

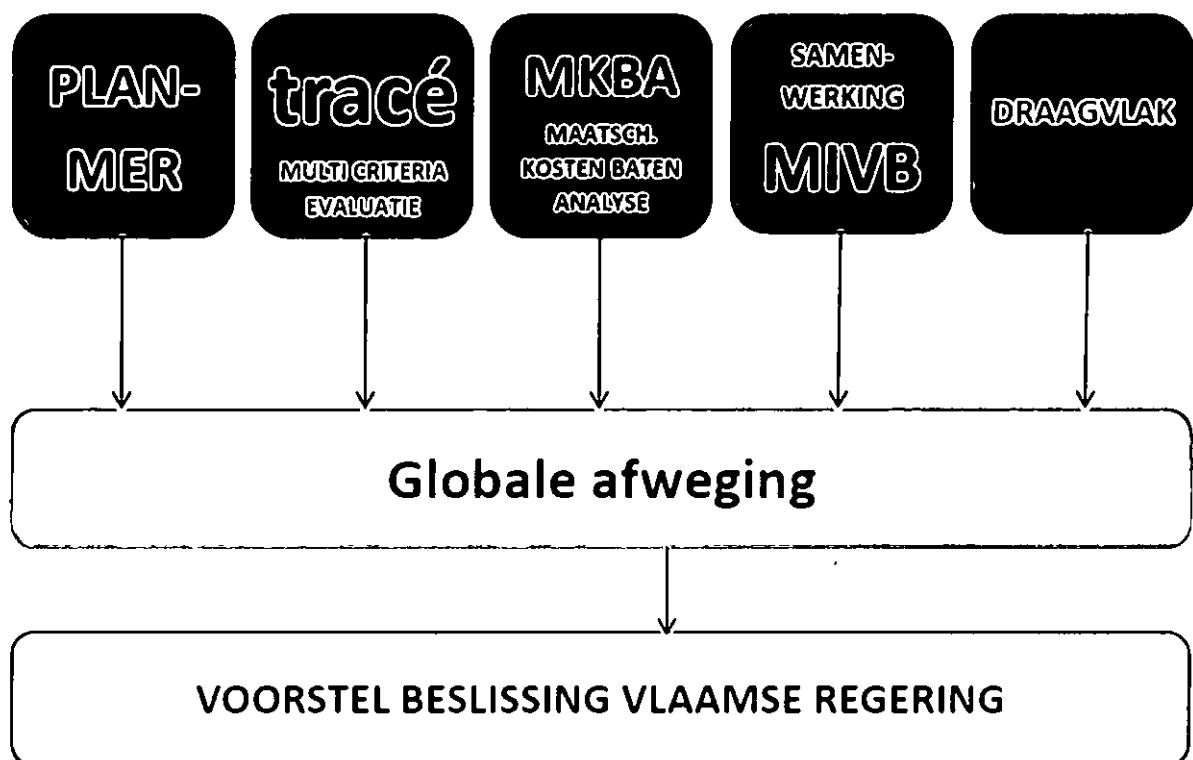
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Brabantnet De Lijn – Studieresultaten, beslissing voorkeurtracés en vervolgstudies

1. Situering

Vorbereidende tramstudies



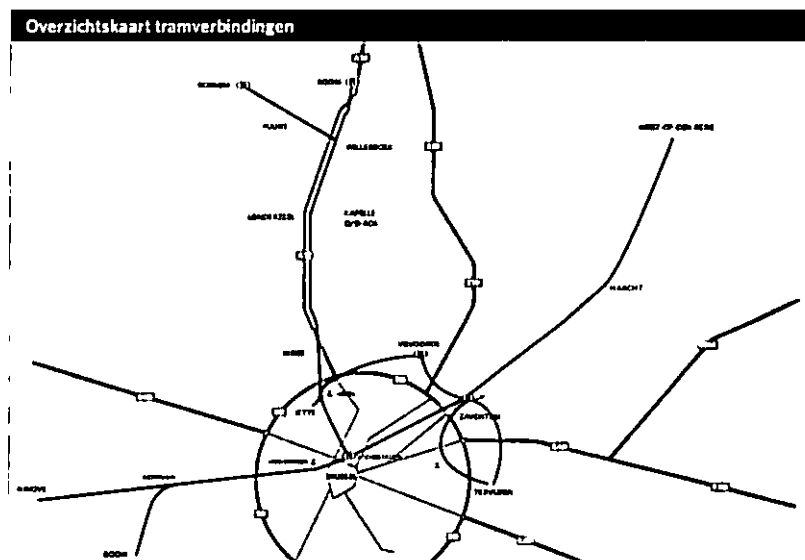
Om een globale afweging te maken voor de tramprojecten in Vlaams-Brabant, werden 3 voorbereidende studies in overweging genomen (plan-MER's, tracéstudies en MKBA-studies), de samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijke Gewest (incl. de MIVB) en het politieke draagvlak. Nu de 3 studies zijn afgerond en gevalideerd, de samenwerking met het

Brussels Hoofdstedelijke Gewest overlegd is en het politieke draagvlak aanwezig is, kan de Vlaamse Regering de beslissing nemen met welke tramprojecten in Vlaams-Brabant kan worden verdergegaan en welke de voorkeurtracés zijn.

1.1. Vlaams Regeerakkoord

De Vlaamse regering bepaalt in haar regeerakkoord dat ze "op basis van de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn en in overleg met het maatschappelijk middenveld haar mobiliteitsvisie zal bepalen en welke de concrete prioriteiten per provincie zijn waarvoor de voorbereiding kan starten"¹. Na een overleggronde met het maatschappelijke middenveld, heeft de provincieraad van Vlaams-Brabant zich op 1 juni 2010 uitgesproken over de prioriteiten. Van de oorspronkelijk 13 tramverbindingen in Vlaams-Brabant, werden 4 tramverbindingen prioritair naar voor geschoven:

1. Boom - Willebroek - Londerzeel - Brussel
2. Ninove / Gooik - Lennik - Dilbeek - Brussel
3. Heist-op-den-Berg - Haacht - Zaventem luchthaven - Brussel
4. Tangentiële verbinding Rand Jette - Heizel - Vilvoorde - Zaventem Luchthaven - Kraainem – Tervuren



1.2. MKBA - Mededeling aan de Vlaamse Regering van 17 mei 2013

Op 17 mei 2013 werden de resultaten van de maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA's) meegeedeeld aan de Vlaamse Regering². Op basis van de resultaten van de MKBA's wordt een gefascerde aanpak voorgesteld, waarbij drie deeltrajecten van de bestudeerde tramverbindingen de kern vormen om prioriteit te krijgen voor een realisatie op korte termijn (2020).

Deze 3 deeltrajecten zijn

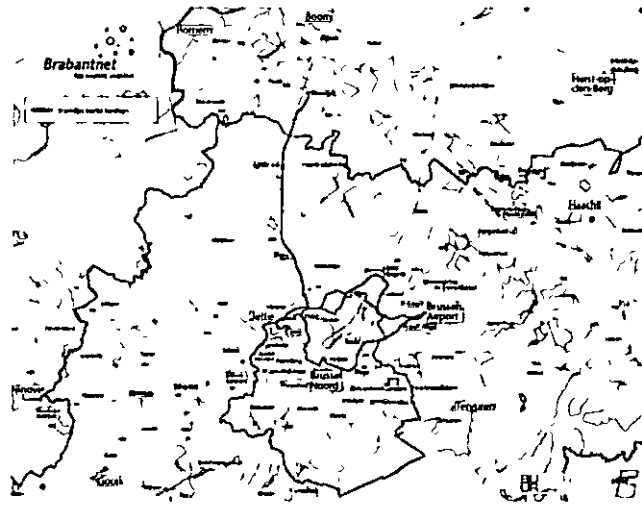
- Brussel-Willebroek (Fort van Breendonk), met een MKBA van 1,98
- Brussel-Zaventem luchthaven, met een MKBA van 2.53

¹ Vlaams Regeerakkoord 2009-2014, p 45 We bepalen op basis van de mobiliteitsvisie 2020 van de Lijn onze mobiliteitsvisie en in overleg met het maatschappelijk middenveld bepalen we de concrete prioriteiten per provincie waarvoor de voorbereiding kan starten. In het kader van de *vertramming* van het openbaar vervoer maken we werk van tramprojecten in alle Vlaamse provincies maar met onder meer de focus op plaatsen met een groot versoerspotentieel. Daarover zal ook overleg met de NMBS plaatsvinden. We zetten ook in op de verdere uitbouw van het snelbusnetwerk. We doen dat alles om meer woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer te laten verlopen.

² De volledige MKBA-rapporten zijn te vinden op de website van het Brabantnet: www.brabantnet.be

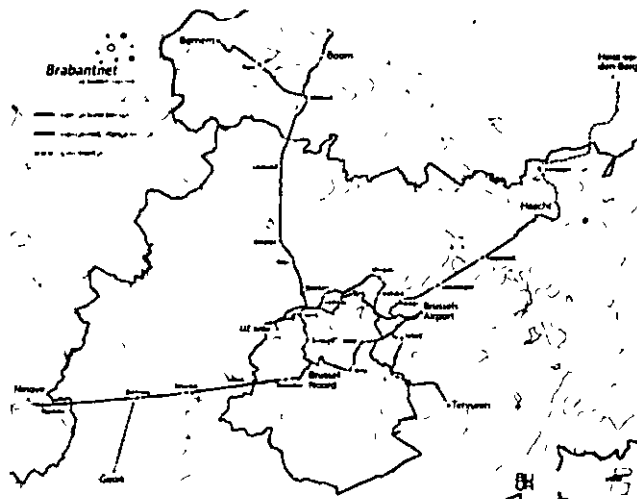
- Jette-Zaventem luchthaven, met een MKBA van 2,00

Deze 3 deeltrajecten vormen ook een samenhangend geheel met 3 knooppunten: Heizel, Brussel Noord en de luchthaven van Zaventem.

