

20 Samengevoegde vragen van

- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de conclusies van de internationale studie over de IJzeren Rijn" (nr. 23051)
- de heer **Peter Vanvelthoven** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de studie over de IJzeren Rijn" (nr. 23055)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie over en de investeringen in de IJzeren Rijn" (nr. 23058)
- de heer **Servais Verherstraeten** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe studie over de IJzeren Rijn" (nr. 23060)

20 Questions jointes de

- M. **Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conclusions de l'étude internationale sur le Rhin de fer" (n° 23051)
- M. **Peter Vanvelthoven** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats de l'étude consacrée au Rhin de fer" (n° 23055)
- M. **David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative au Rhin de fer et les investissements dans ce projet" (n° 23058)
- M. **Servais Verherstraeten** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle étude sur le Rhin de fer" (n° 23060)

20.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, het dossier rond de IJzeren Rijn zit al jarenlang in het slop. De belanghebbende partijen raken het maar niet eens over het precieze traject dat de spoorlijn zou moeten volgen. In 2015 werd een internationale studie opgestart om de drie mogelijke tracés te onderzoeken. Die studie is nu afgerond. Daaruit blijkt dat de zogenaamde derde weg, die via Venlo naar het Ruhrgebied loopt, de meest haalbare optie is. Om het volledige traject gereed te maken voor goederenvervoer zou een investering van 770 miljoen euro nodig zijn.

Mijnheer de minister, ten eerste, volgens de studie zou de IJzeren Rijn een belangrijk alternatief kunnen vormen voor de Montzenroute, die vandaag op piekmomenten vol zit. Bovendien zorgt het gebrek aan alternatief voor problemen, als er zich op de Montzenroute een ongeval voordoet of als het spoor onderhouden dient te worden. Erkent u de conclusie van de studie?

Ten tweede, de Vlaamse regering heeft al aangekondigd het voortouw te willen nemen in het diplomatiek overleg met Nederland en Duitsland. Bent u bereid om hieraan deel te nemen?

Ten slotte, hebt u recent nog contact gehad met uw Nederlandse en Duitse collega's over het dossier van de IJzeren Rijn? Indien ja, kunt u hierover wat meer vertellen?

20.02 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, collega Raskin heeft verwezen naar de drie tracés. Uit de studie van Rhein-Ruhr Rail Connection blijkt de derde optie de beste is, omdat een natuurgebied wordt omzeild en omdat het een goedkope optie is.

Er zou echter nog een investering van 770 miljoen euro nodig zijn om goederenvervoer over die lange afstand mogelijk te maken. Blijkbaar zou er al 180 miljoen euro ingeschreven staan in de verschillende investeringsplannen.

De haalbaarheidstudie voorspelt dat er dagelijks 19 goederentreinen voor het tracé zouden kiezen, ter ontlasting van de Montzenroute.

Die studie voorspelt dus een beperkte modal shift van wegvervoer naar spoorvervoer. Anderzijds zal er wel een verschuiving komen van spoor naar spoor, terwijl het noodzakelijk is om goederenvervoer van de weg naar het spoor te krijgen.

Ten eerste, wat is uw antwoord met betrekking tot de voorspelling van de studie over de beperkte modal shift?

Ten tweede, de andere trajecten waren duurder, maar zouden die een grotere modal shift tot gevolg hebben?

Ten derde, waren Infrabel en de FOD Mobiliteit bij de studie betrokken?

Ten vierde, minister Weyts zal overleg opstarten met Nederland en Duitsland. Is de federale overheid daarbij betrokken?

Ten vijfde, welke middelen worden er voor de investeringen ingeschreven?

Ten zesde, hoe wordt de financiering van het derde traject via Venlo geregeld tussen de andere partners?

Ten zevende, is er een cofinanciering van de operatoren?

Ten slotte, tegen wanneer verwacht u dat het project gerealiseerd is?

20.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij voorgaande sprekers. Ik las in de studie dat de federale overheid toezicht op de stuurgroep zou houden. Wat hield dat toezicht in?

Hoe en wanneer zullen de verschillende overheden van onze land rond de tafel gaan zitten om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen?

Op welke manier zal het overleg met de Nederlandse en Duitse overheden verlopen?

Op welke manier zullen de omgevingsfactoren, zoals geluidsoverlast, bescherming van fauna, flora en luchtvervuiling, een rol spelen bij de standpuntbepaling van ons land?

De studie stelt immers dat dubbele sporen de verstoring van omliggende gebieden zouden vergroten. Om welke "verstoring" gaat het precies? Is verder onderzoek ter zake nodig? Zal de federale overheid meer onderzoek ter zake uitvoeren?

