

ingediend op **40-A** (2023-2024) – Nr. 2
26 maart 2024 (2023-2024)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Rita Moors

over het verslag

van het Rekenhof

over Spartacuslijn 1 (Hasselt-Maastricht).
Onderbouwing van de keuze
voor een trambus

Documenten in het dossier:

40-A (2023-2024) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Willem-Frederik Schiltz;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Stephanie D'Hose, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Toelichting door het Rekenhof	4
1.1.	Inleiding	4
1.2.	Vergelijkende studie	5
1.3.	Beslissing van de Vlaamse Regering	6
1.4.	Besluit van het Rekenhof	7
1.5.	Reactie van de minister	7
1.6.	Opvolging van de uitvoering van de aanbevelingen van het Rekenhof	7
2.	Reactie van minister Lydia Peeters	7
3.	Vragen en opmerkingen van de leden	9
3.1.	Johan Danen	9
3.2.	Rita Moors	10
3.3.	Els Robeyns	10
3.4.	Marino Keulen	11
3.5.	Sofie Mertens	11
4.	Antwoorden van het Rekenhof	12
5.	Antwoorden van minister Lydia Peeters	12
6.	Bijkomende vragen en opmerkingen	13
7.	Bijkomend antwoord van het Rekenhof	13
8.	Bijkomende antwoorden van minister Lydia Peeters	13
	Gebruikte afkortingen	14
	Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 29 februari 2024 het verslag van het Rekenhof over Spartacuslijn 1 (Hasselt-Maastricht). Onderbouwing van de keuze voor een trambus (*Parl.St.* VI.Parl. 2023-24, nr. 40-A/1).

De aanleiding voor het verslag van het Rekenhof is de motie tot instelling van een onderzoek door het Rekenhof naar de besluitvorming en onderbouwing van de keuze voor een trambus in het kader van het Spartacusproject (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1351/1). De motie werd besproken en aangenomen door het Vlaams Parlement in de plenaire vergadering van 13 juli 2022.

Het verslag van het Rekenhof werd toegelicht door Hilde Dewicke en Jan Meyus, beiden eerste auditeur bij het Rekenhof. Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, antwoordde namens de Vlaamse Regering op de opmerkingen van het Rekenhof. Hilde Dewicke maakte voor de toelichting gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](https://www.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door het Rekenhof

1.1. Inleiding

Hilde Dewicke herinnert eraan dat het Spartacusplan dateert van 2004. De bedoeling was om het openbaar vervoer in de provincie Limburg te verbeteren tot een volwaardig alternatief voor de auto. Het plan vertrok van het treinnet aangevuld met drie nieuwe sneltramlijnen, eigenlijk lichte treinen, en daarop aantakkende bus- en snelbuslijnen. Het plan ging uit van een knooppuntenmodel. Dat houdt in dat er knooppunten zijn voor overstappen van overal naar overal. Het station van Hasselt was aangeduid als hoofdknooppunt waar treinen, sneltrams en bussen zouden halhouden. Het Spartacusplan was ook een tijdsknooppuntenmodel. Dat betekent dat de vervoersmiddelen op hetzelfde moment aankomen en vertrekken uit en naar verschillende richtingen, en dat reizigers dus vanuit alle richtingen vlot kunnen overstappen en vertrekken in alle richtingen (zie slide 4 van de presentatie). Het bovenliggende en het lokale net worden op die manier optimaal verknoopt. Op de Spartacuslijn 1 tussen Hasselt en Maastricht werden twee tijdsknopen gepland: Hasselt en Lanaken. Volgens het plan zou er om het halfuur een tram rijden op lijn 1 maar ook op lijn 2 Hasselt-Maasmechelen. Lijn 1 en 2 hebben een gemeenschappelijk deel tussen het station Hasselt en de campus Diepenbeek. Daardoor zou er in de praktijk om het kwartier een verbinding zijn tussen het station en de campus. Om het tijdsknooppuntenmodel degelijk te doen werken, moet de afstand tussen de tijdsknopen Hasselt en Lanaken in minder dan 30 minuten worden overbrugd, dus er is een hoge snelheid vereist. Dat was een van de redenen om aanvankelijk voor sneltrams te kiezen.

Terzijde merkt de spreker op dat het Spartacusmodel met knooppunten past in de principes van basisbereikbaarheid: een hiërarchisch netwerk met optimale combimobiliteit op de knooppunten, hoppinpunten genaamd. Een belangrijk verschil is dat basisbereikbaarheid geen tijdsknooppuntenmodel is en meer vervoersmogelijkheden aanbiedt dan treinen, trams en bussen.

In 2019, in de marge van het regeerakkoord, werd afgesproken om het tracé van sneltramlijn 1 in Hasselt opnieuw te onderzoeken. Nochtans was er al een tracé overeengekomen tussen alle betrokkenen: de Vlaamse overheid, de gemeenten langs het tracé, De Lijn en de Nederlandse partners. Met de wijziging van het tracé in Hasselt zou de tram niet meer aan het station van Hasselt zelf halteren, maar de halte Bampslaan in de nabijheid van het station bedienen (zie slide 5). In 2014 was er, op initiatief van Nederland, ook een wijziging aan het tracé gebeurd, waardoor het station van Maastricht niet langer bediend zou worden. Van de oorspronkelijke tramverbinding tussen de stations Hasselt en Maastricht is dus geen sprake

meer. Ook het tijdknooppuntenmodel tussen het station Hasselt en Lanaken is daardoor niet meer haalbaar. Dat bleek uit onderzoek dat in 2022 definitief werd opgeleverd.