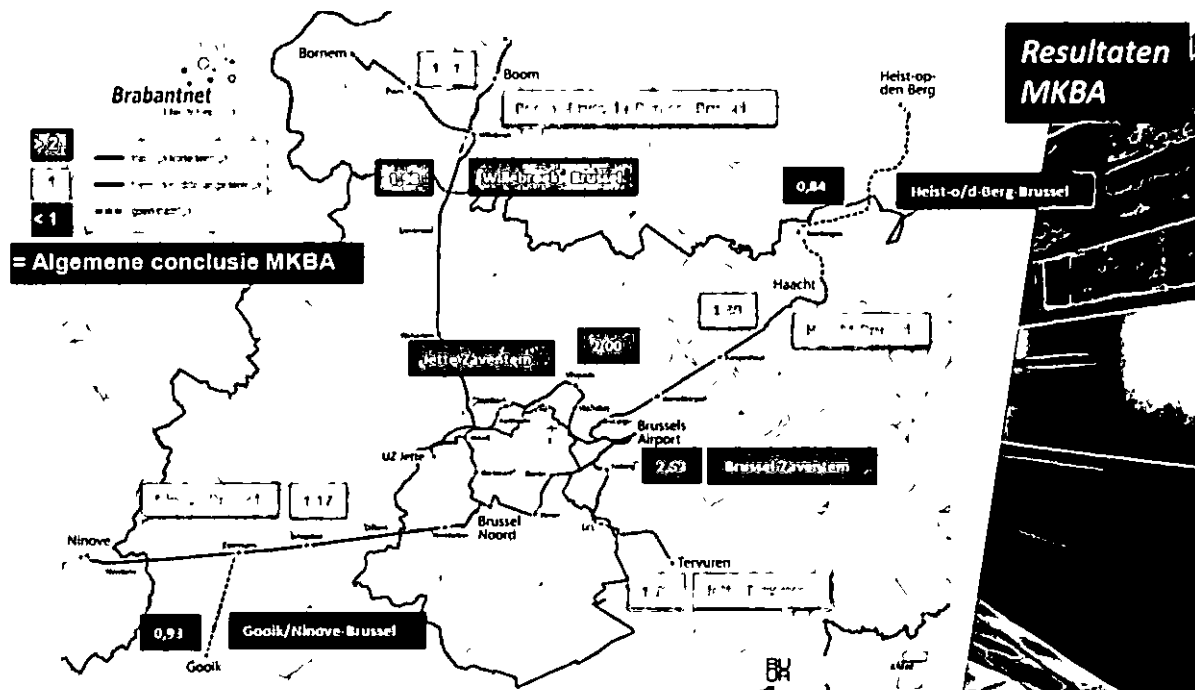


In een tweede fase wordt de verbinding Ninove-Brussel toegevoegd en worden de 3 deeltrajecten verlengd op middellange termijn (na 2025). Deze verbindingen hebben immers ook positieve MKBA resultaten:

- Brussel-Willebroek-Boom/Bornem , met een MKBA van 1,51;
- Brussel-Ninove, met een MKBA van 1,17.
- Brussel-Zaventem luchthaven-Haacht, met een MKBA van 1,30;
- Jette-Zaventem luchthaven-Tervuren, met een MKBA van 1,70;



Uit de cijfers van de MKBA's (B/K) wordt ook afgeleid dat de vertakkingen van Haacht naar Heist-op-den-Berg en van Eizeringen (Lennik) naar Leerbeek (Gooik) MKBA-scores hebben die lager zijn dan 1 of waarbij de kosten de maatschappelijke baten overstijgen. Er wordt voorgesteld om deze vertakkingen niet langer te weerhouden als tram-exploitatie. Voor de vertakking naar Leerbeek (Gooik) blijkt dat er onvoldoende potentieel is om een tramexploitatie te verantwoorden. Voor de verbinding tussen Heist-op-den-Berg en Brussel blijkt dat de vooropgestelde snelheden niet kunnen worden gerealiseerd, waardoor deze lange tramverbinding ook onvoldoende aantrekkingskracht kan uitoefenen.



2. Plan-MER's en tracéstudies

Op 29 juni 2011 duidde de Raad van Bestuur van De Lijn de studiebureaus BUUR en Royal Haskoning aan om plan-MER- en tracéstudies op te starten voor de 4 tramverbindingen.

1. Boom - Willebroek - Londerzeel - Brussel
2. Ninove / Gooik - Lennik - Dilbeek - Brussel
3. Heist-op-den-Berg - Haacht - Zaventem luchthaven - Brussel
4. Tangentiële verbinding Rand : Jette - Heizel - Vilvoorde - Zaventem Luchthaven - Kraainem – Tervuren

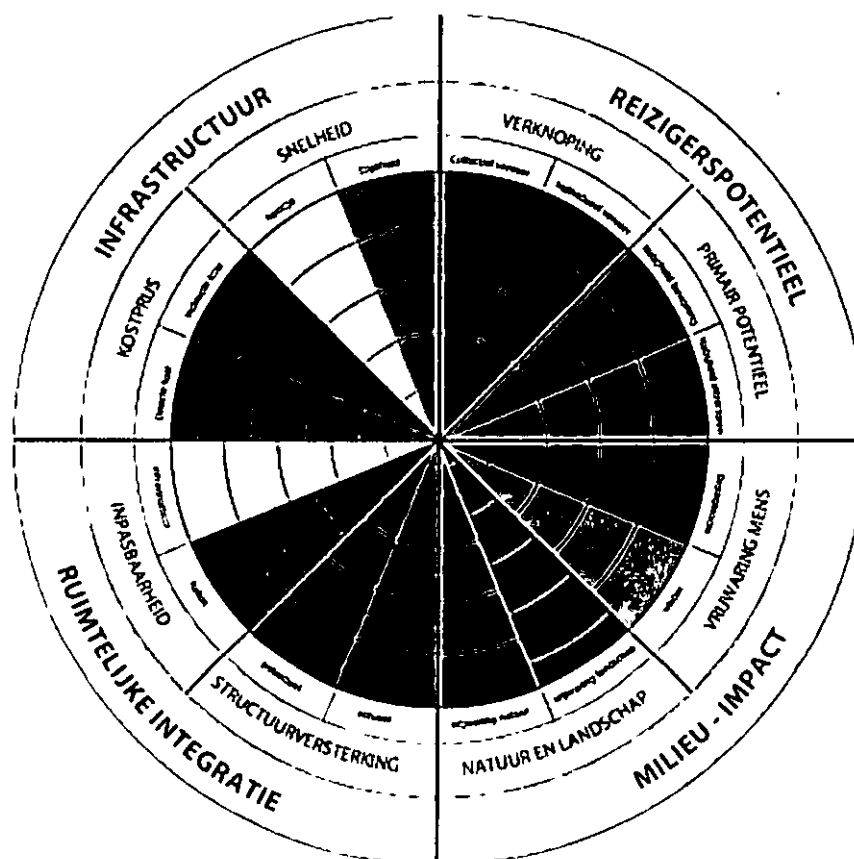
Op 3 september 2013 werden de Plan-MER- en tracéstudies goedgekeurd

1. Boom - Willebroek - Londerzeel - Brussel
 - a. Niet-technische samenvatting:
<http://www.lne.be/merdatabank/uploads/merntech3206.pdf>
 - b. Goedkeuring: <http://www.lne.be/merdatabank/uploads/mergk3206.pdf>
2. Ninove / Gooik - Lennik - Dilbeek – Brussel
 - a. Niet-technische samenvatting:
<http://www.lne.be/merdatabank/uploads/merntech3207.pdf>
 - b. Goedkeuring: <http://www.lne.be/merdatabank/uploads/mergk3207.pdf>
3. Heist-op-den-Berg - Haacht - Zaventem luchthaven – Brussel
 - a. Niet-technische samenvatting:
<http://www.lne.be/merdatabank/uploads/merntech3208.pdf>
 - b. Goedkeuring: <http://www.lne.be/merdatabank/uploads/mergk3208.pdf>
4. Tangentiële verbinding Rand : Jette - Heizel - Vilvoorde - Zaventem Luchthaven - Kraainem – Tervuren
 - a. Niet-technische samenvatting:
<http://www.lne.be/merdatabank/uploads/merntech3541.pdf>
 - b. Goedkeuring: <http://www.lne.be/merdatabank/uploads/mergk3541.pdf>

De kennisgevingsnota's van de plan-MER's, werden ter inzage gelegd van 12 november 2012 tot 11 januari 2013³. De reactie van de verschillende actoren werden door de dienst Mer verwerkt in richtlijnen, die aangeven waar de MER-studie rekening dient mee te houden. De ontwerp-plan-MER's werden in de maand maart 2013 ingediend bij de dienst MER van de Vlaamse overheid. Zij organiseerden in de maanden mei en juni 2013 vergaderingen om de ontwerp-MER's te bespreken met de verschillende betrokken actoren. De volledige MER's werden ingediend op 23 augustus 2013 en de goedkeuring is gevolgd op 3 september 2013.

De tracéstudies vormen een input en een onderdeel van de plan-MER's. Voor elk van de tracéalternatieven is nagegaan op welke manier knelpunten kunnen worden opgelost. Dit zal toelaten om een beter inzicht te hebben op de haalbaarheid, de kostprijs en het reizigerspotentieel van de verschillende tracévarianten. 16 verschillende criteria worden voor elk van de tracévarianten gekwantificeerd waarvan een multi-criteria-analyse wordt gemaakt

1. Reistijd;
2. Stiptheid;
3. Directe kost;
4. Indirecte kost;
5. Bedieningspotentieel – bewoning;
6. Bedieningspotentieel – tewerkstelling en andere attractoren;
7. Verknoping met het collectief vervoer (ov);
8. Verknoping met het individueel vervoer (auto & fiets);
9. Ruimtelijke inpasbaarheid van de infrastructuur;
10. Ruimtelijke inpasbaarheid van de haltes;
11. Ruimtelijke structuurversterking;
12. Ruimtelijk ontwikkelingspotentieel;
13. Ruimtebeslag (onteigeningen);
14. Verstoring verkeersrelaties;
15. Vrijwaring natuur;
16. Vrijwaring landschap.



³ Kennisgevingsnota's zijn te raadplegen op de website van het Brabantnet www.brabantnet.be

3. Boom-Willebroek-Londerzeel-Brussel

3.1. Prioritering

De MKBA-studies leveren de volgende resultaten op:

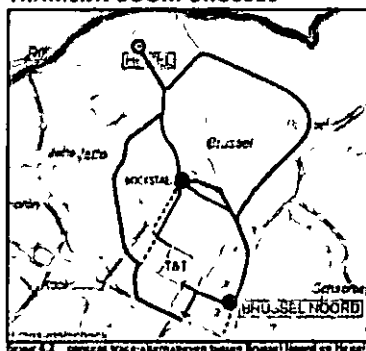
- Brussel-Willebroek-Boom/Bornem. MKBA van 1,51.
- Brussel-Willebroek: MKBA van 1,98

Op basis van de maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA = 1,51) blijkt dat een tramverbinding tussen Brussel en Boom/Bornem verantwoord is. Aangezien de 3 prioritaire tramverbindingen van het Brabantnet een veel betere MKBA verhouding kennen, stelt De Lijn voor om geen prioriteit te geven aan de verbinding tussen Willebroek en Boom/Bornem. Gezien uit de MKBA-studies blijkt dat de maatschappelijke baten voor een tramverbinding tussen Brussel en Willebroek bijna twee keer groter zijn dan de kosten, stelt De Lijn voor om in een eerste fase prioriteit te geven aan dit deel van de onderzochte tramverbinding met het oog op een exploitatie in 2020.

3.2. Tracékeuze A tussen Brussel Noord en Heizel

In de plan-MER en de tracéstudie werden 5 tracéalternatieven onderzocht voor het deeltracé A tussen Brussel Noord en Heizel.

