

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

## 1450

Vragen van de leden **Visser, Nijkerken-De Haan** en **De Boer** (allen VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het besluit van de Belgische regering om te investeren in het spoortraject Antwerpen–Weert* (ingezonden 10 februari 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 23 maart 2017).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Treinverbinding Weert–Antwerpen stuk dichterbij» d.d. 3 februari 2017?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u bekend met het besluit van uw Belgische collega, de heer Bourgeois, om te investeren in de elektrificatie van het spoortraject Weert–Antwerpen?

Antwoord 2

Ik ben bekend met de ambities van de Vlaamse regering. Voor investering in de elektrificatie is Vlaanderen afhankelijk van de Belgische federale overheid. Die heeft over dit project nog geen definitief besluit genomen.

Vraag 3

Bent u er tevens mee bekend dat de Belgische regering een Europese aanvraag heeft ingediend in het kader van Connecting Europe Facility for Transport (CEF)? Zo ja, wat vindt u hiervan?

Antwoord 3

De infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorweginfrastructuur heeft een aanvraag ingediend voor een Europese subsidie in het kader van het CEF. Deze aanvraag heb ik samen met de Belgische federale Minister voor Mobiliteit, de heer François Bellot, ondersteund via de ondertekening van een «written agreement» die aan het dossier voor de CEF aanvraag is toegevoegd.

<sup>1</sup> <http://www.1limburg.nl/treinverbinding-weert-antwerpen-stuk-dichterbij>

Vraag 4

Wat betekenen deze besluiten in België voor de Nederlandse inzet op dit traject?

Antwoord 4

Het betreft hier een Belgisch project, zonder financiële inzet vanuit Nederland.

Vraag 5

Is er een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd naar de aanpassing van dit traject? Zo ja, wat is de score? Kunt u de uitkomsten met de Kamer delen, zodat duidelijk wordt wat de positieve en negatieve effecten zijn voor het passagiersvervoer en goederenvervoer?

Antwoord 5

Elektrificatie van het tracé Hamont-Weert is een regionale ambitie (zie ook vraag 7). Mij is geen kosten-batenanalyse bekend. Het traject Antwerpen – Weert maakt ook deel uit van de studie (3RX) naar de haalbaarheid van de IJzeren Rijn, welke op initiatief van het Vlaams Gewest wordt gedaan en waar Nederland en Duitsland ambtelijk bij betrokken zijn. De resultaten van deze studie, waaronder een kosten-batenanalyse, zijn naar verwachting rond de zomer van dit jaar beschikbaar.

Vraag 6

Klopt het dat door investeringen op dit deel van het spoor de Brabantroute deels kan worden ontlast? Zo ja, kunt u nader onderbouwen wat dit concreet kan betekenen, ook in relatie tot de havenontwikkeling in Rotterdam en Antwerpen?

Antwoord 6

Dit klopt deels. Voor de haven van Rotterdam is de Betuweroute de belangrijkste verbinding met Duitsland. Voor de haven van Antwerpen is dat de Montzen-route (Antwerpen-Luik-Montzen-Aken). De Brabantroute is voor beide havens een alternatieve route; voor Rotterdam is deze route tijdelijk van groter belang vanwege de bouw van het Derde spoor in Duitsland. Het traject Weert-Budel-Antwerpen biedt met name de mogelijkheid om de vervoersvraag tussen Antwerpen en Zuid Limburg in te vullen. In de huidige vorm biedt het tracé ruimte voor 51 goederentreinen per week. Dat is voor nu, maar ook op langere termijn, voldoende om in de op dit moment bekende vervoersvraag voor goederen te voorzien.

Vraag 7

Welk bedrag is er nodig vanuit het Rijk dan wel de regio om aan Nederlandse zijde ook de boel op orde te hebben qua elektrificatie en veiligheid? Klopt het dat de gevraagde Rijksbijdrage 4 miljoen euro is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, onder welke condities bent u bereid om dit bedrag voor dit project te reserveren in het Infrastructuurfonds?

Antwoord 7

De benodigde maatregelen aan Nederlandse zijde zijn niet vastgesteld. Er is geen gevalideerde kostenraming beschikbaar voor dit project. De provincie Limburg is hier als initiatiefnemer voor verantwoordelijk. Ik kan niet beoordelen of de gevraagde € 4 mln. voldoende is om elektrificatie te realiseren. Op basis van de kosten van vergelijkbare projecten is dat twijfelachtig. Het tracé in zijn huidige vorm biedt voldoende capaciteit om in de actuele en toekomstige vervoersvraag te voorzien. Bovendien is erop basis van nationale en regionale vervoersconcessies geen zicht op een aanbieder van personenvervoer op het traject Weert-Hamont. Ik constateer daarmee dat elektrificatie van het tracé geen nationale prioriteit heeft. Een reservering voor dit project in het infrafonds is derhalve niet opportuun.