Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 297
van **MARINO KEULEN**
datum: 13 december 2018

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Projectenlijst Connecting Europe Facility (CEF) II - IJzeren Rijn

Op 22 november 2018 keurde de Transportcommissie van het Europees Parlement de projectenlijst voor Connecting Europe Facility (CEF) II goed. Dit is een steunprogramma van ongeveer 30 miljard euro specifiek voor grensoverschrijdend vervoer. Op de projectenlijst voor de periode 2021-2027 figureert de IJzeren Rijn als onderdeel van het kernnetwerk en mag dus rekenen op Europese subsidies. Dat is goed nieuws, want in 2012 was de IJzeren Rijn, weliswaar met een ander tracé, nog niet opgenomen in het TEN-T-netwerk.

Uit de 3RX-studie bleek begin januari 2018 dat het omleidingstracé om via Roermond en Heerlen van Antwerpen naar het Ruhrgebied te gaan, op het vlak van kosten/baten het voordeligst is. In totaal zou de kostprijs 770 miljoen euro bedragen. Een deel hiervan zal uit Europa komen. Het effectieve bedrag dat Europa veil heeft voor de IJzeren Rijn dient nog verder onderhandeld te worden.

1. De Europese Commissie heeft nog niet het exacte bedrag bekendgemaakt van Europese steun dat de re-activatie van de IJzeren Rijn zal ontvangen, dit dient nog onderhandeld te worden.

   Met wie zal de Europese Commissie deze onderhandelingen voeren? Speelt de minister als trekker van de 3RX-studie daarin een rol?

2. Tijdens de plenaire vergadering van 7 november 2018 is de kostenverdeling voor de aanleg van de IJzeren Rijn aan bod gekomen. Toen stelde de minister dat in december enkele belangrijke stappen gezet gingen worden tussen de drie landen (en eventueel met uitbreiding van Luxemburg) om verdere stappen voorwaarts te zetten.

   Welke stappen wil de minister op korte termijn zetten om de realisatie van het 3RX-tracé, met Europese subsidies, te finaliseren?

3. Wat de kostenverdeling betreft rond de IJzeren Rijn is er in 2012 een akkoord tussen de drie landen gesloten (maar nooit bekrachtigd).

   In hoeverre blijven de eerdere afspraken rond de kostenverdeelsleutel uit 2012 gelden? Of start men met een nieuw tracé ook vanaf nul wat de kostenverdeelsleutel betreft? Welke financiële rol zal voor de Vlaamse overheid weggelegd zijn?

BEN WEYTS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD
op vraag nr. 297 van 13 december 2018
van **MARINO KEULEN**

---

1. Het feit dat de spoorsectie Antwerpen – Duisburg is opgenomen in de projectenlijst in bijlage aan het voorstel van nieuwe CEF II verordening betekent enkel dat 3RX in aanmerking komt voor Europese CEF financiering, doch niet dat er al bepaalde bedragen aan dit project worden toegekend.
   Vooraleer een subsidie toegekend kan worden, dient er een aanvraagdossier ingediend te worden bij de Commissie. Om een dossier te kunnen indienen dient het project een onderdeel te zijn van één van de TEN-T netwerken én is voor grensoverschrijdende projecten een akkoord tussen de verschillende partijen vereist. In het geval van 3RX betekent dit een akkoord tussen België, Nederland en Duitsland. Gezien 3RX een grensoverschrijdend traject betreft, dient er – zoals gesteld - sowieso een akkoord bereikt te worden tussen de 3 partijen (België, Nederland en Duitsland) vooraleer we een subsidiedossier kunnen indienen bij de Commissie.