TRAMLIJN BOOM-BRUSSEL



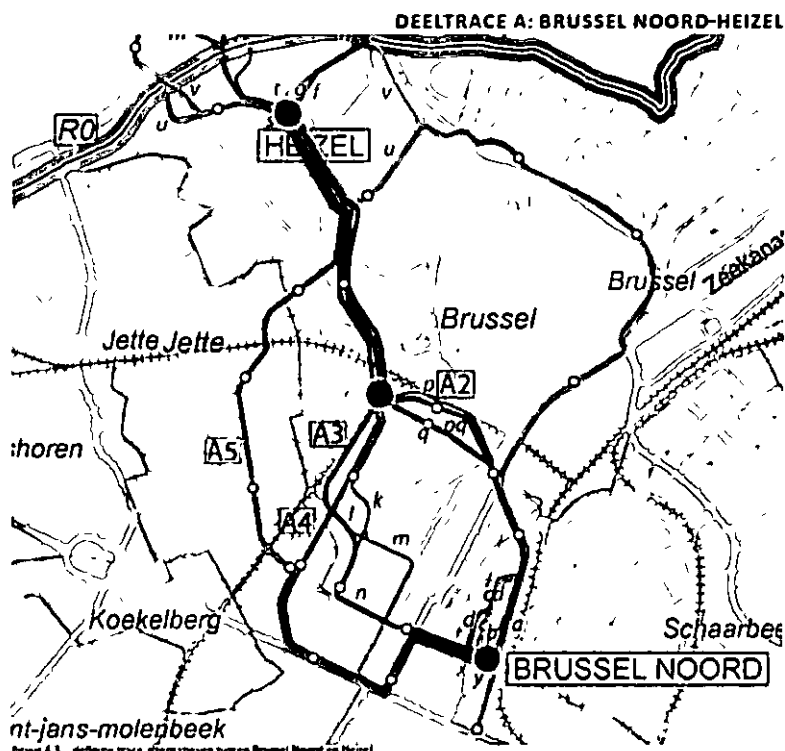
A1 VIA VAN PRAET

A2 VIA STEFANIA/M.
CHRISTINA STRAAT

A3 VIA TOUR & TAXIS

A4 VIA BOCKSTAELLAAN-
JUBELFEESTLAAN

A5 VIA CHARLES WOESTELAAN



Uit de tracéstudie blijkt dat de tracéalternatief A3 via Tour & Taxis de beste optie is.

A.1 VIA VOIJPRAET	A.2 VIA STEFANIA/CHRISTINA	A.3 VIA TOURFAUS	A.4 VIA BURELEEST / BOCKSTAEL	A.5 VIA BURELEEST / WOLSTE
7,77 km 15,2 minuten 7 haltes	5,62 km 11,5 minuten 8 haltes	5,25 km 9,6 minuten 5 haltes	6,74 km 12,2 minuten 7 haltes	6,48 km 13,0 minuten 7 haltes
Bestaand tracé (geodoopt) Scheeping sommige haltes Langere restlijn, minder stop Vred omwonenden Bediening I/O Heimbek Bepoert extra potentieel Evenwied gebruik tramvakker	Onzekere doorstroming Aanpakking in Christina Korte restlijn, minder stop Zeer veel omwonenden Bediening Laken Bepoert extra potentieel Evenwied gebruik tramvakker	Groenlands nieuw tracé Hervat lang over kruislijn reed Zeer korte restlijn, stop Vred omwonenden Groot extra potentieel (Bediening Tour & Taxis)	Groenlands nieuw tracé Grote markte kost Korte restlijn, minder stop Zeer veel omwonenden Bediening Molenbeek Bepoert extra potentieel Grote en kruislijnherder	Groenlands bestaand Langere restlijn, minder stop Zeer veel omwonenden Bediening Molenbeek, Ietze Bepoert extra potentieel
WEEHOUDEH in plan-MER MEEST HAALBARE OPTIE tranden beschabbaar, verloop met P3	WEEHOUDEH in plan-MER ONGEPRIJFTE ALTERNATIEF Onzekere doorstroming	WEEHOUDEH in plan-MER BESTE OPTIE snel tracé, veel potentieel, ook interessant voor MIVB	WEEHOUDEH in plan-MER MIDDER INTERESSANT Grote overslag met tracé naar Tour & Taxis	WEEHOUDEH in plan-MER TERUGVALSCEHANO in combinatie met P2
VOORLEGGH AAN ACTOREH	TERZIDE SCHUJVEN	VOORLEGGH AAN ACTOREH	TERZIDE SCHUJVEN	VOORLEGGH AAN ACTOREH

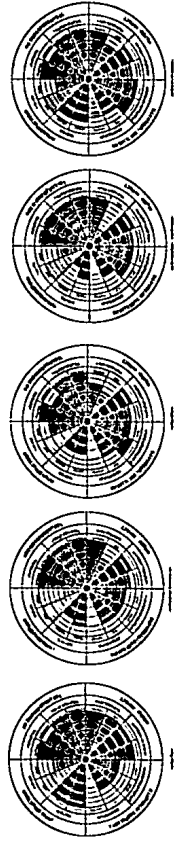


Figure 4.28: Afbeelding van de verschillende tracéalternatieven A.1 tot en met A.5

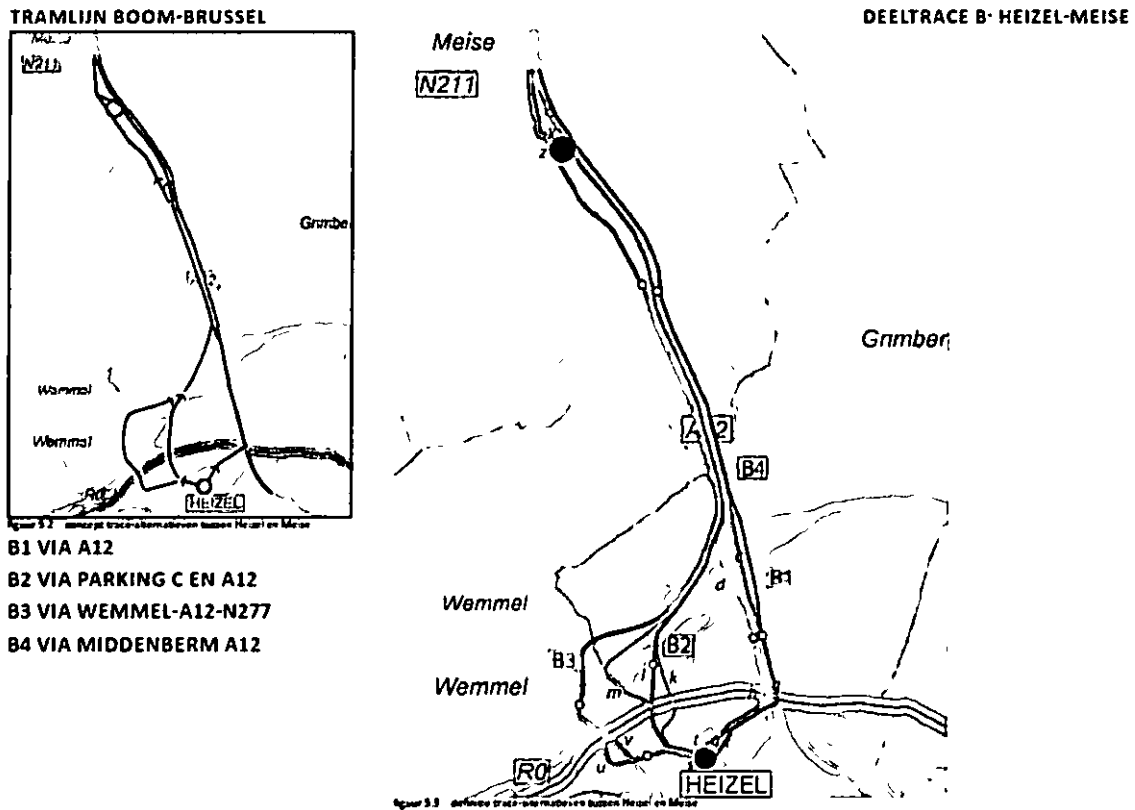
Ook vanuit de plan-MER is het tracéalternatief A3 gerechtvaardigd. Bijzondere aandacht zal besteed moeten worden aan de mogelijke impact van een tramverbinding op de cultuurhistorische site van Tour & Taxis. Deze site werd ondertussen gerestaureerd en uitgebouwd tot een bedrijven- en evenementencentrum. Tracéalternatief A3 via Tour & Taxis sluit bovendien ook aan bij de plannen van de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest om tussen Brussel Noord, Tour & Taxis en Bockstael een nieuw tramtracé aan te leggen tegen 2020⁴.

Aangezien dit tracégedelte volledig op het grondgebied ligt van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest, kan de Vlaamse Regering hiervoor geen voorkeurtacé vastleggen. De vastlegging van het tracé zal deel uitmaken van een samenwerkingsovereenkomst tussen De Lijn en de MIVB, tussen het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest (zie hoofdstuk 9).

⁴ Beleidsovereenkomst MIVB 2013-2017, Art. 26, p.62

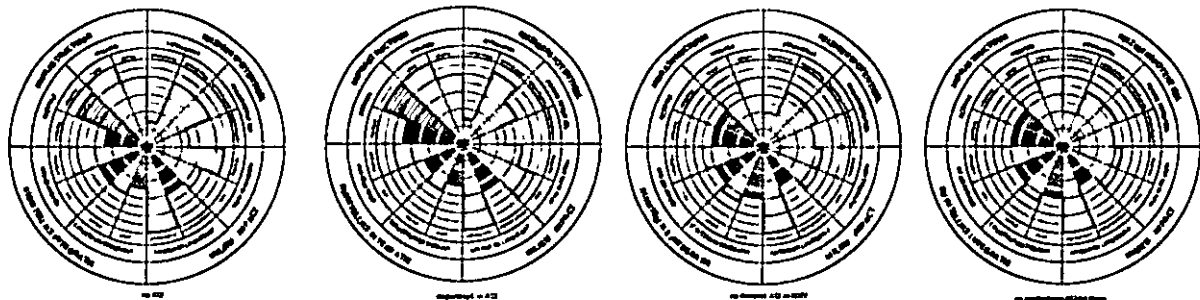
3.3. Tracékeuze B tussen Heizel en Meise

In de plan-MER en de tracéstudie werden 4 tracéalternatieven onderzocht voor het deeltracé B tussen Heizel en Meise:



Uit de tracéstudie en de plan-MER blijkt dat de tracéalternatief B1 via de knoop A12/R0 en aan de westzijde van de A12 in Meise de beste optie is.