Bij de totstandkoming van het Spartacusplan in 2004 was bepaald dat lijnen 1 en 2 prioritair waren. Die lijnen werden vanaf dan voorbereid: met studies, procedures en infrastructuurwerken. Voor lijn 1 waren de voorbereidingen al ver gevorderd. Voor lijn 2 was dat niet het geval. Omdat de aanleg van traminfrastructuur tijdrovend is, besliste de Vlaamse Regering te onderzoeken of er met een trambus voor lijn 2 sneller hoogwaardig openbaar vervoer gerealiseerd kon worden. Ook voor lijn 3, deel van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg, werd de inzet van een sneltram en een trambus onderzocht.

Die studies toonden aan dat een trambus winst in de reistijd meebracht tegenover de huidige bussen en er was ook een positieve kosten-batenverhouding. Op basis van die resultaten besliste de Vlaamse Regering om de lijnen 2 en 3 niet met sneltrams maar met trambussen uit te voeren en de projectuitvoering toe te wijzen aan De Werkvennootschap in plaats van aan De Lijn (zie slide 6). Uiteindelijk koos de Vlaamse Regering ook voor lijn 1 voor een trambus en wees ze ook dat project toe aan De Werkvennootschap. De formele beslissing van de Vlaamse Regering voor een trambus in plaats van een sneltram voor lijn 1 kwam er op 10 juni 2022, op basis van een vergelijkende studie en in navolging van de twee andere Spartacuslijnen. Voordien, op 23 mei 2022, had de minister die beslissing tijdens de bestuurlijke werkgroep Tram Maastricht-Hasselt al meegedeeld aan de Nederlandse partners. Naar aanleiding van die beslissing van de Vlaamse Regering heeft het Vlaams Parlement, bij motie van 13 juli 2022 (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1351/1), het Rekenhof gevraagd de besluitvorming en de onderbouwing van die beslissing te onderzoeken.

Wat de scope van de audit betreft, wijst de spreker erop dat het Rekenhof geen opportuniteitsbeoordeling van regeringsbeslissingen mag doen. Het Rekenhof heeft wel de kwaliteit van de voorbereiding en onderbouwing van de beslissing getoetst, alsook de coherentie daarvan met de eerdere beslissingen voor een trambus bij de lijnen 2 en 3.

1.2. Vergelijkende studie

De studie waarop de regering steunde bij haar keuze voor een trambus, maakt gebruik van tien criteria om de alternatieven te onderzoeken (zie slide 8). Voor sommige criteria beantwoordt de invulling niet aan wat men er in eerste instantie van verwacht. Zo screent het criterium implementatiesnelheid niet het aanbestedingstraject en de uitvoering van de werken, maar wel de vergunbaarheid. Met het criterium ruimte-inname werd vooral nagegaan in welke mate een vrije bedding mogelijk is voor een bepaald tracé.

Voor de studie werd een stuurgroep opgericht met vertegenwoordigers van het Departement MOW, het kabinet van minister Lydia Peeters, De Lijn, AWW, De Werkvennootschap en het studiebureau Sweco. Het studiebureau kon een beroep doen op de medewerking van diverse Vlaamse overheidsdiensten als het Departement Omgeving en het Agentschap voor Natuur en Bos. Binnen de toegewezen tijd werden de alternatieven onderzocht van sneltram en trambus langs het Boulevard-tracé, hoewel dat tracé niet formeel vaststond. Er werden ook nog vier trambusvarianten gescreend. Sommige criteria, zoals de kosten en de dienstigheid van gedane investeringen, werden niet onderzocht voor de drie busvarianten die het minst goed scoorden voor de andere criteria. Deze varianten werden ook niet doorerekend in het verkeersmodel.

Het Rekenhof merkt op dat met meer criteria de vergelijkende studie grondiger en vollediger zou zijn geweest. Het denkt dan aan de flexibiliteit van de trambus, de opschaalbaarheid van de sneltram of het draagvlak. Ook merkt het Rekenhof op dat de evaluaties van de criteria onzekerheden bevatten en vertrekken van aannames. Dat is logisch bij vergelijking van een al grondig bestudeerd en beperkt uitgewerkt project. Ondanks die commentaren zag het Rekenhof geen fundamentele methodologische bezwaren bij de studie, al zeker niet gezien het korte tijdsbestek.

Jan Meyus legt uit dat in de vergelijkende studie een aantal criteria als inputcriteria gehanteerd werden. Dat wil zeggen dat er bepaalde waarden aan werden toegekend, veeleer dan dat er een vergelijking mee gemaakt werd. Zo ging men ervan uit dat de sneltram en de trambus op dezelfde plaatsen zouden halteren, met uitzondering van de eindhalten. Het aanbod naar frequentie, het aantal voertuigen per uur, en naar amplitude, het start- en beginuur van de dienst, werden ook gelijk gehouden. Het comfortniveau van trambus en sneltram werd kwalitatief ingeschat en gelijkaardig geacht. Deze criteria laten dus niet toe de alternatieven te rangschikken, maar zijn nodig om bijvoorbeeld de reistijd en het potentieel te bepalen.

