

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

710

Vragen van de leden **Fokke** en **Hoogland** (beiden PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «België geeft het op met spoor Maastricht–Lanaken»* (ingezonden 29 september 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 8 december 2016).

Vraag 1

Kent u het bericht «België geeft het op met spoor Maastricht–Lanaken»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is de rol van de rijksoverheid bij het project Goederenspoorlijn Maastricht–Lanaken geweest?

Antwoord 2

De spoorweg maakt, tot de grens met België, deel uit van het Nederlandse hoofdspoor. Op Belgisch grondgebied leidt de spoorweg naar een nieuw aangelegde goederenterminal in Lanaken. Het Rijk heeft bijgedragen in de kosten voor reactivering van de spoorweg op Nederlands grondgebied.

Vraag 3

Welke pogingen zijn door het Rijk, de gemeente Maastricht of de provincie Limburg (of andere partijen) ondernomen om van de goederenspoorlijn alsnog een succes te maken? Kunt u aangeven waarom deze pogingen mislukt zijn?

Antwoord 3

De spoorweg is gereactiveerd nadat in 2004 uit onderzoek van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Limburg bleek dat er voor de spoorweg een potentiële goederenstroom bestaat van 9 miljoen ton bulkgoederen en 25.000 containers. De goederenterminal in Lanaken en papierproducent Sappi, met vestigingen in Maastricht en Lanaken, zouden veel vervoer genereren.

¹ <http://www.1limburg.nl/belgie-geeft-het-op-met-spoor-maastricht-lanaken?context=latestarticles>

Het opnieuw in gebruik nemen van de spoorverbinding zou al direct leiden tot een modal-shift van een half miljoen ton lading ten gunste van het spoor (een daling van het aantal vrachtwagenbewegingen met 300 per dag = 65%). De gereactiveerde spoorweg is opgeleverd midden in de economische crisis. Sappi in Lanaken kampte in 2012 met problemen en moest reorganiseren. Hierbij heeft men besloten het vervoer per vrachtauto plaats te laten vinden omdat dat goedkoper bleek te zijn, mede door de lage brandstofprijzen. Omdat het vlak over de grens in België gevestigde Sappi de enige verlader was rijden er sindsdien geen goederentreinen op het traject. Aan Nederlandse zijde zijn er geen spooransluitingen naar bedrijven, zodat er geen vervoeraanbod van het Nederlandse bedrijfsleven te verwachten is.

Vraag 4

Hoeveel geld hebben de Nederlandse overheden (gemeenten, provincie Limburg, Rijk) gezamenlijk in de totstandkoming van deze goederenspoorlijn gestoken? In hoeverre zijn de investeringen in de oude spoorbrug over de Maas nuttig geweest nu het spoor aan Belgische zijde niet meer wordt onderhouden?

Antwoord 4

De aanleg van de terminal in Lanaken en de renovatie van de spoorweg tussen Maastricht en Lanaken hebben € 33 miljoen gekost. Van die kosten is meer dan de helft aan Belgische zijde gemaakt. IenM heeft € 5,6 miljoen aan ProRail betaald voor revitalisering van de lijn en jaarlijks € 350.000 voor beheer en onderhoud. Ook de decentrale overheden en de Europese Unie hebben bijgedragen in de revitalisering. Een deel van die investeringen is gedaan om de flora en fauna te beschermen. Dat verhoogde de kosten aanzienlijk. Nu het vervoer niet plaatsvindt, vervult de spoorbrug over de Maas geen functie.

Vraag 5

Hoe verklaart u dat eerdere onderzoeken hebben uitgewezen dat er voldoende potentieel is voor een goederenspoorlijn Maastricht–Lanaken, nu de afgelopen vijf jaar is gebleken dat het potentieel er niet is? Welke lessen trekken u en/of andere overheden uit deze casus?

Antwoord 5

Volgens onderzoek van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Limburg zou er voor de spoorweg een potentiële goederenstroom bestaan van 9 miljoen ton bulkgoederen en 25.000 containers. Dit onderzoek is uitgevoerd in de jaren die gekenmerkt werden door economische voorspoed. De gereactiveerde spoorweg werd in 2012 opgeleverd, midden in de economische crisis. Ten aanzien van het tweede deel van uw vraag kan ik niet spreken voor andere overheden. Bij deze spoorweg is een publieke investering gedaan ten behoeve van private partijen zonder dat er om garanties op gebruik of terugbetaling van de investering is gevraagd indien er geen gebruik van de infrastructuur zou zijn gemaakt. Een dergelijke gang van zaken mag niet meer voorkomen. In het vervolg zullen bij reactivering van in onbruik geraakte spoorwegen de kosten voor planvorming, reactivering en beheer en onderhoud geheel bij de initiatiefnemer komen te liggen. Bovendien ben ik zeer terughoudend met het heropenen van spoorwegen waarvan in het verleden is gebleken dat ze een marginaal bestaan hadden.

Vraag 6

Wat zijn de gevolgen van het stoppen met het onderhoud van het spoor aan Belgische zijde voor de plannen om een sneltram tussen Maastricht en Hasselt te realiseren?

Antwoord 6

De sneltram, die volgens afspraak met de provincie in 2020 zal gaan rijden, zal op Nederlands grondgebied gebruik maken van een deel van de spoorweg. Hiermee wordt dan de renovatie op dat deel van de lijn alsnog benut. Op Belgisch grondgebied zal volgens het plan een geheel nieuw tramtracé worden aangelegd. Het niet langer onderhouden van het spoor in België heeft op de ontwikkeling van de tram geen invloed.