B.1 VIA KNOOP A12-R0 Via westzijde A12 in Meise	B.2 VIA PARKING C	B.3 VIA WEMMEL	B.4 VIA KNOOP A12-R0 Via middenberm A12 in Meise
8.25 km 9.4 minuten 4 haltes	7.32 km 9.4 minuten 4 haltes	8.55 km 12.4 minuten 5 haltes	8.2 km 9.4 minuten 4 haltes
Snel tracé Grote directe kost Bediening Strombeek-Bever Verest inname brug Boechoutlaan (of middenberm A12 tot R0)	Snel tracé Bediening parking C Variant via Wommel mogelijk Tracé door of langs Verregat Verest nieuwe brug over R0	Trager tracé Grote indirecte kost Bediening Wommel Moeilijke doortocht strit Wommel R0	Snel tracé Grote indirecte kost (aanpassing A12) Bediening Strombeek-Bever Haltes in Meise op middenberm
WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER	NIET WEERHOUDEN in plan-MER
GOEDE OPTIE Optimaal met tracé P4 via Esplanade	GOEDE OPTIE Optimaal bij ontwikkeling parking C	MINDER INTERESSANT Wegens grotere reistijd	SLECHTE OPTIE Wegens aanpassing A12
VOORLEGGEN AAN ACTOREN	VOORLEGGEN AAN ACTOREN	TERZIJDE SCHUIVEN	TERZIJDE SCHUIVEN



Figuur 5.30 - Aangang tracé-alternatieven deeltracé B Heizel-Meise

Het tracé B2 via Parking C leek initieel een volwaardig alternatief voor het voorkeustracé B1. Wanneer echter een sportstadion gerealiseerd wordt op Parking C, is het tracéalternatief B1 te verkiezen. In tracéalternatief B1 ligt de tramhalte op ter hoogte van het metrostation Heizel, hetgeen op wandelafstand van het sportstadion gelegen is. In tracéalternatief B2 ligt zou de tramhalte vlakbij de in- en uitgangen van het sportstadion komen te liggen, hetgeen om veiligheidsredenen sterk af te raden is.

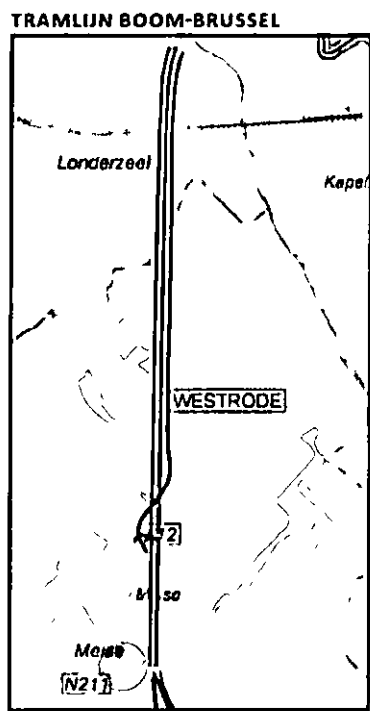
Het tracéalternatief B4 op de middenberm van de A12 wordt niet weerhouden wegens de zeer hoge kostprijs en de slechte ruimtelijke inpasbaarheid van de haltes (op de middenberm van de A12), die het gebruikscomfort tot een minimum herleidt.

Een tracé ten westen van de A12 biedt het voordeel dat de tram rijdt aan de kant van de kernen van Meise en Wolvertem hetgeen voor het gebruikscomfort de beste optie is.

Ter hoogte van Meise zullen ten westen van de A12 een beperkt aantal onteigeningen noodzakelijk zijn, maar globaal gezien is het ruimtebeslag het laagst wanneer geopteerd wordt voor tracéalternatief B1. In Wolvertem en Meise wordt best niet geopteerd voor de tracévariant z via de Bouchoutlaan en de Nieuwelaan, aangezien dit een trager tracé is en een volledige heraanleg van de N277 vereist.

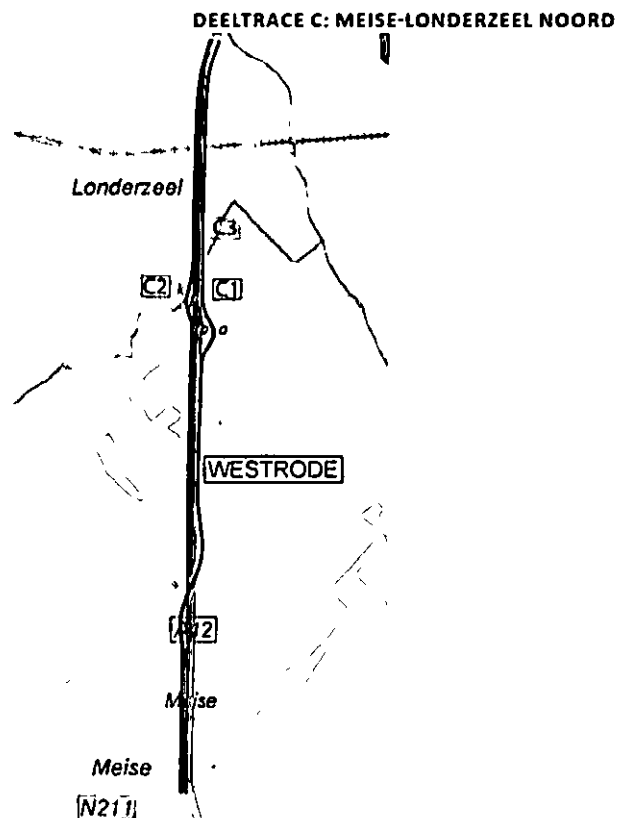
3.4. Tracékeuze C tussen Meise en Londerzeel Noord

In de tracéstudie werden 3 tracéalternatieven onderzocht voor het deeltracé C tussen Meise en Londerzeel:



Figuur 6.2 concept tracé alternatieven tussen Meise en Londerzeel Noord

- C1 TEN OOSTEN VAN A12
- C2 TEN WESTEN VAN A12
- C3 VIA MIDDENBERM A12

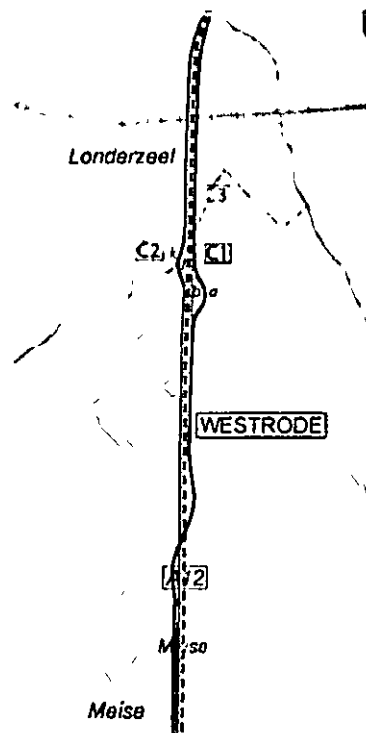


Figuur 6.3 definitie tracé alternatieven tussen Meise en Londerzeel Noord

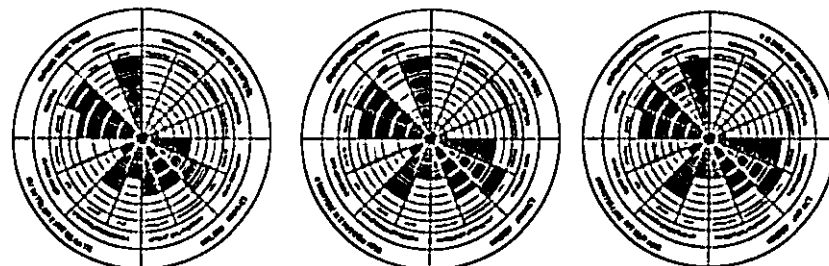
Uit de tracéstudie blijkt dat de tracéalternatief C2 aan de westzijde van de A12 in Meise en Londerzeel de beste optie is. Uit de plan-MER blijkt een marginaal verschil tussen tracéalternatieven C1 en C2

TRAMLIJN BOOM-BRUSSEL

DEELTRACE C: MEISE-LONDERZEEL NOORD



C.1 TEN OOSTEN VAN A12	C.2 TEN WESTEN VAN A12	C.3 MIDDENBERM A12
7.31 km 7.4 minuten 2 haltes	7.32 km 7.1 minuten 2 haltes	7.3 km 4.5 minuten 2 haltes
Fly-over in Meise Verest aanpassing Technolopetaan Bepaalde bewoning, tewerkstelling Goede bediening Londerzeel industrie Meer hinder voor landschap Zeer groot ontwikkelingspotentieel	Eventuele fly-over in Londerzeel-Noord of Breendonk Complexere passage knoop Westrode Bepaalde bewoning, tewerkstelling Goede bediening Londerzeel centrum Meer hinder voor natuur Groot ontwikkelingspotentieel	Aanpassing bestaande bruggen A12 Totale aanpassing profiel A12 Haltes in middenberm Zeer duur tracé
WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER	NIET WEERHOUDEN in plan-MER
GOEDE OPTIE	GOEDE OPTIE	SLECHTE OPTIE aanpassing A12 niet realistisch
VOORLEGGEN AAN ACTOREN	VOORLEGGEN AAN ACTOREN	TERZIJDE SCHUIVEN



Figuur 6.43 Overzicht selectie tracé-alternatieven voor trace C Meise-Londerzeel Noord

Figuur 6.44 Afweging tracé-alternatieven voor trace C Meise-Londerzeel Noord

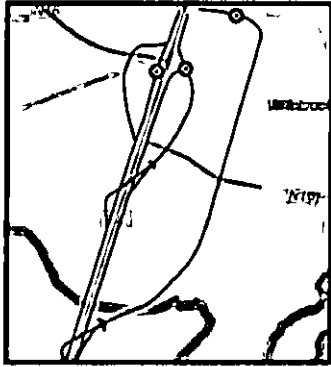
Een tracé op de middenberm van de A12 wordt niet weerhouden wegens de zeer hoge kostprijs en de slechte ruimtelijke inpasbaarheid van de haltes (op de middenberm van de A12), die het gebruikscomfort tot een minimum herleidt.

