

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1375
van **CHRIS JANSSENS**
datum: 2 juni 2022

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

Spartacuslimn 1 Hasselt-Maastricht - Knelpunten en kosten trambussen

In haar antwoord op de actuele vragen over de geplande trambuslijn tussen Hasselt en Maastricht tijdens de plenaire vergadering van woensdag 25 mei 2022 motiveerde de minister haar keuze voor de trambus op het traject Hasselt-Maastricht (Spartacuslimn 1) als volgt:

"We hebben daarvoor eerst een grondige analyse laten uitvoeren door een onafhankelijk studie bureau, een studie bureau dat een duidelijke vergelijking heeft gemaakt tussen een trambus en een tram. Op basis van die studie, waarin voor beide een aantal pro's en contra's opgesomd werden, hebben we ervoor gekozen om ook bij Spartacus 1 voor een trambus te gaan.

[...] Ten eerste kun je effectief – en dat was ook de initiële opzet – van het station van Hasselt tot in het station van Maastricht raken, wat niet mogelijk is met een tram, om de eenvoudige reden dat een tram in Maastricht niet over de Maas kon en dus niet tot in het station kon komen. Er is ook het feit dat de NMBS geen tramsporen toelaat op hun terrein in het gebied in Hasselt. Ook dat bemoeilijkt het. Maar nu kun je dus met een trambus perfect van het station van Hasselt tot in het station van Maastricht komen. Dat is sowieso een voordeel. Het kan ook op een kortere tijd, want er moet niet meer overgestapt worden naar een ander vervoersmiddel voor die 'first and last mile'. Uit die studie blijkt eveneens dat het reizigerspotentieel met een trambus van station tot station hoger is. Een bijkomend voordeel is nog het feit dat de infrastructuurkosten en de kosten voor de aankoop van de vervoerstoestellen voor de trambus gunstiger zijn dan voor de tram. Kortom: op basis van die argumenten hebben we beslist om ook voor Spartacus 1 te kiezen voor de trambus."

In antwoorden op vorige parlementaire vragen hieromtrent gaf de minister bovendien aan dat er bij omleidingen en wegenwerken gemakkelijk een andere route kan worden gevolgd en dat de trambussen al kunnen beginnen rijden wanneer alle vrije beddingen nog niet voltooid zijn (weliswaar op de openbare weg). Behalve deze grotere flexibiliteit ten opzichte van de sneltram lijken er echter maar weinig voordelen te zijn aan de trambus. De Vlaamse reizigersorganisatie TreinTramBus en Willy Miermans, professor-emeritus mobiliteitswetenschappen aan de UHasselt, menen immers dat de keuze voor de trambus in plaats van de sneltram een heleboel andere nadelen heeft:

- de trambus is met een theoretische maximumsnelheid van 72 km/u veel trager dan de elektrische sneltrams die een snelheid van 105 km/u kunnen halen;
- de kans is groot dat de trambus de autosnelweg niet op mag omdat ze de verplichte minimumsnelheid niet overal zou kunnen halen;

- de vrije bedding voor een trambus moet heel wat breder zijn dan die voor een sneltram aangezien er een veiligheidsafstand én plaats voor eventuele vangrails moet worden ingecalculeerd;
- een dubbelgelede trambus (van het type ExquiCity zoals die nu al rijden in de noordelijke Vlaamse Rand) heeft meer breedte nodig om bochten te nemen, hetgeen tot gevolg heeft dat ze rond rotondes, S-bochten en andere obstakels veel trager moet rijden en dat de trambus moeilijker uit te lijnen valt aan een perron, wat een drempel voor minder-mobielen vormt;
- trambussen zijn sneller afgeschreven dan sneltrams door de aanwezigheid van accu's en hybride motoren. Concreet gaat het om een levensduur van slechts 10 à 12 jaar voor een trambusstel tegenover een levensduur van minstens 40 jaar voor een (snel)tramstel;
- het schommelen van een (dubbel)gelede bus kan wagenziekte bij reizigers veroorzaken;
- het beperkt aantal zitplaatsen in vergelijking met het aantal staanplaatsen in een trambus levert niet het gewenste comfort voor een traject van een uur;
- om hetzelfde aantal zitplaatsen in trambussen te behouden in vergelijking met het aantal zitplaatsen in (snel)trams, zijn er zowel meer trambusstellen als meer chauffeurs nodig.

