

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 mai 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**

(déposée par
MM. Peter Vanvelthoven et Patrick Dewael
et Mme Liesbeth Van der Auwera)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 mei 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**

(ingediend door
de heren Peter Vanvelthoven en Patrick Dewael
en mevrouw Liesbeth Van der Auwera)

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>Abréviations 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>	
<i>Commandes:</i>		<i>Bestellingen:</i>	
Place de la Nation 2		Natieplein 2	
1008 Bruxelles		1008 Brussel	
Tél.: 02/ 549 81 60		Tel.: 02/ 549 81 60	
Fax: 02/549 82 74		Fax: 02/549 82 74	
www.lachambre.be		www.dekamer.be	
e-mail: publications@lachambre.be		e-mail: publicaties@dekamer.be	

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Après son achèvement en 1879, le Rhin de fer a servi au transport de marchandises entre la Belgique et l'Allemagne. La ligne historique relie la zone portuaire d'Anvers au bassin rhénan allemand, en passant par Budel-Weert et Roermond en territoire néerlandais. En 1991, le trafic ferroviaire a été suspendu entre la Belgique et l'Allemagne. Notre pays voulait intensifier son utilisation de la ligne de chemin de fer et il a dès lors été jugé souhaitable de la moderniser et de la revaloriser.

Un désaccord est survenu entre la Belgique et l'Allemagne sur deux points, à savoir le droit de la Belgique de fixer le plan de réactivation et le droit du Royaume des Pays-Bas de subordonner la réactivation à certaines conditions. En outre, la répartition des frais liés à la revalorisation du Rhin de fer constitue également un point de discorde entre les pays concernés.

Pour mettre fin au contentieux persistant entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique, le Tribunal arbitral de La Haye s'est prononcé sur le Rhin de fer en date du 25 mai 2005.

Sous les auspices de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye, le Tribunal arbitral a conseillé à la Belgique et aux Pays-Bas de constituer une commission d'experts indépendants. Celle-ci a fait une proposition de répartition des coûts entre les pays concernés. Ces coûts sont, pour une large part, liés à des mesures de protection de l'environnement. L'étape suivante de ce processus est une concertation au niveau ministériel pour parvenir à des accords entre les pays sur la mise en œuvre du projet et la répartition des coûts.

1. Sentence de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye

Dans un communiqué de presse de la Cour permanente d'arbitrage traduit par le ministère néerlandais des Affaires étrangères, les conclusions de la sentence ont été résumées comme suit:

“Le Tribunal arbitral, saisi d'un différend entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, s'est prononcé aujourd'hui sur la réactivation du Rhin de fer, une ligne de chemin de fer reliant le port d'Anvers, en Belgique, au bassin de la Ruhr en Allemagne et traversant les provinces du Nord Brabant et du Limbourg aux Pays-Bas.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Na de voltooiing in 1879 werd de IJzeren Rijn in gebruik genomen voor het goederentransport tussen België en Duitsland. De historische spoorlijn verbindt het Antwerpse havengebied, via Nederlands grondgebied over Budel-Weert en Roermond, met het Duitse Rijnbekken. In 1991 werd het spoorverkeer tussen België en Duitsland stopgezet. Ons land wou de spoorlijn intenser gaan gebruiken en daarom werd een modernisering en een opwaardering van het traject wenselijk geacht.

Op twee domeinen ontstond er onenigheid tussen België en Duitsland, namelijk het recht van België tot vaststelling van het reactiveringsplan en het recht van het Koninkrijk Nederland om hieraan voorwaarden te verbinden voor de reactivering. Bovendien vormt de kostenverdeling van de opwaardering van de IJzeren Rijn een twistpunt tussen de betrokken landen.

Om een einde te stellen aan het aanslepende geschil tussen het Koninkrijk Nederland en het Koninkrijk België deed het Arbitragetribunaal van Den Haag op 25 mei 2005 een uitspraak over de IJzeren Rijn.

Onder auspiciën van het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag adviseerde het Arbitragetribunaal aan België en Nederland om een commissie aan te stellen van onafhankelijke deskundigen. Deze deed een voorstel van kostenverdeling tussen de betrokken landen. Milieumaatregelen hadden hier een groot aandeel in. De vervolgstap in dit proces is een overleg op ministerieel niveau om te komen tot afspraken tussen de landen over de uitvoering van het project en de kostenverdeling.