Een tracé ten westen van de A12 biedt het voordeel dat de tram rijdt aan de kant van de kern van Londerzeel hetgeen voor het gebruikscomfort de beste optie is

3.5. Tracékeuze D tussen Londerzeel Noord en Willebroek N16

In de tracéstudie werden 6 tracéalternatieven onderzocht voor het deeltracé D tussen Londerzeel Noord en Willebroek :

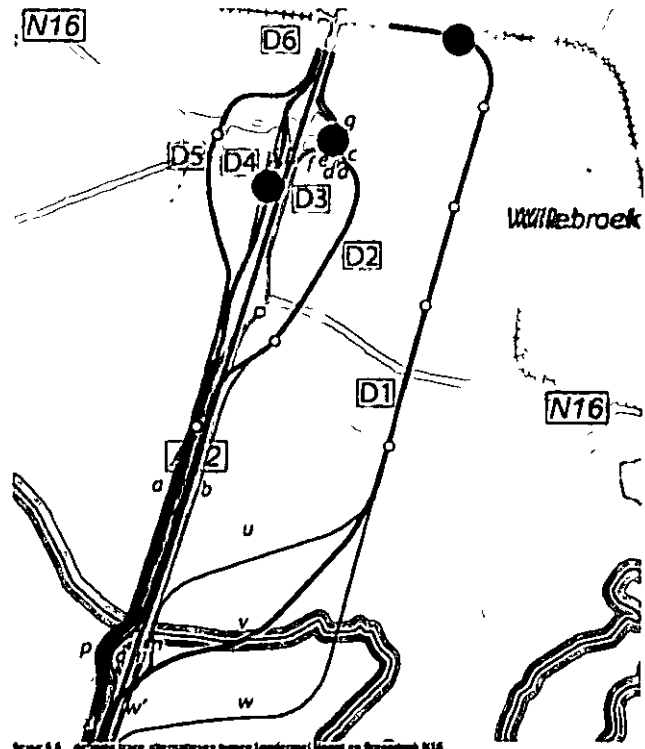
TRAMLIJN BOOM-BRUSSEL



Figuur 6.3 Concept tracé alternatieven tussen Londerzeel Noord en Breendonk N16

- D1 VIA WILLEBROEK CENTRUM
- D2 TEN OOSTEN VAN A12 EN FORT BREENDONK
- D3 TUSSEN A12 EN FORT BREENDONK
- D4 TEN WESTEN VAN A12
- D5 TEN WESTEN VAN A12 VIA DENDERMONDSESTEENWEG
- D6 VIA MIDDENBERM A12

DEELTRACE D: LONDERZEEL NOORD-BREENDONK

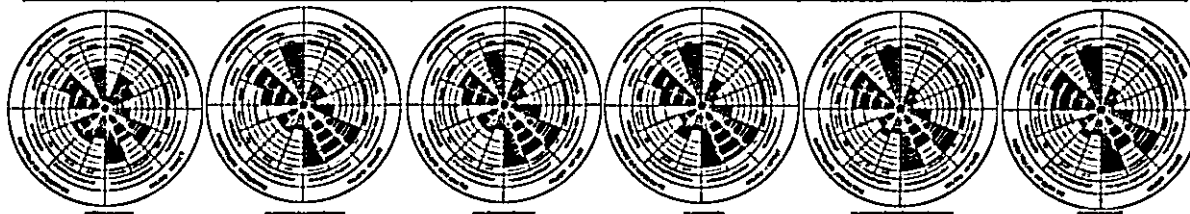


Figuur 6.4 Detail tracé alternatieven tussen Londerzeel Noord en Breendonk N16

Uit de tracéstudie blijkt dat de tracéalternatief D2 en D3 aan de oostzijde van de A12 in Willebroek de beste opties zijn. Een tracé ten oosten van de A12 biedt het voordeel dat de tram rijdt aan de kant van de kern van Willebroek hetgeen voor het gebruikskomfort de beste optie is. Via een viaduct over de A12 wisselt de tram van kant. Uit de plan-MER blijkt een licht verschil tussen tracéalternatieven D2 en D3, met een iets mindere impact op de leefbaarheid, de impact van het geluid, de verstoring en versnippering van fauna, flora en de landschapsstructuur voor tracéalternatief D3. Vandaar dat tracéalternatief D3 (vlak naast de A12) als voorkeurtracé naar voor wordt geschoven.

TRAMLIJN BOOM-BRUSSEL
DEELTRACE D: LONDERZEEL NOORD-BREENDONK

D.1 DOORHEIN WILLEBROEK	D.2 TUSSEN FORT EN WILLEBROEK	D.3 VIA OOSTZIJDE A12	D.4 VIA WESTZIJDE A12	D.5 VIA N17	D.6 MIDDENBERM A12
7.02 km 10.7 minuten 5 haltes	5.89 km 5.8 minuten 2 haltes	5.80 km 5.8 minuten 2 haltes	5.53 km 5.7 minuten 2 haltes	5.92 km 6.0 minuten 2 haltes	5.55 km 5.1 minuten 2 haltes
Optimale bediening Willebroek Duur tracé Traag en weinig stipt Grote impact op mens Grote impact op natuur en landschap Verknoping Willebroek Station Pendelparking in Tisselt	Goede bediening Willebroek Extra brug voor vertakking Sneller tracé Moelijke inpassing naast Fort Pendelparking aan N16 zuid	Goede bediening Willebroek Extra brug voor vertakking Sneller tracé Moelijke inpassing naast Fort Optimale bundeling A12 Pendelparking aan N16 zuid	Mindere bediening Willebroek Extra brug voor lokaal verkeer Sneller tracé Voldoende ruimte beschikbaar Optimale bundeling A12 Pendelparking langs A12	Slechte bediening Willebroek Doorsnijdt open ruimte Sneller tracé Isoleert bewoning Schaafstraat Pendelparking aan N17	Mindere bediening Willebroek Aanpassing bruggen en heraanleg A12 vereist Zeer duur tracé Slechte inpassing haltes
WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER	NIET WEERHOUDEN in plan-MER
GEEN GESCHIKTE OPTIE Verzwakt concept sneltram	GOEDE OPTIE Optimale bediening Willebroek	GOEDE OPTIE Afhankelijk van knoep A12- N16	GOEDE OPTIE Optimale P&R	GEEN GESCHIKTE OPTIE Afstand Willebroek, beperkte mogelijkheid P&R	SLECHTE OPTIE Vereist volledige heraanleg N16



Figuur 6.46: afwijking tracé-alternatieven de tracé D Londerzeel Noord-Breendonk N16

4. Ninove/ Gooik - Lennik - Dilbeek – Brussel

Op basis van de maatschappelijke kosten-baten-analyses stelt De Lijn voor om de vertakking van Lennik (Eizeringen) naar Gooik (Leerbeek) niet langer als tramexploitatie te weerhouden. De maatschappelijke baten van deze tramverbinding overstijgen immers de kosten niet, de verhouding ligt op 0,93.

Uit de tracéstudie en de plan-MER concludeert De Lijn dat voor een tramverbinding enkel het tracéalternatief via de N8 (Ninooftsesteenweg) de enige goede optie zou zijn. De andere onderzochte tracéalternatieven snijden de kwetsbare open ruimte aan en hebben een heel sterke impact op natuur en landschap.

Op basis van de maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA = 1,17) blijkt dat een tramverbinding tussen Ninove en Brussel verantwoord is. Aangezien de 3 prioritaire tramverbindingen van het Brabantnet een veel betere MKBA verhouding kennen, stelt De Lijn voor om geen prioriteit te geven aan de verbinding van Ninove naar Brussel.

5. Heist-op-den-Berg - Haacht - Zaventem luchthaven – Brussel

5.1. Prioritering

Op basis van de maatschappelijke kosten-baten-analyses stelt De Lijn voor om het deeltraject van Haacht naar Heist-op-den-Berg niet langer als tramexploitatie te weerhouden. De maatschappelijke baten van deze tramverbinding overstijgen immers de kosten niet, de verhouding ligt op 0,84.

Uit de tracéstudie en de plan-MER concludeert De Lijn dat voor een tramverbinding tussen Zaventem en Haacht enkel het tracéalternatief via de N21 (Haachtsesteenweg, Provinciesteenweg, Stationsstraat) de enige goede optie zou zijn. De andere onderzochte tracéalternatieven snijden de kwetsbare open ruimte aan en hebben een heel sterke impact op natuur en landschap.

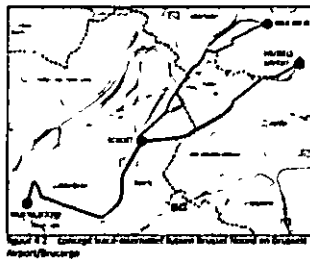
Op basis van de maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA = 1,30) blijkt dat een tramverbinding tussen Haacht en Brussel verantwoord is. Gezien uit de MKBA-studies blijkt dat de maatschappelijke baten voor een tramverbinding tussen Brussel en Zaventem meer dan twee keer groter zijn dan de kosten, stelt De Lijn voor om prioriteit te geven aan dit deel van de onderzochte tramverbinding met het oog op een exploitatie in 2020.

5.2. Tracékeuze tussen Zaventem luchthaven en Brussel Noord

Op basis van de maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA = 2,53) blijkt dat een tramverbinding tussen Brussel Noord en Zaventem prioritair is.

In de plan-MER en de tracéstudie werden 2 tracéalternatieven onderzocht voor het deeltracé A tussen Brussel Noord en de luchthaven van Zaventem:

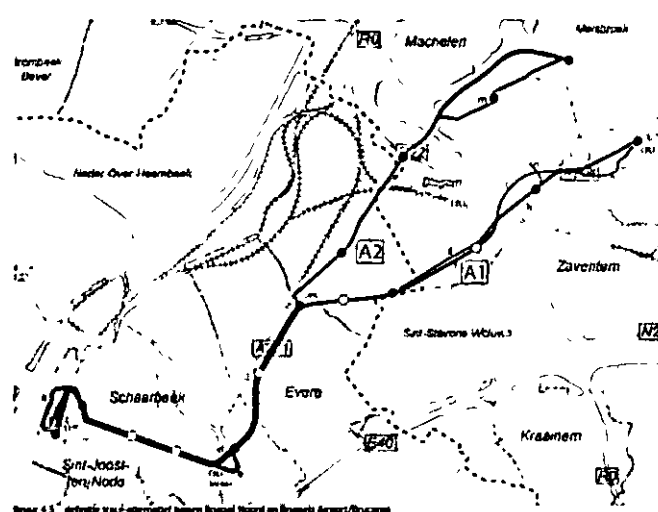
TRAMLIJN BRUSSEL - HEIST-OP-DEN-BERG



DEELTRACE A: BRUSSEL NOORD-LUCHTHAVEN

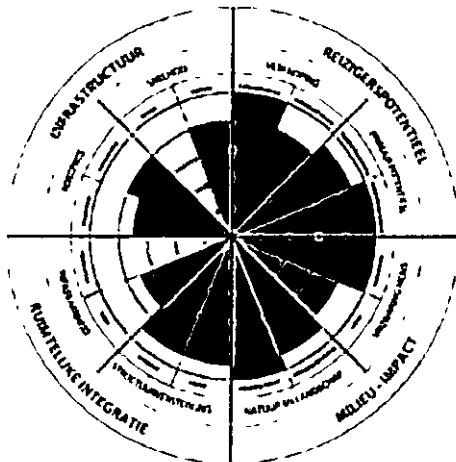
A1 BRUSSEL-NOORD - BRUSSELS AIRPORT VIA LEOPOLDIII-LAAN

A2 BRUSSEL-NOORD - BRUCARGO VIA HAACHTSESTEENWEG

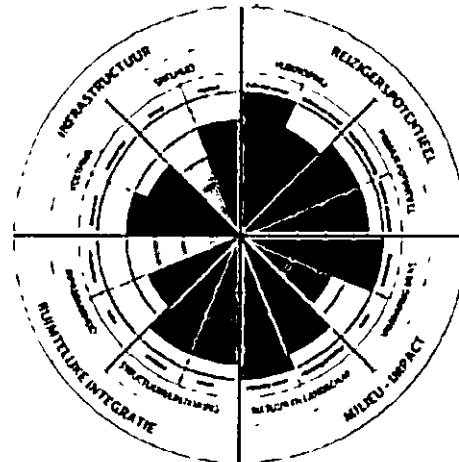


Uit de tracéstudie blijkt dat de tracéalternatief A1 via de Leopold III-laan, een viaduct over de R0 en via de Ringlaan tot aan de luchthaventerminal de beste optie is.

