

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 146

van **JOHAN DANEN**

datum: 21 oktober 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht - Sneltram of trambus

In een overleg tussen Vlaamse en Nederlandse partners op 18 oktober jl. heeft de minister een voorkeur uitgesproken voor het inzetten van trambussen voor de verbinding Hasselt-Maastricht. Zo althans heeft Het Belang van Limburg een dag later bericht. In de plenaire vergadering van 20 oktober liet de minister weten dat beide opties openblijven.

Ik kan me echter niet van de indruk ontdoen dat de minister in de feiten de keuze al gemaakt heeft. Dat betekent een nieuwe stap om het opzet van een sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, zoals opgenomen in het Spartacusplan van 2004, te verlaten. Dat is, ook politiek gezien, een fundamentele koerswijziging.

1. Klopt de berichtgeving in Het Belang van Limburg dat de minister de Nederlandse partners - in casu de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg - wil overtuigen om de sneltram te ruilen voor een trambus?
2. Kan de minister bevestigen dat in de lopende aanbestedingsprocedure voor een sneltramverbinding zowel voor de aanleg van infrastructuur als voor levering van de tramstellen nog slechts één kandidaat overblijft en dat het gebrek aan concurrentie de geraamde kosten met een kwart zal verhogen?
3. Heeft een voortzetting van de aanbestedingsprocedure voor een sneltramverbinding op dit ogenblik nog zin, als de minister een voorkeur voor een trambus heeft? Is het dan niet beter om de procedure on hold te zetten, minstens tot de resultaten van een nieuwe MER-studie bekend zijn (MER: milieueffectrapport)? Wat zijn de argumenten om de lopende aanbestedingsprocedure niet stop te zetten in deze fase?
4. De minister stelde eerder dat er geen biedingsvergoeding voor kandidaten in de aanbestedingsprocedure voor een sneltramverbinding Hasselt-Maastricht opgenomen is.

Dient de minister nu toch geen rekening te houden met zo'n vergoeding of een andere vorm van schadeloosstelling, aangezien nog slechts twee kandidaten in een vergevorderd stadium van de procedure zijn meegenomen?

5. Uit een recente Tractebel-studie over de haalbaarheid van een tramtracé over of langs de zogenaamde Groene Boulevard in Hasselt blijkt dat de kosten voor dat bewuste tracédeel dubbel zo hoog zijn als voor het Heilig Hartwijk-tracé.

Zijn de extra kosten een argument voor de minister om een trambus te verkiezen?

6. Ook voor de twee andere sneltramverbindingen in het Spartacusplan (SL2 Hasselt-Genk-Maasmechelen en SL3 Hasselt-Lommel/Pelt) is intussen de weg ingeslagen naar een trambusverbinding, die in Hasselt over de grote ring het station bereikt.

Welke rol speelt de vervlechting van de drie verbindingen in Hasselt om ook voor SL1 Hasselt-Maastricht trambussen in te zetten?

7. Als het dossier van een sneltramverbinding Hasselt-Maastricht van tafel wordt gehaald en daarmee de deadline van een realisatie in 2024 al zeker niet wordt gerespecteerd, willen de Nederlandse partners niet alleen hun al betaalde deel (3 miljoen euro) terug van een vergoeding voor het schrappen van het station van Maastricht als eindstation. Ze lieten eerder ook duidelijk verstaan dat ze een schadeclaim overwegen ten belope van 150.000 euro voor elke maand vertraging in de realisatie.

Hoe kijkt de minister aan tegen deze claims en waar zal ze de middelen vandaan halen?

ANTWOORD

op vraag nr. 146 van 21 oktober 2021

van **JOHAN DANEN**

1. Neen. Het is momenteel te voorbarig om een andere vervoersmodus naar voor te schuiven. Op het overleg werd meegedeeld dat er een vergelijkende studie (sneltram/tram bus) besteld werd waarvan de resultaten afgewacht worden.
2. Uit de informatie van VMM De Lijn blijkt inderdaad dat er in het kader van de aanbestedingsprocedure één offerte werd ingediend voor infra en één voor spoorinfrastructuur. Gezien de procedure nog lopende is en de onderhandelingen nog niet werden opgestart kunnen nog geen uitspraken gedaan worden omtrent de effectieve kostprijs.
3. Een stopzetting van de lopende aanbestedingsprocedure is momenteel niet aan de orde. VMM de Lijn werd gevraagd om parallel aan het vergelijkend onderzoek (sneltram vs. tram bus) een terechtwijzend bericht op te maken en tevens te zorgen voor een actualisatie van de projectMER.
4. Neen.
5. Ik wil deze stelling nuanceren. De infrastructurele ingrepen zijn één factor, evenwel zijn er ook buitenconfiguratie posten mee in aanmerking te nemen dewelke beduidend lager zijn voor het besliste tracé. Het vergelijkend onderzoek zal hier mee antwoord op moeten bieden.
6. Momenteel is er geen afwijking van de bestaande overeenkomst en is er van een mogelijke claim geen sprake. Nu al uitspraken doen vanwaar middelen zullen komen, is dan ook voorbarig.