1. Uitspraak van het Permanent Hof van Arbitrage in Den Haag

In een persbericht van het Permanent Hof van Arbitrage en vertaald door het Nederlandse ministerie van Buitenlandse Zaken, werden de conclusies van de uitspraak als volgt samengevat:

“Het Arbitragetribunaal, ingesteld teneinde te beslissen over een geschil tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden, heeft vandaag uitspraak gedaan inzake de reactivering van de IJzeren Rijn, een spoorwegverbinding tussen de haven van Antwerpen (in België) en het Rijnbekken in Duitsland, via de Nederlandse provincies Noord-Brabant en Limburg.

Le Rhin de fer date du dix-neuvième siècle. Sa construction fut achevée en 1879 et la ligne fut en service de manière permanente jusqu'à la Première Guerre mondiale. L'intensité d'utilisation a ensuite varié jusqu'en 1991, année où le trafic entre la Belgique et l'Allemagne a pris fin. L'intention de la Belgique de réutiliser la ligne d'une manière considérablement plus intensive, ce qui exige une réfection, une adaptation et une modernisation (appelés "réactivation" dans la sentence) du tracé du Rhin de fer, n'est pas contestée en tant que telle. Les deux pays avaient cependant un point de vue divergent en ce qui concerne, d'une part, le droit de la Belgique de définir le plan de réactivation, et, d'autre part, le droit des Pays-Bas d'assortir celui-ci des conditions applicables en la matière en vertu du droit néerlandais. Les pays n'étaient pas non plus d'accord sur la répartition des coûts afférents à ladite réactivation.

L'origine juridique du Rhin de fer se base sur le droit de passage sur le territoire néerlandais attribué à la Belgique sur la base du "Traité entre la Belgique et les Pays-Bas relatif à la séparation de leurs territoires respectifs" conclu en 1839 (le "Traité de séparation de 1839"). Ce droit de passage a ensuite été adapté et élaboré plus avant dans différents traités conclus au dix-neuvième siècle, parmi lesquels, en particulier, le traité de 1873 généralement connu sous le nom de "Traité du Rhin de fer". Il a été demandé au Tribunal arbitral d'interpréter ce traité et d'autres traités, ainsi que les principes généraux du droit international, afin de répondre à certaines questions posées conjointement par la Belgique et les Pays-Bas en ce qui concerne le plan de réactivation de la Belgique et ses conséquences.

Les principales conclusions de la sentence du Tribunal arbitral, qui est contraignante et sans appel pour les parties, sont les suivantes:

— L'article XII du Traité de séparation de 1839 reste applicable à la situation actuelle.

Pour ce qui est du droit de la Belgique d'arrêter son plan de réactivation et le droit des Pays-Bas de l'assortir de conditions:

La Belgique a le droit d'arrêter des spécifications pour le tracé du Rhin de fer aux Pays-Bas permettant le prolongement de la liaison entre la Belgique et l'Allemagne ("fonctionnalité"). La Belgique et les Pays-Bas doivent cependant s'accorder sur les travaux à exécuter en vue de réactiver la ligne ferroviaire.

De IJzeren Rijn dateert uit de negentiende eeuw. De aanleg ervan werd voltooid in 1879 en de spoorlijn was tot de Eerste Wereldoorlog voortdurend in gebruik. De intensiteit van het gebruik varieerde vervolgens tot 1991, toen het verkeer tussen België en Duitsland werd beëindigd. Het voornemen van België het gebruik van de spoorlijn in beduidend intensievere mate te hervatten, hetgeen herstel, aanpassing en modernisering (in de uitspraak aangeduid als "reactivering") van het IJzeren Rijn-tracé vergt, wordt als zodanig niet bestreden. Beide landen verschilden evenwel van inzicht enerzijds over het recht van België tot vaststelling van het reactiveringsplan en anderzijds het recht van Nederland daaraan de voorwaarden te verbinden die op grond van het Nederlandse recht gelden voor een dergelijke reactivering. De landen verschilden tevens van mening over de verdeling van de kosten die ermee gemoeid zijn.

De juridische oorsprong van de IJzeren Rijn is gebaseerd op het recht van doortocht over Nederlands grondgebied dat aan België is verleend op grond van het "Tractaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de scheiding der wederzijdse grondgebieden" gesloten in 1839 (het "Scheidingsverdrag van 1839"). Dit recht van doortocht is vervolgens aangepast en verder uitgewerkt in verschillende verdragen, gesloten in de negentiende eeuw, waaronder in het bijzonder het verdrag van 1873 dat algemeen bekend is als het "IJzeren Rijn Verdrag". Het Arbitragetribunaal werd verzocht dit verdrag alsmede andere verdragen uit te leggen, alsmede de algemene beginselen van het internationale recht, teneinde bepaalde door België en Nederland gezamenlijk voorgelegde vragen te beantwoorden inzake het reactiveringsplan van België en de gevolgen daarvan.