A.1 BRUSSELS AIRPORT VIA A201	A.2 BRUCARGO VIA HAACHTSESTEENWEG
11,99 km 22,9 minuten 12 haltes	14,5 km 26,3 minuten 11 haltes
Bediening Brussels Airport Sneller tracé Langere reistijd naar Haacht Kunstwerken RO/A201: hoge directe kost Zeer veel bewoning Zeer veel tewerkstelling Verknoping en potentieel luchthaven Eventueel gebruik tramkoker Noordstation	Bediening Brucargo Trager tracé Kortere reistijd naar Haacht Trambusbaan: hoge directe kost Veel bewoning Veel tewerkstelling Geen bediening luchthaven Eventueel gebruik tramkoker Omleidingsweg Vliegveldstraat nodig
WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER
OPTIMAAL TRACÉ Strategische optie: bediening luchthaven	TERUGVALSCENARIO Enkel indien bediening terminal niet mogelijk is
VOORLEGGEN AAN ACTOREN	VOORLEGGEN AAN ACTOREN



via I nterprät II Iaan na Brussels Airport



na Haachtsesteenweg na Brucargo

figuur 4 24 afweging tracé-alternatieven deeltrace A

6. Jette - Heizel - Vilvoorde - Zaventem Luchthaven - Kraainem – Tervuren

6.1. Fasering

Op basis van de maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA = 1,70) blijkt dat een tramverbinding tussen Jette en Tervuren verantwoord is. Aangezien de 3 prioritaire tramverbindingen van het Brabantnet een veel betere MKBA verhouding kennen, stelt De Lijn voor om geen prioriteit te geven aan het deel van de verbinding tussen Zaventem en Tervuren.

Op basis van de maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA = 2,00) blijkt dat de tramverbinding tussen Jette en Zaventem luchthaven prioritair is.

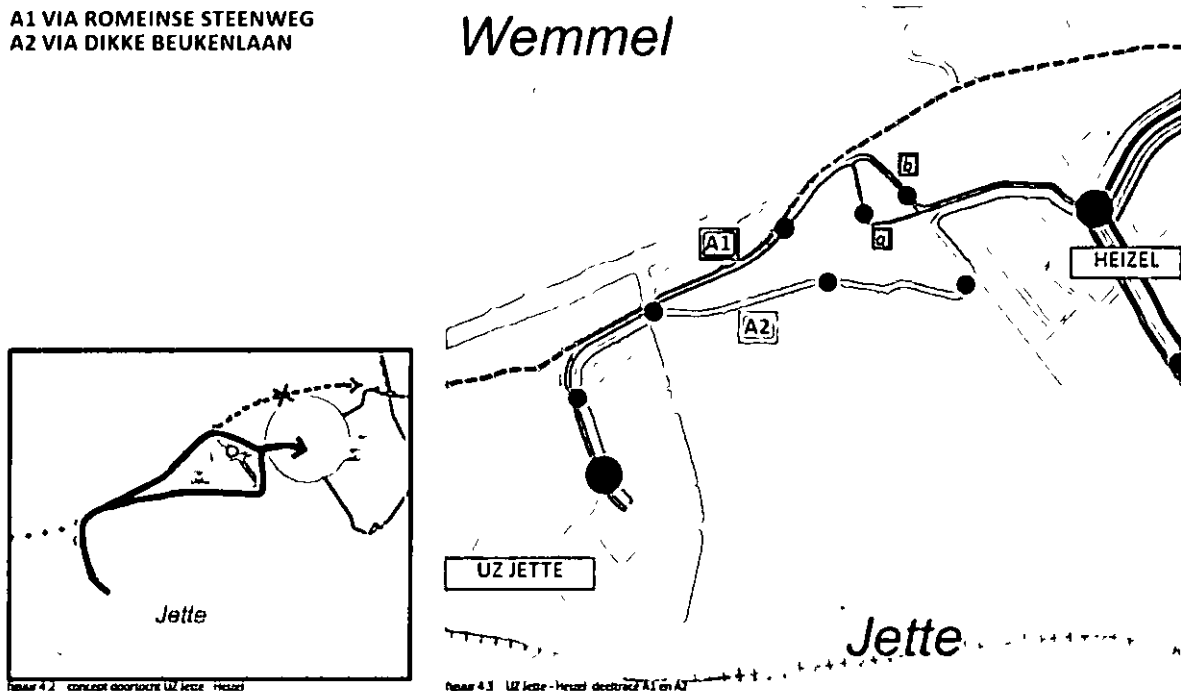
6.2. Tracékeuze tussen Jette en Heizel

In de plan-MER en de tracéstudie werden 2 tracéalternatieven onderzocht voor het deeltracé A tussen Jette en de Heizel:

TRAMLIJN JETTE - TERVUREN

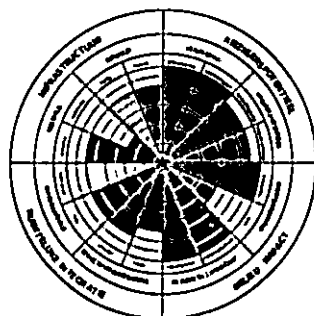
DEELTRACÉ A : UZ JETTE - HEIZEL

A1 VIA ROMEINSE STEENWEG
A2 VIA DIKKE BEUKENLAAN

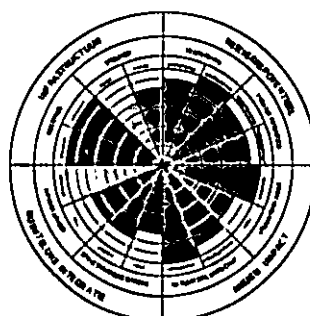


Beide tracéalternatieven zijn evenwaardig voor De Lijn. Aangezien dit tracégedeelte volledig op het grondgebied ligt van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest, kan de Vlaamse Regering hiervoor geen voorkeustracé vastleggen. De vastlegging van het tracé zal deel uitmaken van een samenwerkingsovereenkomst tussen De Lijn en de MIVB, tussen het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest (zie hoofdstuk 9). De tramverbinding tussen Jette en Heizel is een project dat op het programma van de MIVB is voorzien om te realiseren binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

A 1 VIA ROMEINSE STEENWEG	A 2 VIA DIKKE BEUKENLAAN
3,09 km 7,8 minuten 6 haltes	3,34 km 8,6 minuten 6 haltes
Snel tracé Hoge kostprijs Zijdelingse bediening Modelwijk Geen hinder natuur en landschap Geen trajecthinder Hoogdynamische omgeving Ontwikkelingspotentieel Heizel	Trager tracé Lage kostprijs (bestaand) Centrale bediening Modelwijk Geen hinder natuur en landschap Geen trajecthinder Hoogdynamische omgeving Ontwikkelingspotentieel Heizel
WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER
GOEDE OPTIE Afstemmen op MIVB	GOEDE OPTIE Afstemmen op MIVB
VOORLEGGEN AAN ACTOREN	VOORLEGGEN AAN ACTOREN



de Heizel (Strooming) (vrijheid in Strooming)



de Dikke Beuken

6.3. Tracékeuze tussen Heizel en Vilvoorde VTM

In de plan-MER en de tracéstudie werden 5 tracéalternatieven onderzocht voor het deeltracé B tussen de Heizel en Vilvoorde VTM:

TRAMLIJN JETTE - TERVUREN

DEELTRACÉ B : HEIZEL - VTM

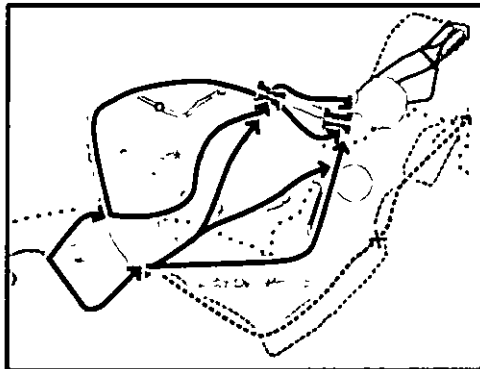
B1 VIA A12 EN BEEKVALLEI

B2 VIA ROMEINSE STEENWEG EN SINT-ANNA LAAN

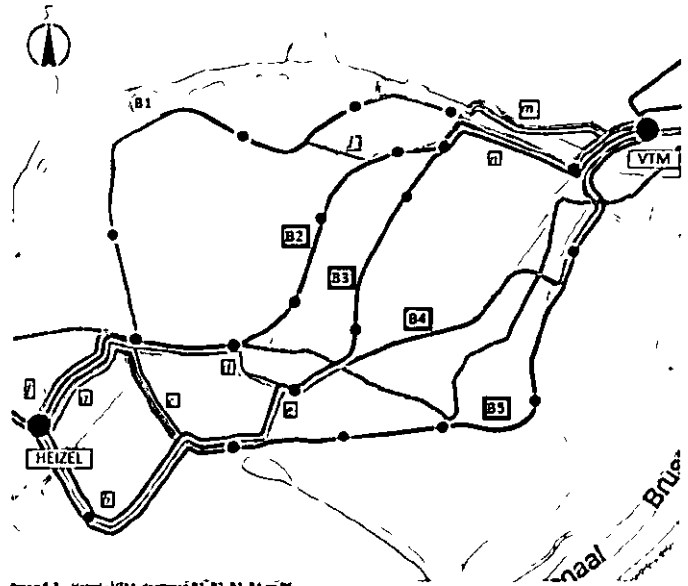
B3 VIA DE WAND EN WARANDELAAN

B4 VIA DE WAND EN INDRINGINGSWEG

B5 VIA DE WAND, VERSAILLESLAAN EN BRUYNSTRAAT



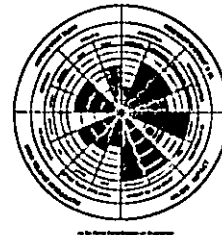
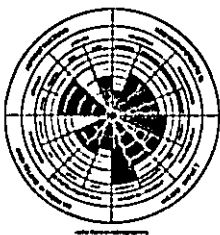
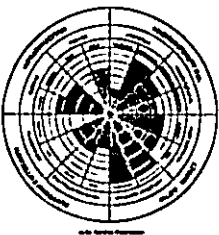
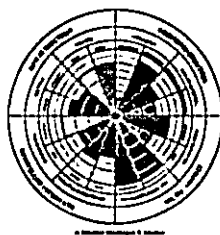
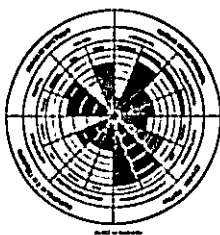
Figuur 5.2 concept doorlicht Heizel - VTM



