

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 132
van **EMMILY TALPE**
datum: 23 januari 2020

aan **JAN JAMBON**

MINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN, CULTUUR, ICT EN FACILITAIR MANAGEMENT

Dossier IJzeren Rijn - Stand van zaken

Het dossier over de reactivering van de IJzeren Rijn, de vroegere spoorlijn die de haven van Antwerpen via Nederland verbindt met Noordrijn-Westfalen, gaat al decennialang mee. Voor de Vlaamse economie is het belang ervan, vooral op logistiek vlak, niet gering. Er wordt verwacht dat het vrachtverkeer naar de Rijnhavens tegen 2030 met 50 procent zal toenemen. Om deze ontwikkeling in goede banen te leiden, is er nood aan duurzame en meer efficiënte grensoverschrijdende infrastructuur. Ook voor de Duitse havens en bedrijven langs de Rijn biedt de sanering van de IJzeren Rijn nieuwe exportmogelijkheden. Vlaanderen doet al jaren pogingen om het dossier opnieuw op tafel te leggen. Vooral Nederland stond niet te trappelen om het traject weer in gebruik te nemen. Het historisch tracé loopt namelijk via een nationaal park. Bovendien heeft Nederland herhaaldelijk bezorgdheden geuit over de rendabiliteit van het project.

Sinds 2015 ligt de alternatieve route 3XR op tafel. Uit een studie bleek deze de beste resultaten te kunnen voorleggen. Ook Duitsland was overtuigd van de 3RX-route. De nodige uitbreidingen werden dan ook in het Federaal Vervoersinfrastructuurplan voor 2030 opgenomen. Laatst, tijdens het bilateraal overleg met de deelstaatsregering van Noordrijn-Westfalen in januari 2019, werd aan de Vlaamse Regering bevestigd dat de Duitse Bondsregering het voortouw zou nemen in het drielandenoverleg over de heropening van de spoorlijn.

Sindsdien vernamen we geen verder nieuws daarover, hoewel het project is opgenomen in de beleidsprioriteiten van deze nieuwe Vlaamse Regering.

1. Kan een stand van zaken gegeven worden rond het overleg tussen de drie landen in dit dossier?
2. Wat is de vooropgestelde timing voor dit project?
3. Plant de regering dit thema aan bod te brengen op de Vlaams-Nederlandse top later dit jaar?
4. Aan Vlaamse kant worden al stappen ondernomen om de nodige spoorlijnen tegen eind 2020 te elektrificeren.

Zal deze deadline gehaald worden? Wat is de volgende stap?

5. De reactivering van de IJzeren Rijn botste in zowel Vlaanderen, Nederland als Duitsland op heel wat weerstand van de burger. Inwoners langs de oude spoorlijn

maakten zich vooral zorgen over de geluidsoverlast die de reactivering zou veroorzaken.

Wordt er rekening gehouden met de bezorgdheden van de getroffen burgers? Welke maatregelen worden overwogen om aan hun ongerustheid tegemoet te komen?

6. Voormalig minister-president Bourgeois gaf in een antwoord op een vraag om uitleg in januari 2019 aan dat er gelobbyd zou worden voor EU-steun voor dit grensoverschrijdende traject. Hij verwees naar de al toegekende Europese subsidies voor de aanleg van het kanaal Compiègne-Cambrai, met het oog op de Seine-Scheldeverbinding. Net zoals bij dit project heeft 3XR groot economisch belang, en zijn er ook mobiliteits- en milieuvoordelen. Eind 2018 werd het dossier opgenomen in de projectenlijst voor de Europese CEF-financiering (CEF: Connecting Europe Facility), maar om effectief een subsidie te krijgen, moet een aanvraagdossier worden ingediend bij de Europese Commissie.

Werden hiertoe al stappen gezet?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Jan Jambon (132) en Lydia Peeters (433).

JAN JAMBON

MINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN, CULTUUR,
ICT EN FACILITAIR MANAGEMENT

ANTWOORD

op vraag nr. 132 van 23 januari 2020

van **EMMILY TALPE**

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door mevrouw Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.