlak enigszins verplicht en een derde partij is juridisch niet gevat door de zaak.

Mijn ambitie om de knoop te ontwarren, vertaalde zich in de idee een onafhankelijke studie te laten uitvoeren die wordt gedragen door de drie betrokken lidstaten. Zonder het engagement van de Nederlanders en de Duitsers heeft een studie geen zin. Ik heb dan ook overlegd met minister Groschek en met de Duitse ambassadeur in Brussel, de heer Cuntz. Ik heb ook overlegd met mevrouw Galant, en onze kabinetten deden dat ook. Ik sprak ook met minister Melanie Schultz en met de Nederlandse ambassadeur in Brussel. Dat leidde tot een overeenkomst om zo'n studie daadwerkelijk aan te besteden. Over de scope zal ik het straks nog hebben, maar die is nog voor verdere bespreking vatbaar.

Ik ben van oordeel dat de zaak nog meer kan worden gedeblokkeerd door het dossier onder een Europese paraplu onder te brengen. Het TEN-T-programma van Europa – TEN-T staat voor Trans-European Transport Network – is op zich belangrijk, maar de erkenning van die samenwerking onder een Europese paraplu is zo mogelijk nog belangrijker. Het project is door Vlaanderen rechtstreeks bij de Europese Commissie ingediend, in het kader van het TEN-T-programma. Ik verwacht uiterlijk in juli een antwoord. Die timing is ons zo meegedeeld.

Hoe ziet de timing voor de periode nadien eruit? We zouden in de tweede helft van 2015 de overheidsopdracht uitwerken en uitbesteden, om in principe eind 2015 of begin 2016 te beginnen met de studie, met een oplevering in fasen in de periode daarna. De studie is bedoeld om alle knelpunten van de betrokken partijen in kaart te brengen en om oplossingen uit te werken. Vlaanderen is de coördinator van dit gezamenlijke project. Wij trekken dit project, en overtuigden de anderen om daaraan mee te werken. De doelstelling van deze studie is om te komen tot een objectieve analyse van de nood aan de reactivering van secties van de IJzeren Rijn in het grensgebied dat een economische en technisch haalbare oplossing kan bieden om op korte termijn de bestaande capaciteitsproblemen op te lossen.

Concreet zullen drie aspecten bij het onderzoek naar de drie mogelijke tracés – het historisch tracé, het A52-tracé dat vooral door Noordrijn-Westfalen wordt aangeprezen en de Dritte Weg van de Bundesregierung, die niet mag worden verward met die van Anthony Giddens – in deze studie aan bod komen. Ter informatie: de Dritte Weg zou lopen via Weert naar Roermond en Venlo, met een aansluiting naar Mönchengladbach.

Dit zijn de drie aspecten. Een: een evaluatie van de haalbaarheid op het vlak van ruimtelijke ordening en milieu. Twee: het verzekeren van de technische haalbaarheid en bouwkost van het project. Drie: de studie van de economische haalbaarheid in termen van kosten en baten, risico's en financiële scope. Dat is ons uitgangspunt, maar er is ruimte voor aanpassingen, zeker wat die scope betreft. Alle partijen kunnen nog elementen toevoegen. Een technische werkgroep moet voor de begeleiding van de studie-opstellers zorgen. Een



highlevelgroep moet dan de studieresultaten valideren. Een van de partijen vroeg om het onderscheid te maken tussen de technische werkgroep en de highlevelgroep. Wat die laatste groep betreft, is het de bedoeling dat daarin de drie partijen mensen afvaardigen die namens de partijen kunnen spreken.

Het gaat, voor alle duidelijkheid, om Nederland, Vlaanderen, de Federale Regering, de Bundesregierung en Noordrijn-Westfalen. Die betrokken partijen hebben dan een highlevelgroep, met leden die kunnen spreken namens de landen of deelstaten die ze vertegenwoordigen. Dat is de idee.

Ik had gezegd dat de scope nog kon wijzigen. Het Bundesverkehrswegeplan dat nu in Duitsland in bespreking is, voorziet bijvoorbeeld in een spoorsectie rond Viersen. In functie daarvan kan dat misschien nog wat worden aangepast. We laten daartoe vanzelfsprekend de nodige ruimte.

Er zijn wat vragen gesteld naar de gebeurtenissen en besprekingen van de afgelopen dagen. We hebben een nota bezorgd aan het kabinet van minister Galant over de TEN-T- studie die Vlaanderen heeft aangevraagd bij de Europese Commissie, teneinde dit tijdens het Belgisch-Nederlands overleg, het zogenaamde Thalasso-overleg, dat heeft plaatsgevonden op 4 maart, ter sprake te brengen. Minister Galant heeft volgens mijn informatie gisteren bij de Nederlandse staatssecretaris Mansveld aangekaart dat het belangrijk is om tegen de zomer van 2015 te komen tot de afbakening van de scope van de studie door technisch deskundigen van de Belgische overheid, de Nederlandse overheid, de Duitse Bondsstaat, de regio Noordrijn-Westfalen en het Vlaamse Gewest.

Er lopen contacten tussen Vlaanderen, België, Nederland, Duitsland en Noordrijn-Westfalen over de oprichting van een highlevelgroep en de technische werkgroep. Dat heb ik uitgeklaard.

Op het Belgisch grondgebied is het tracé van de IJzeren Rijn nog steeds in gebruik. Het opnieuw in dienst nemen van de IJzeren Rijn vereist in België aanvankelijk slechts een beperkt aantal infrastructuurwerken. De upgradings van de IJzeren Rijn op ons grondgebied is zowel ten gunste van het goederenvervoer als van het reizigersvervoer. Het maakt deel uit van de prioritaire Vlaamse spoorprojecten die opgenomen zijn in het Meerjareninvesteringsprogramma 2013-2025. Het omvat drie concrete werken: de elektrificatie van het baanvak Mol-Hamont; een tweede spoor tussen Balen Werkplaats en Neerpelt en de omvorming van Neerpelt. Op federaal niveau is er nog geen concrete informatie beschikbaar over de impact van de besparingen op het vlak van de verdeling van het exploitatiebudget en het investeringsbudget en de verdeling van de besparingsoefening tussen Infrabel en de NMBS.

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

**De heer Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Minister, ik dank u voor de update en geschiedenis van dit dossier. Doordat zoveel collega's het woord hebben gevoerd en door de lengte van uw antwoord, wordt het belang van dit dossier nogmaals benadrukt, niet alleen voor de haven van Antwerpen, maar voor Vlaanderen in het algemeen. Laat ons inderdaad de studie en de scope van de studie afwachten en zien wat dat ons brengt. Mijn vraag was niet zozeer bedoeld als kritiek. Integendeel zelfs. Ik vind iedere stap vooruit in dit dossier, een goede stap vooruit. Mijn vraag was vooral ingegeven doordat ik uit een persartikel kon opmaken dat minister Galant twijfels had over het nut van de IJzeren Rijn en dat ze daarover een studie wilde. Dat is blijkbaar echter niet zo, want u zegt dat u verschillende keren contact hebt gehad met haar en dat ze nu blijkbaar op dezelfde lijn zit.

Ik wil vooral de heer Keulen bijtreden. Hij zegt dat er verschillende dossiers zijn die tien, twintig jaar of langer meegaan. Als politici kunnen we ons dat niet meer permitteren om te zeggen dat we na twintig jaar nog eens een studie van een studie van een studie willen maken om te zien welk tracé verkiezen. We kunnen de scope van de huidige studie misschien nog wat uitbreiden naargelang de vragen van de verschillende partners, maar dan moeten we toch een definitieve keuze maken.

