

Spartacus: laat het verstand alsnog zegevieren!

In juli 2021 kondigde Vlaams mobiliteitsminister Lydia Peeters trots aan dat er een elektrische trambus gaat rijden tussen Maasmechelen, Genk en Hasselt. Wil de minister nu echt tegen beter weten in een beslissing nemen, die dramatisch is voor de Limburgers en het openbaar vervoer in Limburg?

Als Limburgse – en zeker als Maaslandse – zou minister Peeters maar al te goed moeten beseffen dat een trambus geen alternatief vormt voor de sneltram, die als onderdeel van het Spartacusplan al lang tussen Hasselt en Maasmechelen had moeten rijden. En toch besliste de Vlaamse Regering dat Spartacuslijn 2 tussen Hasselt en Maasmechelen met veel te trage trambussen zal gereden worden. Alsof dat nog niet erg genoeg is, zal de trambus in Hasselt het centrum zoveel mogelijk mijden. Ze zal vanaf het station een omweg maken via de Grote Ring. Bovendien komt ze niet aan het Kolonel Dusartplein, maar krijgt ze een halte op de kop van de Elfde Liniestraat en de Boudewijnlaan. Dat is op een kilometer van de Grote Markt of ruim 300 meter verder van het centrum dan de huidige halte. De trambus legt meer kilometers af dan de huidige buslijn 45, rijdt trager en laat reizigers verder tot hun bestemming lopen. Is het dat wat we in Vlaanderen onder HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) verstaan?

Op het gevaar af eindeloos in herhaling te vallen, herinner ik nog maar eens aan de doelstellingen van het Spartacusplan. Dat wil volgens een geïntegreerd knooppuntensysteem met het openbaar vervoer niet alleen snelle verbindingen binnen Limburg creëren, maar via het centrale knooppunt Hasselt ook met de rest van het land en de Euregio Maas-Rijn. Op drie belangrijke assen, namelijk vanuit Hasselt naar Noord-Limburg, het Maasland en Maastricht, is dat enkel mogelijk met een sneltram. Die rijdt immers veel sneller dan de gewone bussen en slaagt er in tegenstelling tot de huidige buslijnen wel in om tijdig de knooppunten in de provincie te bereiken. Sneltrams vormen een aantrekkelijk alternatief voor autoverplaatsingen omdat ze meestal een stuk sneller zijn. Daarvoor willen mensen hun wagen wel laten staan, zeker als ze ook geen tijd meer verliezen met de zoektocht naar een parkeerplaats. Een idea-

le manier dus om die zo noodzakelijke modal shift te bereiken, één van de wapens in de strijd tegen de klimaatopwarming.

Helaas, de nieuwe plannen voor de trambus staan daar haaks op. Op de tijd dat de trambus van het station naar de Elfde Liniestraat rijdt, staat de sneltram al op de universiteitscampus in Diepenbeek. Onderweg bedient de tram ook de Quartier Bleu en het Kolonel Dusartplein, terwijl de trambus daar ver uit de buurt blijft. De bewering van minister Peeters dat het trambustracé over de Grote Ring een hoger reizigerspotentieel zou hebben dan de geplande sneltramroute, houdt geen steek. In vergelijking met de huidige buslijn 45 tussen Hasselt en Maasmechelen zullen busreizigers langer onderweg zijn en verder moeten lopen om het historisch en commercieel centrum van Hasselt te bereiken. Zoiets levert zelden extra reizigers op.

Tenzij de Vlaamse Regering op haar beslissing nog terugkomt, blijft van de doelstellingen van het oorspronkelijk Spartacusplan niet veel meer overeind. De Limburgse reizigers en de leefbaarheid van Limburg op lange termijn zijn de grote verliezers. Eigenlijk draagt minister Peeters het Spartacusplan nu ten grave. We hadden van haar meer visie en ambitie voor het openbaar vervoer in Limburg verwacht, net zoals van de stad Hasselt trouwens. Die moet zich als regionale centrumstad bewust zijn van haar verantwoordelijkheid voor de hele provincie.

Is het definitief te laat? Nee, minister Peeters kan haar verkeerde beslissing herzien en toch resoluut voor de sneltram gaan. Een fout vermijden is wijzer dan er mordicus aan vast te houden.

Peter Meukens, voorzitter Algemene Vergadering



De trambus blijft uit de buurt van het Kolonel Dusartplein . . .

Foto Peter Meukens