

PETER MEUKENS

Het Spartacusplan dreigt zich helemaal vast te rijden in Hasselt. Peter Meukens ziet het met lede ogen aan. Het was hij, en niet Steve Stevaert, die het mobiliteitsplan voor Limburg ontwierp. "Het doet pijn om te zien dat mijn kind maar niet ter wereld wil komen."

"Het moest iets met een Latijnse uitgang zijn en bij voorkeur beginnen met de letters s, p en a. Zo ontstond de naam voor het Spartacusplan"

Peter Meukens



De echte vader van Spartacus: "De tram door Heilig Hart-wijk is nog altijd de beste keuze"

Timmie van Diepen



Het is 17 mei 2004. In de aanloop naar de verkiezingen van juni dat jaar lanceert spa-partijvoorzitter Steve Stevaert met veel bombarie het Spartacusplan. Met drie sneltramlijnen wil hij Limburg beter ontsluiten en bevrijden van de onwil van de NMBS. "Ik herinner mij die maandagochtend nog goed", zegt Peter Meukens (59). "Ik nam de trein in Hasselt om in Antwerpen les te gaan geven. Tegenover mij zat iemand Het Belang van Limburg te lezen. Daarin stond mijn plan, met de door mij gemaakte tabellen. Een plan dat volgens het artikel door de studiedienst van de spa zou zijn gemaakt, terwijl de waarheid was dat die buiten de naam er niets aan hadden gedaan."

Meukens verhuisde in 1988 vanuit Antwerpen naar Hasselt. Hij was toen al actief in de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, vandaag Trein-TramBus. "Op spoorvlak was Limburg bijzonder slecht ontsloten, nog slechter dan nu. Samen met een aantal jonge politici zoals Frieda Brepoels, Marino Keulen en Ludwig Vandenbroucke probeerden we de krachten te bundelen in de werkgroep Spoorontsluiting Limburg (SOL). Dat was redelijk uniek. Zowel gebruikers, politiek als spoorvakbonden schaarden zich achter één plan."

Met Meukens als voorzitter voerde Spoorontsluiting Limburg met succes de forcing voor de aanleg van de 'Bocht van Leuven'. "Door een spoorboog te leggen rond Leuven hoefden treinen die vanuit Aarschot kwamen niet langer te keren in Leuven. Zo konden we vanuit Limburg sneller in Brussel raken. De uitleg van de NMBS was altijd: in Limburg woont toch niet veel volk. Maar wij argumenteerden op een andere manier. Door de bocht van Leuven kan je op iets minder dan een uur van Hasselt naar Brussel. Het gaat om de exploitatie, om elk uur aansluitingen te hebben in Hasselt. Dat model komt uit Zwitserland. Daar staan de treinen op het volle en halve uur samen in het station, zodat je in alle richtingen kan overstappen. Ik redeneerde dat we in Limburg van onze armoede onze rijkdom moesten maken. Er is maar één plek waar treinen elkaar frequent kruisen, en dat is Hasselt. Dat moest de hoofdknooppunt worden."

"Maar daarmee waren de problemen in Limburg zelf nog niet opgelost. Het gebied ten oosten van Genk is spoorloos. Eigenlijk zou je de trein van daaruit opnieuw moeten doortrekken naar Maasmechelen, maar Genk is een kopstation geworden. Daar zouden gigantische onteigeningen voor nodig zijn. En op de heropening van de spoorlijn Hasselt-Maastricht bleef de NMBS niet zeggen. Je kan die niet blijven inzetten of iets anders bedenken. Op een bepaald moment hebben we gezegd: liever een tram dan geen trein. Puur voor de verplaatsing tussen twee steden is de tram niet optimaal. Een trein doet over de afstand Hasselt-Maastricht 20 à 22 minuten, een tram 37 à 39 minuten. Maar de tram biedt wel de mogelijkheid om bijvoorbeeld langs de Universiteit te rijden."