Ik veronderstel dat we in juli of september, als de studie is afgerond, in deze commissie zullen terugkomen op dit dossier.

Minister, ik dank u voor uw update en de stap voorwaarts.

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

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Mijnheer Sintobin, ik denk dat de studie pas in 2017 afgerond zal zijn.

Minister, eerst en vooral dank ik u voor uw antwoord. U verwijst terecht naar de Internationale Arbitrage-uitspraak die de bevestiging was van de volkenrechtelijke principes. Men heeft het dan over 1815. Ik zie de heer De Clercq kijken. Hij kent dat ook zeer goed. Het gaat over het vrije recht van de infrastructuur, de hoofdadere voor Vlaanderen. Dat stond in de slotakte van het Congres van Wenen, dat nadien, in 1839, is bevestigd voor de Schelde. Daarop is de Scheldeverdieping dan gebaseerd.

Die volkenrechtelijke principes blijven onverminderd van kracht. Ze zijn niet vervangen door de uitspraak van de Internationale Arbitrage, maar het is wel belangrijk dat ze bevestigd zijn.

In het verleden is er volgens mij de fout gemaakt dat er altijd bilateraal overleg was en dat er bilaterale afspraken werden gemaakt, zowel als we kijken naar de Arbitrage als naar de MOU. Het is een belangrijke doorbraak dat we met de drie partijen – of zelfs meer als je de deelstaten meetelt – rond de tafel zitten en dat zowel Nederland, Duitsland als wij betrokken zijn bij zo'n studie. Want natuurlijk, als je afspraken maakt met één partij, kun je nog altijd terug naar af worden gestuurd door de andere partij. In die zin is het heel belangrijk dat die studie wordt gesteund door alle partijen.

Uiteraard is de haalbaarheidsstudie één zaak. We hopen dat die goed en voorspoedig loopt. Even belangrijk is natuurlijk het ambtelijke en politieke overleg, dat parallel loopt en waarnaar u terecht verwijst. Ik wil bijkomend vragen om zeker de kostenverdelingen al mee te nemen voor die verschillende entiteiten. Men heeft uiteraard nog niet het volledige kostenplaatje, maar het verleden heeft aangetoond dat het wel vaker hapert op dat vlak. We moeten dus alvast parallel de discussies opstarten met de andere partijen naar verantwoordelijkheden en het opnemen van een stuk van de koek en percentages van kosten. Als men daarmee moet beginnen op het moment dat de studies helemaal zijn afgerond, keer je opnieuw een aantal jaren terug. Ik zou gebruikmaken van die studietijd om al zoveel mogelijk politieke, moeilijke discussies aan te gaan en uit te klaren.

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

**Mevrouw Ingrid Lieten (sp.a):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Naast de brave Belg hebben we nu ook de brave Vlaming, die zich met een kluitje in het riet laat sturen. Al in 2005 was het internationaal juridisch duidelijk uitgemaakt dat wij het recht op doorgang hebben. Er was een overeenkomst en een MOU met Nederland. De NMBS had in haar ontwerp van investeringsplan middelen uitgetrokken via de Vlaamse regionale enveloppe om de infrastructuur aan te

vangen. Nu komt u dan zeggen dat de collega's wat problemen hebben, dat er nog wat discussies zijn en dat ze het er in Duitsland niet over eens zijn welk tracé ze moeten nemen. U zegt dat we braaf zullen zijn en tien stappen achteruit zullen zetten. We laten de MOU voor wat het is, we laten het geld dat in het investeringsplan van de NMBS was begroot voor wat het is en we starten een nieuwe studie – ik citeer u – “om te komen tot een objectieve analyse van de nood tot heractivering”. Uit die studie kan dus ook nog blijken dat we helemaal geen IJzeren Rijn nodig hebben.

U zegt ook nog dat we met de drie partijen zullen samen zitten en dat er allerlei highlevelwerkgroepen komen. U zegt te hopen dat de studie kan starten in 2016.

Wel, mijn conclusie is duidelijk, minister: proficiat, u hebt het dossier IJzeren Rijn netjes geparkeerd. U zult daar als minister in deze legislatuur weinig tijd en energie in moeten steken. Het zal zijn beloop kennen als een studie zoals er zoveel zijn. De logistieke sector en de Limburgers die op deze IJzeren Rijn wachten, kunnen alle hoop opbergen.

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Kunt u uw proficiat aan mevrouw Van Brempt richten die in 2005 minister was?

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** We moeten minister Weyts inderdaad geen verwijten sturen. Het is beter voorzichtig te beginnen en optimistisch te eindigen. Ik heb een sterk déjà vu-gevoel. Ik weet niet of u veel andere mogelijkheden hebt. Het beschikbare budget bij de NMBS speelt minstens even veel, naast het feit dat Duitsland laat verstaan het historische tracé niet te zien zitten. De Nederlanders hebben via de internationale arbitrage ongelijk gekregen, maar dan zou een tunnel aangelegd moeten worden. Woorden wekken, voorbeelden strekken. Het is maar door de daad bij het woord te voegen dat je de publieke opinie meekrijgt. Zoals in het Oosterweeldossier zeggen de mensen: “We zien wel als het zover komt.”

Ondertussen kunnen we niet anders dan wie uitvoerende autoriteit heeft bij de les te houden. Ik denk niet dat er in Vlaanderen dissidente stemmen zijn. Dit dossier wordt door iedereen gedragen. Net zoals de heer Sintobin zei, wordt er nu opnieuw een studie gevraagd of het opportuun is ermee door te gaan. Het moet duidelijk worden gemaakt dat dit voor ons absoluut noodzakelijk is, zowel economisch als omwille van politieke geloofwaardigheid. Het loopt te lang om mensen nog mee te krijgen in een verhaal waarvoor al zo vaak oplossingen in het vooruitzicht zijn gesteld.

**De heer Johan Danen (Groen):** Ik hoop dat de scope vrij snel duidelijk wordt. Ik hoop dat ik niet ontgoocheld word en dat het niet gaat over de noodzaak van het project. Vandaag las ik in de krant over een minitop. Bent u daarvan op de hoogte?

**Minister Ben Weyts:** Ik heb daarop geantwoord.

**De heer Johan Danen (Groen):** Ik zal maar gerust zijn als de verschillende partners op die top verregaande engagementen uiten.

**De heer Lode Ceysens (CD&V):** Minister, na de aanvulling van mevrouw De Ridder uit het verre verleden, voel ik de behoefte om een aanvulling te doen uit het zeer recente verleden. In de periode 2012-2014 is er nog overleg geweest tussen de voormalige minister-president Peeters en minister Crevits met Nederland en Hannelore Kraft van Noordrijn-Westfalen. Voormalig minister Labille heeft ook veelvuldig overlegd met de NMBS.

Ik begrijp dat Vlaanderen zelf een aanmelding kan doen voor TEN-T en dat er zelfs een hele trein van aanmeldingen is gebeurd. Mijn neus gaat krullen van nieuwsgierigheid om te weten welke de andere aanmeldingen zijn.

Het stelt me enigszins gerust dat er verder wordt overlegd met het federale niveau. We moeten nu niet doen alsof de IJzeren Rijn op een twee drie gerealiseerd zal zijn, maar het is belangrijk om een stappenplan te hebben dat ons de juiste richting uitstuurt.

**Minister Ben Weyts:** In het treintje van projecten dat we hebben aangemeld bij de Europese Commissie in het kader van TEN-T, zit de Seine-Schelde, de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, Gent-Terneuzen en andere. Als u een schriftelijke vraag stelt, bezorg ik u een overzicht. De voorwaarde is niet altijd dat de Vlaamse overheid de partner is, participeert en financieel bijdraagt. Dat is geen voorwaarde. Ik heb ook andere projecten aangemeld waarin we zelf niet rechtstreeks participeren. We geven wel de facto enige dekking en steun in het aanmeldingsproces.

Op de vragen over het overleg van minister Galant met de Nederlanders, het Thalasso-overleg van gisteren, heb ik geantwoord.

Mevrouw Lieten, u spreekt over een kluitje in het riet. U zegt dat ik recht op doorgang moet afdwingen. Ik zal mijn troepen sturen. Als die dan met hun trein richting Nederland op de sporen rijden, waar moeten die dan naartoe? Wat voor zin heeft dat? We moeten ook met de Duitsers een overeenkomst vinden. Ik vind het niet echt fair. U komt net uit het regeringsbad en bent nog niet helemaal afgedroogd. Ik weet niet wat uw persoonlijke bijdrage ter zake is geweest, maar ik ben blij met wat de voormalige ministers Peeters en Crevits hebben gedaan zodat we iets hebben om op voort te bouwen.

Ik ben zelfs niet volledig bevoegd. Ik doe wat ik kan. Ik heb er trouwens al veel tijd in gestopt om niet bevoegd te zijn. Wat ik nu beschrijf, liep ook niet van een leien dakje. Ik heb van alles moeten doen om het dossier klaar te krijgen tegen de deadline van de indiening van het project bij de Europese Commissie. Ik ben blij dat we het project enigszins uit de modder hebben getrokken waarin het vastzat.

Met een objectivering die nooit heeft plaatsgevonden met een dekking van alle betrokken partners, kan niemand zich nog verschuilen achter een andere visie op de kosten en de baten. Op basis van de objectieve wetenschappelijke gegevens moet een politieke discussie plaatsvinden, inclusief over de verdeelsleutel. In het verleden was er geen objectivering. Als we daar met betrokkenheid van alle partners toe kunnen komen en onder een Europese hoed, dan hebben we een grote stap vooruit gezet. Dan kan niemand nog zeggen zich niet bewust te zijn geweest van de kosten en baten van de IJzeren Rijn.

**De heer Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Minister, ik kan u altijd wat troepen aanleveren. Het stoort me al sinds het begin van deze legislatuur dat tussen de meerderheid en een bepaalde oppositiepartij altijd wordt verwezen naar het verleden en wie wat wel of niet heeft gedaan. Het gaat erover dat er vooruitgang wordt geboekt. Ik heb de indruk dat dit zal gebeuren met de studie. Ik herhaal nogmaals mijn oproep: zodra de studie is afgerond, moet er een definitieve keuze worden gemaakt. Als dat niet gebeurt, zijn we helemaal niet meer geloofwaardig.

Wat betreft minister Galant, is het nog onduidelijk of ze nu wel of niet het nut erkent van de IJzeren Rijn. Misschien moeten we haar daar in de Kamer over ondervragen. Dan kennen we onmiddellijk het antwoord.

Laat ons alstublieft stoppen met elkaar de zwarte piet door te schuiven en ambitie tonen, ook in dit dossier.

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Mevrouw Lieten, de MOU en de arbitrage-uitspraak waren bilateraal, maar niet alle partijen waren betrokken. Hou op met dat te zeggen. Als u dat toch wilt zeggen, zeg het maar aan Kathleen Van Brempt die bevoegd was als minister in 2005. Het begint een beetje vermoeiend te worden.

Ik ben blij met de stappen vooruit. Het is enorm belangrijk dat die worden gezet. De groei van het Antwerps havengebied moet zoveel mogelijk worden vertaald in transport over het spoor en de binnenvaart en niet bijkomend over de weg.

Dat is enorm belangrijk en daarom moeten nu ook stappen vooruit worden gezet. Dank om al zoveel mogelijk parallelpolitiek en ook de ambtelijke aspecten uit te klaren, zodat we echt van start kunnen gaan zodra de studie is afgerond.

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

**Mevrouw Ingrid Lieten (sp.a):** Ik wil op geen enkele manier aangeven dat de minister geen inspanning heeft geleverd. Wat ik wel wil zeggen is dat, wat mij betreft, alle terrein dat de voorbije jaren werd gewonnen door de voorgangers, nu terug wordt vrijgegeven. Ik geef rendez-vous hier, hopelijk met ons allemaal, wanneer de nieuwe minister van Mobiliteit, wie het ook mag zijn, zijn beleidsbrief komt uitleggen. Dan zullen we jammer genoeg niet verder staan dan waar we vandaag staan. Dat is mijn voorspelling.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over Vlaams geld voor de realisatie van de Vlaamse spoorstrategie – 1238 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de cofinanciering van de Vlaamse spoorstrategie – 1288 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** De afgelopen weken is de Vlaamse spoorstrategie reeds een aantal malen de revue gepasseerd in dit parlement. U wordt ook een beetje de Vlaamse minister van spoorwegen. Steeds opnieuw beklemtoonde u dat de realisatie van deze spoorstrategie afhangt van Infrabel, want dat is het institutionele kader. Dat is voor een stuk de handicap waarmee u zat toen u de vorige vragen moest beantwoorden, want het spoorwegbeleid is uiteraard nog steeds federale materie.

U zei wel dat u positieve gesprekken heeft gevoerd met uw federale ambtsgenoot, mevrouw Jacqueline Galant. Op 21 februari gaf zij een interview met een zeer belangrijke krant, het medium van Limburg, met name Het Belang van Limburg, naar aanleiding van de inhuldiging van het vernieuwde station van Neerpelt. Ze zei dat de realisatie van spoorlijn 18 tussen Hasselt en Neerpelt enkel mogelijk is wanneer de desbetreffende regio, met andere woorden, het Vlaamse Gewest, mee financiert. Ze zei eigenlijk dat Vlaanderen dat maar moet betalen. Dat was voor iedereen een soort wake-upcall bij het begin van het weekend.

Dit is een nieuwe interpretatie van de Vlaamse spoorstrategie zoals die door de vorige regering in 2013 is vastgelegd. Uit deze Vlaamse spoorstrategie, die 51 prioriteiten telde, heeft Infrabel 9 prioriteiten – in feite 8, maar één prioriteit werd opgesplitst – opgenomen in het eigen investeringsprogramma, namelijk het meerjareninvesteringsplan 2013-2025. De huidige Vlaamse Regering heeft de Vlaamse spoorvisie opnieuw opgenomen in het regeerakkoord 2014-2019. Vlaanderen heeft uiteraard een aantal financiële magneten. Zo kan Vlaanderen pre-financieren, wat betekent dat Vlaanderen betaalt en dat het nadien wordt verrekend, of co-financieren, waarbij Vlaanderen een deel van de investeringskosten mee betaalt. Die laatste optie is echter door de Raad van State onder de loep genomen en wordt niet evident, daar een gewest, aldus de Raad van State, moeilijk kan meebetalen aan iets waarvoor het geen bevoegdheden heeft.

