



**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 433

van **EMMILY TALPE**

datum: 23 januari 2020

---

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

*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).*

**GECOÖRDINEERD ANTWOORD**

op vraag nr. 433 van 23 januari 2020

van **EMMILY TALPE**

---

1. We zitten momenteel nog steeds in de fase van overleg tussen de drie betrokken landen (België en Vlaanderen, Nederland en regionale Limburgse vertegenwoordiging, Duitsland en NRW) aangaande 3RX, noodzakelijk voor de politieke besluitvorming. Op initiatief van Duitsland hebben twee bijeenkomsten van de internationale werkgroep 3RX plaatsgevonden. Zowel de Vlaamse als de federale overheid zijn vertegenwoordigd in deze internationale werkgroep. De laatste bijeenkomst dateert van juli 2019 en focuste op vraag van Nederland vooral op het mandaat van deze internationale werkgroep. Een volgende bijeenkomst wordt in het voorjaar van 2020 verwacht.
2. Het is moeilijk te zeggen wanneer er politieke besluitvorming over 3RX zal bereikt worden tussen de drie betrokken landen. De 3RX haalbaarheidsstudie die eind 2017 opgeleverd werd, geeft aan dat hierna een planningsfase volgt, die varieert per land maar tot 10 jaar kan duren. Voor de eigenlijke realisatiefase wordt in de haalbaarheidsstudie op een doorlooptijd van 7 tot 13 jaar gerekend.
3. Ja; ik zal het dossier 3RX agenderen op de volgende Vlaams-Nederlandse top (4 november), evenals in bilaterale contacten met Nederlandse bewindvoerders zoals het geplande kennismakingsgesprek met minister Van Nieuwenhuizen.
4. Voor zover ik begreep van Infrabel zullen de elektrificatiewerken aan spoorlijn 19 dit jaar volgens planning afgerond worden. Inmiddels voert Infrabel ook een studie uit naar de verdubbeling van de sporen op spoorlijn 19. In het kader van de Vlaamse spoorprioriteiten betaalt Vlaanderen trouwens mee aan zowel de elektrificatiewerken als de studie verdubbeling. Beide projecten ontvangen ook Europese cofinanciering.
5. Vooreerst wens ik te benadrukken dat het 3RX project op Vlaams grondgebied enkel spoorlijnen omvat die reeds in gebruik zijn. Ook op Duits en Nederlands grondgebied gaat het 3RX tracé grotendeels over bestaande spoorinfrastructuur. Van zodra er een akkoord is met Nederland en Duitsland over de realisatie van 3RX is het aan elke lidstaat om bijkomende beslissingen te nemen over flankerende en milderende maatregelen langsheen het traject op hun grondgebied, o.a. om geluidsoverlast tegen te gaan. Bij ons is het dan aan Infrabel, als uitvoerder van de werken op het Belgische grondgebied, om op dat moment flankerende en milderende maatregelen uit te werken.
6. Er werd in het verleden al meermaals Europese CEF subsidie aangevraagd en bekomen voor deelprojecten in het kader van 3RX. Zo ontving Vlaanderen CEF subsidie voor de uitvoering van de 3RX haalbaarheidsstudie die eind 2017 werd opgeleverd. Zo ontving Infrabel CEF subsidie voor de elektrificatie van spoorlijn 19 en voor de studie naar verdubbeling van spoorlijn 19. Naar de toekomst toe zal maximale Europese cofinanciering voor 3RX absoluut nagestreefd worden, idealiter in het kader van een grensoverschrijdend dossier met Nederland en Duitsland na politieke besluitvorming, in afwachting daarvan mogelijks al voor deelprojecten op ieders grondgebied.