

PERSBERICHT

Januari 2024

Verslag aan het Vlaams Parlement

Spartacuslimijn 1 (Hasselt-Maastricht) - Onderbouwing van de keuze voor een trambus

Met het Spartacusplan, initieel uitgetekend als drie sneltramlijnen en aantakkende bus- en snelbuslijnen, wilde De Lijn in 2004 in tien jaar tijd het openbaar vervoer in Limburg tot een volwaardig alternatief maken voor de personenwagen. Tussen mei 2020 en juni 2022 besliste de Vlaamse Regering voor alle lijnen geen sneltram, maar een trambus in te zetten, onder meer op grond van haalbaarheid, kostprijzen en flexibiliteit. Het Vlaams Parlement vroeg het Rekenhof de besluitvorming en onderbouwing van de keuze voor een trambus voor lijn 1 te onderzoeken. Het Rekenhof concludeerde dat de onderbouwende vergelijkende studie behoorlijk werd uitgevoerd, maar dat de opeenvolgende beslissingen de oorspronkelijke ambities van het Spartacusplan teniet hebben gedaan.

Spartacusplan

Het Spartacusplan van De Lijn zou initieel drie sneltramlijnen en aantakkende bus- en snelbuslijnen inhouden, die tegen 2015 een sterke reizigersgroei zou meebrengen en het openbaar vervoer in Limburg tot een volwaardig alternatief zou maken voor de personenwagen. Een zeer belangrijk uitgangspunt van het plan was de realisatie van een tijdsknooppuntmodel, dat reizigers moest toelaten vlot over te stappen. Verzet vanwege de stad Hasselt leidde tot de keuze voor een alternatief tracé op het grondgebied Hasselt, waardoor het tijdsknooppuntmodel moest worden verlaten. De tracéwijziging zou ook een negatieve impact hebben op het reizigerspotentieel en op de vervoerontvangsten van De Lijn. In een reeks beslissingen tussen mei 2020 en juni 2022 koos de Vlaamse Regering er achtereenvolgens voor de lijnen 2, 3 en 1 niet met een sneltram, maar een trambus uit te zullen voeren, onder meer op grond van haalbaarheid, kostprijzen en flexibiliteit van de oplossing. Lijn 1 was op dat moment al aanbestedingsklaar en De Lijn had al 31 miljoen euro geïnvesteerd in de sneltramoplossing. De Vlaamse Regering koos voor lijn 1 voor een trambus, verwijzend naar een vergelijkende studie door het studie bureau Sweco, zonder dat zij expliciet aangaf waarom. Op 13 juli 2022 vroeg het Vlaams Parlement het Rekenhof de besluitvorming en onderbouwing van de keuze voor een trambus voor lijn 1 te onderzoeken.

Onderbouwende vergelijkende studie voor lijn 1

De Sweco-studie volgde op verscheidene vergelijkende onderzoeken tussen een sneltram en een HOV-trambusverbinding, waarbij HOV staat voor hoogwaardig openbaar vervoer. Zij concludeerden alle dat het pluspunt van de sneltram, met name de uitstekende verknoping, verloren zou gaan met een trambus, maar dat de trambusoptie goedkoper in aanleg/infrastructuur en flexibeler zou zijn en gefaseerd kon worden uitgevoerd. Volgens het Rekenhof werd de nieuwe studieopdracht op een behoorlijke manier uitgevoerd, ook al

maakte de tijdsdruk het niet mogelijk alternatieve scenario's diepgaand te analyseren en resten nog tal van onzekerheden, bijvoorbeeld wat vergunbaarheid en prijzen betreft.

Conclusies van de vergelijkende studie voor lijn 1

Op grond van de criteria ruimte-inname (aandeel vrije bedding), reistijd, implementatiesnelheid (ruw ingeschat op basis van de vergunbaarheid) en primair vervoerpotentieel, bracht Sweco de te vergelijken scenario's terug tot drie: sneltram en trambus op het Boulevardtracé en trambus over de N2. Die scenario's toetste het studie bureau vervolgens aan de criteria effectief vervoerpotentieel, dienstigheid van al gedane investeringen en investerings- en operationele kosten. De studie schoof uiteindelijk geen voorkeursscenario naar voren, maar omschreef de belangrijkste voor- en nadelen van de sneltram- en trambusuitvoering. De sneltram scoort beter wat operationele kosten, implementatiesnelheid en dienstigheid van al gedane investeringen betreft; de trambus scoort beter wat investeringskosten, passagiers en reistijd betreft; beide vervoermiddelen scoren gelijkaardig wat comfort, halten, frequentie, amplitude en ruimte-inname betreft.

Conclusies van het Rekenhof

Het Rekenhof concludeerde dat de ambitie om met drie sneltramlijnen vanaf het station van Hasselt het openbaar vervoer in Limburg een stevige *boost* te geven, werd opgegeven. Het tijdsknooppuntmodel werd door een politiek akkoord onmogelijk gemaakt. Dat zal tot langere reistijden en een substantieel reizigersverlies leiden. Een belangrijk argument voor de beslissing van de Vlaamse Regering was de snelle uitvoerbaarheid van de HOV-bus, maar het is onzeker of de trambus op korte of zelfs middellange termijn over een volledige vrije bedding zal kunnen beschikken. Om aan de uitgangspunten van Spartacus te voldoen is het noodzakelijk dat de trambus tot aan het Hasseltse station rijdt, voor comfort, snelheid, veiligheid en stiptheid beschikt over een eigen bedding en dat het verlaten van het tijdsknooppunt-uitgangspunt gecompenseerd wordt door adequate maatregelen. Over geen van deze elementen bestaat momenteel zekerheid.

Reactie van de minister

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken heeft op 5 januari 2024 geantwoord dat de Vlaamse Regering bij haar beslissing de uitgangspunten van de vergelijkende studie hanteerde en dat de bevindingen daarvan in het voordeel van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (trambus) zijn.

Informatie voor de pers

Het Rekenhof controleert de openbare financiën van de federale Staat, de gemeenschappen, de gewesten en de provincies. Het draagt bij tot de verbetering van het overheidsbeheer door nuttige en betrouwbare informatie die voortvloeit uit een tegensprekelijk onderzoek, toe te zenden aan de parlementaire vergaderingen, aan de beheerders en aan de gecontroleerde diensten. Als collaterale instelling van het parlement werkt het Rekenhof onafhankelijk ten opzichte van de overheden die het controleert.

Het verslag *Spartacuslimijn 1 (Hasselt-Maastricht) - Onderbouwing van de keuze voor een trambus* is bezorgd aan het Vlaams Parlement. Het verslag en dit persbericht staan op de website van het Rekenhof (www.rekenhof.be).