De ruimte-inname, reistijd, implementatiesnelheid en primair vervoerspotentieel werden als selectiecriteria gehanteerd om het aantal alternatieven te reduceren. De ruimte-inname betreft de mate waarin, naargelang de route, de tram of bus geacht worden in een eigen bedding te kunnen rijden. Bij de reistijd werd onder meer nagegaan wat de volledige reisduur is tussen de stations van Hasselt en Maastricht. Bij een tramverbinding moet de reiziger in Hasselt nog een stuk stappen om het station te bereiken en in Maastricht moet hij nog overstappen op een bus. Die laatste eindjes van het traject hebben een impact op de reistijd, maar ook op de reizigersaantallen. Het primair reizigerspotentieel onderzoekt de attractiepolen zoals scholen, woonzones en werkgelegenheidspolen zonder in te gaan op hun onderlinge verband.

Na trechtering met die criteria werden de drie overblijvende alternatieven verder onderzocht. Zo werd het effectief vervoerspotentieel ingeschat, de resterende dienstigheid van gedane investeringen en de kosten. Wat de dienstigheid van de gedane investeringen betreft is het zo dat infrastructuurwerken die voor de tram al waren of werden uitgevoerd, soms ook voor een bus nuttig kunnen zijn, bijvoorbeeld een ondertunneling, of voor andere weggebruikers, zoals het veilig maken van overwegen. De investering is met andere woorden niet altijd volledig zinloos ook al werd ze uitgevoerd met het oog op een tram. De kapitaaluitgaven voor voertuigen en infrastructuur werden ingeschat op basis van offertes voor de tram en op basis van geraamde eenheidsprijzen voor de bus. Bij de vergelijking van de operationele kosten werd er rekening mee gehouden dat er verschillen zijn tussen een tram en een bus op het vlak van levensduur en vervoerscapaciteit.

1.3. Beslissing van de Vlaamse Regering

De studie wees uit dat zowel trambus als sneltram voor- en nadelen hebben. Op het Boulevardtracé scoort de sneltram beter wat de operationele kosten, implementatiesnelheid en dienstigheid van gedane investeringen betreft. De trambus scoort beter wat kapitaaluitgaven, passagiers en reistijd betreft. Beide vervoersmiddelen scoren gelijkaardig voor de overige criteria. De studie geeft zelf niet aan wat de beste oplossing is. De keuze of perceptie van wat de beste oplossing is hangt immers af van welk criterium of welke criteria men het meest belangrijk vindt. Ook bij de administraties is er geen eensgezindheid over de optimale oplossing. Zoals eerder aangegeven leveren de beoordelingen geen absolute zekerheden op. Beide oplossingen zijn verdedigbaar. De regering gaf in haar beslissing evenwel niet uitdrukkelijk aan wat voor haar precies de doorslag gaf.

1.4. Besluit van het Rekenhof

Er kan worden besloten dat de regering zich gebaseerd heeft op een degelijke studie die de voor- en nadelen van de beslissingsopties weergeeft zonder aan te geven wat de beste oplossing is. Die keuze hangt af van de waarde die men zelf hecht aan de verschillende criteria. Voorts moet worden vastgesteld dat het aanvankelijke Spartacusplan niet meer mogelijk is, alvast niet voor lijn 1 wat het aspect van het tijdknooppuntenmodel betreft. Maar dat was eigenlijk al het geval zodra beslist was dat de sneltram niet meer aan het station van Hasselt zou halteren. Wat lijn 1 betreft – en zelfs in Limburg in het algemeen – zal er met deze keuze nauwelijks vooruitgang worden geboekt voor de modal shift. Die zal vooral van andere maatregelen moeten komen, waaronder het ontmoedigen van autogebruik. Het Rekenhof beveelt dan ook aan om te onderzoeken hoe het openbaar vervoer alsnog performanter kan worden, om de gekozen oplossing kwaliteitsvol uit te voeren en in voorkomend geval de beslissing bij te stellen (zie slide 12).

1.5. Reactie van de minister

De schriftelijke reactie van de minister is samengevat in hoofdstuk 6 van het verslag van het Rekenhof en is integraal weergegeven in de bijlage ervan. Volgens de minister is de studie duidelijk in het voordeel van de trambusoplossing, zal het Spartacusplan wel worden gerealiseerd en is de modal shift niet realiseerbaar door alleen in te zetten op openbaar vervoer. Het Rekenhof maakt daarbij de kanttekening dat de vergelijkende studie voor beide oplossingen voor- en nadelen opsomde. Bovendien zijn verschillende elementen nog onzeker, zoals de aanleg van een eigen bedding op het volledige traject. Ook is aangetoond dat het tijdknooppuntenmodel niet meer haalbaar is. Dat was net een zeer belangrijke troef in de concurrentiepositie tegenover de auto.

1.6. Opvolging van de uitvoering van de aanbevelingen van het Rekenhof

Sinds juni 2023 is de inschatting van de uitvoering van de aanbevelingen van het Rekenhof terug te vinden in een onlinemonitor (<https://monitor.ccrek.be/>). Dat zal later ook het geval zijn voor de aanbevelingen van dit onderzoek. Het Rekenhof beoordeelt de uitvoering van zijn aanbevelingen standaard op twee momenten. Een eerste keer één tot twee jaar na publicatie van het verslag. Die beoordeling steunt op de toelichting die de ministers geven in de beleids- en begrotingstoelichting bij begrotingsuitvoering. Bij de tweede beoordeling, twee tot drie jaar na publicatiedatum, bevraagt het Rekenhof ook de geauditeerde. In principe worden de aanbevelingen ongeveer zeven jaar opgevolgd. Ook voor dit verslag zullen het oordeel over de uitvoeringsstatus van de aanbevelingen en het bijhorende beoordelingsmoment terug te vinden zijn.

2. Reactie van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* herinnert eraan dat met het Spartacusplan, gelanceerd in 2004, de uitvoering op tien jaar niet werd gehaald. Toch blijft het belangrijk dat ook Limburg hoogwaardig openbaar vervoer krijgt. Dat bekrachtigde de Vlaamse Regering in het regeerakkoord. In mei 2020 besliste de Vlaamse Regering om voor Spartacuslimb 2, die sinds 2016 volledig stillag, over te stappen van een tramlijn naar een trambuslijn, naar analogie van het Brabantnet waar de trambus succesvol geïntroduceerd werd. Op minder dan vier jaar zijn er heel wat aspecten gerealiseerd, zoals een vrije bedding op de Boudewijnlaan voor lijn 1 en 2. Voorts zijn er werken voor vrije beddingen gaande aan de Europalaan in Genk en de Universiteitslaan in Diepenbeek die over enkele maanden klaar zullen zijn.

In 2024 gaan er nog enkele andere projecten in uitvoering, zoals de eindhaltes ter hoogte van het station in Hasselt, ter hoogte van Maasmechelen-Terhills, de

heraanleg van de Elfde Liniestraat inclusief het halteplein in Hasselt, de doorsteek naar campus Diepenbeek, de herinrichting van het halteplein en de heraanleg van de Agoralaan en de Campuslaan in Diepenbeek en de heraanleg van het op- en afrittencomplex in Maasmechelen. De werken zijn vooral bedoeld voor lijn 2, maar een deel van lijn 1 en 2 valt samen tussen Hasselt en Diepenbeek.

Kortom, op vijf jaar is er heel wat gerealiseerd, waardoor de trambus weldra zal kunnen rijden. Dat is de vijftien jaar tijd ervoor, toen er nog een tram gepland was, niet gelukt. Eindelijk krijgt Limburg hoogwaardig openbaar vervoer. Die snelle invoering was onmogelijk voor een tram, omdat dan eerst het volledige traject van sporen voorzien moet zijn. Een trambus kan rijden, ook al is er niet overal een vrije bedding. Een ander voordeel is de flexibiliteit ervan, waarbij de trambussen ook voor andere trajecten kunnen worden gebruikt.

De minister onthoudt vooral de conclusie van het Rekenhof dat de vergelijkende studie behoorlijk uitgevoerd is. De studie geeft een lijst met voor- en nadelen van zowel de trambus als de sneltram. De Vlaamse Regering heeft daarop haar beslissing gebaseerd, voor zowel lijn 2 als lijn 1. De minister zal rekening houden met de andere aanbevelingen van het Rekenhof. Het dossier is overgeheveld naar De Werkvennootschap. Die zal ook voor lijn 1 een trambustraject uitwerken, met het oog op een snellere ingebruikname. De onderzoeksopdracht daarvoor is in de zomer 2023 gestart. De aanbevelingen van het Rekenhof maken deel uit van de onderzoeksvraag bij de aanbestedingsprocedure. Het volledige kostenplaatje zal in kaart worden gebracht, alsook de mogelijke onzekerheden. De minister hoopt dat de studie in 2024 rond zal zijn. In de loop van 2024 zal er een projectdefinitie opgesteld worden die aan de Vlaamse Regering zal worden voorgelegd. De projectdefinitie zal het voorkeurstracé, de kwaliteitseisen voor de trambussen, de quick wins, de no-regretmaatregelen, de timing en de budgetramingen bevatten. In tussentijd en ook erna zet de minister in op een proactieve en transparante communicatie naar alle partners en het grote publiek. Zo hoopt de regering volledig tegemoet te komen aan de aanbevelingen van het Rekenhof.

De minister is het er niet mee eens dat met de regeringsaanpak de doelstelling van het Spartacusplan niet zal worden gehaald. Het Spartacusplan is immers bedoeld om hoogwaardig openbaar vervoer in Limburg te bevorderen. De belangrijke knooppunten zullen wel degelijk met elkaar worden verbonden. De regering zal er alles aan doen om ook de twee campussen van Hasselt en Maastricht met een trambus te verbinden.

De Vlaamse Regering wil een modal shift in heel Vlaanderen en zeker ook in Limburg, waar de mensen het meest aangewezen zijn op de auto. Voor een modal shift volstaat hoogwaardig openbaar vervoer niet. Naast de Spartacuslijnen 1, 2 en 3, deel van het complex project Noord-Zuid, zijn er andere incentives. Een zeer belangrijke doelgroep zijn de studenten. Recent heeft de minister een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de UHasselt, met Hogeschool PXL en met UCLL over de modal shift. Voorts heeft de vervoerregioraad Limburg recent het mobiliteitsplan goedgekeurd. De Vlaamse Regering investeert ook in fietsinfrastructuur en andere aspecten als hoppinpunten en deelmobiliteit.

