

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/54795

Uw kenmerk
2017Z02224

Datum 22 maart 2017
Betreft Beantwoording Kamervragen van de leden Visser,
Nijkerken-De Haan en De Boer (allen VVD) over het
spoortraject Weert-Antwerpen

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de schriftelijke vragen van de leden Visser, Nijkerken-De Haan en De Boer (allen VVD) over het besluit van de Belgische regering om te investeren in het Spoortraject Antwerpen Weert.

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht "Treinverbinding Weert-Antwerpen stuk dichterbij" d.d. 3 februari 2017?¹

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 spoorwagennet Infrabel 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.

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

Vraag 4

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Antwoord 4

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

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/54795

Vraag 5

Is er een maatschappelijke kostenbatenanalyse 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 kostenbatenanalyse 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 kostenbatenanalyse, 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/54795

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma