

Terugkeer treinverbinding Weert-Antwerpen onzeker



• Een NMBS-dieseltweetje vertrekt in Hamont naar Antwerpen. Foto Herman Welter

Het is onzeker of de door de Nederlandse provincie Limburg en de stad Weert vurig gewenste treinverbinding tussen Weert en Antwerpen werkelijkheid wordt. Pas begin 2019 komt er duidelijkheid.

Dat blijkt uit het briljant vage antwoord van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op vragen van de redactie van Magazine Personenvervoer. Intussen is Infrabel, de Belgische infrastructuurbeheerder, gestart met de elektrificatie van de spoorlijn tussen Mol en Hamont (vlakbij de Nederlandse grens).

De Nederlandse provincie Limburg, de stad Weert, de Belgische grensstad Hamont-Achel en de Vereniging Treinreizigers Vervoer (vTv) pleiten al geruime tijd voor de reactivering van het baanvak Weert – Belgische grens voor reizigersvervoer (zie ook PV 03/2014 en 06/2015). Bij de vorming van het kabinet-Rutte III in 2017 slaagde het CDA Limburg erin om de reactivering van de enkelsporige lijn Weert – Belgische grens voor personenvervoer in het regeerakkoord te laten opnemen.

Een onzekere uitkomst

Toen onze redactie bij infrabeheerder ProRail informeerde naar de stand van zaken werden we verwezen naar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daar kregen we prompt het volgende antwoord: "In het huidige regeerakkoord van het Nederlandse kabinet is het voornemen opgenomen om deze verbinding te reactiveren voor reizigersvervoer." Letterlijk staat in het Regeerakkoord: "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." "Daartoe wordt op dit moment een aantal stappen ondernomen", aldus het ministerie van I&W. "De Nederlandse spoorbeheerder werkt uit welke infrastructuurle maatregelen nodig zijn en welk kostenplaatje hieraan vast hangt. Daarnaast wordt gewerkt aan een kosten-batenanalyse om meer gevoel te krijgen bij nut en noodzaak van mogelijke investeringen. Ook wordt een marktconsultatie uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in de mogelijke vervoerder op dit traject en de kosten die de exploitatie met zich meebrengt. Naar verwachting is daarmee begin 2019 voldoende informatie beschikbaar voor eventuele vervolgstappen. Wanneer dat positief uitvalt, zal uiteraard ook worden bekeken welke subsidiemogelijkheden mogelijk zijn vanuit de Europese Unie. Kort samengevat: volop werk in uitvoering momenteel. Begin 2019 wordt meer duidelijk." Een briljant vage ambtelijke formulering. In mensentaal: een onzekere uitkomst.

Tien meter voor de Nederlandse grens

In België is al op donderdag 23 augustus 2018 door federaal minister van Mobiliteit François Bellot en Infrabel-topman Luc Lallemand het startsein gegeven voor de elektrificatie van spoorlijn 19 Mol – Hamont. Dat gebeurde door het plaatsen van een bovenleidingpaal op het perron in Hamont. De elektrificatieklus wordt geklaard door Strukton Rail. De elektrificatie komt er sneller dan verwacht. Tot tevredenheid van onder meer burgemeester Theo Schuurmans van Hamont, een van de vurige pleitbezorgers.

In 2017 besloot de federale regering om 1 miljard extra op tafel te leggen voor investeringen in bij voorrang de afwerking van de spoorinfrastructuur voor het Brusselse voorstadnet in Wallonië. Met onder meer middelen uit het GEN-fonds (GEN staat voor Gewestelijk ExpresNet) kwam men op een bedrag van 1,362 miljard. Vlaanderen (100 miljoen) en Wallonië (32,5 miljoen) beloofden cofinancieringen voor regionale spoorprojecten.

De elektrificatie van de 33 km lange lijn 19 kost 47,5 miljoen euro waarvan 40% wordt gesubsidieerd door de Europese Unie. Er worden 830 palen geplaatst en 200 km kabels en draden voor de bovenleiding uitgerold. De bovenleiding loopt tot tien meter voor de grens met Nederland.

In 2020 elektrisch tussen Hamont en Antwerpen

De drie tractieonderstations – in Lommel, Neerpelt en Hamont – worden optimaal geïntegreerd in de vrije ruimte langs het spoor. De bouw moet nog worden toegewezen. In Balen Werkplaatsen worden twee nieuwe wissels geïnstalleerd. In Hamont wordt het bestaande wissel 155 meter richting Neerpelt verplaatst zodat een goederentrein niet langer een overweg blokkeert om een reizigerstrein de stopplaats te laten binnenrijden.

Gepland is een tweede spoor tussen Balen Werkplaatsen en Neerpelt, een afstand van 13 km. Bij de elektrificatie wordt hiermee alvast rekening gehouden.

In maart 2019 starten de voorbereidende werkzaamheden voor de elektrificatie van de spoorlijn tussen Mol en de vertakking Zonhoven. Op dit gedeelte komen tractiestations in Leopoldsborg en Zolder. Deze elektrificatie is begroot op bijna 52 miljoen euro.

Vanaf december 2020 kan elektrisch worden gespoord tussen Hamont en Antwerpen-Centraal. De geluidsoverlast die de door Alstom in Spanje gebouwde dieseltreinen in Antwerpen-Centraal en Hamont veroorzaken, is dan verleden tijd. Tijdens de lange keertijden in deze stations blijven de dieselmotoren draaien.