20.04 Minister François Bellot: In de 3RX-studie, die uitgevoerd werd tussen december 2015 en december 2017, werden drie alternatieve routes voor de IJzeren Rijn onderzocht: het historisch tracé via Weert en Roermond, het A52-alternatief en het 3RX-tracé of de Rhein-Ruhr Rail Connection via Venlo en Viersen. Dat gebeurt op economisch, technisch, ruimtelijk, maatschappelijk en milieutechnisch vlak.

De studie was een initiatief van de Vlaamse regering en werd meegefinancierd door de Europese Commissie. Ze werd uitgevoerd onder toezicht van een stuurgroep met vertegenwoordigers van de verschillende betrokken partijen. Dat zijn België, Nederland, Duitsland, Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen. De conclusies in het eindrapport worden dan ook erkend door alle leden. Het is nu wachten op een Vlaams initiatief om het overleg op te starten met de partners uit de buurlanden.

De maatschappelijke kosten-batenanalyse vormt samen met de inschatting van de vervoersprognoses een essentieel onderdeel van de 3RX-studie. Infrabel, Prorail en DB Netz hebben meegewerkt aan de detaillering van de verschillende tracés en de kosten.

Uit de studie blijkt dat er op basis van een gemiddeld groeiscenario 21 treinen per dag gebruik zouden maken van het 3RX-tracé tegen 2040, wat neerkomt op 3,2 miljoen vervoerston per jaar. De investeringskosten in de goedkoopste studie van het 3RX-tracé worden geraamd op 770 miljoen euro, exclusief btw.

Net zoals voor het historische tracé en het A52-tracé zijn de kosten van het 3RX-tracé groter dan de maatschappelijke baten. Er zijn bovendien geen significante verschillen op het vlak van modal shift tussen de drie tracés.

De Montzenroute is momenteel veruit de meest gebruikte route tussen onze zeehavens en Duitsland. Die route is echter niet de kortste verbinding en heeft beperkingen, onder andere door het minder gunstig profiel van het tracé. Gezien de drukke bezetting hebben storingen vaak een groot effect.

Dat maakt van het 3RX-tracé een mogelijk waardevol alternatief voor de ontlasting van andere routes in België, Nederland en Duitsland en als back-up in geval van calamiteiten op andere oost-westspoorverbindingen.

Een toename van het spoorvervoer op het 3RX-tracé en de beperkte bijkomende inname voor noodzakelijke infrastructuur zouden lokaal bijkomende belasting voor de omgeving veroorzaken.

De combinatie van mitigerende maatregelen over het hele tracé met de modal shift zorgt echter voor een positief netto-effect op omgeving en milieu, zowel op het vlak van geluid, uitstoot als veiligheid.

De studie had niet tot doel voorstellen over een mogelijke verdeling van de financiële lasten tussen de landen en/of regio's te formuleren.

De onderhandelingen over de definitieve keuze van het tracé, de concrete uitwerking en financiering zullen de nodige tijd vragen. Historisch gezien waren de verschillende standpunten vooral inzake financiering immers vaak moeilijk te verenigen.

De 3RX-studie levert wel een gemeenschappelijke basis op om de onderhandelingen te hervatten en op termijn tot een consensus te komen. Vlaanderen zal als initiator van de studie het initiatief nemen om de politieke consultaties, voorafgegaan door een intra-Belgisch overleg, op te starten.

Het federale niveau neemt in het dossier zijn verantwoordelijkheid. Er is reeds gestart met de elektrificatie van de IJzeren Rijn op Belgisch grondgebied, waar de drie tracés samenvallen. Het gedeelte van de lijn tussen Herentals en Mol werd eind 2015 geëlektrificeerd en in dienst gesteld. De elektrificatie van de sectie van Mol tot Hamont wordt in 2018 opgestart en de geëlektrificeerde sectie zal in 2020 in dienst worden genomen.

Hiervoor is een federale bijdrage van 47,5 miljoen euro in het strategisch meerjareninvesteringsplan van Infrabel voor de periode 2018-2031 ingeschreven. De elektrificatie van dat baanvak is bovendien onderwerp van een Europese subsidieaanvraag ten bedrage van maximaal 18,52 miljoen euro.

De elektrificatie is een belangrijke stap om de IJzeren Rijn te kunnen reactiveren. Uit de drie studies blijkt immers, net als uit vroegere studies, dat alleen een geëlektrificeerde verbinding een interessant alternatief kan bieden. De federale overheid is dus zeer nauw betrokken bij het project en doet de komende jaren belangrijke stappen op het Belgische grondgebied voor de realisatie van die ontsluiting naar Duitsland.

Bij de uitvoering van de werken zal, waar mogelijk, ook rekening gehouden worden met de aanpassing aan het spoor om een toenemend goederenvervoer over die lijn toe te laten. Ook voor die werken heeft de federale overheid, samen met het Vlaams Gewest, reeds 30 miljoen uitgetrokken.

20.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw gedetailleerd en genuanceerd antwoord. Ik kan u voor een heel groot stuk van uw betoog volgen. Ik hoor u wel zeggen dat de kosten op dit moment nog een stukje groter zijn dan de baten en dat de modal shift beperkt blijft. De cijfers in de studie kan men natuurlijk op verschillende manieren interpreteren.

Men kan erover discussiëren of de Montzenlijn nu al dan niet verzadigd is.

Wij zijn het erover eens dat die op piekmomenten vrij vol zit. Ook de lijnen naar de Montzenlijn zitten heel erg vol. Vanuit mijn regio, Zuid-Limburg, is het onmogelijk om op een regelmatige basis personenvervoer te organiseren naar Antwerpen, omdat de toevoerlijnen vol zitten met goederenvervoer.

Wij weten ook dat de snelwegen vollopen. Men spreekt over plus 50 % tegen 2030, dan mogen wij ervan uitgaan dat de verzadiging er in elk geval aan komt en dat de modal shift alleen maar groter kan worden. De verhouding tussen kosten en baten zal ook veranderen.

Ik ben blij dat uw erkenning dat de Montzenroute een aantal nadelen heeft en dat een alternatieve route zinvol kan zijn. De IJzeren Rijn is belangrijk voor de economie van het land.

U hebt ook gezegd dat een eerste aanzet is gedaan met de elektrificatie van een stukje op de lijn 19. Ik hoor u ook zeggen dat de derde weg een mogelijk alternatief kan zijn. Dat doet mij plezier.

Minister Weyts heeft gezegd dat de patstelling doorbroken is. Hierop moeten we voortgaan. Ik hoor u zeggen dat er een gemeenschappelijke basis is om aan de slag te gaan. Dat doet mij plezier. Het verhaal wordt ongetwijfeld vervolgd.

20.06 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Het klopt dat 21 treinen per dag zeer beperkt is, maar als we de investering afschrijven op 35 jaar, dan gaan wij ervan uit dat er op termijn een modal shift gebeurt. Voor 21 treinen op 320 dagen op 35 jaar, komt men tot een prijssubsiëring van 4 000 euro.

In alle andere dossiers blijkt dat, eens de investering is gedaan, er een stijging is. Overigens, het is aan de volgende generatie om te zorgen voor groei van het goederenvervoer in ons land.

Alleszins moet men vanaf de eerste dag rekening houden met de investeringskosten voor de omliggende gemeenten van het tracé.

Die kosten mogen op het laatste moment geen struikelblok vormen. Indien er een gemeenschappelijke basis bestaat voor een tracé, wordt er ook best voor de betrokken gemeentebesturen een participatieproject uitgewerkt met een realistische tijdsplanning, zodat iedereen mee is. Het is tegenwoordig ongelooflijk moeilijk om in Vlaanderen iets met een impact inzake infrastructuur te realiseren. We moeten vanaf de eerste dag het draagvlak vergroten.

20.07 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord. Ik leer er nog iets anders uit dan de collega's. Enerzijds is er het dossier van de IJzeren Rijn. Ik ben het ermee eens dat de studie een gemeenschappelijke basis kan vormen om te onderhandelen met de andere overheden, waarbij een initiatief van de Vlaamse regering ook relevant is.

Om de IJzeren Rijn te realiseren, moeten er op Belgisch grondgebied passeersporen worden toegevoegd of verlengd, dat er elektrificatie komt tussen Mol en Hamont en een dubbel spoor op het deel tussen Mol en Hamont waarop dat nog niet het geval is. U ziet die twee dossiers los van elkaar, leid ik af uit uw antwoord. Ik vind dat zeer relevant; het ene hoeft niet op het andere te wachten. U kent mijn standpunt daarover en dat van onze fractie: het personenvervoer moet voorrang krijgen op het andere vervoer.

In de studie staat ook dat er vergunningen noodzakelijk zijn, met onder meer een milieueffectenrapport. Als er negatieve effecten zijn voor de omgeving, moeten er risicobeperkende maatregelen worden genomen om de gevolgen te verzachten. Ik wijs er nog op dat men suggereert bijkomende studies uit te voeren inzake lawaai, landschap, luchtkwaliteit, trillingen, natuur en verkeer. Dat is vereist, zodra er meer gebruik zou worden gemaakt van het bestaande spoor of er een bijkomend spoor zou worden aangelegd. Dat bevestigt ook de studie van het IOK ter zake.

Hoe dan ook ben ik vragende partij om bij meer goederenvervoer – dat staat los van het feit dat personenvervoer voor mij prioritair blijft - compenserende maatregelen voor de omgeving absolute prioriteit te geven, samen met de realisatie van het dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.