

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 juillet 2011

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à l'établissement d'un calendrier
concret de négociations avec l'Allemagne
et les Pays-Bas sur la réactivation
du Rhin de fer et la désignation
du premier ministre pour mener
ces négociations

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à l'établissement d'un calendrier
concret de négociations avec l'Allemagne
et les Pays-Bas sur la réactivation
du Rhin de fer et la désignation
du premier ministre pour mener
ces négociations

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Minneke DE RIDDER**

Documents précédents:

Doc 53 1476/ (2010/2011):

- 001: Proposition de résolution de MM. Vanvelthoven et Dewael
et Mme Van der Auwera.
002: Addendum.
003: Amendements.
004: Rapport.

Voir aussi:

- 005: Texte adopté par la commission.

Doc 53 1242/ (2010/2011):

- 001: Proposition de résolution de M. Luykx.
002 et 003: Addenda.
004: Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 juli 2011

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende het vastleggen van een concrete
timing voor de onderhandelingen
met Duitsland en Nederland over
de reactivering van de IJzeren Rijn
en de aanstelling van de eerste minister
om deze onderhandelingen te leiden

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende het vastleggen van een concrete
timing voor de onderhandelingen
met Duitsland en Nederland over
de reactivering van de IJzeren Rijn
en de aanstelling van de eerste minister
om deze onderhandelingen te leiden

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Minneke DE RIDDER**

Voorgaande documenten:

Doc 53 1476/ (2010/2011):

- 001: Voorstel van resolutie van de heren Vanvelthoven en Dewael
en mevrouw Van der Auwera.
002: Addendum.
003: Amendementen.
004: Verslag.

Zie ook:

- 005: Tekst aangenomen door de commissie.

Doc 53 1242/ (2010/2011):

- 001: Voorstel van resolutie van de heer Luykx.
002 en 003: Addenda.
004: Amendementen.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Maggie De Block

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Bert Maertens, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
MR	Valérie De Bue, Katrin Jadin
CD&V	Jef Van den Bergh, N
sp.a	Karin Temmerman
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
Open Vld	Maggie De Block
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Dedecker, Ben Weyts, Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Karel Uyttersprot
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
David Clarinval, Corinne De Permentier, Jacqueline Galant
Gerald Kindermans, Leen Dierick, Servais Verherstraeten
David Geerts, Meryame Kitir
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Ine Somers, Herman De Croo
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
LDD	:	Lijst Dedecker	
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk	

<i>Abbréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ces propositions de résolution (Doc 53 1242/001 et Doc 53 1476/001) au cours de ses réunions du 17 mai et du 5 juillet 2011.

Les deux propositions de résolution ont été jointes par la commission.

Lors de cette dernière réunion, le texte de la proposition de résolution n° 1476 a été pris comme texte de base pour la suite de la discussion.

I. — RÉUNION DU 17 MAI 2011

A. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION N° 1242

M. Peter Luyckx (N-VA) renvoie aux développements de la proposition de résolution (Doc 53 1242/001, pp. 3-8). Tous les partis flamands soutiennent la proposition à l'examen. La question cruciale qui divise la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne concerne le partage des coûts. Le choix d'opter pour le tracé historique est entre-temps acquis. C'est surtout le gouvernement allemand qui a soutenu ce tracé, aussi privilégié par la Belgique. La résolution de certains points a été entravée par la formation des gouvernements belge et néerlandais. À l'automne 2010, les gouvernements fédéral et flamand ont discuté avec le gouvernement néerlandais, le gouvernement fédéral allemand et le gouvernement du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie. Cette multiplicité de contacts de concertation — les négociations durent entre-temps depuis dix ans — est contre-productive et sème le doute quant à l'issue finale. Un signal fort consisterait à charger une seule autorité, à savoir le premier ministre, de poursuivre les négociations.

B. POINT DE VUE DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

M. Johan Decuyper, directeur de la cellule stratégique du secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, M. Etienne Schouppe, souligne que beaucoup de contacts bilatéraux auront lieu au sujet de ce dossier entre les gouvernements belge et néerlandais. Sont inscrits à l'ordre du jour: la fixation du tracé, la répartition des coûts et l'extension du corridor de fret transeuropéen jusqu'à Anvers. Le gouvernement allemand est favorable au tracé historique, mais la Belgique et les Pays-Bas doivent encore s'accorder sur ce point.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze wetsvoorstellen (Doc 53 1242/001 & Doc 53 1476/001) besproken tijdens haar vergaderingen van 17 mei en 5 juli 2011.