   Zoals ik heb toegelicht, wil de Duitse Bundesminister Scheuer op onze vraag een werkgroep met Nederland (ook Nederlands Limburg en Venlo uitgenodigd), België/Vlaanderen en Duitsland/Noordrijn-Westfalen oprichten om de trajectplanning voor 3RX en een mogelijk staatsverdrag gezamenlijk voor te bereiden. Alle partijen hebben positief gereageerd op deze uitnodiging van Duitsland en zijn op 14 december een eerste keer samengekomen in Berlijn. Deze eerste vergadering diende vooral om de scope van deze werkgroep te bespreken. Deze internationale werkgroep zal een belangrijke rol spelen om een akkoord tussen de 3 landen te bereiken over 3RX waarna het mogelijk zal zijn een gezamenlijk subsidiedossier in te dienen. Gezien Vlaanderen deelneemt aan de 3RX werkgroep zullen we in gans dit proces samen met de federale overheid een belangrijke rol (blijven) spelen.

   Afhankelijk van de op dat moment nog beschikbare middelen en de sterkte van het ingediende dossier wordt uiteindelijk een subsidiebedrag toegekend door de Commissie. Ingediende subsidiedossiers zullen geëvalueerd worden volgens de criteria maturiteit, relevantie/EU meerwaarde, impact en kwaliteit.

2. Op 14 december vond dus op uitnodiging van de Duitse federale overheid de eerste bijeenkomst plaats van de internationale werkgroep 3RX. Naast de Duitse federale overheid waren de Vlaamse overheid, de Belgische federale overheid, Noord-Rijn Westfalen, Nederland, de provincie Nederlands Limburg en regio Venlo vertegenwoordigd op deze werkgroep.
   Binnen de schoot van deze werkgroep dienen de nodige stappen gezet te worden om te kunnen komen tot de realisatie van 3RX. De mogelijkheden voor Europese cofinanciering zullen hier onderdeel van uit maken.
   Nederland had gevraagd om eerst de "terms of references" (ToR)/scope van de werkgroep 3RX te bespreken. Ook in mijn recent onderhoud met de Nederlandse minister en staatsecretaris tijdens de Vlaamse – Nederlandse top van 5 november in Middelbrug kwam dit ter sprake. Ik koppelde over dit onderhoud al terug in de plenaire vergadering van 7 november.

3. Er is in 2012 (en voorgaande jaren) een MoU tussen België en Nederland over de reactivering van de IJzeren Rijn (historisch tracé) onderhandeld. Er was tussen de onderhandelaars een akkoord over de kostenverdeling voor de reactivering van het

historisch tracé van de IJzeren Rijn maar er bleven nog enkele discussiepunten open staan waardoor er finaal geen akkoord kon bereikt worden tussen België en Nederland over de reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn.
Zoals u weet, overlapt het tracé van 3RX gedeeltelijk met deze van het historisch tracé. Beide tracés zijn meer bepaald identiek van Antwerpen tot Roermond en voor de Belgisch -Nederlandse kostenverdeling is dan specifiek het traject Belgische-Nederlandse grens tot Roermond relevant.
Gezien 3RX een nieuw tracé betreft starten de besprekingen voor een kostprijsverdeling in principe van 0 maar gelet op de gedeeltelijke overlap met het historisch tracé zou er voor bepaalde secties van het 3RX tracé terug gegrepen kunnen worden naar afspraken waar in het verleden tussen de onderhandelaars een akkoord over werd bereikt.

De federale overheid dient in te staan voor de kernfinanciering van de spoorinfrastructuren. Het met de zesde Staatshervorming ingevoegde artikel 6, §1, X, 14° BWHI voorziet de rechtsgrond voor de nieuwe gewestbevoegdheid om in bijkomende financiering (=cofinanciering) te voorzien onder nadere voorwaarden. De gewesten kunnen de spoorinfrastructuur cofinancieren. De uitoefening van de gewestelijke bevoegdheid inzake de cofinanciering is afhankelijk van het sluiten van een samenwerkingsakkoord met de federale overheid.

Gelet op deze cofinancieringsbevoegdheid zou ook voor de Vlaamse overheid een financiële rol weggelegd kunnen zijn (zoals de reeds besloten Vlaamse cofinanciering van de elektrificatie van spoorlijn 19 Mol – Neerpelt – Hamont wat onderdeel is van 3RX).