Van de uitspraak, die bindend is voor de partijen en waartegen geen rechtsmiddelen openstaan, behelzen de voornaamste conclusies van het Arbitragetribunaal het volgende:

— Artikel XII van het Scheidingsverdrag van 1839 blijft van toepassing op de huidige situatie.

Wat betreft het recht van België zijn reactiveringsplan vast te stellen en het recht van Nederland daar voorwaarden aan te verbinden:

België heeft het recht specificaties voor het IJzeren Rijntracé in Nederland vast te stellen die het mogelijk maken de verbinding tussen België en Duitsland voort te zetten ("functionaliteit"). België en Nederland dienen evenwel overeenstemming te bereiken over de uit te voeren werken teneinde de spoorlijn te reactiveren.

La législation néerlandaise et le pouvoir de décision qu'elle sous-tend peuvent être appliqués de la même manière à la réactivation du Rhin de fer qu'aux autres lignes de chemins de fer sur le territoire néerlandais, pour autant que l'application de la législation néerlandaise et le pouvoir de décision qu'elle sous-tend n'aboutissent à dénier à la Belgique ses droits de passage, ou à rendre l'exercice de ces droits anormalement difficile.

De même, la législation néerlandaise et le pouvoir de décision qu'elle sous-tend ne peuvent être appliqués unilatéralement en vue d'imposer une déviation par rapport au tracé historique.

Pour ce qui est de la répartition des coûts:

Les coûts des mesures de préservation de l'environnement et d'autres mesures de sécurité ne peuvent être dissociés des autres coûts indispensables à la réactivation du Rhin de fer. Les coûts et les risques financiers liés au droit de passage demandé par la Belgique doivent refléter l'équilibre entre les Parties inhérent à l'article XII du Traité de Séparation de 1839, tel qu'il a été interprété par le tribunal arbitral. En conséquence, les obligations de la Belgique de financer les investissements ne sont pas limitées aux investissements nécessaires aux possibilités d'utilisation du tracé historique de la ligne de chemin de fer.

Les Pays-Bas doivent néanmoins aussi prendre en charge certains coûts et risques financiers.

— Pour les tronçons du Rhin de fer utilisés par des trains néerlandais, les Pays-Bas doivent supporter les coûts et risques financiers qui seraient liés au développement autonome visé des transports ferroviaires néerlandais de marchandises prévu pour 2020, en l'absence de la réactivation du Rhin de fer, ainsi qu'un montant correspondant aux avantages particuliers, quantifiables (en dehors de ce qui concerne le développement autonome) que les Pays-Bas retirent de la réactivation. Des recommandations spécifiques sont formulées en vue de la constitution d'une commission d'experts chargée de cette quantification.

— Si la Belgique et les Pays-Bas devaient convenir de dérouter la ligne du Rhin de fer de son tracé historique dans la région de Ruremonde, les Pays-Bas seront tenus de supporter le coût et les risques supplémentaires liés à la réactivation du tracé historique.

— En ce qui concerne tout tunnel éventuellement construit dans le secteur du Meinweg, classé parc national, la nécessité de ce tunnel étant imputable à la

De Nederlandse wetgeving en de daarop gebaseerde beslissingsbevoegdheid kunnen op dezelfde wijze worden toegepast op de reactivering van de IJzeren Rijn als op andere spoorwegen op Nederlands grondgebied, mits de toepassing van de Nederlandse wetgeving en van de daarop gebaseerde beslissingsbevoegdheid niet resulteert in ontzegging van het recht van doortocht aan België en evenmin de uitoefening van het recht van doortocht door België onredelijk bemoeilijkt.

De Nederlandse wetgeving en de daarop gebaseerde beslissingsbevoegdheid mogen evenmin eenzijdig worden toegepast teneinde een afwijking van de historische route af te dwingen.

Wat betreft de verdeling van de kosten:

De kosten van maatregelen tot bescherming van het milieu en andere veiligheidsmaatregelen kunnen niet worden gescheiden van de overige kosten die noodzakelijk zijn voor de reactivering van de IJzeren Rijn. Ook de kosten en financiële risico's die verband houden met de uitoefening van het recht van doortocht door België moeten stroken met de verdeling tussen de Partijen inherent aan artikel XII van het Scheidingsverdrag van 1839, zoals uitgelegd door het Arbitragetribunaal. De verplichting van België tot financiering van investeringen is bijgevolg niet beperkt tot die welke noodzakelijk zijn ten behoeve van de functionaliteit van de spoorweg.