Beide wetsvoorstellen werden door de commissie samengevoegd.

Tijdens deze laatste vergadering werd de tekst van wetsvoorstel nr. 1476 als basistekst voor de verdere bespreking genomen.

I. — VERGADERING VAN 17 MEI 2011

A. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENER VAN VOORSTEL NR. 1242

De heer Peter Luyckx (N-VA) verwijst naar zijn toelichting bij het wetsvoorstel (Doc 53 1242/001, pp. 3-8). Alle Vlaamse partijen steunen het ter bespreking voorliggende voorstel. De hamvraag tussen België, Nederland en Duitsland betreft de verdeling van de kosten. De keuze voor het historisch tracé is intussen verworven. Vooral de Duitse regering steunde dit ook door België voorgestane tracé. Een en ander werd bemoeilijkt door de Belgische en Nederlandse regeringsvormingen. In het najaar 2010 ondethandelden de federale en de Vlaamse regeringen met de Nederlandse regering, de Duitse bondsregering en de regering van de bondstaat Noordrijn-Westfalen. Deze veelheid van overlegcontacten — de onderhandelingen slepen intussen tien jaar aan — is contraproductief en zaait twijfel over wat het uiteindelijke resultaat zal zijn. Een sterk signaal zou zijn er één enkele autoriteit, meer bepaald de eerste minister, met de onderhandelingen te belasten.

B. STANDPUNT VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR DE MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

De heer Johan Decuyper, directeur van de beleidscel van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, de heer Etienne Schouppe, onderstreept dat tal van bilaterale contacten over dit dossier zullen plaatshebben tussen de Belgische en de Nederlandse regeringen. Staan op de dagorde: de vastlegging van het tracé, de verdeling van de kosten en de uitbreiding van de Europese vrachtkorridor tot Antwerpen. De Duitse regering is voorstander van het historische tracé, maar België en Nederland moeten het hierover nog eens worden.

C. DISCUSSION DE LA PROPOSITION N° 1242

M. Gerald Kindermans (CD&V) indique que le premier ministre fédéral — qui ne négocie normalement qu'avec les gouvernements allemand et néerlandais et non avec les gouvernements d'entités fédérées — a un rôle de coordination en ce qui concerne tous les départements et ministères compétents.

Les amendements n^{os} 1 et 2 (Doc 53 1242/004) tendent à inscrire ces deux idées — le premier ministre est un coordinateur et il ne peut négocier avec les gouvernements des entités fédérées — dans le texte proposé.

M. André Frédéric (PS) affirme que les négociations les plus rudes de ce dossier qui s'éternise devront être menées avec le gouvernement néerlandais. Répartition des coûts, zone de silence à la frontière germano-néerlandaise, etc., sont autant de problèmes épineux à résoudre.

M. Peter Luyckx (N-VA) souligne que l'on ne peut rien imposer aux gouvernements étrangers. Il serait toutefois bon que les différents intervenants de notre pays s'accordent sur la stratégie, l'échéancier et la coordination.

II. — RÉUNION DU 5 JUILLET 2011

A. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'UN DES AUTEURS PRINCIPAUX DE LA PROPOSITION N° 1476

Pour M. Peter Vanvelthoven (sp.a), les difficultés à former un gouvernement, ainsi qu'une série d'autres facteurs ont eu pour conséquence que ce dossier n'a pas progressé. Les négociations sont tantôt menées par le secrétaire d'État à la Mobilité, tantôt par la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, ou encore par le premier ministre. Hier, le premier ministre des Pays-Bas, M. Rutten, a évoqué le problème. En tout état de cause, il convient qu'un seul responsable principal soit en charge du dossier et serve de point de contact.

B. POINT DE VUE DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT A LA MOBILITÉ, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

M. Michel Balon, collaborateur de la cellule stratégique du secrétaire d'État à la mobilité, adjoint au premier ministre, résume les éléments du dossier "Rhin de fer" comme suit:

1° A l'origine, le Rhin de fer était considéré comme un concurrent à la route de Montzen. Ce n'est plus le cas maintenant

C. BESPREKING VAN VOORSTEL NR. 1242

De heer Gerald Kindermans (CD&V) stelt dat de federale eerste minister — die normaliter alleen met de Duitse en Nederlandse regeringen onderhandelt, niet met deelstaatregeringen — een coördinerende taak heeft met betrekking tot alle bevoegde departementen en ministeries.

Amendementen nrs. 1 en 2 (Doc 53 1242/004) strekken ertoe beide ideeën — de eerste minister is coördinator en kan niet met deelstaatregeringen onderhandelen — in de voorgestelde tekst in te schrijven.

