Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1193
van **RITA MOORS**
datum: 18 mei 2021

---

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

Spartacuslijn 1 - Onderzoek naar het inzetten van trambus

Tijdens de vergadering van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 22 april 2021 opperde collega Keulen het voorstel om een trambus in te zetten i.p.v. een tram voor Spartacuslijn 1. Nadat eerder al voor lijn 2 (Hasselt-Genk-Maasmechelen) en lijn 3 (Hasselt-Neerpelt) de optie voor het vervangen van de geplande tram door een trambus naar voren werd geschoven, verscheen onlangs ook mediaberichtgeving waarin men kon lezen dat ook voor Spartacuslijn 1 de optie voor het inzetten van een trambus al onderzocht werd.

In een reactie daarop bevestigde de minister de studie naar lijn 1 en wees ze op het belang van het onderzoeken van alternatieven voor het traject. Men is vrij om alle mogelijke opties te bekijken. Mijns inziens is het dus niet zo dat de bocht van een tram naar een trambus al jaren in stilte werd voorbereid zoals het artikel beweert. Het is niet omdat de optie trambus onderzocht werd, dat die er ook effectief komt. Als Limburgse wil ik het best mogelijke resultaat als eindresultaat zien, met welk vervoermiddel dan ook.

Tractebel, die de lijn 1 Hasselt-Maastricht onder de loep nam, berekende dat een trambus (met een volledig vrije bedding) iets meer dan zes minuten langer nodig zou hebben dan een sneltram (43' 17" in plaats van 37' 02"). Volgens berekeningen van TreimTramBus zou een trambus er minstens 20 tot 30 minuten langer over doen dan een tram. De motivering voor het verschil luidt dat Tractebel ervan uitgaat dat een trambus op lijn 1 dezelfde route kan gebruiken als een tram. Een tram heeft een breedte van 3 meter nodig, waardoor het knooppuntenmodel voor lijn 1 op een enkel spoor zou kunnen worden uitgevoerd. Een trambus zou een bedding in twee richtingen van minstens 7,20 meter breedte nodig hebben. Daarvoor zou volgens TreimTramBus geen ruimte zijn, waardoor een trambus niet via het knooppuntenmodel maar via het huidige traject van de bestaande buslijn 20a Hasselt-Maastricht zou moeten rijden. Daar zou dan weer geen plaats zijn voor een eigen bedding en zo zou dus uiteindelijk met de keuze voor een trambus geen vooruitgang worden geboekt.

Centraal in het Spartacusplan staan de knooppunten. "[...] reizigers moeten immers in goed uitgekozen knooppunten vlot kunnen overstappen. Dat lukt niet als men voor een te trage trambus kiest of als de sneltram niet aan het Hasseltse station komt", zo lezen we in een opinie op de webstek van TreinTramBus. En nog: "Dat is de reden waarom er indertijd voor een sneltram gekozen is", aldus een lid van de beleidswerkgroep TreinTramBus. "Enkel een sneltram bereikt die knooppunten tijdig. Zonder vlotte overstappen werkt het systeem niet." (d.d. 13 april 2021).

Is de minister van oordeel dat, inzake het Spartacusplan, de hoofdlijn zich dient aan te passen aan de aftakkingen? Of eerder dat de aftakkingen zich dienen aan te passen aan de hoofdlijn?

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 1193 van 18 mei 2021
van **RITA MOORS**

Inzake het Spartacusplan werd in 2004 vooropgesteld om een hoogwaardig netwerk uit te bouwen van treinen, (snel)trams/HOV, bussen.

Dit volgens een knooppuntenmodel dat vandaag ook past binnen de filosofie van het decreet basisbereikbaarheid.

De ruggengraat van het Spartacus-model zijn de bestaande treinverbindingen, aangevuld met 3 nieuwe, snelle spoor/HOVverbindingen. Als aanvulling hierop zal een netwerk van ontsluitende busverbindingen de busgebruikers ophalen in de omliggende regio's om hen in de knooppunten te laten overstappen op het hogere niveau. Dit hiërarchische netwerk leidt tot kwalitatieve verbindingen met een optimaal comfort en een gunstige reistijd voor openbaar vervoergebruikers.

- De ruggengraat wordt gevormd door de bestaande spoorverbindingen (trein), die instaan voor snelle en comfortabele verplaatsingen over grotere afstanden;
- op strategisch gekozen knooppunten sluiten een "kernnet" van sneltram en frequente streekbussen aan op deze hoofdassen;
- die ondersteund worden door "functionele busbedieningen" en;
- tot slot de fijnmazige laag met "vervoer op maat".

Dit hiërarchisch netwerk leidt tot een maximaal aantal interessante verbindingen met een optimaal comfort, een sterk gereduceerde reistijd voor de klant.

In een gelaagd netwerk zoals dit vertrekt het netwerk van de bovenste laag (dus de treinen), waarop de andere vervoerslagen aantakken. Het spreekt dus voor zich dat de aantakkingen (busbediening en vervoer op maat) zich aanpassen aan trein en HOV.