

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1141
van **JOHAN DANEN**
datum: 19 april 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Sneltramverbinding Hasselt-Maastricht - Stand van zaken

Op 15 december 2016 is het addendum bij de kaderovereenkomst van 2014 over de realisatie van een sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht ondertekend. Bij die gelegenheid maakte Maastricht al de helft van een som van 6 miljoen euro over als vergoeding omdat de scope van de kaderovereenkomst gewijzigd is.

Intussen waren er berichten dat spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel geen geld heeft om zijn engagementen rond een aantal overwegen op het traject tussen Hasselt en Maastricht na te komen. Deze problemen waren aan de orde tijdens de commissievergadering van 16 maart 2017.

Parallel is in Maastricht veel aandacht gegaan naar een doorlichting door het bureau Berenschot van het proces dat aan de overzijde van de grens heeft geleid tot de al genoemde scopewijziging.

In het auditrapport, dat vreemd genoeg niet dieper ingaat op aspecten die te maken hebben met de grensoverschrijdende aanpak en organisatie van het hele opzet, luidt de hoofdconclusie 'dat de complexiteit van het project is onderschat en dat mede hierdoor de grip op het project is kwijtgeraakt.' In gewoon Nederlands: de aanleg van een deel van een tramspoor van ongeveer 5 kilometer van de grens met Belgisch Limburg tot het station van Maastricht was te hoog gegrepen voor het stadsbestuur en zijn administratie, waardoor zelfs een bekend probleem met de draagkracht van een oude brug over de Maas simpelweg over het hoofd is gezien.

Het Berenschot-rapport is op 10 januari 2017 toegelicht tijdens een zogenaamde stadsronde voor de raadsleden van Maastricht. Op 4 april 2017 heeft de gemeenteraad van Maastricht vervolgens de aanbevelingen van het rapport overgenomen, ook als opstap naar de goedkeuring van een concept projectplan en later ook naar een nieuw bestemmingsplan.

Samen met de voorbereidende documenten, hebben de debatten op 10 januari en 4 april in Maastricht enkele relevante inzichten opgeleverd.

- Het stadsbestuur van Maastricht beschouwt de sneltram als een geschikt middel om 'het hinterland in Belgisch Limburg te ontsluiten', zonder 'meer auto's naar de stad te halen. Deze invalshoek lijkt ver af te staan van de oorspronkelijke inzet van een openbare vervoersverbinding tussen de hoofdplaatsen van de beide Limburgen, en zo verder naar de rest van de Euregio.

- Voor het stadsbestuur is de eindbestemming in Maastricht het 'winkelgebied' Mosae Forum, niet meer en niet minder. Hoewel nog steeds voorzien in de kaderovereenkomst en het addendum, heeft het stadsbestuur helemaal niet 'de ambitie om de tramverbinding door te trekken naar het centraal station in Maastricht'.
- Volgens het stadsbestuur van Maastricht geeft ook De Lijn de voorkeur aan een tramverbinding tot in het centrum van Maastricht, wegens gunstiger voor de exploitatie die nog steeds zou stoelen op 6000 reizigers per dag.
- In een aangepast conceptplan voor het tracé op Nederlands grondgebied zegt het stadsbestuur van Maastricht rekening te houden met 'de aanbevelingen van de Vlaamse partners' en ook dat die Vlaamse partners 'een plan van aanpak voor het tracé op Vlaams grondgebied' hebben.
- Het stadsbestuur van Maastricht legt een nieuwe kostenraming voor, steunend op een prijspeil van 2015. Deze raming komt voor het tracé op Nederlands grondgebied uit bij 70,5 miljoen euro. Dat is 7 procent meer dan de oorspronkelijke raming. Van die nieuwe som is bovendien al 12,7 miljoen euro uitgegeven aan studies, plannen en andere procedures. Eerder raakte bekend dat aan Vlaamse zijde reeds 20,6 miljoen euro is besteed. Er is met andere woorden in goed dertien jaar 33,3 miljoen euro uitgegeven, zonder zichtbare verbetering van het openbaar vervoer tussen Hasselt en Maastricht.

Een en ander noopt mij tot de volgende vragen.