De minister wil de mond snoeren van wie twijfelt aan het reizigerspotentieel van een trambus. De sterkte van de trambus is net dat reizigerspotentieel. Met een tram was het niet mogelijk tot aan het station in Maastricht te rijden, met een trambus wel. De komende tijd zal de regering met de lokale besturen bepalen welke haltes het best aangedaan worden om zo veel mogelijk reizigers te bedienen en tegelijk een vlot en betrouwbaar trambussysteem te realiseren. Dat zal ook blijken uit de studie. De minister refereert voorts aan de tevredenheidscijfers over de trambus in het Brabantnet om de gekozen aanpak in Limburg te staven. De aanpak is gefaseerd, met integratie van zo veel mogelijk werken die al voor de

tram gebeurd zijn. Daarnaast zijn er heel wat quick wins die zonder planproces kunnen worden uitgevoerd.

De procesmoeheid voor het projectdossier Noord-Zuid, is er ook voor het Spartacusplan. De voorbije realisaties, vooral voor lijn 2, waarvan het traject deels overlapt met lijn 1 en waarop weldra hoogwaardig openbaar vervoer zal rijden, geven vertrouwen. Ze hoopt de andere delen van de drie lijnen zo snel mogelijk te kunnen aanleggen.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Johan Danen

Johan Danen vindt het vreemd dat de minister doet alsof het Rekenhof het een en ander niet goed heeft begrepen. Het Rekenhof baseert zich op feiten, poneert geen mening. Van de drie slotconclusies van het Rekenhof, de noodzaak om te halteren aan het station van Hasselt, aan een eigen bedding, en aan een evenwaardige compensatie voor het tijdslotmodel, heeft de minister alleen een oplossing voor het eerste vernoemd. Een eigen bedding komt er alleen op bepaalde delen, niet tussen Beverst en Gellik bijvoorbeeld. De administratie vermoedt dat tramsporen daar wel mogelijk waren, maar een asfaltweg doorheen kwetsbaar bosgebied is onmogelijk. Het compenseren van het knooppuntenmodel, zijnde van overal naar overal sporen, de alfa en omega van het Spartacusplan, komt evenmin aan bod in de uiteenzetting van de minister. Dat idee was al lang verlaten, door beleidsmaatregelen van zowel Vlaanderen als Nederland. Hij vraagt de minister daar alsnog op te reageren.

Het onderzoek waarop de minister zegt haar beslissing te hebben gebaseerd, gaf geen voorkeur, alleen voor- en nadelen voor beide oplossingen, met voor bepaalde aspecten heel wat onzekerheid. De criteria waarop de regering haar beslissing voor de trambus gemaakt heeft, zijn volgens het Rekenhof onvoldoende geduid. Bovendien heeft de minister de onzekerheid over onder meer het vervoerspotentieel en de eigen bedding niet kunnen wegnemen. Het klopt dat het reizigerspotentieel groter wordt als beide stations kunnen worden aangedaan. Toen eerder aangekaart werd dat het station Maastricht niet wordt aangedaan, deed de minister dat af als onbelangrijk. Dat wekt de indruk dat ze argumenten gebruikt naargelang het haar uitkomt.

De minister vindt dan wel dat er heel wat factoren duidelijk zijn, nochtans maakt het Rekenhof gewag van heel wat onzekerheden over de kostprijs, het rollend potentieel en de infrastructuur. De beslissing van de regering is dus niet zo gegrond als de minister doet uitschijnen. Het oorspronkelijke Spartacusplan had een belangrijke rol kunnen spelen in een modal shift. Met de huidige plannen, vooral het verlaten van het knooppuntenmodel zonder compenserende maatregelen, is dat moeilijker. Wil de minister onderzoeken welke bijkomende maatregelen nodig zijn om de modal shift te bevorderen? Gezien wat de regering de laatste tijd beslist heeft, houdt hij zijn hart vast.

Zal de aanbeveling van het Rekenhof om het kostenplaatje in kaart brengen, ook met een 'life cycle cost', uitgevoerd worden? Hoe zal de minister de onzekerheden en risico's uit de vergelijkende studie uitklaren? Hoe zal ze de kwaliteitseisen van een busgebaseerde HOV-oplossing waarmaken, niet alleen voor de voertuigen, maar ook voor de haltes, zonder dat een eigen bedding op alle plaatsen mogelijk is? Tot slot informeert hij hoe de minister transparant zal communiceren over het tijdspad van het ideale scenario. Hij herinnert eraan dat er bepaalde studies, onder meer over reizigerspotentieel, niet opgeleverd zijn, wat tot argwaan noopt. Concluderend vreest hij dat de trambus een veredelde bus wordt, die niet zorgt voor een hoogwaardige openbaarvervoersoptie.

