

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 44
van **JO BROUNS**
datum: 18 oktober 2019

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Grensoverschrijdende treinverbinding Hamont-Weert - Eventuele cofinanciering

Limburg kent een mager spoornet. Er zijn geen verbindingen in het Maasland, geen verbinding tussen Noord- en Zuid-Limburg en ook een grensoverschrijdende verbinding met Nederland ontbreekt. Daardoor kiezen veel Limburgers noodgedwongen voor de wagen. De toenemende files en de klimaatproblematiek vragen meer inspanningen op dit vlak.

Wat de verbinding met Nederland betreft, scheidt een spoorlijn van slechts 9 kilometer beide landen. De reactivering van de grensoverschrijdende verbinding tussen Hamont en Weert zou de mobiliteit in de regio sterk ten goede komen. Bovendien schuilt er ruimere potentie in dit lijnstuk. Het wegwerken van de kleine 'missing link' zou Eindhoven, Maastricht en Duitsland met Antwerpen en Brussel kunnen verbinden en zo het treinreizen binnen Europa bevorderen.

Volgens een onderzoek van het actiecomité Vereniging Treinreizigers Vervoer heeft het traject Hamont-Weert een potentieel van 800 tot 1000 reizigers per dag. Dit onderzoek is gebaseerd op tellingen en interviews op de P+R-parkings (park-and-ride) bij de NMBS-stations van Neerpelt, Hamont en het Nederlandse station in Maarheeze.

Langs Belgische zijde is de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont een belangrijke stap in de heropening. Deze investering is één van de Vlaamse spoorprioriteiten en wordt mede met Vlaams geld gefinancierd. De werken zijn volop aan de gang en de oplevering wordt tegen het najaar van 2020 verwacht. In 2014 werd het station van Hamont heropend. In aansluiting op deze werken werd in het Nederlandse regeerakkoord 2017-2021 de realisatie van de verbinding Hamont-Weert opgenomen: "In aansluiting op de Belgische investering op de lijn Antwerpen - Hamont wordt het aansluitende traject Hamont - Weert, met cofinanciering van regionale overheden, gereactiveerd voor personentreinen." De kosten voor deze werken werden op 35 miljoen euro geraamd. Uit een studie van de Nederlandse spoorbeheerder ProRail zou nu blijken dat de heropening van de lijn tientallen miljoenen euro's meer zou kosten. Men spreekt over 50 tot 150 miljoen euro. Dit kostenplaatje zou de Nederlandse overheid afschrikken, waardoor het project opnieuw in de koelkast dreigt te belanden. Eind dit jaar zou de Nederlandse staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat Stien van Veldhoven haar conclusies aan de Tweede Kamer presenteren. De NMBS zou met een eigen haalbaarheidsstudie bezig zijn.

Gezien het belang van dit dossier voor de mobiliteit in Limburg en de link met de Vlaamse spoorinvesteringen, heb ik volgende vragen voor de minister.

1. Onderschrijft de minister het belang van de heropening van de lijn Hamont-Weert voor de mobiliteit in Limburg? Zal de minister het dossier van de heropening van de spoorverbinding Hamont-Weert verdedigen bij haar Nederlandse collega?
2. Beschikt de minister over de studie van ProRail? Hoe valt het grote verschil in kosten tussen de initiële en de ProRail-raming te verklaren?
3. Zijn er onderhandelingen lopende over de verdeling van de kosten tussen België en Nederland en is de minister daarbij betrokken? Welk voorstel ligt vandaag op tafel?
4. Overweegt de minister om voor de kosten langs Belgische zijde vanuit Vlaanderen te cofinancieren?

ANTWOORD

op vraag nr. 44 van 18 oktober 2019

van **JO BROUNS**

1. In Limburg lopen verschillende initiatieven rond het spoorvervoer. Door middel van Vlaamse cofinanciering bestudeert Infrabel een mogelijke heropening van L18 tussen Hasselt en Pelt. Bovendien wordt met Vlaamse middelen gewerkt aan het verlengen van perrons tussen Mol en Hamont en de bouw van een 2^e spoor tussen Neerpelt en Balen-Werkplaats. Infrabel kreeg voor spoorlijn 19 ook al Europese steun. In de regio is de infrastructuur dus klaar voor meer en elektrisch spoorvervoer. Het doortrekken van deze verbinding tot in Weert kunnen we hiervan als een logisch verlengstuk beschouwen. Dit ook omwille van het potentieel voor het goederenvervoer in samenhang met het 3RX-project. De minister zal dit dossier dan ook opnemen in het kader van deze 3RX.
2. De definitieve resultaten van de studie van ProRail werden nog niet vrijgegeven. Dit wordt nauw opgevolgd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.
3. Aangezien er nog geen definitieve resultaten zijn, lopen er nog geen onderhandelingen over een eventuele kostenverdeling. Afspraken over financiering gebeuren in eerste orde op het federale niveau.
4. Gezien het voorlopig nog onduidelijk is over welke kosten het gaat, kan hierover nog geen uitspraak worden gedaan.