De heer André Frédéric (PS) stelt dat de taaiste onderhandelingen van dit aanslepend dossier met de Nederlandse regering gevoerd zal moeten gevoerd worden. Kostendeling, het stiltegebied aan de Nederlands-Duitse grens, enzovoorts zullen nog hete hangijzers zijn.

De heer Peter Luyckx (N-VA) stelt dat men de buitenlandse regeringen niets kan opleggen. Toch is het goed dat er in eigen land een consensus is over de aanpak, het tijdpad en de coördinatie.

II. — VERGADERING VAN 5 JULI 2011

A. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN EEN VAN DE HOOFDINDIENERS VAN VOORSTEL NR. 1476

De heer Peter Vanvelthoven (sp.a) stelt dat de moeilijke regeringsvorming en verschillende factoren tot gevolg hebben gehad dat geen vordering wordt gemaakt in dit dossier. Nu eens neemt de staatssecretaris voor Mobiliteit, dan weer de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, dan weer de eerste minister de leiding van de onderhandelingen. Gisteren werd het probleem aangekaart bij premier Rutten van Nederland. Hoe dan ook is het nodig dat één hoofdverantwoordelijke met het dossier belast is en als aanspreekpunt fungeert.

B. STANDPUNT VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR DE MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

De heer Michel Balon, medewerker van de beleidscel van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, vat de elementen van het dossier "IJzeren Rijn" als volgt samen:

1° In het begin werd de IJzeren Rijn beschouwd als een concurrent van Montzenroute. Dit is thans niet meer het geval.

2° L'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique sont d'accord sur le tracé historique mais pas le *Land* de Rhénanie du Nord-Westphalie.

3° Des problèmes sont encore à régler:

— la répartition des coûts entre les deux pays pour les travaux à exécuter aux Pays-Bas;

— la recherche d'un financement par la Belgique sachant que le Rhin de fer sera imputé sur la part flamande de la clé de répartition 60/40.

Cette question du financement sera réglée lors de la discussion du prochain plan décennal d'investissement

Il s'agit en l'occurrence d'un corridor de fret (de conteneurs ou en vrac) sur des lignes existantes, partiellement financé par la Belgique aux Pays-Bas, qui est donc indépendant du TGV fret.

Depuis deux mois, le secrétaire d'État à la Mobilité et la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques négocient avec le ministre néerlandais de "Verkeer en Waterstaat" à la suite d'une lettre du premier ministre Yves Leterme au premier ministre néerlandais Rutten.

Un accord politique sur la répartition des frais entre la Belgique et les Pays-Bas est absolument nécessaire pour pouvoir réaliser le Rhin de fer.

Le calendrier prévoit une solution à la fin de cette année.

C. DISCUSSION

Mme Linda Musin (PS) estime que le débat sur le Rhin de fer doit être élargi au rôle du transport de fret au XXI^{ème} siècle. Il convient de développer l'infrastructure dans chaque région pour soutenir ce rôle tant au Nord qu'au Sud. Les deux dossiers peuvent parfaitement être liés.

Les amendements n^{os} 1 à 3 (DOC 53 1476/00x) tendent à renforcer la position de *leader* de la Belgique sur le plan logistique en convaincant le gouvernement allemand de l'importance du projet "Euro Carex" (également appelé "TGV Fret").

M. Christophe Bastin (cdH) propose d'organiser des auditions des opérateurs et des syndicats au sujet des propositions de loi à l'examen.

2° Duitsland, Nederland en België zijn het een over het historisch traject, Noordrijn-Westfalen gaat evenwel niet akkoord.

3° Er moeten nog problemen worden opgelost:

— de verdeling van de kosten tussen de twee landen voor de werken die in Nederland moeten worden uitgevoerd;

— de zoektocht naar een financiering door België in de wetenschap dat de IJzeren Rijn zal worden aange-rekend op het Vlamse deel van 60/40- verdeelsleutel.

Deze financieringskwestie zal haar beslag krijgen tijdens de bespreking van het volgende tienjaalijkse investeringsplan.

Het gaat hier om een vrachtcorridor (van containers of bulk) met bestaande lijnen, door België gedeeltelijk in Nederland gefinancierd, en staat dus los van de TGV-fret.

Sedert een tweetal maanden onderhandelen de staatssecretaris voor Mobiliteit en de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven met de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat ingevolge een brief van eerste minister Yves Leterme aan Nederlandse premier Rutten.