Bovendien worden er, in tegenstelling tot wat de minister onlangs in de plenaire vergadering beweerde, ook een heleboel doelstellingen niet gehaald. Vooropgesteld was immers dat er zowel een overstapvrije bediening van stadskernen en drukke plaatsen moest komen evenals een knooppuntennetwerk met gelaagd systeem én dat er voor een snel, efficiënt en performant vervoersmiddel moest worden gekozen. Het halen van deze doelstellingen wordt met de keuze voor de trambus zwaar bemoeilijkt of zelfs onmogelijk.

Voorals de lage snelheid van trambussen zorgt voor een groot aantal vraagtekens. In haar antwoord op mijn actuele vraag omtrent deze problematiek in de plenaire vergadering van 25 mei 2022 meende de minister het volgende:

"Ik hoop dat u toch een beetje bent meegegaan in de tijd en dat u zich niet laat blijven inspireren door wat er in 2014 werd gezegd, namelijk dat een trambus maar een maximale snelheid van 70 kilometer per uur kan halen. Men verzekert mij aan alle kanten dat die vandaag hogere snelheden kunnen ontwikkelen. Dus stop alstublieft met te zeggen dat dit zonder meer een heel trage bus is, waarlangs de auto's zullen voorbijvliegen, want dat is absoluut niet het geval."

De theoretische maximumsnelheid van 72 km/u werd echter in maart 2021 nog bevestigd door TreinTramBus. De bewering dat het hier dus om een 'gedateerd cijfer' zou gaan, is opmerkelijk.

Ook over het kostenplaatje van dit alles bestaan er nog heel wat onduidelijkheden. De minister stelt dat er inmiddels 61 miljoen euro werd uitgegeven aan het Spartacusproject (21 miljoen euro aan Spartacuslimijn 1 en 40 miljoen euro aan investeringen in spoorovergangen, fietspaden, ondertunnelingen, trambanen enzovoort). Ook de gemeente Maastricht gaf al 23 miljoen euro uit aan onderzoek en infrastructuurwerken voor het aanleggen van een tramlijn die er nu niet blijkt te komen.

1. De minister beweert dat de huidige generatie trambussen "hogere snelheden dan 70 km/u kunnen ontwikkelen".

Op welke onderzoeken baseert de minister zich? Wat is volgens haar dan wel de maximumsnelheid van de trambus? Indien zou blijken dat de trambussen inderdaad moeizaam de minimumsnelheid van 70 km/u zouden halen om de snelweg op te mogen (zoals gepland is op Spartacuslijn 2), hoe plant de minister dan ervoor te zorgen dat de trambus toch op een efficiënte manier zal kunnen rijden zonder het overige verkeer te hinderen?

2. Op welke trajecten ligt er al een vrije bedding? Waar moeten er nog vrije beddingen worden aangelegd? Zullen die uiteindelijk breder uitvallen dan oorspronkelijk gepland was en zo ja, om welke reden(en)?
3. Welke reeds uitgevoerde infrastructuurwerken zullen nog gerecupereerd kunnen worden voor de trambuslijnen? Welke zullen moeten worden stopgezet, afgebroken of zullen niet functioneel zijn in het licht van de gewijzigde plannen?
4. Hoe zal de minister garanderen dat de dubbelgelede trambussen goed aan het perron zullen kunnen uitlijnen om de toegang voor minder-mobielen te waarborgen? Hoe zal de minister ervoor zorgen dat de trambussen over het hele traject bochten correct kunnen nemen zonder overtredingen op de wegcode te begaan (bijvoorbeeld doordat ze zo breed moeten draaien dat ze hun rijvak moeten overschrijden) en het overige verkeer te hinderen?
5. Hoeveel bedraagt de huidige kostprijs van een trambusstel? Hoe verhoudt die zich tot de kostprijs van een (snel)tramstel?
6. Volgens TreinTramBus is de aanleg van trambusinfrastructuur aanvankelijk goedkoper (omdat men geen tramsporen en bovenleidingen dient aan te leggen), maar is de exploitatie van snelbussen op lange termijn duurder dan de exploitatie van sneltrams wegens het grotere aantal benodigde trambusstellen en bestuurders. Wanneer de minister stelt dat "de infrastructuurkosten en de kosten voor de aankoop van de vervoerstoestellen voor de trambus gunstiger zijn dan voor de tram", en ze haar keuze voor de trambus hier gedeeltelijk van laat afhangen, wordt er dus schijnbaar geen rekening gehouden met de hogere exploitatiekosten op lange termijn.

Hoe beargumenteert de minister deze keuze? Acht ze de inschatting van TreinTramBus ter zake foutief, en zal de exploitatie van de trambus volgens de minister op lange termijn goedkoper zijn dan de exploitatie van de sneltram? Zo ja, op welke cijfers baseert de minister zich?