Waar haalde u de inspiratie voor dat tramplan?
"In steden als Karlsruhe. Daar startte men met een licht rail om mensen uit de regio overstapvrij tot in het stadscentrum te brengen. Dat was een geweldig succes. Zo'n tramtrein rijdt in de stad als een gewone tram, met richtingaanwijzers en op zicht. Buiten de stad rijdt hij net als een trein over een spoornet, beveiligd met seinen. Als we in Limburg iets wilden veranderen, moesten we het op die manier doen. We hebben dan op basis van het Zwitserse model een eigen plan uitgewerkt met knooppunten die vanuit Hasselt op minder dan een halfuur bereikbaar waren. Dat waren Lan-

ken en Neerpelt. En in Maasmechelen kon je op iets minder dan drie kwartier raken. Dat gaf veel mogelijkheden. We noemden ons idee het *Regio-net Limburg*."

En dan ging Steve Stevaert met de pluimen lopen.

"Het concept komt van mij. Samen met Sabin S'Heeren (de toenmalige baas van De Lijn in Limburg, ndr) en Peter Brogt, iemand van een Nederlands studiebureau, hebben we het plan uitgewerkt. Stevaert heeft alleen de naam veranderd. Je had in Antwerpen al het Pegasusproject en aan de kust het Neptunusproject. Het moest iets met een Latijnse uitgang zijn en bij voorkeur beginnen met de letters s, p en a. Zo ontstond het Spartacusplan."

Stevaert veranderde ook de prioriteit: hij wilde eerst de lijn Hasselt-Maastricht versnellen.

"Wij vonden dat de lijn Hasselt-Genk-Maasmechelen er eerst moest komen. We zagen toen al dat de grootste mobiliteitsknoep in Limburg zich rond de Universiteitscampus in Diepenbeek bevindt. Daar zijn 3.000 parkeerplaatsen, en zelfs vandaag is dat te weinig. Samenhangend daarmee heeft de as Hasselt-Genk het grootste potentieel. De bedoeling was om daar om het kwartier een tram op te laten rijden, waarvan er dan elk halfuur één doorreed naar Maasmechelen. Het is Stevaert die van de lijn Hasselt-Maastricht de prioriteit heeft gemaakt. Volgens hem lag daar de grootste politieke hebboom, als alternatief voor spoorlijn 20 en met het verhaal van de Transnationale Universiteit Limburg."

Twintig jaar later ligt dat plan nog altijd op de tekentafel.

"Gelukkig word ik daar niet van. We staan vandaag nergens. We hebben veel te veel tijd verloren. Toen ik in Limburg kwam wonen was het hier nog rustig, maar in Antwerpen zag ik hoe het verkeer toenam en de leefbaarheid achteruitging. We hadden dat in Limburg kunnen vermijden als we hadden uitgevoerd wat op tafel lag. Dan hadden we volgend jaar het tienjarig bestaan gevierd van de eerste lijn, die in 2012 zou gaan rijden. Ik ben er van overtuigd dat we vandaag minder files zouden hebben gehad op de Hasseltse ring en ver daarbuiten. Dat er op de Noord-Zuidverbinding minder lang zou moeten worden aangeschoven."

Waar ligt de oorzaak van die vertraging?

"Het grote probleem is dat degenen die nu over dit plan beslissen geen idee meer hebben waar het ooit vandaan kwam. Het gaat om meer dan een paar tramlijnen, er zit een visie achter met knooppunten en overstapmogelijkheden. Neem nu de beslissing van de Werkvennootschap om van lijn 3 Hasselt-Neerpelt een tram te maken die door Houthalen-centrum moet rijden. Niemand weet op dit moment waar die zal stoppen. Maar dat bepaalt wel of we in minder dan een halfuur in Neerpelt kunnen geraken om daar het volgende knooppunt te bereiken. Wat heb je eraan als je met de bus uit Achel aan het station in Neerpelt komt en er geen trein, tram of bus is om op over te stappen? Daar houdt men allemaal geen rekening mee."

De kritiek was vooral dat het project werd opgefokt. Dat de reizigersaantallen werden overdreven. Op een bepaald moment was er voor de lijn naar Maastricht sprake van cijfers die vergelijkbaar waren met de Kusttram. Dat was toch onrealistisch?