1. De minister heeft al 3 miljoen euro van de door Maastricht in het addendum toegezegde vergoeding ontvangen.
Hoe, waaraan en wanneer wil hij dat bedrag besteden voor een beter openbaar vervoer in Limburg?
2. Over de perikelen met Infrabel kondigde de minister op 16 maart jl. aan dat er zeer snel een ontmoeting met de heer Luc Lallemand zou plaatsvinden.
Wat heeft deze ontmoeting met de topman van Infrabel voor het dossier van de sneltram Hasselt-Maastricht opgeleverd?
3. Wat denkt de minister over het perspectief van het stadsbestuur van Maastricht van een loutere hinterlandontsluiting in Belgisch Limburg? Wordt deze invalshoek ook niet net bevestigd door de eindbestemming bij het 'winkelgebied' Mosae Forum? Hoe valt deze eindbestemming nog te rijmen met de ambitie om de verbinding ooit door te trekken tot het centraal station van Maastricht?
4. Klopt het dat De Lijn voorrang geeft aan een tram tot in het centrum van Maastricht en dat daarbij nog steeds gemikt wordt op 6000 reizigers per dag?
5. Welke aanbevelingen zijn van Vlaamse kant gedaan in functie van het nieuwe conceptplan van het stadsbestuur van Maastricht, en hoe ziet het plan van aanpak voor het tracé op Vlaams grondgebied er nu concreet uit?
6. De toepassing van het prijspeil 2015 resulteert in een verhoging met 7 procent van de kostenraming voor het tracé op Nederlands grondgebied. Toegepast op de laatste raming voor het tracé op Vlaams grondgebied – in 2013 bedroeg die raming 217 miljoen euro voor de infrastructuur, een stelplaats en de tramvoertuigen, maar exclusief onteigeningskosten (bijna 10 miljoen) en de uitgaven voor studies, plannen en andere procedures – zou dat neerkomen op een globaal kostenplaatje van ruim 250 miljoen euro.

Is de minister het eens met de strekking van deze geactualiseerde raming en gaat voor de realisatie nog altijd de voorkeur naar een vorm van publiek-private samenwerking?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 1141 van 19 april 2017

van **JOHAN DANEN**

1. De vergoeding werd ontvangen. Het zal geïnvesteerd worden ten bate van het openbaar vervoer in Limburg. Ik denk hierbij concreet aan de doorstromingsmaatregelen op de verbinding Hasselt – Genk – Maasmechelen (Spartacus lijn 2).
2. Er is inderdaad overleg geweest met dhr. Lallemand. Ik heb de prioritaire projecten nogmaals toegelicht. Er werd sindsdien nog geen formele beslissing terzake genomen, noch door de Raad van Bestuur van Infrabel, noch door de bevoegde federale minister.
- 3-4. Mosae Forum wordt nog steeds beschouwd als een tijdelijke eindhalte. Dat wordt onderschreven in het addendum bij de Kaderovereenkomst.
Artikel 2.3 stelt: 'de ambitie om de tramverbinding door te trekken naar het Centraal Station Maastricht blijft overeind'.
5. Mogelijk wordt in de vraagstelling met 'conceptplan' het nieuwe bestemmingsplan bedoeld. Het bestemmingsplan heeft enkel betrekking op het traject op Nederlands grondgebied en is dus een louter Nederlandse aangelegenheid.
Wat het plan van aanpak aan Vlaamse kant betreft, wordt de timing momenteel verder verrijkt, in samenspraak met de Nederlands partners.
6. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de kostprijsraming, zoals ook vermeld in de bijlage van de nota Vlaamse Regering 2013 (NVRG PG0637 Nota VR goedkeuring start gunningsfase). De raming van de bouwkost bedraagt 152 miljoen euro (incl. stelplaats "tramgedeelte" en incl. de "buiten configuratie" ten laste van De Lijn).
Een geactualiseerde raming werd nog niet gefinaliseerd. Dit dient evenwel te gebeuren in het verdere verloop van het dossier, inclusief financiering.

Infrastructuur De Lijn	
Spoorwerken	42,7 mln euro
Wegenis- en omgevingswerken	6,9 mln euro
Kunstwerken	8,4 mln euro
Renovatie KW280 (brug over kanaal te Gellik)	2,7 mln euro
Tractie en bovenleiding	34,7 mln euro
Beveiliging en signalisatie	27,0 mln euro
Subtotaal	122,4 mln euro
P&R – faciliteiten	0,58 mln euro
Oorspronkelijke raming buiten configuratie	-10,99 mln euro
Subtotaal infrastructuur binnen configuratie	111,99 mln euro
Indexatie t.o.v. prijspeil december 2010	8,47 mln euro
Infrastructuur binnen configuratie	120,46 mln euro
Stelplaats	
Tramstelplaats Hasselt	23,13 mln euro

Indexatie t.o.v. prijspeil december 2010	1,82 mln euro
Stelplaats	24,95 mln euro
Totaal binnen configuratie	145,41 mln euro
Buiten configuratie ten laste van De Lijn	6,20 mln euro
Indexatie t.o.v. prijspeil juli 2012	0,05 mln euro
TOTAAL	6,25 mln euro
TOTAAL PROJECT SPARTACUS FASE 1	151,66 mln euro