3.2. Rita Moors

Rita Moors benadrukt dat het Spartacusplan dateert van 2004. In de voorbije twintig jaar is er van dat originele plan weinig gerealiseerd. Er is maar schot in de zaak gekomen sinds de keuze voor een trambus. Het lid leest in de studie van het onafhankelijke studiebureau Sweco dat de trambus beter scoort voor investeringskosten, passagiers en reistijd. Beide vervoersmiddelen scoren gelijkaardig voor comfort, halte, frequentie, amplitude en ruimte-inname. Reistijd is evenwel essentieel om Limburgers ervan te overtuigen hun auto te laten staan.

Voor de toekomst gaan, is kiezen voor een vervoersmiddel dat duurzaam, haalbaar, betaalbaar, snel implementeerbaar en flexibel is en aangepast aan de noden van vandaag. Daar heeft de Vlaamse Regering voor gekozen. Het Spartacusplan had tot doel het openbaar vervoer in Limburg te verbeteren. De keuze voor de trambus is in lijn met dat doel. Het is zaak de uitrol ervan zorgvuldig te begeleiden en eventuele uitdagingen, zoals de vrije bedding, adequaat aan te pakken.

3.3. Els Robeyns

Els Robeyns verwijst naar de motie van het parlement, op initiatief van Johan Danen en haarzelf ingediend omdat er vragen waren over de onderbouwing, de aannames en de besluitvorming bij de keuze voor een trambus. De indieners hadden en hebben nog altijd het gevoel dat er appels met peren worden vergeleken. De trambus zou beter scoren voor de criteria passagiers en reistijd. Als de haltes niet op dezelfde plaats liggen, gaat die vergelijking niet op. Bovendien is de reistijd berekend voor een trambus die over het volledige traject in eigen bedding rijdt.

Volgens het Rekenhof is de ambitie opgegeven om met drie sneltramlijnen vanaf het station van Hasselt het openbaar vervoer een stevige boost te geven. Misschien is er het een en ander veranderd op twintig jaar tijd, maar de boost is nog altijd nodig. De sneltramlijnen waren volgens het Rekenhof wel degelijk een volwaardig alternatief voor verplaatsingen met de auto, als er voldaan werd aan een aantal voorwaarden. Twee aspecten bevestigt het rapport; vooreerst dat de beslissing van het gemeentebestuur van Hasselt om de tram niet meer door de Heilig Hartwijk te laten gaan, en dus niet meer tot aan het station te laten komen, alles gehypothecerd heeft. Samen met de keuze voor de trambus, heeft dat het knooppuntenmodel opgeheven, wat een enorme impact heeft op de vergelijking.

Ze is het niet eens met de minister dat alle oorspronkelijke doelstellingen van het Spartacusplan overeind blijven. Het tijdsknooppuntmodel is niet meer haalbaar. Van het systeem met snelle en efficiënte overstappen blijft niets meer over. Van de 31 miljoen euro die al geïnvesteerd is, kan er maximaal 10 miljoen euro gerecupereerd worden en daarin wordt dan de schadevergoeding voor Nederland van nog eens 20 miljoen euro niet meegerekend. Er is zo veel geld nodig voor kwaliteitsvol openbaar vervoer en hier wordt 40 miljoen euro zomaar weggegooid.

De lijn moet tot aan het station lopen, het traject moet volledig in eigen bedding. Welke maatregelen acht het Rekenhof adequaat om het verlaten van het tijdsknooppuntmodel te compenseren? Aan de minister vraagt ze wanneer de trambus precies in gebruik zal worden genomen. Het belangrijkste element om het geweer van schouder te veranderen was immers de snelle uitvoerbaarheid. Nochtans zijn er heel wat onzekerheden, onder meer over de vergunbaarheid. Volgens het lid zal de keuze voor de trambus niet zorgen voor beter openbaar vervoer. Zonder eigen bedding over het volledige traject, is het gewoon een dure extra bus die nauwelijks sneller zal zijn, maar op de plaatsen zonder eigen bedding gewoon mee in de file met de andere bussen zal staan. Volgens het Mobiliteitsplan Limburg zal met een volledig vrije bedding de trambus 1,25 keer langzamer zijn dan de auto.

3.4. Marino Keulen

Marino Keulen ziet twee grote infrastructuurwerken als de erfenis van Lydia Peeters in Limburg: het deblokken van de Noord-Zuidverbinding en Spartacus. Buiten Limburg is er dan de Oosterweelverbinding. Vijf jaar geleden had iedereen die opgegeven. In Vlaanderen zijn grote infrastructuurwerken, waar welvaart van afhangt, zowat missions impossible geworden. In die dossiers was er stilstand, en niet door mismeestering door de Vlaamse Regering. Een eerste obstakel was dat de Wilhelminabrug in Maastricht niet stabiel genoeg is om er een tram over te laten rijden, waardoor de afstand tot aan het Maastrichtse treinstation per bus moet worden overbrugd. Een tweede hinderpaal waren de bezwaren uit de Heilig Hartwijk die in de Hasseltse verkiezingscampagne van 2018 naar boven kwamen. Bovendien is het zo dat op tien jaar tijd open gebieden plots waardevol werden vanuit natuuroogpunt. In heel wat aspecten is Vlaanderen beter dan Nederland: in wonen, onderwijs, kinderopvang, zorg. Voor de uitvoering van grote infrastructuurwerken kan Vlaanderen wel heel wat leren van Nederland. Daar maakt men keuzes en voert men die uit. Vlaanderen is evenwel dichter bevolkt dan Nederland, met heel wat groepen met legitieme belangen.