Nederland dient niettemin eveneens bepaalde kosten en financiële risico's te dragen.

— Voor de delen van de IJzeren Rijn die door Nederlandse treinen worden gebruikt, dient Nederland de kosten en financiële risico's te dragen die gemoeid zouden zijn met de beoogde autonome ontwikkeling ten behoeve van het Nederlandse goederenvervoer in 2020, indien de IJzeren Rijn niet zou worden gereactiveerd, alsmede een bedrag dat correspondeert met bepaalde, kwantificeerbare voordelen voor Nederland (anders dan uit autonome ontwikkeling) die voortvloeien uit de reactivering. Er worden specifieke aanbevelingen gedaan voor het instellen van een commissie van deskundigen ten behoeve van deze kwantificering.

— Mochten België en Nederland overeenkomen af te wijken van de historische route in de regio Roermond, dan is Nederland verplicht de kosten en risico's te dragen welke uitgaan boven het verschuldigde bedrag indien de reactivering op de huidige locatie van de historische lijn zou plaatsvinden.

— Gelet op hun handelingen in het verleden, dienen beide landen in gelijke delen de kosten en financiële risico's te dragen die verband houden met een eventuele

conduite passée des deux Parties, elles partageront à part égale l'obligation d'assumer le coût et les risques financiers qui y sont liés.

Historique

La procédure d'arbitrage est mise en oeuvre en vertu d'un compromis d'arbitrage conclu entre la Belgique et les Pays-Bas dont les termes avaient fait l'objet d'un accord dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques datées des 22 et 23 juillet 2003.

Le tribunal arbitral qui a été constitué afin de trancher le litige est composé de Mme le Juge Rosalyn Higgins (présidente), du Professeur Guy Schrans, du Juge Bruno Simma, du Professeur Alfred H.A. Soons et du Juge Peter Tomka. En vertu du compromis d'arbitrage, le tribunal arbitral a été constitué sous les auspices de la Cour permanente d'arbitrage, qui fait également office de greffe pour l'arbitrage.” (traduction)

Le texte intégral de la décision est consultable grâce à la banque de données en ligne de la Cour permanente d'arbitrage à l'adresse suivante: http://www.pca-cpa.org/upload/files/Iron_Rhine_French_award.pdf

2. Situation actuelle

Notre pays a trouvé dans le gouvernement allemand un partenaire favorable au choix du tracé historique.

Depuis la décision du tribunal arbitral, les négociations sur la nature, les coûts et l'exécution du Rhin de fer ont toutefois été compliquées par la formation des gouvernements néerlandais et belge.

À l'automne 2010, des discussions ont eu lieu entre les autorités fédérales et flamandes d'une part, et les chefs de gouvernement et ministres compétents d'Allemagne, des Pays-Bas et du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie, d'autre part. Bien que nous apprécions l'intérêt manifesté par les ministres fédéraux et flamands pour ce dossier, nous croyons que la multiplication des contacts a un effet contreproductif.

La diffusion de déclarations sur le sort ou la programmation de la réactivation du Rhin de fer suffit à jeter de nouveaux doutes sur ce dossier. Les informations relayées par les divers médias des trois pays concernés ont déjà donné à plusieurs reprises l'impression que le Rhin de fer disparaissait pour une longue période de la table des négociations. Cette impression est tout autant démentie dans autant de cas.

tunnel die mogelijk dient te worden aangelegd op het deel van de lijn dat door het nationaal park Meinweg loopt.

Achtergrond

De arbitrageprocedure is uitgevoerd overeenkomstig een verdrag inzake arbitrage tussen België en Nederland, waarvan de bepalingen zijn overeengekomen door middel van een diplomatieke notawisseling d.d. 22 en 23 juli 2003.

Het Arbitragetribunaal dat is ingesteld teneinde het geschil te beslechten bestaat uit *Judge* Rosalyn Higgins (voorzitter), Professor Guy Schrans, *Judge* Bruno Simma, Professor Alfred H.A. Soons en *Judge* Peter Tomka. Overeenkomstig het arbitrageverdrag is het Arbitragetribunaal ingesteld onder auspiciën van het Permanente Hof van Arbitrage, dat tevens fungeert als griffie voor de arbitrage.”