Een politiek akkoord over de kostendeling tussen België en Nederland is absoluut noodzakelijk om de IJzeren Rijn te kunnen realiseren.

Het tijdspad voorziet in een oplossing voor het einde van dit jaar.

C. BESPREKING

Mevrouw Linda Musin (PS) is van oordeel dat het debat over de IJzeren Rijn verruimd moet worden tot de rol van het vrachtvervoer in de XXI^{ste} eeuw. In ieder gewest moet de infrastructuur worden ontwikkeld om deze rol in noord en zuid te ondersteunen. De twee dossiers kunnen perfect gelinkt worden.

Amendementen 1 tot 3 (DOC 53 1476/00x) strekken ertoe de leiderspositie van België op logistiek vlak te versterken door de Duitse regering van het belang van het project "Euro Carex" (of ook "TGV Fret" genoemd) te overtuigen.

De heer Christophe Bastin (cdH) stelt voor hoorzittingen met de operatoren en de vakbonden te houden aangaande de voorliggende voorstellen.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) fait observer que les amendements de Mme Musin, députée, concernent un autre point de discussion qui n'a aucun rapport avec la proposition de loi à l'examen. Élargir le débat reviendrait à affaiblir la position de la Belgique. D'autre part, il n'est pas vrai que le gouvernement belge agit en ordre dispersé. L'impression que l'on donne qu'il n'y a aucune coordination à l'heure actuelle est totalement injustifiée. Cependant, l'intervenant approuvera la proposition de résolution, dès lors qu'il s'agit d'un signal du Parlement qui indique que les négociations actuelles doivent aboutir sous peu à des résultats positifs.

M. Steven Vandeput (N-VA) prévient que les subventions européennes prévues en la matière seront perdues si ce dossier n'est pas mené à bien dans les délais. Les amendements de Mme Musin, ne concernent pas le champ d'application de la proposition de résolution à l'examen. Une résolution distincte serait plus susceptible d'aboutir et pourrait même bénéficier du soutien de l'intervenant. Il est inutile d'organiser des auditions. Le Rhin de fer est la priorité 4 ou 5 d'Infrabel. Cette proposition doit être votée le plus tôt possible. L'intervenant a souvent posé des questions à plusieurs ministres à ce sujet. Cela nuit à l'avancement de ce dossier. Il convient de désigner un responsable principal. Si cela s'avère nécessaire, le premier ministre peut déléguer sa compétence, mais il conservera néanmoins son rôle de coordination et restera responsable. Les subventions européennes seront menacées si ce dossier ne progresse pas pour octobre ou novembre de cette année.

M. Peter Vanvelthoven (sp.a) insiste pour que les amendements de Mme Musin, ne soient pas pris en considération dans le cadre de la discussion en cours. Le Rhin de fer fait l'unanimité sur le plan politique. Il ne faut pas perdre de temps. À l'heure actuelle, la réactivation du Rhin de fer est prévue pour 2018. Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques a déclaré que cette date ne serait sans doute pas respectée. La décision politique a déjà été prise. Il faut maintenant que les forces s'unissent. Le premier ministre sera le seul interlocuteur, y compris pour les parlementaires.

M. Tanguy Veys (VB) pense que les amendements de la collègue Musin sont de nature à alourdir la résolution. Pourquoi ne pas déposer une proposition de résolution distincte sur ce sujet? Il n'a guère de sens d'organiser des auditions. Le point de vue de la SNCB est clair.

M. Bert Schoofs (VB) demande quel texte – proposition n° 1242 ou proposition n° 1476 – sera pris comme base de discussion. La discussion doit par ailleurs rester limitée au Rhin de fer.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) merkt op dat de amendementen van collega Musin een ander discussiepunt vormen die niets met onderhavig voorstel van doen heeft. Het debat verbreden is de Belgische positie verzwakken. Anderzijds is het niet zo dat de federale regering in verspreide slagorde optreedt. De indruk die wordt gewekt dat er op dit ogenblik geen coördinatie is, is volledig onterecht. Toch zal de spreker het voorstel van resolutie goedkeuren omdat het een signaal van het parlement is dat de huidige onderhandelingen binnen afzienbare tijd tot een positief resultaat moeten leiden.