In december 2013 werd een kader afgesproken tussen de Federale Regering en de gewestregeringen. In dat geval hebben we het over de financiering van de spoorstrategie en ook over de implementatie ervan. Dat laatste is sowieso federale materie. Daar werd toen echter geen budget tegenover geplaatst. De hele geloofwaardigheid van een dergelijke spoorstrategie is niet alleen het samen plannen van projecten, maar is uiteraard een kwestie van welke projecten worden gerealiseerd, wat wordt omgezet in spoorverbindingen, in projecten op het terrein.

Daarnaast, heel concreet, komen we terug bij het Spartacusplan, minister. Dat verlaat u nooit. Een van de drie verbindingen is de zogenaamde lijn 3, de oude spoorwegverbinding lijn 18 van Hasselt naar Neerpelt. Spartacus stond voor het eerst in een regeerakkoord in 2004, het is nadien hernomen in 2009 en in 2014. Kortom, het is drie keer goedgekeurd door de N-VA en CD&V, en telkens twee keer door Open Vld en sp.a. Het is ook nog altijd opgenomen in het Strategisch Actieprogramma voor Limburg in het Kwadraat (SALK), een reconversieprogramma voor Limburg naar aanleiding van de sluiting van Ford. Dat programma moet onze provincie er terug bovenop helpen. Die lijn 18 is daar een prominent onderdeel van. Daarnaast is de lijn Hasselt-Neerpelt ook de derde lijn in het kader van het Spartacusplan, wat een fijnmazig verbindingsnet moet zijn om de inter-Limburgse mobiliteit te verbeteren.

Wat is nu het probleem? Infrabel heeft de prioriteiten, waaronder lijn 18, Hasselt-Neerpelt, opgenomen in het investeringsprogramma. U weet dat, minister, en de collega's weten dat ook. Dat gebeurde evenwel zonder dat er voor elk project in geld is voorzien. Met deze uitspraken probeert minister Galant misschien de Vlaamse Regering in beweging te brengen om mee geld te investeren in de Vlaamse spoorprioriteiten. In de commissievergadering van 12 februari 2015 stelde de minister dat er reeds een aantal besprekingen over de Vlaamse spoorprioriteiten met het federale niveau hadden plaatsgevonden, maar dat deze gesprekken nog liepen, vooral omdat men federaal de impact van de besparingen nog in kaart diende te brengen.

Minister, is het voorstel van federaal minister Galant om het Vlaamse Gewest mee te laten investeren in de Vlaamse spoorprioriteiten een mogelijke piste voor de Vlaamse Regering? Welke concrete stappen gaat u nog ondernemen in het kader van de gesprekken omtrent het investeringsprogramma van Infrabel en de Vlaamse spoorprioriteiten met de federale partners? Binnen welke termijn hoopt u duidelijkheid te hebben over de Vlaamse spoorprioriteiten en de realisatie ervan door Infrabel?

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

**De heer Lode Ceyssens (CD&V):** Ik zal het kort houden, want ik zit grotendeels op dezelfde lijn als de heer Keulen. Inderdaad, minister, in antwoord

op de vragen die we recent gesteld hebben over de Vlaamse spoorstrategie, hebt u gezegd dat u inspraak hebt gevraagd, dat u daarop garantie hebt gekregen en dat vanaf dan een traject van veel overleg is begonnen, zowel ambtelijk als politiek overleg.

In uw antwoorden heb ik tot op heden niets gehoord over cofinanciering. Toen ik zaterdagochtend het Belang van Limburg opensloeg, vroeg ik me af of men in die gesprekken naast elkaar heeft gesproken en wat de bedoeling was van die uitspraken van minister Galant. Ik denk nochtans dat het nu het moment is om te schakelen. Ik hoorde, in verband met Uplace, dat de minister zeer snel kan inspelen op de gevraagde noden, dus ik zou zeggen dat het nu het geschikte moment is. Men moet het ijzer smeden als het heet is.

Ik heb dan ook drie vragen, vooral toegespitst op de uitspraak van minister Galant over de cofinanciering. Ik veronderstel dat, als ze spreekt over een cofinanciering van lijn 18, ze daarmee ook de andere acht of negen lijnen die deel uitmaken van de prioriteiten in het achterhoofd heeft.

Minister, zijn er afspraken gemaakt over cofinanciering op het moment dat u inspraak gevraagd en verkregen hebt bij de opmaak van het investeringsprogramma van Infrabel? Zijn er tijdens de gesprekken die er op dat moment al waren vragen gesteld over een Vlaamse cofinanciering? Ten derde, wat is uw houding daartegenover?

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

**Mevrouw Ingrid Lieten (sp.a):** Minister, ik ben niet altijd streng voor u. Ik vind in dit geval dat mevrouw Galant absoluut niet volgens de spelregels heeft gewerkt en u eigenlijk een pad in de korf heeft gezet door ineens zomaar in Vlaanderen neer te strijken en informatie openbaar te maken waarvan wij nu aan u moeten vragen hoe het nu eigenlijk in elkaar zit. Die informatie was voor mij zeer vreemd. Ik probeer nog altijd te achterhalen wat er gebeurd is. Zover mijn kennis reikt, was er toch, in het kader van de opmaak van een investeringsplan van de NMBS, vóór de verkiezingen een akkoord tussen alle partners dat de NMBS de Vlaamse spoorstrategie in zijn investeringsplan zou volgen en de prioriteiten die daarin werden gesteld zou behouden.

Ik herinner me de cijfers in verband met de Vlaamse regionale enveloppe. Naast het investeringsplan an sich, met de noodzakelijke investeringen met betrekking tot de veiligheid en dergelijke, was er ook een Vlaamse regionale enveloppe. De Vlaamse overheid mocht zelf kiezen wat haar prioriteiten waren. De Vlaamse Regering heeft toen onder meer voor de IJzeren Rijn, Lijn 15 en Lijn 18 gekozen.

Ik herinner me dat de Vlaamse regionale enveloppe 300 miljoen euro bedroeg. Daarvan was 118 miljoen euro voor de IJzeren Rijn bestemd. Dat kunnen we nu al schrappen. Verder was voorzien in 200 miljoen euro voor Lijn 15 en Lijn 18. Dat zou niet meer in vraag worden gesteld. Het ging enkel nog om de verdere planning en de timing voor de start van de studies. De vraag was enkel nog wanneer het geld beschikbaar moest worden gesteld om tot de investeringen over te gaan. Dit was allemaal conform de overeenkomst die de vorige Vlaamse Regering, meer bepaald minister Crevits en haar voorganger, had bereikt.

Er is een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) van Lijn 3 uitgevoerd. De resultaten hielden lichtjes over in het voordeel van de trein. De NMBS heeft toen verklaard dit te zullen doen. Nu hoor ik minister Galant plots verklaren dat er geen geld meer is. Wat is er gebeurd? Heeft de NMBS de 300 miljoen euro in de Vlaamse regionale enveloppe terug ingepikt? Heeft de Vlaamse Regering hiervoor andere prioriteiten gekozen?

Als de NMBS hiervoor geen geld meer wil vrijmaken en de Vlaamse regionale enveloppe vervalt, betekent dit dat we opnieuw moeten wachten tot we in de prioriteitenorde van Infrabel terechtkomen. De Vlaamse Regering heeft hier blijkbaar niets over te zeggen. Ik vraag me af of we het, in plaats van een prefinanciering of een cofinanciering, niet zelf moeten doen.

