

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1241
van **JOHAN DANEN**
datum: 11 mei 2022

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

Spartacusplan - Stand van zaken

In antwoord op schriftelijke vraag nr. 687 van 24 januari 2022 liet de minister weten dat de vergelijkende studie tram/trambus voor lijn 1 van het Spartacusproject zal lopen tot midden mei 2022. De ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving in Hasselt maakt echter geen deel uit van deze studie en dient door de stad Hasselt opgenomen te worden in het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP).

Voor de lijnen 2 en 3 werd de keuze voor een trambus al gemaakt. Of deze keuze ook opportuun is voor lijn 1 zal uit de studie moeten blijken. De volledige ontwikkeling - van wat overblijft - van het Spartacusplan met trambussen heeft nog weinig raakvlakken met de initiële doelstelling van het Spartacusplan: de ontwikkeling van een regionaal railconcept (trein of tram) waarop De Lijn het busaanbod kon afstemmen. Op een beperkt aantal knooppunten zou - om de snelheid te garanderen - in een klokvast aansluiting voorzien worden tussen de verschillende openbaarvervoermodi. In Zwitserland werd al aangetoond dat dit systeem kan werken.

Om het Spartacusplan succesvol te maken, was er een aantal cruciale randvoorwaarden bepaald:

- overstapvrije bediening van diverse stadskernen;
 - overstapvrije bediening van de universiteitscampus Diepenbeek;
 - de ligging van de knooppunten in relatie tot elkaar;
 - de keuze voor een voertuig dat snel genoeg kan rijden om het volgende knooppunt tijdig te kunnen bereiken om de aansluiting op andere vervoermodi te garanderen.
1. Werd de vergelijkende studie tram/trambus voor lijn 1 van het Spartacusplan al gefinaliseerd?
 - a) Wat zijn de belangrijkste conclusies?
 - b) Werd de mogelijkheid om lijn 1 uit te rusten met een trambus in plaats van een tram al besproken met de Nederlandse partners? Hoe staan zij tegenover deze mogelijke bijsturing?
 2. Een van de belangrijkste troeven van lijn 1 was de ontsluiting van de Euregio via het station van Maastricht, maar studies hebben aangetoond dat de Wilhelminabrug niet geschikt is om een tram over te laten rijden. Een trambus zou deze mogelijkheid misschien wel kunnen bieden.

Wordt de ontsluiting van het station in Maastricht herbekeken? Met andere woorden is er een mogelijkheid dat het station Maastricht alsnog de eindhalte wordt van de trambus op lijn 1?

3. Heeft de stad Hasselt het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ontwikkeling van de stationsomgeving al vastgesteld? Welke invloed heeft dit RUP op het beoogde traject van de tram/trambus?
4. Wat is de stand van zaken met betrekking van het traject op het Hasseltse grondgebied? Is er al een definitieve keuze gemaakt? Wat is het beoogde tijdpad om dit traject te realiseren?
5. Het Spartacusplan wordt grotendeels parallel met de Vervoerregio Limburg ontwikkeld.

Zullen de knooppunten die opgenomen zijn in het Spartacusplan uitgebouwd worden tot volwaardige Hoppinpunten?

6. Er waren vier cruciale randvoorwaarden om van het Spartacusplan een succesvol project te maken.

Op welke wijze geeft het Spartacusplan zoals het nu door de minister wordt aangepakt, uitvoering aan deze randvoorwaarden?

ANTWOORD

op vraag nr. 1241 van 11 mei 2022

van **JOHAN DANEN**

1. Deze studie werd inmiddels opgeleverd.
 - a) Volgende elementen zijn gebleken uit de vergelijkende studie:
 - het is haalbaar om van station tot station te rijden met HOV waarbij de totale reisduur meer dan 10 minuten sneller is dan via de sneltram gelet op de first- en last mile
 - het vervoerpotentieel bedraagt in dat geval 57% meer voor HOV dan voor de sneltram
 - het tracé voor HOV is technische haalbaar, zij het dat een bredere corridor nodig is tussen campus Diepenbeek en de grens met Nederland t.o.v. de ontworpen fysieke breedte, dan wel meer gewerkt wordt met wisselstrook- of wisselbaan-voorzieningen
 - de aankoopkost voor rollend materieel en kosten van aanleg zijn beduidend lager voor HOV dan sneltram
 - de exploitatiekosten (incl. optimalisatie busnet) zijn voor een sneltram de helft van HOV, minstens in een eerste fase van HOV
 - 1/3^e van de reeds gemaakte kosten, voornamelijk de investeringen, kunnen zeker gerecupereerd worden voor HOV op deze bedding- Er zijn alternatieven via bestaande wegenis, dewelke in eerste onderzoek suboptimaal blijken en geoptimaliseerd dienen te worden indien hiermee voortgegaan zou worden
 - b) De Nederlandse partners beschouwen dit als een nieuw dossier. Er werd afgesproken eerst de huidige kaderovereenkomst van het tramdossier af te handelen. Het belang van hoogwaardig grensoverschrijdend openbaar vervoer werd wel al bevestigd.
2. Een trambus kan inderdaad tot aan het station van Maastricht rijden. Dit is mee opgenomen in de vergelijkende studie, zij het dat er vanuit Nederland geen concrete informatie uitgewisseld werd. Het is echter aan Nederland/de gemeente Maastricht om hierover verder beslissingen te nemen.
3. Het ontwerp-RUP is in de gemeenteraad van 26 april 2022 voorlopig goedgekeurd en momenteel in openbaar onderzoek. Zodra er duidelijkheid is over het beoogde traject kan onderzocht worden in hoeverre dit binnen de contouren van het ontwerp-RUP past.
4. De Vlaamse Regering heeft in juli 2021 beslist om uitvoering te geven aan het Boulevardtracé. De technische haalbaarheid werd onderzocht en de verdere uitwerking op technisch vlak met het oog op een terechtwijzend bericht was lopende, voor een sneltramdossier. De omgevingsvergunning is nog niet aangevraagd, noch werd een MER-dossier ingediend voor het gehele sneltramtracé in afwachting van uitwerking van het tracé op grondgebied Hasselt.
5. In verder overleg met de vervoerregio zal bekeken worden welke haltes als 'Hoppinpunt' aangeduid zullen worden.

6. De 4 elementen die aangehaald worden in de vraagstelling zijn als zodanig zeker geen officiële randvoorwaarden die bepaald werd bij de overweging van het initiële dossier als essentiële eis inzake haalbaarheid.

In ieder geval is het uitgangspunt hetzelfde gebleven, met name de realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer tussen Hasselt en Maastricht, waarbij in de mate van het mogelijke de haltes/knooppunten behouden blijven, hetgeen nog het voorwerp uitmaakt van verder onderzoek. Desgevallend zal ook via het aanvullend net bijkomend ingezet worden op nuttige verbindingen en aansluitingen vanuit de haltes.