De heer Steven Vandeput (N-VA) waarschuwt ervoor dat de Europese subsidies terzake zullen verloren gaan indien dit dossier niet tijdig tot een goed einde wordt gebracht. De amendementen van collega Musin vallen buiten het toepassingsgebied van onderhavig voorstel van resolutie. Een aparte resolutie zou meer kans hebben op slagen en zelfs kunnen rekenen op de steun van de spreker. Hoorzittingen zijn overbodig. De IJzeren Rijn is prioriteit nummer 4 of 5 voor Infrabel. Dit voorstel moet zo vlug mogelijk worden gestemd. De spreker heeft vaak vragen gesteld aan verscheidene ministers over dit onderwerp. Dit is schadelijk voor de vooruitgang van dit dossier. Er moet één hoofdvantwoordelijke worden aangewezen. De eerste minister kan, zo dit nodig blijkt, zijn bevoegdheid delegeren maar hij behoudt wel zijn coördinerende rol en blijft verantwoordelijk. De subsidies van Europa staan op het spel indien voor oktober of november van dit jaar geen vooruitgang is geboekt in dit dossier.

De heer Peter Vanvelthoven (sp.a) dringt erop aan de amendementen van collega Musin niet in overweging te nemen in onderhavige discussie. Er is politieke eensgezindheid over de IJzeren Rijn. Er mag geen tijd verloren gaan. Op dit ogenblik zou de reactivering van de IJzeren Rijn gepland zijn tegen 2018. Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, verklaarde dat deze aanvangsdatum wellicht niet gehaald wordt. De politieke beslissing is reeds genomen. De krachten moeten thans worden gebundeld. De eerste minister zal het enige aanspreekpunt zijn, ook voor de parlementariërs.

De heer Tanguy Veys (VB) stelt dat de amendementen van collega Musin de resolutie zouden verzwaken. Waarom geen aparte resolutie over dit onderwerp indienen? Hoorzittingen hebben geen zin. Het standpunt van de NMBS is duidelijk.

De heer Bert Schoofs (VB) vraagt welke tekst — voorstel nr. 1242 of voorstel nr. 1476 — als basis van de discussie zal worden genomen. Voorts moet de discussie beperkt blijven tot de IJzeren Rijn.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) considère qu'au lieu d'organiser des auditions, on pourrait, le cas échéant, interroger les opérateurs et les syndicats par écrit. À l'heure actuelle, il n'est pas possible d'adopter une position claire. Si cela fait déjà deux mois que les négociations sont en cours avec le secrétaire d'État à la Mobilité et la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, est-il bien indiqué de désigner le premier ministre comme médiateur? Le fait qu'il puisse déléguer sa compétence n'entraînera-t-il pas un affaiblissement de sa position? L'intervenant ne considère pas cette proposition comme urgente, puisque le premier ministre assure déjà un rôle de coordination.

Mme Valérie De Bue (MR) adhère pleinement à l'observation formulée par le collègue Balcaen. Comment le financement du Rhin de fer sera-t-il intégré dans le plan d'investissement décennal de la SNCB?

III. — VOTES

Les considérants de la proposition de résolution n° 1476 sont adoptés à l'unanimité.

Les amendements n°s 1 à 3 sont retirés.

L'amendement n° 4 est adopté par 13 voix et une abstention.

Le dispositif (trois points), tel qu'il a été modifié au point 2, est adopté par 13 voix et une abstention.

L'ensemble de la proposition de résolution, ainsi modifiée, est adopté par 13 voix et une abstention.

La rapporteuse,

La présidente,

Minneke DE RIDDER

Maggie DE BLOCK

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) stelt dat in plaats van hoorzittingen de operatoren en vakbonden in voorkomend geval schriftelijk kunnen worden ondervraagd. Thans is het niet mogelijk duidelijk positie te nemen. Indien de onderhandelingen al twee maand met de staatssecretaris voor Mobiliteit en de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven aan de gang zijn, is het dan wel wijs de premier als bemiddelaar aan te duiden? Zal het feit dat hij zijn bevoegdheid kan delegeren niet leiden tot een verzwakking van zijn positie? De spreker acht dit voorstel niet hoogdringend vermits de eerste minister thans reeds een coördinerende rol bekleedt.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) is het met de opmerking van collega Balcaen volmondig eens. Hoe zal de financiering van de IJzeren Rijn in het tienjarig investeringsplan van de NMBS worden geïntegreerd?

III. — STEMMINGEN

De consideransen van voorstel van resolutie nr. 1476 worden eenparig aangenomen.

Amendementen nrs 1 tot 3 worden ingetrokken.

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

Het beschikkend gedeelte (drie punten) wordt, zoals gewijzigd in punt 2, aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

Het geheel van het voorstel van resolutie wordt, zoals gewijzigd, aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

De voorzitter,

Minneke DE RIDDER

Maggie DE BLOCK