7. Wat is het totale bedrag dat inmiddels aan het hele Spartacusproject werd uitgegeven en wat zijn de geplande toekomstige uitgaven? Graag een volledig overzicht met volgende elementen:

a) type uitgave:

i. studie/onderzoek

ii. onteigening

iii. aanleg infrastructuur (opgesplitst per type, zoals aanleg ondertunneling, vrije bedding, trambaan, aanleg fietspad enzovoort);

b) bedrag dat werd uitgegeven/zal worden uitgegeven;

c) tijdspanne waarin de uitgaven werden gedaan/zullen worden gedaan.

8. Met welke voorstellen zal de minister naar de gemeente Maastricht en andere Nederlandse partners gaan om ervoor te zorgen dat ook hun investeringen niet voor niets zijn geweest en alsnog een goede verbinding met Maastricht te waarborgen? Zijn er nog contacten geweest tussen de minister/de Vlaamse overheid en de

Nederlandse lokale en/of provinciale overheden? Zo ja, wat werd er besproken en welke engagementen werden (wederzijds) aangegaan?

ANTWOORD

op vraag nr. 1375 van 2 juni 2022

van **CHRIS JANSSENS**

1. Uit de reacties op een 'request for information', uitgevoerd door De Lijn eind 2021, is gebleken dat alle busconstructeurs van zowel 18 m als 24m lange dubbelgelede bussen, minimaal een maximumsnelheid van 80 km/u opgeven. De verwijzing naar de maximumsnelheid van 72 km/u is afkomstig van de vorige generatie (hybride) bussen Van Hool ExquiCity; voor de nieuwste generatie (volledig elektrisch) is dit 80 km/u.
2. De enige plaats waar er op dit moment een vrije bedding ligt is ter hoogte van het kruispunt van de Grote Ring met de Universiteitslaan/Boudewijnlaan waar iij een OV-tunnel aangelegd werd. De vrije busbanen voor de trambus zullen op bepaalde segmenten breder uitvallen dan voor de tram waar niet gewerkt kan worden met een getijdenstroomsysteem
3. Met merendeel van de infrastructuuringrepen zullen ook dienstig zijn voor HOV op deze bedding. De tramsporen op de vroeger aangelegde busbaan tussen het station van Hasselt en de grote ring kunnen niet gerecupereerd worden. Aangezien deze tot op heden nog niet in gebruik genomen zijn, was hiervoor in het tramscenario ook een structureel onderhoud nodig alvorens de ingebruikname. De tunnel onder het kruispunt grote ring/Universiteitslaan kan uiteraard door de trambus gebruikt worden. Tussen de Campus Diepenbeek en het centrum van Diepenbeek kan de ruimte die oorspronkelijk voorzien was voor de tram gebruikt worden om een vrije bedding te realiseren. De kunstwerken werden initieel voorzien voor een tramscenario, een detailstudie voor een HOV-scenario zal dit verder moeten uitwijzen hoe de overige segmenten gerealiseerd worden, incl. mogelijke getijdenstroomsystemen en kruisingen.
4. Net zoals bij andere haltes voor standaard en gelede bussen, zal de dubbelgelede trambus correct aan het perron kunnen stoppen wanneer de aanrijmogelijkheid goed voorzien is en voor en na de halte voldoende vrije ruimte is.

De integrale toegankelijkheid van de voertuigen en van het ontwerp van de haltes en perrons zal als randvoorwaarde meegenomen worden in de verdere uitwerking van het project. Ook de vrije busbedding zal zo ontwerpen worden dat de bochtstralen maximaal rekening houden met het comfort en de veiligheid van de reizigers.

5. In de vergelijkende studie is uitgegaan van een theoretisch geraamde kost van 6.560.000€ voor een sneltram (zonder bovenleiding) en 1.285.500€ voor een trambus.
6. Uiteraard werd bij de beslissing van de VR rekening gehouden met zowel infrastructuurkosten als exploitatiekosten voor HOV op Spartacus lijn 1. Inhet vergelijkend onderzoek wordt de totale exploitatiekost voor het trambusscenario geraamd op 2,4 miljoen euro en voor een sneltramsscenario op 1 miljoen euro aangezien er meer voertuigen nodig zijn voor HOV (en dus meer chauffeurs) – zij het uiteraard dat dit verschil overeind blijft tot in de (nabije) toekomst autonoom rijdende voertuigen gebruik zullen kunnen maken van de vrije bedding, zoals bijv. ART.

7. Op blz. 27 van de vergelijkende studieworden worden de gemaakte kosten Vlaamse zijde voor **Spartacus lijn 1** op heden en bij benadering geraamd op ca. 31 mio kosten dewelke door De Lijn gemaakten en ca. 1,5 mio door de Vlaamse lokale besturen.

