

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1418
van **JOHAN DANEN**
datum: 15 juni 2023

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

Spartacusproject - Verbinding voor hoog openbaar vervoer (HOV) tussen Lanaken en de Nederlandse grens

Op 8 september 2010 gaf de raad van bestuur van Infrabel zijn goedkeuring om de bedding van de buiten dienst gestelde spoorlijn (lijn 20) tussen Bilzen en de Nederlandse grens in Lanaken vrij te geven voor de realisatie van tramlijn 1 (Hasselt-Maastricht) van het Spartacusplan van De Lijn. De goedkeuring kwam er nadat De Lijn op 2 juli 2010 de vraag had gesteld aan de Holding om het zakelijk recht te verkrijgen op de percelen die noodzakelijk waren voor de realisatie van tramlijn 1.

Het gedeelte van de spoorlijn 20 tussen Lanaken en Maastricht werd in 2011 opnieuw geopend als goederenlijn. Toen bleek dat deze goederenlijn geen goederentrafiëk meer genereerde - er was slechts één trein vertrokken vanuit Lanaken - besliste Infrabel in 2016 om de goederenlijn niet langer te onderhouden. Nadat uit eigen onderzoek bleek dat er onvoldoende interesse was om het gedeelte Lanaken-Maastricht te heractiveren, besliste Infrabel in 2020 om de lijn definitief uit dienst te nemen. De lijn kon enkel via Nederland ontsloten worden en door het onttrekken van deze spoorlijn aan de hoofdspoorinfrastructuur en er geen goederenvervoer meer op toe te staan, betekent dat de beslissing om de exploitatie op het traject Lanaken-Maastricht stop te zetten, definitief en onomkeerbaar is.

Op vraag van het Vlaamse Gewest en De Lijn ging Infrabel bekijken hoe dit spoorgedeelte eventueel geïntegreerd kon worden in het Spartacusproject.

1. Wanneer werd door het Gewest/De Lijn formeel de vraag gesteld aan Infrabel om de spoorbedding tussen Lanaken en de grens vrij te geven voor de realisatie van het Spartacusproject? Hoe verhoudt deze vraag zich tot de eerder gegeven goedkeuring door Infrabel (8 september 2010) om de bedding van de buiten dienst gestelde spoorlijn (lijn 20) tussen Bilzen en de Nederlandse grens in Lanaken vrij te geven voor de realisatie van tramlijn 1?
2. Heeft Infrabel de goedkeuring gegeven (en wanneer) om de spoorwegbedding vrij te geven? Heeft het Gewest/De Lijn, net zoals op het traject Bilzen-Lanaken, het zakelijk recht verkregen op de percelen die nodig waren voor de realisatie van het Spartacusproject?
3. Waren er voorwaarden gekoppeld aan de vrijgave? Zo ja, wat waren die voorwaarden?
4. De Vlaamse Regering heeft de De Lijn de opdracht gegeven om het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) met trambussen, als alternatief voor het Spartacusplan, ook

verder uit te werken voor lijn 1 (Hasselt-Maastricht). De minister had eerder al aangegeven dat het vooropgestelde traject voor HOV technisch haalbaar was, maar dat er voor de trambussen een bredere corridor nodig is tussen campus Diepenbeek en de grens met Nederland t.o.v. de ontworpen fysieke breedte.

- a) Loopt het vooropgestelde traject tussen Lanaken en de grens over de vroegere spoorbedding van spoorlijn 20? Is dat gedeelte van het traject definitief bevestigd?
- b) Is het traject Lanaken-grens (Maastricht) door Infrabel vrijgegeven voor het gebruik door trambussen?
- c) Is het traject Bilzen-Lanaken door Infrabel vrijgegeven voor het gebruik van trambussen?
- d) Is het vrijgegeven traject voldoende breed om gebruikt te worden door trambussen?
- e) Als het vrijgegeven traject onvoldoende breed is, wordt er dan gekozen voor een verbreding van de corridor of zal er afgeweken worden van dit traject?

ANTWOORD

op vraag nr. 1418 van 15 juni 2023

van **JOHAN DANEN**

1. tot en met 3.

Lijn 20 is de oude spoorbedding Hasselt – Maastricht die in 1992 volledig buiten dienst werd gesteld (daarvóór was ze al gedeeltelijk buiten dienst gesteld). In Lanaken werd rond 2009 het gedeelte Lanaken – Maastricht opnieuw geactiveerd ten behoeve van het goederenvervoer (na renovatiewerken van het goederenspoor). Dit goederenspoor bleef in gebruik tot ongeveer 2011. In 2016 heeft Infrabel aangegeven hier verder geen onderhoud meer aan te verrichten omdat er geen gebruik van werd gemaakt.

Tot dan was de infrastructuur voor het sneltramtracé ter hoogte van dit specifieke deel (Lanaken – Maastricht) naast het bestaande goederenspoor ingetekend. Naar aanleiding van het verzoek tot hergebruik van deze infrastructuur en de positieve reactie van minister Bellot hierop, werden de plannen voor de sneltraminfrastructuur echter aangepast en op de bestaande spoorinfrastructuur ingetekend.

Op 20 november 2017 werd de vraag gesteld door vanuit Vlaanderen om het bestaande goederenspoor tussen Lanaken en Maastricht buiten dienst te stellen. Deze vraag werd positief beantwoord door de toenmalige federale minister bevoegd voor mobiliteit.

4. De studie naar de HOV-verbinding tussen Hasselt en Maastricht werd op 7 juni opgestart. In een eerste oriëntatiefase zal het tracé en de mogelijke alternatieven onderzocht worden, verdergaand op de recente vergelijkende studie sneltram versus trambus (mei 2022). Er kan dan ook op dit ogenblik nog geen uitspraak gedaan worden over enig bepaald tracé.