Over de modal shift spreekt hij het Rekenhof tegen. Vanuit Lanaken alleen al trekken elke dag drieduizend mensen de grens over om in Maastricht en omgeving te werken of les te volgen aan de universiteit en hogescholen. Ook heel wat werknemers en studenten maken de omgekeerde beweging, naar Hasselt, vanuit Nederland maar ook vanuit Limburgse gemeenten, waar ze eventueel de trein verder kunnen nemen naar Brussel, Antwerpen en Leuven enzovoort. De trambus heeft meer troeven dan de sneltram, want is goedkoper, waardoor een groter aanbod met een hogere frequentie mogelijk is.

In 2004 was het lid voorstander van het Spartacusplan, bedacht door Steve Stevaert. Er werd toen 55 miljoen euro voor vrijgemaakt om “tenminste te kunnen beginnen”. Na twintig jaar is alles uiteraard duurder geworden. Een wetenschapper kan een theoretisch ideaal bepalen en hoeft geen rekenschap te geven aan een kiezer. De essentie van beleid voeren is beslissen en uitvoeren. Oeverloos dralen is een van de redenen waarom het draagvlak voor de democratie erodeert. Uiteraard zijn er bij elke keuze voor- en nadelen, maar de minister heeft de zaak tenminste terug in beweging gebracht. In dit dossier heeft echter nooit iets van profitaat of persoonlijke verrijking gespeeld, wel was er immobilisme. In het belang van de democratie, een hoogwaardig openbaar vervoer en het recupereren van de gemaakte kosten, vraagt hij de minister om door te zetten.

3.5. Sofie Mertens

Sofie Mertens zegt dat Spartacus in Limburg nog altijd de ambitie heeft om hoogwaardig en grensoverschrijdend openbaar vervoer aan te bieden. Limburg is een uitgestrekt gebied, wat openbaar vervoer net aantrekkelijker kan maken. Omdat de alternatieven nog niet optimaal zijn, is de Limburger verknocht aan zijn auto. Het gemiddelde inkomen in Limburg is kleiner dan in grote steden, auto's worden duurder in aankoop en onderhoud, ook de brandstofprijs stijgt. Dat maakt dat steeds meer mensen aangewezen zullen zijn op het openbaar vervoer. Daarom is het zo belangrijk erin te blijven investeren. Het openbaar vervoer zal maar succes kennen als het vlot, efficiënt en comfortabel is. Van station tot station is comfortabeler dan nog een stuk te voet doen.

De reistijden zijn cruciaal. Rechtstreeks van Lommel naar Hasselt duurde tot voor kort 54 minuten. Nu loopt de reistijd op. De tram zou eerst niet tot Lommel rijden, uiteindelijk wel. De trambus zal nu ook niet rechtstreeks naar Lommel rijden, wat de reistijd verhoogt en reizigers zal doen afhaken. Voor lijn 1 zijn vrije beddingen en vlotte gegarandeerde doorstroming aan kruispunten wezenlijk. Voorts moet de

Vlaamse Regering zich een betrouwbare partner tonen van Nederland, ook voor de voltooiing van de treinverbinding Hamont-Weert. De Vlaamse Regering kreeg van Nederland tot 1 maart 2024 de tijd om de schadevergoeding van 19,7 miljoen euro te betalen. Wat is de stand van zaken?

4. Antwoorden van het Rekenhof

Jan Meyus wijst erop dat het tijdknooppuntenmodel sowieso niet meer mogelijk is, zelfs niet op het Boulevardtracé. De negatieve effecten daarvan milderden kan bijvoorbeeld door de snelheid van de trambus te verhogen met een vrije bedding. Een andere optie is om de frequentie, het aantal bussen per uur, te verhogen. Die aspecten zouden het tijdsverlies van het overstappen enigszins beperken.

5. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Wat heeft Vlaanderen aan een Zwitsers tijdknopenmodel als er geen bussen rijden, vraagt minister *Lydia Peeters*. Dat was immers volgens haar de situatie bij haar aantreden. In plaats van te blijven dromen en studeren, wou ze de Limburgers zo snel mogelijk hoogwaardig openbaar vervoer bieden. De verwezenlijkingen van de voorbije jaren bewijzen dat ze de daad bij het woord heeft gevoegd. De vrije bedding die zeker fundamenteel is, wordt her en der al aangelegd.

Over het toekomstbeeld van 2004 is er in 2008 een project-MER opgemaakt die in 2014 geactualiseerd is. Op het vlak van vergunningenbeleid is er ondertussen enorm veel veranderd, waardoor ook de project-MER 2008 hopeloos achterhaald is. De oude spoorbedding die men wou omvormen tot een tramspoorbedding, ligt deels in een SBZ en in een Vogelrichtlijngebied, wat vergunnen bemoeilijkt. In de zomer van 2023 is een studie aanbesteed om het tracé van station tot station uit te stippelen. De Werkvennootschap gaat na waar de vrije bedding voor Spartacuslijn 1 mogelijk is. Dat is misschien niet helemaal op het oude tracé. Verder is er ook nog de stikstofproblematiek.