- a) Type uitgave Detail – zie onderstaande tabel uit de Sweco studie
- b) Tabel betreft reeds gemaakte kosten
- c) Betreft uitgaven tussen 2004 – 2022 (1^okwartaal)

Omschrijving	Gemaakte kost De Lijn in euro
Studiekosten	10 MIO
Personeelskosten	5 MIO
Grondverwerving	3,4 MIO
Communicatie e.d.	1 MIO
Trambusbaan	2,5 MIO
Diverse adviezen	0,8 MIO
Bijdrage in overwegendossiers	7 MIO
Overheadkost	1,5 MIO
Subtotaal De Lijn	Ca. 31 MIO

Voor de toekomstige kosten voor de verbinding Hasselt-Maastricht kan er gelet op de recente beslissing tot HOV op dit moment nog geen verdere informatie worden aangeleverd.

SPL2

- uitgegeven studiekosten
DWV: 2.716.015,88 EUR excl. BTW De Lijn: ca. 1,6 mio EUR excl. BTW (periode 2008 -2016)
- voorziene studie kosten 5.328.300,00 EUR excl. BTW (uitgezonderd herziening)
- voorziene uitvoeringskosten cfr de nota Vlaamse Regering dd. 16/07/2021
 - o Voor het jaar 2022 wordt een bedrag van 12 miljoen euro voorzien.
Volgende Quick Wins kunnen in 2022 aanbesteed worden:
 - Halte Elfde Liniestraat, Boudewijnlaan tot aan trambustunnel R71 x N702: 3,6 miljoen euro
 - N702 vanaf N774 (Campuslaan) tot N76: 4 miljoen euro
 - Europalaan Genk, kruispunt N75 x N750 (korte termijn: VRI te plaatsen op rotonde; lange termijn: project AWW voor ongelijkgrondse kruising), N75 tot op- en afrittencomplex E314: 4,2 miljoen euro
 - N78 Maasmechelen proefopstelling: 200.000 euro
 - o Voor het jaar 2023 wordt een bedrag van 38 miljoen euro voorzien.
Volgende Quick Wins kunnen in 2023 aanbesteed worden:
 - Halte Campus Diepenbeek + kruispunt N702 x N774 (Campuslaan): 2 miljoen euro
 - Kruispunt N76 x N702 + halte Genk-Zuid: 2 miljoen euro
 - Kruispunt N75 x N76, Genk: 1 miljoen euro
 - Op- en afrittencomplex 32 (N75): 5 miljoen euro
 - E314: 11,4 miljoen euro
 - Op- en afrittencomplex 33 (N78), halte P&R Maasland: 8 miljoen euro
 - Rtonde N78 x Koninginnelaan, Maasmechelen: 3 miljoen EUR
 - Koninginnelaan + doorsteek tussen Koninginnelaan en Lionsweg, Maasmechelen: 1,7 miljoen euro
 - Halte Maasmechelen Village: 1 miljoen euro
 - o De middelen die nodig zijn voor de 2e fase zullen voorzien worden in de legislatuur 2024 – 2029 en worden voorlopig geraamd op rond de 96 miljoen euro (excl. BTW).

SPL3

- uitgegeven studiekosten
 - * Infrabel/Tucrail ikv heropening spoorlijn L18: 307.077,58 EUR excl. BTW
 - * De Lijn: ca. 1,4 mio EUR excl. BTW (periode 2008 – 2016)
- voorziene studiekosten: 6.000.000 EUR excl. BTW cfr nota Vlaamse Regering dd. 19/12/2021
- voorziene uitvoeringskosten: kostenraming voor infrastructuur HOV bedraagt 75.000.000 EUR excl. BTW. Deze kostenraming omvat: de aanleg van vrije of eigen HOV-bedding en de halte infrastructuur binnen contouren van openbaar domein tussen Hasselt en Noord-Limburg.

Overige studiekosten voor Infrabel, AWV, lokale besturen, ... werden hierin niet opgenomen.

8. Op het bestuurlijke overleg van 23 mei ll. hebben alle projectpartners de ambitie uitgesproken om zo snel als mogelijk de kaderovereenkomst te beëindigen op minnelijke wijze en vervolgens ook tezamen grensoverschrijdend hoogwaardig openbaar vervoer te onderzoeken Er wordt momenteel een juridisch advies voorbereid om spoedig opnieuw rond de tafel te zitten met de Nederlandse partners teneinde tot een regeling van het bestaande dossier te komen.