Minister, de MKBA heeft een licht voordeel toegekend aan de trein, met dien verstande dat elke trein slechts door een persoon zou worden bemand. U kent de vakbonden. Ik ken ze ook. Ik vraag me in welk jaar de vakbonden van de NMBS ermee akkoord zouden gaan een trein door slechts één persoon te laten bemannen. Volgens mij ligt dat jaar heel ver in de toekomst.

Als dit het enige element is dat de MKBA in het voordeel van de NMBS laat overslaan en de NMBS daar nu geen geld meer voor heeft, suggereer ik u bij De Lijn te rade te gaan. Ik weet dat De Lijn gestaag bezig is. Het milieueffectenrapport (MER) wordt opgesteld. Misschien moeten we opnieuw de oude leuze gebruiken. Wat we zelf doen, doen we beter. We kunnen de discussie met de NMBS stopzetten en zelf, met ons eigen geld, een tramlijn aanleggen. Als we het dan toch zelf moeten betalen, zullen we ook zeker zijn dat het sneller klaar zal zijn, dat het er effectief komt en dat de exploitatie goedkoper zal zijn.

Minister, ik zou u willen suggereren u niet door minister Galant in de luren te laten leggen. Het is duidelijk dat Limburg haar prioriteit niet is. Ze moest niet naar Limburg komen om ons dat te vertellen. We kunnen beter het heft in eigen handen nemen.

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

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Voorzitter, ik vind deze vragen om uitleg zeer pertinent. We zitten immers met veel vragen over de nieuwe wending in de Vlaamse spoorstrategie.

Een van de dossiers die de vorige Vlaamse Regering terecht naar voren heeft geschoven, betreft spoorlijn 204 in de Gentse haven. Die lijn ligt daar al jarenlang zonder enig personenvervoer te liggen. Daar werken rechtstreeks en onrechtstreeks dagelijks 60.000 mensen. Er rijdt daar geen bus of trein met personenvervoer.

Komende zaterdag is er een jobbeurs met Voka en iedereen die wil deelnemen. Er zijn vierhonderd nieuwe vacatures. Wie geen eigen auto heeft, moet echter niet in de haven werken. Dat is de boodschap. Dat is frappant. We willen immers allen de economie daar aanzwengelen.

Voka heeft een interessante studie gemaakt. Indien de Vlaamse spoorstrategie zou worden toegepast, zou Lijn 204 een light rail worden en zou dit 10.000 wagens per dag van de baan halen. Als we op 200 werkdagen per jaar rekenen, zijn dat jaarlijks 2 miljoen wagenverplaatsingen. Dat is niet al te voluntaristisch. Normaal gezien, is dat mijn kenmerk niet, maar ik wil het wat voorzichtiger benaderen. Op het vlak van de economie, de leefbaarheid en de verkeerskunde zijn er enorme opportuniteiten.

Minister, ik wil dan ook op de terechte vragen van de vraagstellers inpikken. Wat betekent dit voor dit dossier? Dit past in uw goede strategie om het woon-werkverkeer te stimuleren. Het gaat om 60.000 mensen en om 500 openstaande vacatures.

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



**De heer Johan Danen (Groen):** Voorzitter, ook tijdens voorgaande zittingen zijn al heel wat vragen over die dossiers gesteld.

Minister, ik heb steeds de indruk gehad dat u zo weinig mogelijk Vlaams geld in de prioritaire dossiers wilt steken. Ik begrijp dat. Wat ik niet begrijp, is dat dit zou betekenen dat de dossiers op een nog veel langere termijn zouden kunnen worden gerealiseerd. Telkens als u hierover vragen werden gesteld, antwoordde u dat u pas overleg had gepleegd of dat u snel overleg zou plegen. U hebt verklaard dat u al verschillende keren met de verschillende partners, waaronder minister Galant en haar kabinet, hebt gesproken. Wat is de teneur van die gesprekken? In welke richting gaan die gesprekken? Is minister Galant veeleer van mening dat Vlaanderen zelf zal moeten betalen als we iets willen, of wil ze tot een goede overeenkomst komen? Ik zou wel eens willen weten wat er uit die gesprekken komt. Op welke termijn denkt u in verband met die dossiers te kunnen landen?

Ik heb nog een concrete vraag over lijn 18. Hebt u al een concrete vraag gekregen om dit met de Vlaamse overheid mee te financieren?

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp-a):** Voorzitter, los van de concrete dossiers die hier al zijn aangeraakt, heb ik een zeer concrete vraag over een zijproblematiek die me ter ore is gekomen.

Minister, ik weet niet of u dit kunt bevestigen, maar op 4 april 2014 heeft de Vlaamse Regering twee vertegenwoordigers aangeduid, namelijk de heer Boelaert in de raad van bestuur van Infrabel en de heer De Bode in de raad van bestuur van de NMBS. Klopt het dat deze twee heren tot nu toe nog nooit zijn uitgenodigd om effectief aan de vergaderingen van deze raden van bestuur deel te nemen? Er zou sprake zijn van een genderprobleem en dergelijke. Klopt dit? Zo ja, op welke termijn en op welke wijze wil de Vlaamse Regering dit oplossen?

**Mevrouw Lies Jans (N-VA):** Minister, ik sluit me graag aan bij de vragen om uitleg van de heren Keulen en Ceysens en bij de aanvullende vragen. De Vlaamse spoorstrategie is voor ons zeer belangrijk. De negen prioriteiten zijn ook in het ontwerp van meerjareninvesteringsplan opgenomen. Er zijn aan de overzijde van de straat toezeggingen gedaan. Ik vind het dan ook zeer frappant dat de federale overheid dit opeens niet meer wil doen.

Ik vind niet dat we dezelfde conclusie als mevrouw Lieten moeten trekken en dat Vlaanderen het dan maar zelf moet doen. Hoewel de federale overheid het budgettair moeilijk heeft, moeten we ervoor zorgen dat ze zich aan de gemaakte afspraken houdt. Nu al verklaren dat we het dan maar zelf zullen doen, vind ik een zeer zwakke onderhandelingspositie. Ik zou dat denkspoor zeker niet volgen.

Minister, ik wil hier wel een oproep lanceren. Voor Limburg is lijn 18 zeker een prioriteit. De ontsluiting van het noorden van Limburg is zeer belangrijk. Mijn voorstel houdt dan ook in dat u hard op tafel moet slaan en ervoor moet zorgen dat de NMBS voor de financiering zorgt.

Is de vraag in verband met de cofinanciering u al officieel gesteld? We hebben dat in de krant kunnen lezen. Is dat effectief zo? Hoe zit het met de andere gewesten? Hebben de andere gewesten ook een dergelijke vraag tot cofinanciering gekregen? Dit is immers een belangrijk onderdeel van het dossier.

Minister, is die vraag naar cofinanciering ook al officieel aan u gesteld? We hebben dat in de krant kunnen lezen maar is dat ook effectief zo? Hoe zit het met de andere gewesten? Hebben zij al dergelijke vragen naar cofinanciering gekregen? Dat is toch wel belangrijk in heel dit verhaal.

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

**Minister Ben Weyts:** Ik begin met het laatste. Die cofinanciering was een demarche die mij enigszins verraste. Ik heb nooit een formele vraag in die zin gekregen. Is dat nu een poging tot voorafname? Of is dat gebaseerd op een misverstand? Ik weet het niet.

