

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 792

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 29 april 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

3RX-tracé IJzeren Rijn - Stand van zaken

In de beleidsnota van de minister en in het Vlaamse regeerakkoord staat de intentie om de verbinding van de IJzeren Rijn te realiseren. Dit dossier kende de afgelopen decennia al een uitvoerige historiek. Momenteel wordt de piste van de 3RX bewandeld, het historische tracé met een korte omleiding richting zuiden. Een internationale kosten-batenanalyse gefinancierd door Vlaanderen en de Europese Unie gaf een duidelijke voorkeur aan dit ontwerp, waaraan een prijskaartje van 770 miljoen euro hangt.

Om de realisatie van het 3RX-tracé verder in gang te zetten, gaf voormalig bevoegd minister Weyts aan de spoorlijn Mol-Neerpelt-Hamont tegen 2020 geëlektrificeerd te willen hebben.

1. Wat is de stand van zaken inzake het realiseren van de 3RX/IJzeren Rijn? Zit de beslissingsfase over dit project in een laatste rechte lijn sinds de kosten-batenanalyse, of liggen er nog hindernissen op het beslissingstraject? Welke timing wordt gehanteerd binnen dit project?
2. In welke mate worden de gesprekken voortgezet met de betrokken actoren (Nederlandse overheid, EU, overheid van Rijnland-Westfalen, ...)? Zijn deze gesprekken constructief?
3. Welke infrastructurele onderdelen langs respectievelijk de Vlaamse, Nederlandse en Duitse zijde moeten gerealiseerd worden alvorens het 3RX-tracé in gebruik genomen zou kunnen worden? In welke mate wordt werk gemaakt van deze onderdelen?
4. Voormalig bevoegd minister Weyts engageerde zich in 2018 om de spoorlijn Mol-Neerpelt-Hamont tegen 2020 te elektrificeren.

Kan de minister een stand van zaken en verdere timing geven van dit project?

ANTWOORD

op vraag nr. 792 van 29 april 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Vooreerst wens ik te benadrukken dat het 3RX project op Vlaams grondgebied enkel spoorlijnen omvat die reeds in gebruik zijn. In afwachting van politieke besluitvorming met de buurlanden, voert Infrabel momenteel al elektrificatiewerken uit aan spoorlijn 19 (Mol – Neerpelt – Hamont), evenals een studie naar de verdubbeling van de sporen op deze spoorlijn. 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.

Het is moeilijk te zeggen wanneer de politieke besluitvorming over de 3RX zal afgerond worden tussen de drie betrokken landen. Momenteel zitten we nog volop in de overlegfase, in opvolging van de 3RX haalbaarheidsstudie die eind 2017 opgeleverd werd. Deze studie 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.

2. De gesprekken met de andere betrokken overheden worden verdergezet. Op initiatief van Duitsland (BMVI) hebben twee bijeenkomsten van de internationale werkgroep 3RX (Vlaanderen en België, Nederland en regionale vertegenwoordiging Limburg, Duitsland en NRW) plaatsgevonden, in december 2018 en juli 2019. De derde bijeenkomst was voorzien in april 2020, doch diende uitgesteld te worden vanwege de coronacrisis.

Deze gesprekken verlopen vrij moeizaam, doch grotendeels in constructieve sfeer. Vooral met de Duitse collega's zitten we vaak op dezelfde lijn. Het is vooral zaak om Nederland te overtuigen van de baten van deze bijkomende spoorverbinding. Voorlopig zitten we nog steeds in de fase van overleg tussen de drie betrokken landen, noodzakelijk voor toekomstige politieke besluitvorming.

Mijn diensten en ik laten het ook niet na het dossier aan te kaarten tijdens bilaterale contacten.

3. Uit de 3RX studie die in 2017 opgeleverd werd, kwam als goedkoopste oplossing naar voor: een combinatie van spoorverdubbeling en elektrificatie van verschillende delen (in België, Nederland en Duitsland), de bouw van een nieuwe spoorwegbocht in de buurt van Roermond en verscheidene werken in de omgeving van Venlo om de trein in een andere richting te doen rijden.

Zoals hierboven gemeld wordt er reeds gewerkt aan de elektrificatie van spoorlijn 19 in België en wordt de verdubbeling van deze spoorlijn bestudeerd. In Duitsland wordt reeds gewerkt aan de opwaardering van de sectie Kaldenkirchen – Dülken, nabij de Nederlands-Duitse grens en aan een enkelspoorbocht nabij Viersen. Voor zover ik er zicht op heb, wordt momenteel in Nederland enkel beperkt geïnvesteerd in het rangeerstation van Venlo.

4. Ik kan bevestigen dat spoorlijn 19 (Mol – Neerpelt – Hamont) in het kader van de Vlaamse spoorprioriteiten momenteel wordt geëlektrificeerd. Volgens laatste

informatie van Infrabel hebben deze werken enige maanden vertraging opgelopen door de coronacrisis en wordt indienststelling nu voorzien voor juni 2021.