Het Rekenhof beaamt dat de voor- en nadelen in de vergelijkende studie staan, dus de regering heeft wel degelijk een gegronde beslissing genomen. Wat een lijn van station tot station betreft wijst de minister erop dat de tram tot in het Maastrichtse Mosae Forum kon. Daarvoor zijn er compensaties en dadingen, maar het doel van Vlaanderen blijft om tot aan het station van Maastricht te rijden. Met een trambus is dat mogelijk, wat de reistijd korter maakt. Ook dat bleek uit de studie.

Wat de modal shift betreft, is het aandeel van de functionele verplaatsingen met de fiets in de periode 2019-2022 gestegen met 4 procent. Andere facetten zijn basisbereikbaarheid en de drie Spartacuslijnen. Het Mobiliteitsplan Limburg gaat zelfs nog een stapje verder en wil een vierde Spartacuslijn voor het Maasland. Het is zaak ook dat project zo snel mogelijk te starten. De laatste vijf jaar is er heel wat gerealiseerd en zijn er heel wat werken voor de vrije bedding gestart. Het klopt dat een vrije bedding over het hele tracé de snelheid ten goede komt, zo bewijst ook het Brabantnet waar met elk stukje extra vrije bedding tijdswinst geboekt wordt. De minister gaat dan ook nog altijd voor een vrije bedding op het volledige tracé.

Kortom, voor de vergunbaarheid van een tramverbinding is er geen enkele garantie. De prijzen, zeker de staalprijzen, swingen de pan uit. De trambussen zijn al besteld en worden in de loop van 2024 geleverd en zullen dan meteen op lijn 2 kunnen rijden, maar misschien nog niet tot in Maastricht. De minister blijft praten met haar Nederlandse collega's. Goed grensoverschrijdend openbaar vervoer is immers essentieel. Ze besluit dat de Vlaamse Regering de Limburgers geeft waar ze recht op hebben, namelijk hoogwaardig openbaar vervoer.

6. Bijkomende vragen en opmerkingen

Johan Danen beaamt dat de Vlaamse Regering mag beslissen, maar de volksvertegenwoordiging heeft het recht te weten waarop die beslissing gebaseerd is. De studie van Sweco gaf voor- en nadelen van de beide alternatieven. Het parlementslid wil gewoon weten waarom de Vlaamse Regering koos voor de trambus. Als er ooit een trein reed door de SBZ, is volgens zijn informatie een tram misschien wel mogelijk, maar een asfaltweg voor een bus is er sowieso onmogelijk.

Ook hij vindt dat er te lang getreuzeld is. Door te lang te wachten lijkt het wel of de Vlaamse Regering ook nu in een beslissingsfuik zit en dan maar voor een trambus kiest. De onduidelijkheden en onzekerheden waar het Rekenhof op wijst zijn daarmee niet weg. Zal de minister duidelijkheid bieden over die aspecten: een vrije bedding, het knooppuntenmodel, het aanknopen bij het station Maastricht enzovoort?

Els Robeyns sluit zich aan bij die vragen. De belangrijkste argumenten van de minister zijn de vergunbaarheid en de betaalbaarheid. Hoe heeft ze die bepaald? Het lid informeert bij het Rekenhof of die elementen in de vergelijkende studie bestudeerd werden. Daarbij komt nog dat de beide aspecten, zeker de vergunbaarheid, ook voor de trambus onzeker zijn.

7. Bijkomend antwoord van het Rekenhof

Jan Meyus zegt dat vergunbaarheid en kosten wel degelijk deel uitmaken van de vergelijkende studie: vergunbaarheid onder de noemer implementatiesnelheid, de kosten met de criteria capex en opex.

8. Bijkomende antwoorden van minister Lydia Peeters

Dat vergunbaarheid en kosten deel uitmaakten van de studie toont voor minister *Lydia Peeters* aan dat de Vlaamse Regering gemotiveerde beslissingen neemt. Het is fout te veronderstellen dat als er bij de tram gebleven was, die vandaag al zou rijden. De minister wil vooruitgaan. Daarom is gekozen voor de trambus. Die beslissing is nooit gecontesteerd. Heel wat van de aanbevelingen van het Rekenhof staan in de opdracht van De Werkvennootschap voor de studie over het tracé en de haltes. Uiteraard zal de minister over die studie van gedachten wisselen met het parlement. Voor Spartacuslijn 2 is er heel wat meer zekerheid en boekt De Werkvennootschap iedere dag vooruitgang in de aanleg van de vrije bedding, waar het kan zonder planproces, met quick wins. Waar er grotere werken, onder andere ter hoogte van de Molenvijvers in Genk, of vergunningen nodig zijn, zullen die later uitgevoerd worden. De minister roept dus op om op de vier assen volop te gaan voor hoogwaardig en duurzaam openbaar vervoer: het eerste decennium met de bestelde elektrische bussen, later allicht met autonoom rijdende shuttles zodat Limburg op dat vlak een voorloper kan zijn.

Bart CLAES,
voorzitter

Rita MOORS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
capex	capital expenditure of capital expense
HOV	hoogwaardig openbaar vervoer
MER	milieueffectrapport
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
opex	operating expenditure
project-MER	project-milieueffectrapport
SBZ	speciale beschermingszone
UCLL	University Colleges Leuven-Limburg
UHasselt	Universiteit Hasselt