Ik breng, voor een goed begrip aangezien er hier cijfers worden geciteerd, het meerjareninvesteringsplan (MIP) 2013-2025 van de toenmalige NMBS-Groep in herinnering. In juli 2013 heeft de federale ministerraad het MIP 2013-2025 van de toenmalige NMBS-Groep goedgekeurd. In dat plan stond een totaalbedrag van 25,987 miljard euro voor de realisatie van fysieke investeringen, waarvan 2,566 miljard euro als budgettaire reserve bestemd was voor de realisatie van de gewestelijke prioritaire spoorprojecten.

Die beslissing hield ook in dat de toewijzing van die reserve, die vanaf 2017 beschikbaar zou worden, zou geschieden in overleg met de drie gewesten. 1,606 miljard euro van die reserve was bestemd voor de realisatie van projecten die volledig gefinancierd zouden worden door de federale overheid. Daarvan is 718 miljoen euro bestemd voor Vlaamse prioritaire projecten, waarvan de realisatie van spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt er één is. Dat komt dus volledig op conto van dat federale budget. 460 miljoen euro van de reserve is bestemd voor structurele projecten verbonden aan de doortocht door en de bediening van Brussel. Ook dat bedrag werd volledig gefinancierd door de federale overheid. En dan is er het saldo van 500 miljoen euro, reeds bestemd als federale bijdrage voor projecten die worden meegefinancierd door de gewesten. Het aandeel van het Vlaamse Gewest daarin bedraagt 270 miljoen euro.

Indien de Vlaamse Regering zou beslissen om spoorinvesteringsprojecten op haar grondgebied mee te financieren, dan is, volgens de beslissing van de ministerraad, de bijdrage van Vlaamse Gewest beperkt tot maximaal 270 miljoen euro. Dat is ook meteen een plafond. Ik wil natuurlijk eerst duidelijkheid krijgen van de Federale Regering inzake de lopende besparingsoefening die beide bedrijven aan het uitwerken zijn met het oog op de aangekondigde wijziging van het MIP 2013-2025 en dus ook op de verdeling van de inspanningen.

Op de vraag over het onderzoeken van een Vlaamse cofinanciering waarin afspraken werden gemaakt vooraleer van minister Galant een garantie werd bekomen over inspraak bij de opmaak van het investeringsprogramma van Infrabel, kan ik duidelijk antwoorden: neen, absoluut niet. Immers, het Vlaamse Gewest had die inspraak reeds, en dit in uitvoering van de beslissingen die door de federale ministerraad werden genomen in juli 2013.

Ik blijf met minister Galant overleggen over gewestelijke spoorprioriteiten en dus ook over de SALK-projecten, de IJzeren Rijn en lijn 18, maar ik heb haar wel onmiddellijk – kwestie van dat niet zomaar te laten passeren – een brief gestuurd om haar duidelijk te maken dat wat zij daar verklaard heeft in felle tegenspraak is met wat voorheen is overeengekomen, en dat ik dat geenszins als een voorafname beschouw, maar wel als een misverstand. Je moet altijd van het goede uitgaan. Ik heb haar ook geschreven dat het principe moet worden gehandhaafd dat de Vlaamse prioritaire spoortrajecten worden gerealiseerd in het kader van het MIP 2013-2025 en de voorziene federale investeringsenveloppe.

Ik heb trouwens op korte termijn nog overleg zowel met Infrabel als met minister Galant als met de NMBS. Ik hoop daar dit jaar nog te landen, maar het blijft natuurlijk het federale niveau dat de timing bepaalt.

Ik weet dat over spoorlijn 204 al wel wat oefeningen zijn gebeurd. Ik neem dat sowieso mee, ook al weet ik niet of we daarover grote ambities en verlangens moeten koesteren.

De prioritaire investeringsprojecten die door de vorige Vlaamse Regering zijn vooropgesteld, handhaven we. Als Vlaanderen bij de besluitvorming over de investeringsbeslissing kan worden betrokken, is het natuurlijk essentieel dat de vertegenwoordigingen in de raden van bestuur van zowel Infrabel als NMBS worden gerealiseerd. Die materie is ter sprake gekomen op het Overlegcomité, eind februari als ik mij niet vergis. Daar heeft men ook aangegeven dat Vlaanderen zijn in april 2014 voorgedragen personen handhaaft: de heren De Bode en Boelaert. Beide hebben dezelfde voornamen en zijn nog steeds van de mannelijke kunne. Er zou vanuit Wallonië een nieuwe voordracht komen voor de NMBS. Voor Infrabel zouden er dan geen problemen zijn met betrekking tot de geslachtelijke vertegenwoordiging. Voor de NMBS zal dat waarschijnlijk afhangen van de voordracht vanuit Wallonië. Wij hebben alleszins gezegd dat wij onze voordracht handhaven. De conclusie van het Overlegcomité was om tot eind maart te wachten voor de voordracht vanuit Wallonië, om dan effectief de raden van bestuur in gang te kunnen zetten. Ik weet niet of er zich voor Infrabel nog andere wijzigingen zullen voordoen inzake de samenstelling van de raad van bestuur van de NMBS.

Conclusie: ik verdedig wat is overeengekomen. Op basis daarvan ga ik rond de tafel zitten. Dat is een gezonde en consequente onderhandelingsstrategie. Ik vertrek vanuit het acquit. Ik ga de pijl niet laten zakken nog voor de onderhandelingen gestart zijn.

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Mevrouw Lieten, wat we niet kunnen doen is het uit handen geven en het dan weer in handen nemen. Dat zou ik niet doen. Dat is een zwakgebod. We hebben het uit handen gegeven. De NMBS kent haar prioriteiten binnen de Vlaamse spoorstrategie en heeft dat mee opgenomen, dus moet zij dat mee uitvoeren. Pacta sunt servanda, ook daarin.

Wat betreft de modus operandi, denk ik dat je de piste van het prefinancieren, niet van het cofinancieren maar van het prefinancieren, niet moet uitsluiten als een soort van magneet, ook om het voor de andere partij moeilijker te maken om u aan de kant te schuiven. Je moet aan de NMBS duidelijk maken dat ze iets moeten doen in Limburg. Want als ze ergens een ongelooflijk deficit hebben op het vlak van geloofwaardigheid, is het wel in onze provincie. Als men becijfert wat Limburg eventueel te weinig krijgt vanuit verschillende beleidsdomeinen, dan is er een punt waarover geen enkele betwisting bestaat, dan is het de onderinvestering en onderfinanciering door de NMBS.

Sommigen dromen ervan om de lijn 1 van Spartacus al bij manier van spreken een stille of een andere dood te laten sterven. We blijven ervoor vechten. Dan is er nog lijn 3. Als iedereen in de gracht blijft zitten en afwacht, dan blijft die hele Spartacus een lege doos. We zijn daarmee bezig van 2004. Van 2009 tot 2014 stond het in de regeerakkoorden en het stond ook in het SALK. Hier geldt opnieuw: "Woorden wekken, voorbeelden strekken." De NMBS moet hier aan haar verbintenissen worden gehouden.

Minister, om u als partij aantrekkelijk te maken en om de weigering van de NMBS te bemoeilijken, neem dan zeker die piste van prefinanciering mee in overweging als een onderhandelingsstrategie. Dat wordt achteraf verrekend. U moet dat niet alleen doen om principieel gelijk te krijgen maar ook om ervoor te zorgen dat op het terrein spoorverbindingen tot stand komen, in dit geval van Hasselt naar Neerpelt, eentje waarover in de provincie 100 procent consensus bestaat.

