

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1647

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 8 september 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Modal split - Goederenvervoer per spoor

In de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 en het Vlaamse regeerakkoord wordt een ambitieuze modal split geambieerd, zowel voor personenvervoer als voor goederenvervoer. In 2021 nam het goederenvervoer per spoor 12% van het totale logistieke transport voor zijn rekening. Het potentieel van vervoer over spoor wordt echter veel hoger geschat.

Graag vraag ik meer informatie over de mogelijkheden die het goederenvervoer in de modal split kan opnemen.

1. In het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2023 wordt 12.492.000 euro gereserveerd voor de cofinanciering in het spoor.

Welke investeringen konden uitgevoerd worden met dat budget? Dienden projecten on hold gezet te worden gezien de inflatie en prijsstijgingen van materiaal?

2. Kan er een overzicht gegeven worden van de stand van zaken per project van de 11 prioritaire Vlaamse spoorprojecten? Welke vooruitgang werd in 2023 al geboekt?
3. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven? Het complex project De Nieuwe Rand houdt aan de tekentafel rekening met deze nieuwe spoorontsluiting, maar over de praktische invulling blijft onduidelijkheid bestaan. Kan meer informatie gegeven worden over de stand van zaken, de verwachte timing en de budgettering van het project? Kan een concrete stand van zaken van de plan-MER-procedure gegeven worden? Welke engagementen worden er verder opgenomen?
4. Met betrekking tot de 3RX (de voormalige spoorverbinding IJzeren Rijn die de Antwerpse haven vlotter verbindt met het Duitse Ruhrgebied) gaf de minister al aan dat het vooral zaak is om de Nederlandse collega's te overtuigen van de mutuele baten van dat project. De minister gaf eerder aan dat er een overleg plaats zou vinden in juni 2023 met de ministers van de 4 andere betrokken lidstaten en regio's.

Kan de minister meer duiding geven over die ontmoeting? Welke resultaten en/of engagementen werden er verder opgenomen?

5. Met betrekking tot de 3RX werd de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uit 2017 geactualiseerd om nieuwe inzichten en ontwikkelingen in het traject mee op te nemen. Deze oefening zou midden 2023 afgewerkt moeten zijn.

Kan hiervan een stand van zaken gegeven worden? Welke resultaten geeft de vernieuwde MKBA? Welke verdere stappen kunnen genomen worden met de afwerking van en inzichten uit deze MKBA?

6. Welke verdere stappen worden er in 2023 en 2024 in het dossier van de 3RX gepland?

ANTWOORD

op vraag nr. 1647 van 8 september 2023

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De volgende projecten worden en werden uitgevoerd met het voorziene GIP-budget: "V-1: beseinen regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen Rechteroever, V-3 L15 Zonhoven-Balen: Elektrificatie L15, L18 Hasselt-Neerpelt: Aanpassingen roosters in Hasselt, V-7 en V-8 studies met het oog op realisatie van L52 en L57 Puurs-Dendermonde-Aalst, V-9 L19 mol-Neerpelt-Hamont: werken korte termijn, V-5 en 6: afschaffen overwegen op L204." Infrabel beschikt over voldoende middelen om in 2023 verder te werken aan de andere gecofinancierde projecten.

Uiteraard speelt inflatie een rol bij het opmaken van ramingen of bij de inschrijvingsprijzen van een infrastructuurwerk. Daarom maakte Infrabel een reforecast 2022. Hierbij werden scopewijzigingen en transfers tussen de projecten voorgesteld. Dit wordt momenteel nog besproken, maar op basis van de gedane voorstellen is het niet nodig dat Vlaanderen momenteel bijkomende middelen vrijmaakt.

2. Hierbij verwijs ik naar het antwoord op de vraag van mevrouw Mertens met nummer 1244 van 12 mei 2023, waarin de projecten in detail worden overlopen.
3. Wat betreft de tweede havenontsluiting, heeft men zich sinds eind 2019 geconcentreerd op de vergunningsprocedure voor Oude Landen, gezien het belang van de vergunningsfase waarin het project Oude Landen zich momenteel bevindt (beroepsprocedure naar aanleiding van bezwaren is lopende). Het project Oude Landen is immers cruciaal voor de tweede spoorontsluiting. De opmaak van het bestek voor de aanduiding van een MER-bureau voor de studies van de tweede spoortoegang heeft hierdoor vertraging opgelopen. De opmaak van het bestek wordt in het najaar 2023 gefinaliseerd. De start van de MER-studie is voorzien in de tweede helft van 2023. Hierdoor zal de planning van het project opschuiven vergeleken met de oorspronkelijk voorziene einddatum.
4. Het bewindslidenoverleg met de ministers van de vier andere betrokken lidstaten en regio's ging door op 6 juni jl. Er kon geen consensus bereikt worden inzake mogelijke compensaties. De dialoog wordt op hoog niveau verdergezet. Het is de bedoeling om eind 2023 opnieuw samen te komen met de betrokken bewindsliden om vooruitgang te kunnen boeken.
5. De actualisatie van de MKBA 3RX werd inderdaad afgerond begin mei. Niet geheel verrassend blijken de grootste baten nog steeds voor België te zijn, terwijl de grootste lasten (investeringsbehoefte) voor Nederland zijn. De resultaten van deze MKBA vormen dan ook bouwstenen voor de dialoog op hoog niveau tussen de betrokken bewindsliden. Om het bewindslidenoverleg alle kansen te geven werd de vernieuwde MKBA nog niet publiek gemaakt.
6. De val van het Nederlandse kabinet is een nieuw element waar in de gesprekken mee rekening gehouden zal moeten worden. Zoals hierboven gesteld, is het wel de bedoeling dat de bewindsliden van de betrokken vijf lidstaten en regio's opnieuw samenkomen voor het einde van 2023. Vanuit Vlaanderen en België streven we er nog steeds naar met Nederland en Duitsland afspraken te kunnen maken om verdere

stappen in 3RX te kunnen zetten. Ik zal me alleszins blijven inspannen voor dit dossier.