"Absoluut. Die reizigersaantallen waren zeker

overdreven en begonnen een eigen leven te leiden. Maar zelfs als er minder mensen gebruik van maken dan geschat, dan nog is een tram een goede oplossing."

Daar denken ze in Hasselt blijkbaar anders over. Een tram is niet duurzaam en flexibel genoeg, zegt burgemeester Steven Vandeput (N-VA).

"Een tram is net het duurzaamste regionaal vervoermiddel. Alle ontwikkelingen in de ons omringende landen bewijzen dat. Overal waar trams worden ingevoerd, schieten de reizigersaantallen omhoog. Dit gaat niet meer over de rammelende boerentram uit 1950. Een moderne tram rijdt zo geruisloos dat je hem nauwelijks opmerkt. Trams boezemen vertrouwen in. Als de rails er liggen, weten mensen dat die niet zomaar zullen worden opgebroken. Mensen nemen sneller een tram dan een bus. En een tram gaat ook 40 tot 50 jaar mee, een bus hoogstens 15 jaar. Als je al die kosten en baten optelt is een tram de duurzaamste optie."

De plannen waren zo goed als klaar, tot Vandeput in 2018 de verkiezingsbelofte maakte om de tram niet door de Heilig Hart-wijk te laten rijden.

"Daar is het verkeerd gelopen. Al in de tijd van Stevaert was er een hele kleine, maar actieve actiegroep tegen die tram in de Heilig Hart-wijk. Via de spoorwegbedding van de vroegere goederlijn raak je het snel van het Dusraplein naar het station. Die eindhalte moeten we bereiken. Daar heeft heel Limburg baat bij. Ik heb trouwens verscheidene tracés in Hasselt bestudeerd, zelfs een metrotunnel van aan het Dusraplein onder de stad door tot aan het station, met een halte die ik ironisch 'Borrelmanneke' had genoemd. Maar het tracé door de Heilig Hart-wijk is nog altijd veruit het beste. Vandeput stelt het voor alsof door de komst van de tram de Koningin Astridlaan voortdurend afgesloten zou worden. Maar het gaat om zes ritten per uur in iedere richting. Dat is twaalf keer een slagbom die voor 15 seconden dichtgaat. In ons land zijn we voor mobiliteitsdossiers meesters in het zoeken naar een probleem als we een oplossing hebben. Zo geraken we nergens."

Als er in Hasselt geen draagvlak meer is, dan is het toch over en uit?

"Dit dossier is niet alleen een kwestie van draagvlak in Hasselt. Is er in Limburg dan geen draagvlak voor beter openbaar vervoer? Hasselt moet zijn verantwoordelijkheid als hoofdstad eens gaan nemen. Mensen uit de rest van Limburg hebben Hasselt nodig voor hun aansluitingen. Of willen wij nu echt een land zijn waar het belang van het individu het altijd haalt op het algemeen belang? Ik hoop dat men alsnog over zijn schaduw kan stappen in Hasselt, het dossier objectief wel bekijken en kan zeggen: oké, we gaan toch door de Heilig Hart-wijk, met deze en deze randvoorwaarden. Dat is de beste keuze."

Op de achtergrond speelt de vrees dat de tram massaal shoppers naar Maastricht zal brengen en de Hasseltse middenstand zal doen bloeden.

"Ik zal u iets verklappen: de tram is sinds het begin ontworpen als een voertuig dat in twee richtingen kan rijden. Als Hasselt zich in de Euregio goed verkoopt, zullen ook heel wat mensen uit Maastricht naar Hasselt komen. Hasselt staat qua aantrekkingskracht voor shoppers in de top drie van de 13 Vlaamse centrumsteden, terwijl het qua inwoneraantal maar de zevende stad is. Dan heb je



"Ik hoop dat men alsnog over zijn schaduw kan stappen in Hasselt en kan zeggen: Oké, we gaan toch door de Heilig Hart-wijk"

Peter Meukens