Met de elektrische tractie kan de NMBS structureel besparen op de exploitatiekosten door onder meer een efficiëntere inzet van treinmaterieel en lagere energiekosten. Als ook elektrisch kan worden gereden tussen Mol en Hasselt, kan de NMBS in de provincies Antwerpen en Limburg een punt zetten achter de dieseltractie.

Tot nader order blijven de dieseltweetjes nog een vertrouwd gezicht tussen Charleroi en Couvin en op drie lijnen in Oost-Vlaanderen: Gent – Eeklo, Gent – Oudenaarde – Ronse en Gent – Zottegem – Geraardsbergen.

Drielandentrein heropent discussie over Vlaamse tram Hasselt - Maastricht

De homologatieritten in België met de Limburgse Flirt-treinen van Arriva, een dochteronderneming van de Deutsche Bahn, zorgen voor onrust bij de socialistische vakbond ACOD Spoor. Als alles volgens plan loopt, zou de treindienst Maastricht – Luik met ingang van 9 december door Arriva kunnen worden uitgevoerd.



• Via de spoorbrug over de Maas in Maastricht (op de lijn naar Hasselt) kan het station in Maastricht wel per tram worden bereikt.

Arriva haalde na veel gedoe (zie PV 01 2016) de concessie binnen voor het trein- en busvervoer in de Nederlandse provincie Limburg voor de periode 2016-2031. In de concessie met een waarde van 2 miljard euro wordt de klemtoon gelegd op de drielandenverbinding Luik – Maastricht – Heerlen - Aken. Het Zwitserse Stadler Rail leverde voor dit traject acht driedelige Flirts, geschikt voor drie spanningen (België, Nederland en Duitsland). De Flirt ('Flinker Lichter Innovativer RegionalTriebzug') is een succesrijk treinstel dat al in veel landen rijdt.

Spoorverbinding 'goedkoper en sneller'

Het verbaast dat de Belgische spoorvakbond pas nu de drielandentrein van Arriva heeft ontdekt. De bond zegt dat de liberalisering "in stilte België is binnengeslopen." Gevreesd wordt dat de komst van de Arrivatrein banen zal kosten in de NMBS-werkplaats van Hasselt. De NMBS ontkent dit en wijst er tevens op dat het om een internationale verbinding gaat waarvoor de marktwerking al een hele tijd geldt. Voorts vreest ACOD Spoor dat ook Weert – Mol - Antwerpen, een verbinding die eveneens op de wenslijst van Nederlands Limburg staat, voor de NMBS verloren zal gaan.

De drielandentrein heeft in Belgisch Limburg de discussie over de tram Hasselt – Maastricht weer doen oplaaien. Het Actiecomité lijn 20 wijst er opnieuw op dat een reactivering van de spoorverbinding Hasselt - Maastricht én goedkoper én sneller te realiseren is dan de "trage" tram die bovendien niet naar het station zal rijden. "Het is niet uit leggen dat je vanuit Nederlands Limburg naar Luik kunt sporen en niet naar Hasselt. De tram is een duur en onvolmaakt alternatief voor de snellere trein", stelt het comité.

Politiek gekonkel

De stand van zaken in het omstreden tramdossier is dat de politieke meerderheid in Maastricht pro tram blijft en dat in Vlaanderen er nog steeds weinig beweegt. Voor de bouw van de tramlijn moeten in Diepenbeek en Bilzen veertien overwegen verdwijnen. De Belgische spoorwegbeheerder Infrabel heeft laten weten hiervoor voorlopig geen middelen te hebben. In september kondigde federaal minister van Defensie Steven Vandeput (N-VA) aan dat hij geen vergunning voor de tram zal geven als hij burgemeester van Hasselt wordt. Niet veel later beloofde de Vlaamse regering geld voor onteigeningen om de tramlijn te kunnen realiseren...

Spoorbrugtracé in Maastricht

In juni publiceerde NI European Consultancy (NIEC), gevestigd in het Belgische Kanne, een Contra-expertise bestemmingsplan tram Maastricht – Hasselt. Opdrachtgever was DAS Rechtsbijstandsverzekering Nederland voor twee cliënten die op de van Hasseltkade/Maasboulevard in Maastricht wonen.

Het rapport stelt onder meer dat sterke twijfel aan de betrouwbaarheid van de onder de verantwoordelijkheid van de gemeenteraad Maastricht opgegeven reizigersaantallen gerechtvaardigd lijkt. "De conclusie van Transport & Mobility Leuven kan worden onderschreven: Het verkeersmodel onderschat het effect op het introduceren van een bijkomende overstap voor tramgebruikers." Voorts stelt het rapport dat het buiten gebruik stellen van het spoor door ProRail voor goederentreinen perspectief biedt om het spoorbrugtracé te gebruiken voor de tram. Het station Maastricht kan zo wel worden bereikt.

Het rapport adviseert om de open/sluittechnieken voor de spoorbrug Maastricht te onderzoeken. "Uit gesprekken met Rijkswaterstaat is gebleken dat de hefspoorbrug in Maastricht verhoogd kan worden zodat aan de scheepvaartnormen kan worden voldaan."

Een andere aanbeveling is de doorrekening van de kosten betreffende de infrastructuur van het spoorbrugtracé. Het rapport is van oordeel dat dit tracé minder omgevingshinder veroorzaakt dan de aanleg en gebruik van een nieuw aan te leggen tramtracé door de oude binnenstad van Maastricht.

• Wat afstand betreft zou een grensoverschrijdende verbinding geen probleem hoeven te zijn.