De volledige uitspraak is raadpleegbaar via de online databank van het Permanent Hof van Arbitrage via bijgevoegde verwijzing: <http://www.pca-cpa.org/upload/files/BE-NL %20Award %20corrected %20200905.pdf>. 4

2. Huidige situatie

In de keuze voor het historisch tracé heeft ons land een partner gevonden in de Duitse regering.

Sedert de uitspraak van het Arbitragetribunaal werden de onderhandelingen over de hoedanigheid, de kosten en de uitvoering van de IJzeren Rijn echter bemoeilijkt door zowel de Nederlandse als Belgische regeringsvorming.

In het najaar van 2010 vonden er gesprekken plaats tussen de federale en de Vlaamse overheid enerzijds, en regeringsleiders en vakministers van Duitsland, Nederland en de deelstaat Noordrijn-Westfalen anderzijds. Hoewel de indiener van deze resolutie de aandacht van de federale en de Vlaamse ministers voor dit dossier op prijs stelt, ontstaat het vermoeden dat de veelheid aan contacten een contraproductief effect heeft.

Het verspreiden van verklaringen over de lotsbestemming of de planning van de reactivering van de IJzeren Rijn volstaat om nieuwe twijfel te zaaien over het dossier. Uit de berichtgeving van de diverse media uit de drie betrokken landen ontstond reeds meermaals de indruk dat de IJzeren Rijn voor lange periode verdwijnt van de onderhandelingstafel. Evenzeer wordt dit in evenveel gevallen ontkend.

3. Le fret international européen

Le 9 novembre 2010, le règlement 913/2010 de la Commission européenne est entré en vigueur. Ce règlement prévoit que le fret international européen devra s'effectuer sur six corridors privilégiés d'ici fin 2013, avec une extension de trois lignes internationales supplémentaires en 2015. Ce règlement fixe le tracé de ces corridors et oblige les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à collaborer à leur aménagement. Trois corridors de fret traversent notre pays:

Au plus tard en 2013:

— Zeebrugge — Anvers/ Rotterdam-Duisburg — (Bâle) — Milan — Gênes

— Rotterdam — Anvers — Luxembourg — Metz — Dijon — Lyon — (Bâle)

Au plus tard en 2015:

— Bremerhaven / Rotterdam / Anvers — Aix / Berlin — Varsovie — Terespol / Kaunas

Les projets qui ne seront pas terminés d'ici 2015 perdent d'ores et déjà leurs subventions. Dans le cas du Rhin de Fer, la subvention prévue de 7 825 000 euros est réduite de 4,451 millions d'euros.

La sentence du Tribunal arbitral a conforté notre pays dans l'idée d'opter résolument pour le tracé historique. La revalorisation logistique de la ligne ferroviaire historique fait partie des priorités économiques de la Campine anversoise et du Nord-Limbourg. Le tracé constitue également un levier logistique pour le renforcement de notre position concurrentielle au sein de l'Eurégio.

Le Rhin de Fer revêt une importance stratégique pour la Flandre. Nous estimons que l'absence d'avancée aura des conséquences néfastes, en premier lieu pour le développement ultérieur et l'exploitation de la zone portuaire d'Anvers et de son hinterland. Indirectement, l'absence d'un plan concret hypothèque le développement de zones industrielles en Campine anversoise et dans le Nord-Limbourg. La revalorisation du désenclavement ferroviaire du Nord-Limbourg est en outre liée aux évolutions dans le cadre de la réactivation en route du Rhin de Fer. Cela fait plus de dix ans déjà que notre pays demande la modernisation de la ligne ferroviaire historique. La route alternative de Montzen, qui est utilisée aujourd'hui, est plus longue de 50 km et les coûts sont plus élevés.

3. Europees internationaal goederenvervoer

Op 9 november 2010 trad verordening 913/2010 van de Europese Commissie in werking. Deze schrijft voor dat tegen eind 2013 het Europees internationaal goederenvervoer dient te verlopen over 6 geprivilegieerde corridors met in 2015 een uitbreiding met 3 extra internationale lijnen. Deze verordening legt het traject vast van die corridors en verplicht de lidstaten en spoorweginfrastructuurbeheerders om samen te werken bij de aanleg van deze corridors. Drie goederencorridors doorkruisen ons land:

Tegen uiterlijk 2013:

— Zeebrugge — Antwerpen/ Rotterdam-Duisburg — (Bazel) — Milaan — Genua

— Rotterdam — Antwerpen — Luxemburg — Metz — Dijon — Lyon — (Bazel)

Tegen uiterlijk 2015:

— Bremerhaven / Rotterdam / Antwerpen — Aken / Berlijn — Warschau — Terespol / Kaunas

Projecten die niet zijn afgerond tegen 2015 verliezen nu al hun subsidiëring. In het geval van de IJzeren Rijn wordt de voorgenomen subsidie van 7 825 000 euro met 4,451 miljoen euro ingekort.

De uitspraak van het Arbitragetribunaal heeft ons land gesterkt om voluit te gaan voor het historisch tracé. De logistieke opwaardering van de historische spoorlijn behoort tot de economische speerpunten van de Antwerpse Kempen en Noord-Limburg. Het traject vormt tevens een logistieke hefboom voor de versterking van onze concurrentiële positie binnen de Euregio.

De IJzeren Rijn is van strategisch belang voor Vlaanderen. Het gevolg van het uitblijven van een doorbraak heeft volgens de indiener van deze resolutie nefaste gevolgen. In eerste instantie voor de verdere ontwikkeling en exploitatie van het Antwerpse havengebied en het daaraan verbonden hinterland. Onrechtstreeks hypothekeert het uitblijven van een concrete planning de ontwikkeling van industriezones in de Antwerpse Kempen en Noord-Limburg. De opwaardering van de spoorontsluiting van Noord-Limburg is bovendien verbonden aan de evoluties binnen de heropstart van de IJzeren Rijn. Ons land vraagt al meer dan 10 jaar de modernisering van de historische spoorlijn. De alternatieve Montzen-route die vandaag wordt gebruikt is 50 km langer en de kosten liggen hoger.

Si la coordination du dossier est confiée au premier ministre, cela pourrait inciter les pays voisins à faire de même. Nous sommes convaincu qu'il faut réduire le nombre de négociateurs pour engranger enfin un résultat.

Indien de coördinatie van het dossier in handen komt van de eerste minister, dan kan dit een signaal zijn voor onze buurlanden om hetzelfde te doen. De indiener is ervan overtuigd dat het aantal onderhandelaars afgeslankt moet worden om eindelijk resultaat te boeken.

Peter VANVELTHOVEN (sp.a)
Patrick DEWAELE (Open Vld)
Liesbeth VAN DER AUWERA (CD&V)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que les négociations avec les Pays-Bas et l'Allemagne traînent depuis plus de dix ans en dépit de la décision de la Cour d'arbitrage de La Haye;

B. vu la multitude des contacts entre les membres des gouvernements des pays concernés;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'adresser aux gouvernements allemand et néerlandais et au gouvernement du *Land* de Rhénanie du Nord-Westphalie une demande tendant à ce que soit fixé un calendrier précis assorti d'un échéancier réaliste dans le cadre duquel un compromis pourrait être trouvé sur la réactivation du Rhin de fer;

2. de désigner le premier ministre fédéral pour représenter notre pays en ce qui concerne la coordination et le traitement du dossier du Rhin de fer;

3. de proposer aux gouvernements allemand et néerlandais et au gouvernement du *Land* de Rhénanie du Nord-Westphalie de désigner, ainsi qu'il a été indiqué dans la recommandation précitée, un responsable chargé de la poursuite de la coordination et du traitement de ce dossier.

17 mai 2011

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het feit dat de onderhandelingen met Nederland en Duitsland, ondanks de uitspraak van het Arbitragehof in Den Haag, reeds meer dan een decennium aanslepen;

B. gelet op de veelheid aan contacten tussen regeringsleden van de betrokken landen;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

1. een verzoek te richten tot de Duitse en Nederlandse regering en de deelstaatregering van Noordrijn-Westfalen om een duidelijk omschreven agenda uit te tekenen met een realistisch tijdschema waarbinnen tot een vergelijk wordt gekomen over de reactivering van de IJzeren Rijn;

2. de aanstelling van de federale eerste minister die belast wordt met de vertegenwoordiging van ons land wat betreft de coördinatie en de afhandeling van het IJzeren Rijn-dossier;

3. het voorstel over te maken aan de Duitse en Nederlandse regering en de deelstaatregering van Noordrijn-Westfalen om, zoals omschreven in bovenvernoemde aanbeveling, één verantwoordelijke aan te duiden die de verdere coördinatie en afhandeling van het dossier voor zijn of haar rekening neemt.

17 mei 2011

Peter VANVELTHOVEN (sp.a)
Patrick DEWAELE (Open Vld)
Liesbeth VAN DER AUWERA (CD&V)