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

**De heer Lode Ceyssens (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het zal veel Noord-Limburgers worst wezen of er een trein- of een tramverbinding tussen Hasselt en Nederland komt, maar met constant het geweer van schouder te veranderen, komen we nergens. Ik vind dat we ons achter de piste van de trein moeten zetten en zorgen dat dit wordt gerealiseerd. Als we vandaag alweer het geweer van schouder veranderen, dan kunnen we nog dikwijls aanleggen, maar dan zal er nooit worden geschoten. Ik zou dus pleiten om op die lijn te blijven.

Bovendien kijken we dan enkel naar lijn 1 en ik vind dat deze commissie de hele Vlaamse spoorstrategie moet overschouwen waarbij het gaat over een achttal projecten waaronder ook enkele Limburgse. Mijnheer De Clercq, wees niet ongerust, wij voelen ook mee met Gent. Als Limburger kunnen we ons heel goed voorstellen dat er op een bepaalde lijn helemaal geen openbaar vervoer is. We moeten de Vlaamse spoorstrategie ondersteunen.

We mogen trouwens de 119 miljoen euro voor de IJzeren Rijn niet laten schieten, absoluut niet. De 119 miljoen euro is vrijgemaakt voor lijn 19, het Belgische tracé van de IJzeren Rijn. Het is een van de vijf lijnen in België die nog niet is geëlektrificeerd en nog op dubbel spoor is gebracht. Dat is een heel grote handicap. De Nederlanders lopen met heel grote plannen rond en hebben ook projecten aangemeld bij Trans-European Transport Networks (TEN-T). Voor het reizigersvervoer liggen daar kansen die we maximaal moeten benutten. Trouwens, het project van de IJzeren Rijn is al gestart met een extra stopplaats in Hamont. Ik neem aan dat projecten die gestart zijn, niet meer worden gestopt. Die 119 miljoen euro mogen we dus absoluut niet laten vallen, maar moeten we zo snel mogelijk inzetten om dat stuk te realiseren.

Minister, u hebt een brief geschreven aan minister Galant. Het is goed dat u onmiddellijk hebt gereageerd. Ik heb wel uit voorgaande antwoorden van u genoteerd dat er veel overleg is. Ik denk dat dit toch nog wel een hefboom moet zijn om wat extra gewicht in de schaal te gooien om verder te onderhandelen met minister Galant. We wachten af wat de besparingen van de federale overheid zullen zijn. We wachten af tot onze bestuurders eens naar een raad van bestuur kunnen gaan. Intussen geraken we geen stap verder en is er nog altijd geen samenwerkingsakkoord gesloten tussen het federale niveau en het Vlaamse niveau. Iets in mij zegt dat het federale niveau niet het initiatief zal nemen om het samenwerkingsakkoord te sluiten. Het zal maar worden gesloten als Vlaanderen op de deur van de federale overheid blijft bonzen. Minister, daarvoor rekenen wij op u.

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

**Mevrouw Ingrid Lieten (sp.a):** Collega's, mij maakt het ook niet uit of het een tram of een trein wordt, maar ik ben in deze realistisch en eigenlijk zeer pessimistisch, om verschillende redenen. In het investeringsplan dat door de NMBS was opgemaakt voor de verkiezingen was een enveloppe opgenomen die Vlaanderen zelf mocht opvullen en die de IJzeren Rijn en lijn 18 bevatte. Intussen hebben we vernomen dat het investeringsprogramma serieus moet worden bijgesteld, dat er een grondige besparing bezig is. Ik hoor van de spoor mannen dat het investeringsbudget dat men uiteindelijk overhoudt, amper voldoende zal zijn om de onderhouds- en veiligheidsinvesteringen voor de volgende jaren te doen.

Ik vrees dus dat die regionale enveloppe waarvoor Vlaanderen zelf mocht bepalen welke nieuwe projecten prioriteit zouden krijgen, herleid zal worden tot

nul of bijna nul. Ik vrees dus dat minister Galant, heel doelbewust, gepolst heeft of Vlaanderen niet kan cofinancieren omdat ze zo Vlaanderen mee in het bad kan trekken.

Minister, ik wil u zeker en vast steunen en u veel succes toewensen om eindelijk duidelijkheid te krijgen van Infrabel en van de NMBS over het meerjaren-investeringsprogramma en de actualisatie ervan. Ik hoop ook dat de collega's de Limburgse ministers in de Federale Regering wakker schudden om dit dossier mee te steunen zodat de minister ook van daaruit wat steun krijgt.

Minister, zodra u duidelijkheid krijgt, moeten we nagaan wat we van de NMBS de volgende jaren kunnen verwachten en wat niet. Ik ben daarover zeer pessimistisch. Laten we ons niet in slaap wiegen: de inwoners van Noord-Limburg en van het Maasland verdienen ook eindelijk een fatsoenlijke spoorverbinding. Als we ze toch moeten betalen aan de NMBS, kunnen we ze zelf goedkoper en sneller aanleggen. Dat mag voor mij plan B zijn. Minister, als u plan A kunt laten realiseren en ervoor kunt zorgen dat de NMBS het doet, zoveel te beter, maar ik ben pessimistisch. Vandaar dat ik ook zeg dat we plan B moeten voorbereiden in het belang van de mobiliteitsontsluiting van Noord-Limburg.

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp-a):** Voorzitter, minister, collega's, de Vlaamse spoorstrategie komt regelmatig terug, maar ik vind dat dit debat toch ook wel een zeker surrealistisch gehalte heeft.

Het is toch gek dat de collega's van de meerderheid hier heel fel huiswerk meegeven aan minister Weyts, dat ze zeggen hij op tafel moet gaan slaan bij minister Galant, dat hij daar allerlei dingen moet binnenhalen, dat ze zeggen wat de NMBS allemaal moet betalen voor Vlaanderen, terwijl hun partijen deel uitmaken van de Federale Regering die heeft beslist om sterk te besparen op openbaar vervoer. Het is inderdaad surrealistisch dat men, met de mobiliteitsproblemen die hier worden opgenoemd, en iedereen kan in zijn provincie een aantal voorbeelden geven, op zo'n ogenblik gaat besparen op de NMBS, namelijk meer dan 2 miljard euro in deze legislatuur alleen al.

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Belastingen verhogen!

**De heer Joris Vandenbroucke (sp-a):** Welk aandeel daarvan zal worden genomen op de investeringen, is volstrekt onduidelijk. Wat die pre- en cofinanciering betreft, natuurlijk gooit minister Galant haar visje uit. Ze heeft dat ook gedaan met betrekking tot de afschaffing van de treinen: ze zei dat De Lijn misschien bussen zou kunnen inleggen waar zij treinen wil afschaffen. Zo zitten jullie maar naar elkaar te kijken.

Minister, wat die pre- en cofinanciering betreft, stel ik voor dat u zich misschien laat inspireren door de houding van uw voorganger, minister Crevits. Toen zij daarover in deze commissie in 2013 werd ondervraagd, zei ze dat ze daar op voorhand geen uitspraken over zou doen, dat ze eerst wou weten welke middelen de NMBS bereid is op tafel te leggen. Dan zou ze wel zien wat ze eventueel zou kunnen co- en prefinancieren. Als je dat op voorhand zegt, dan vrees ik dat er inderdaad niet veel op tafel zal komen.

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

**De heer Johan Danen (Groen):** Minister, u hebt gezegd dat u een brief hebt gestuurd naar minister Galant over een aantal gevoelens van ongenoegen die ze heeft geuit in Het Belang van Limburg. Hebt u daar al een antwoord op

gekregen? Ik denk van niet, maar indien wel, of als dat er zal komen, zult u ons op de hoogte houden van haar antwoord? Ik ben daar erg benieuwd naar.

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

**Minister Ben Weyts:** Neen, ik ben nog niet deelachtig geweest van de gevoelens van minister Galant in antwoord op mijn uiting van gevoelens aan haar adres. Daar heb ik bij mijn weten nog geen antwoord op gekregen.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over zelfrijdende trucks – 1285 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Voorzitter, minister, geachte leden, dit heeft veel te maken met het voorstel van resolutie van onder meer de heer Van Rompuy over de zelfrijdende wagens, dat al in januari werd ingediend. In dat voorstel van resolutie wordt ook verwezen naar voertuigen voor het “vervoer van (zware) vracht binnen industriële terreinen, haventerreinen, mijngebieden en het na- en voortransport van deze gebieden”. In Nederland en Duitsland gaat men zelfrijdende trucks uittesten. We hebben vernomen dat Nederland op dat vlak al heel ver staat. Het heeft een wettelijk kader geschapen dat proefprojecten met zelfrijdende auto’s en trucks mogelijk maakt. In Duitsland gaat men bepaalde snelwegen openstellen als testtrajecten voor die voertuigen.

In Vlaanderen staan we op dit vlak nog niet zo ver en is er meer voorbereidend werk nodig, zowel Vlaams als federaal. Minister, wilt u proefprojecten opstarten met zelfrijdende trucks, naast zelfrijdende wagens? Hoe zouden die proefprojecten eruit kunnen zien? Welke criteria zou u hanteren? Is er al overleg gepland of geweest met de federale collega’s over zelfrijdende voertuigen in het algemeen en zelfrijdende trucks in het bijzonder?

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

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** De heer de Kort zei het al terecht: die vraag sluit volledig aan bij de discussie die we hier zo dadelijk hebben over het voorstel van resolutie. Minister, u hebt in het verleden ook al wat spuurwerk verricht en een en ander uitgezocht. Kunnen we dezelfde conclusies trekken ter zake, namelijk dat het zeer moeilijk is voor Vlaanderen om daar verder mee te gaan, omdat we daar helaas niet volledig bevoegd voor zijn en er nog federale struikelblokken zijn? Dan heb ik het meer bepaald over de noodzakelijke aanwezigheid van een bestuurder, waardoor het natuurlijk moeilijk blijft om proefprojecten te doen op de openbare weg. Wel kan het op semipublieke of private wegen. Misschien kunt u in dezen ook de goede suggestie van onze collega’s van sp.a meenemen om de zelfrijdende ecocombi te bekijken.

Ik merk aan zijn reactie dat dit als grap was gefluisterd.

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp.a):** Minister, ik maak van de gelegenheid van deze vraag gebruik om u te herinneren aan uw uitspraak naar aanleiding van een actuele vraag van de heer De Clercq op 28 januari 2015. U zei te hopen eind

februari – het is begin maart – een besluit te kunnen aankondigen over de organisatie van een proefproject op een gesloten circuit met allerlei partners, waaronder De Lijn. Ik ben dus zeer benieuwd naar de stand van zaken.

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

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Zelfde vraag.

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

**Minister Ben Weyts:** Ik ben altijd blij te mogen figureren in het voorprogramma van de decreetgever. (*Gelach*)

Vooraf moet natuurlijk eerst het begrip 'zelfrijdend' worden gedefinieerd. Daar wordt wel veel over verteld, maar in alle projecten die we tot op heden hebben gezien, zat er natuurlijk altijd iemand achter het stuur. Op de openbare weg, ook voor vrachtwagens, zat er steeds een chauffeur achter het stuur.

De Tweede Kamer heeft een voorstel goedgekeurd, dat nog naar de Raad van State moet. Men verwacht de inwerkingtreding tegen juli 2015. De kern van dat voorstel is dat de Dienst Wegverkeer van Nederland de bevoegdheid krijgt om op basis van maatwerk voertuigen met geautomatiseerde elementen op de openbare weg toe te laten. Dat blijven dus uitzonderingen, want ook in Nederland zoekt men nog een juridische oplossing voor, en desgevallend een aanpassing van, het Verdrag van Wenen. U kent dat. Het verdrag stelt in artikel 8 het volgende: "Every moving vehicle shall have a driver. (...) Every driver shall at all times be able to control his vehicle or to guide his animals."

Ik wil me daar niet achter verschuilen, en zoek mee naar oplossingen. Ik werk overigens mee aan wetswijzigingen op het federale niveau voor proefprojecten met zelfrijdende trucks. Voor vrachtvervoer op de openbare weg is het belangrijker dat we werken aan coöperatieve platformen, waarbij vrachtwagens met elkaar 'praten', met elkaar en met de wegwijk. Men noemt dat vehicle-to-vehicle en vehicle-to-infrastructure, of v-to-v en v-to-i. Dat zijn basisvoorwaarden, en dat moet over grote vervoersafstanden gebeuren. Ook hier bekijken we het concept 'autonoom' dus in een ruime context van coöperatieve sturing.

Ik heb vorige week een projectvoorstel ingediend bij Europa, in het kader van de zogenaamde DigiCore-projecten. DigiCore staat voor digital corridor. Samen met de ITS-federatie (intelligent transportsysteem) en Nederlandse en Franse overheidspartners werd een projectvoorstel uitgewerkt voor het verkrijgen van Europese cofinanciering. Daarin zit ook wel een eigen, betekenisvolle bijdrage vevat. Belangrijk is de geïntegreerde, grensoverschrijdende aanpak. Het voorstel bouwt voort op een ouder project van Nederland en Frankrijk inzake een oefencorridor. Het projectvoorstel benadert co-operatieve ITS en autonome voertuigen vanuit een logistiek-georiënteerde benadering. De evaluatie van de projectvoorstellen zal pas in september 2015 bekend worden. Ik hoop u dus in september het goede nieuws en meer details te kunnen meedelen.

Wat betreft vrachtvervoer op industriële terreinen kijk ik uit naar concrete voorstellen die bij voorkeur door de sector zelf worden aangebracht. We hebben zelf proactief een rondvraag verstuurd naar de voor de hand liggende partners, zoals de ITS-federatie, New Holland, Iveco en Agoria. De respons is vooralsnog beperkt.

Is er al overlegd met de federale collega's? De FOD Mobiliteit heeft een werkgroep ter voorbereiding van een wettelijk kader voor autonome voertuigen opgericht. Mijn administratie neemt hieraan deel. De eerste vergadering is gepland op 19 maart. Daar zal worden onderzocht welke aanpassingen op

federaal niveau moeten gebeuren en in welke mate een en ander verenigbaar is met het Verdrag van Wenen. Begin 2015 verwoordde ik mijn hoop inzake het concrete proefproject. Vandaag is me wel bevestigd dat de zaak vooruitgaat en mogelijkwijze eind april een realistische datum is.

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Minister, ik dank u voor het omstandige antwoord, en voor het feit dat u het dossier goed aanpakt en het ook op Europees vlak aankaart. Ook wij zullen de zaak goed opvolgen. Ik vind het wel wat spijtig dat ook u moet vaststellen dat er weinig reacties komen op uw rondvraag. Ik ben er immers van overtuigd dat de versterking van onze economie vereist dat we blijven inzetten op innovatieve processen. Daarom is het goed dat u bij Europa een project hebt ingediend. We hopen dat daarop positief wordt gereageerd, zodat men met het proefproject kan doorgaan.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.