Figuur 5.3 Heizel - VTM deeltracé B1, B2, B3, B4 en B5

Uit de tracéstudie en de plan-MER blijkt dat de tracévariant B2 de beste optie is. Dit is voor het deeltracé tussen Heizel en Vilvoorde VTM een tracé via de Romeinse Steenweg (N276), de St-Annalaan (N202) en gebundeld met de zuidzijde van de R0;

B 1 VIA A12 - BEEKVALLEI	B 2 VIA SINT ANNALAAN	B 3 VIA WARANDELAAN	B 4 VIA INDRINGINGSWEG	B 5 VIA VERSAILLESLAAN
6,21 km 12,3 minuten 7 haltes	5,26 km 11,3 minuten 7 haltes	6,13 km 12,8 minuten 8 haltes	5,88 km 11,8 minuten 6 haltes	6,17 km 12,1 minuten 7 haltes
Comfortabele inpassing Slijpt tracé Minder nabije bewoning Zijdelingse bediening Strombeek Bever Verstoring open ruimte	Beperkte gabariet Grote kostprijs Kortste reistijd Meer nabije bewoning versterking Strombeek Bever versterking Koningslo trajecthinder St. Annalaan volledige bundeling	Deels bestaand tracé Langste reistijd Bediening Koningslo Door residentieel gebied	Deels bestaand tracé Kortere reistijd bediening N.O. Heembeek Bediening Militair Hospitaal Verstoring open ruimte	Deels bestaand tracé Grote indirecte kost Kortere reistijd Meer nabije bewoning versterking N.O. Heembeek bediening Militair Hospitaal volledige bundeling
WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER
MINDER INTERESSANT Weinig dynamiek	GOEDE OPTIE Centrale bediening Strombeek	MINDER INTERESSANT	MINDER INTERESSANT Weinig dynamiek	TERUGVALSCENARIO Indien interesse bij MVB
TERZIJDE SCHUIVEN	VOORLEGGEN AAN ACTOREN	TERZIJDE SCHUIVEN	TERZIJDE SCHUIVEN	VOORLEGGEN AAN ACTOREN



6.4. Tracékeuze tussen Vilvoorde VTM en Vilvoorde Station

In de tracéstudie werden 4 tracéalternatieven onderzocht voor het deeltracé C tussen de Vilvoorde VTM en het Station van Vilvoorde

TRAMLIJN JETTE - TERVUREN

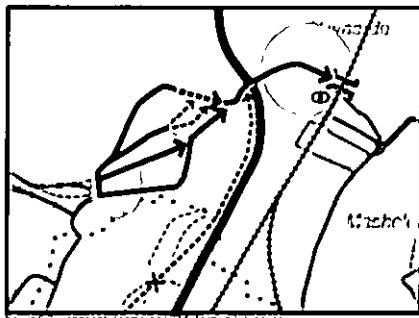
DEELTRACÉ B : HEIZEL - VTM

C1 VIA MEDIALAAN EN DOMEIN
DRIE FONTEINTEN

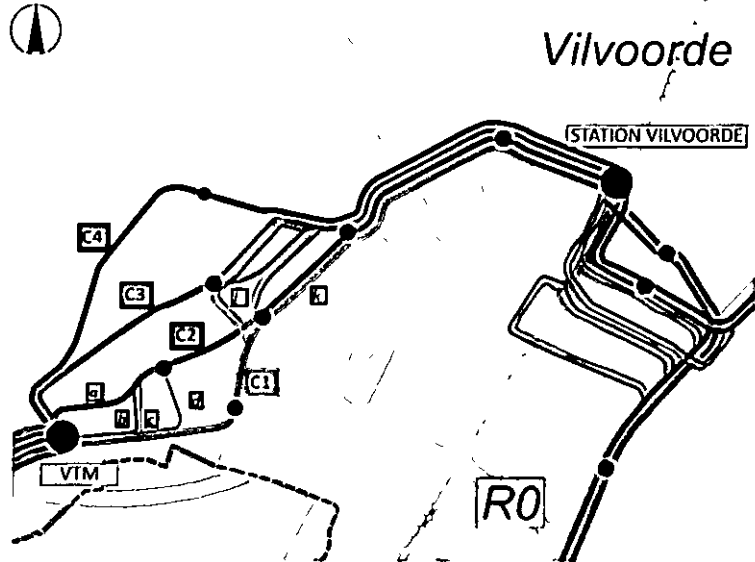
C2 VIA BELGIËLAAN EN DOMEIN
DRIE FONTEINTEN

C3 VIA ALBERT I LAAN EN
RUBENSSTRAAT

C4 VIA TANGEBEEKVALLEI EN
RUBENSSTRAAT



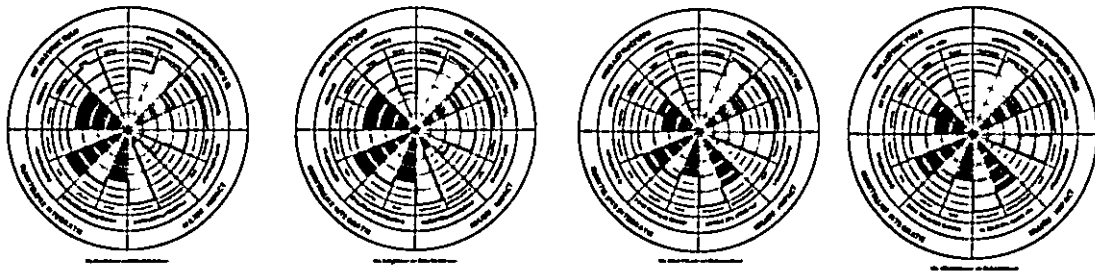
Figuur 6.2 concepti doorloopt VTM-Station Vilvoorde



Figuur 6.3 VTM-Station Vilvoorde deeltracé C1, C2, C3 en C4

Uit de tracéstudie blijkt dat voor het deeltracé tussen Vilvoorde VTM en Vilvoorde station de tracévariant C2 de beste optie is. Dit is een tracé via de Medialaan, de bedding tussen de Belgiëlaan en de Steenweg op Koningslo, op de bedding tussen de Jacobs Smitslaan en de holle weg, de Rubensstraat (N211), de Vuurkruisenlaan (N211), Heldenplein (N211) en de Stationslei (N211).

C.1 VIA MEDIAALAN EN DRIE FONTEINEN	C.2 VIA BELGIELAAN EN DRIE FONTEINEN	C.3 ALBERT I LAAN EN RUBENSSTRAAT	C.4 TANGEBEEKVALLEI EN RUBENSSTRAAT
3,35 km 7 minuten 5 haltes	3,23 km 7 minuten 5 haltes	3,43 km 7,8 minuten 5 haltes	3,70 km 6,9 minuten 4 haltes
Snel tracé Zijdelingse bediening Kassel Langs rand park 3 fontein Vuurkruisenlaan 2x1 Bediening centrum Vilvoorde	Snel tracé Centrale bediening Kassel Langs rand park 3 fontein (minder waardevol) Vuurkruisenlaan 2x1 Bediening centrum Vilvoorde	Trager tracé Centrale bediening Kassel Gemengde bedding Rubensstraat Gesplitste bedding doorheen Kassel Vuurkruisenlaan 2x1 Bediening centrum Vilvoorde	Snel tracé Gemengde bedding Rubensstraat Geen bediening Kassel Door Tangbeekvallei Vuurkruisenlaan 2x1 Bediening centrum Vilvoorde
WEERHOUDEN in plan MER	WEERHOUDEN in plan MER	WEERHOUDEN in plan MER	NIET WEERHOUDEN in plan MER
TERUGVALSCENARIO Lange route langs 3 Fontein	GOED ALTERNATIEF Goede bediening Kassel Korte route langs 3 Fontein	NIET INTERESSANT Gemengde bedding N211	NIET INTERESSANT
VOORLEGGEN AAN ACTOREN	VOORLEGGEN AAN ACTOREN	TERZUDE SCHUIVEN	TERZUDE SCHUIVEN



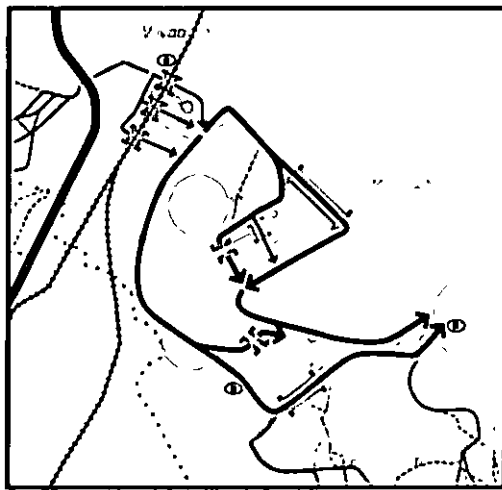
6.5. Tracékeuze tussen Vilvoorde Station en Zaventem Luchthaven

In de tracéstudie en de plan-MER-studie werden 4 tracéalternatieven onderzocht voor het deeltracé D tussen het Station van Vilvoorde en de Luchthaven van Zaventem:

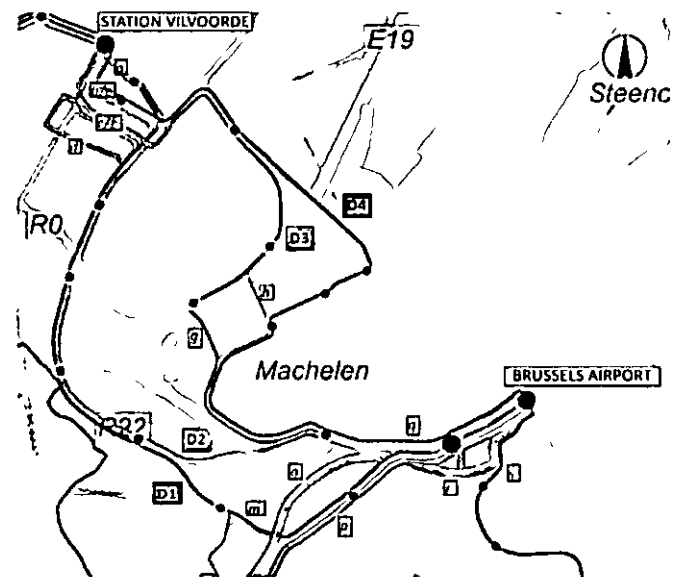
TRAMLIJN JETTE - TERVUREN

DEELTRACÉ D : STATION VILVOORDE - BRUSSELS AIRPORT

- D1 VIA WOLUWELAAN EN DA VINCI
- D2 VIA WOLUWELAAN EN KORENBERG
- D3 VIA LUCHTHAVENLAAN EN E19
- D4 VIA LUCHTHAVENLAAN EN BRUCARGO



figuur 7.2 concepti doorloopt Station Vilvoorde - Brussels Airport

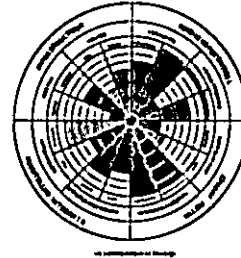
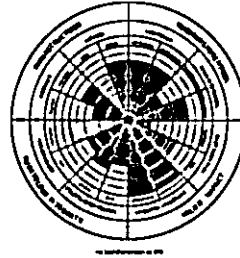
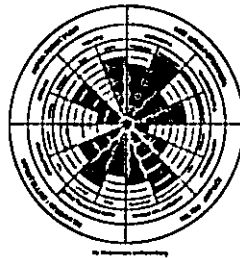
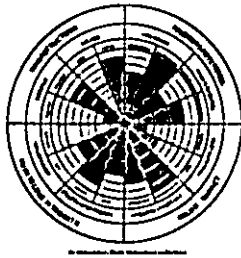


figuur 7.3 Station Vilvoorde - Brussels Airport deeltracé D1, D2, D3 en D4

Uit de tracéstudie en de plan-MER-studie blijkt dat voor het deeltracé tussen Vilvoorde station en de luchthaven van Zaventem de tracévariant D2 de beste optie is. Dit is een tracé

via een ondertunneling onder de sporen ten zuiden van het station van Vilvoorde, via de CAT-site, via de Woluwelaan (R22), via de bestaande tunnelkoker onder de R0, via de Dreststraat en via de Ringlaan tot aan de luchthaventerminal.

D.1 VIA WOLUWELAAN EN DAVINCI	D.2 VIA WOLUWELAAN EN KORENBERG	D.3 VIA LUCHTHAVENLAAN EN E19	D.4 VIA LUCHTHAVENLAAN EN BRUCARGO
9,07 km 15,2 minuten 8 haltes	8,19 km 13,7 minuten 8 haltes	8,44 km 14,1 minuten 7 haltes	9,15 km 15,8 minuten 8 haltes
Grote directe kost Nieuw vladuct over R0 Bediening Machelen en Diegem Verknoping Diegem Station Ontwikkelingen Woluwelaan	Kortste reistijd Aanpassing koker Woluwelaan Bediening Machelen en Diegem Ontwikkelingen Woluwelaan	Via bestaande koker onder E19 of nieuwe brug over E19 bediening rand Brucargo bediening rand Machelen Ontwikkeling Brucargo	Minder stipt (afrit cargo) aanpassing knoop Brucargo Bediening Brucargo bediening rand Machelen Ontwikkeling Brucargo
WEERHOUDEN in plan MER	WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER	WEERHOUDEN in plan-MER
TERUGVALSCENARIO Vladuct over R0 ook voor P3 Indien koker niet beschikbaar	GOED ALTERNATIEF Snelste tracé via koker R0	MINDER INTERESSANT Dynamiek langs E19 niet wenselijk	MINDER INTERESSANT Interferentie met knoop Brucargo
VOORLEGGEN AAN ACTOREN	VOORLEGGEN AAN ACTOREN	TERZIJDE SCHUIVEN	TERZIJDE SCHUIVEN



7. Kosten & Baten van de 3 prioritaire verbindingen

7.1. Kosten

Er werd een eerste raming opgemaakt van de kostprijs van de investeringen, het onderhoud en de exploitatie.

Voor de 3 prioritaire verbindingen betekent dit een investeringskost van 494 miljoen euro

		Willebroek-Brussel	Brussel-Zaventem	Zaventem-Jette	Totaal
Traminfra	€	169.919.472	64.551.253	139.100.998	373.571.723
Voertuigen	€	38.812.500	25 875.000	30 475 000	95.162 500
Stelplaats	€				25.689.400
INVESTERING	€	208.731 972	90 426 253	169 575 998	494.423.623

Gelet op de aard van de investering onderzoekt De Lijn de financiering via een PPS onder de vorm van een DBFM-aanbesteding. Een dossier wordt voorbereid met het oog op het verkrijgen van een erkenning als PPS-project.

Er zal expliciet onderzocht worden of de investering voor de voertuigen en de stelplaatsen afzonderlijk gefinancierd kunnen worden.

Er wordt gemikt op het operationeel zijn van de 3 tramverbindingen in 2020, hetgeen betekent dat de beschikbaarheidsvergoedingen voor de infrastructuur zou voorzien moeten worden vanaf het ogenblik dat de infrastructuur operationeel is.

De exploitatie- en onderhoudskosten voor de 3 prioritaire verbindingen worden geraamd op 32 miljoen euro per jaar.

		Willebroek-Brussel	Brussel-Zaventem	Zaventem-Jette	Totaal
Exploitatie	€/jaar	6.872 498	3.209 716	5.192 389	15 274 603
Onderhoud	€/jaar	7.439.014	3.224.285	6.206.275	16.869.574
EXPL+OND	€/jaar	14.311 512	6 434 001	11.398.664	32.144.177

Er wordt gemikt op het operationeel zijn van de 3 tramverbindingen in 2020, hetgeen betekent dat de exploitatie- en onderhoudsbudgetten voorzien moeten worden vanaf het ogenblik dat de infrastructuur operationeel is.

7.2. Baten

De maatschappelijke baten van de tramprojecten situeren zich hoofdzakelijk in de tijdswinst die gerealiseerd wordt door de verkeersdeelnemers (directe baten). Daarnaast zijn er ook nog indirecte baten, baten die ten goede komen aan het milieu en de economie.

Het multimodaal verkeersmodel van het Vlaams Verkeerscentrum werd aangewend om de modal shift te berekenen. Het inleggen van de 3 prioritaire tramverbindingen van het Brabantnet leiden tot een sterke verschuiving in het verplaatsingspatroon in de regio. Het model voorspelt een vermindering van het aantal personenwagens van 2.068 tussen 8u en 9u, hetgeen op een werkdag ongeveer neerkomt op 20.000 minder personenwagens en een toename van het openbaar vervoergebruik van 2.882 tussen 8u en 9u, hetgeen op een werkdag ongeveer neerkomt op 30.000 nieuwe openbaar vervoergebruikers.

Dit betekent dat hierdoor een tijdswinst wordt gerealiseerd voor de openbaar vervoergebruiker, maar ook voor de automobilist en het vrachtvervoer over de weg. In de MKBA-methodologie kan dit in euro's uitgedrukt worden en wordt dit voor de 3 prioritaire tramverbindingen geraamd op 58,4 miljoen euro per jaar.

Directe baten		Per jaar
Vervoersbaten OV	mio €	22,6
Vervoersbaten auto	mio €	30,2
Tijdsbaten vrachtvervoer	mio €	5,7
Totale directe baten	mio €	58,4

De indirecte baten die ten goede komen aan het milieu situeren zich op het vlak van verminderde luchtverontreiniging, minder geluid en een betere verkeersveiligheid door minder afgelegde voertuigkilometer. De indirecte economische baten zijn de baten die, naast de tijdswinst, gecreëerd worden door de positieve effecten op het ruimtebeslag, de arbeidsmarkt en de betere economie omwille van het beter werkende transportsysteem. In de MKBA-methodologie kan dit in euro's uitgedrukt worden en wordt dit voor de 3 prioritaire tramverbindingen geraamd op 25,9 miljoen euro per jaar.

Indirecte baten		Per jaar
Milieubaten	mio €	9,9
Economische indirecte baten	mio €	16,0
Totale indirecte baten	mio €	25,9

De methodologie en de resultaten van de MKBA-studies werden meegedeeld aan de Vlaamse Regering op 17 mei 2013⁵.

⁵ De volledige MKBA-rapporten zijn te vinden op de website van het Brabantnet www.brabantnet.be

8. Politiek en maatschappelijk draagvlak en overleg

8.1. Vlaanderen en Vlaams-Brabant

De Vlaamse regering bepaalt in haar regeerakkoord dat ze “op basis van de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn en in overleg met het maatschappelijk middenveld haar mobiliteitsvisie zal bepalen en welke de concrete prioriteiten per provincie zijn waarvoor de voorbereiding kan starten”⁶. Na een overlegronde met het maatschappelijke middenveld, heeft de provincieraad van Vlaams-Brabant zich op 1 juni 2010 uitgesproken over de prioriteiten en roept ze de Vlaamse regering op om het projectplan van De Lijn voor de realisatie van de Mobiliteitsvisie 2020 daadwerkelijk uit te voeren, gezien de nijpende mobiliteitsproblematiek in de provincie. Aangezien deze motie bijna unaniem (2 tegenstemmen van het UF) werd goedgekeurd door de provincieraad (zie bijlage), concludeert De Lijn dat er sedert 1 juni 2010 maatschappelijk en politiek draagvlak is in Vlaams-Brabant voor de invoering van de tramverbindingen van het Brabantnet.

Op 17 mei 2013 werden de resultaten van de maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA's) meegedeeld aan de Vlaamse Regering. Op basis van de resultaten van de MKBA's wordt een gefaseerde aanpak voorgesteld, waarbij drie deeltrajecten van de bestudeerde tramverbindingen de kern vormen om prioriteit te krijgen voor een realisatie op korte termijn (2020). Op 25 juni 2013 werd ook de Provincieraad van Vlaams-Brabant geïnformeerd over de resultaten van de verschillende voorbereidende tramstudies (zie bijlage). Hierbij werd toelichting gegeven over de stand van zaken en werden specifieke vragen beantwoord.

8.2. Gemeentebesturen

De Lijn heeft bij de voorbereidende tramstudies steeds de lokale besturen van nabij betrokken. In bijlage staat de volledige overlegstructuur, met een stuurgroep en klankbordgroep en 4 begeleidingsgroepen. Vanaf januari 2013 werd ook op politiek niveau het overleg geïntensifieerd. In een aantal betrokken gemeenten traden immers nieuwe besturen aan. In februari 2013 werden de burgemeesters en schepenen van mobiliteit samengebracht voor elk van de 3 prioritaire tramverbindingen. In april 2013 werd dit herhaald. Dit heeft ertoe geleid dat De Lijn en de lokale besturen hun verwachtingen ten aanzien van de tramstudies op elkaar hebben kunnen afstemmen.

Voorafgaand aan de conclusies uit de tramstudies, heeft De Lijn bilateraal overlegd met de 7 Vlaamse schepencolleges die betrokken zijn bij de 3 prioritaire tramverbindingen:

1. Vilvoorde: 29 april 2013
2. Machelen: 24 mei 2012
3. Grimbergen: 27 mei 2013
4. Meise: 3 juni '13
5. Londerzeel: 5 juni '13
6. Zaventem: 10 juni '13
7. Willebroek: 6 september '13

De Lijn heeft aangegeven dat ze geen formele brieven of standpunten ontvangen heeft van de hierboven betrokken gemeenten.

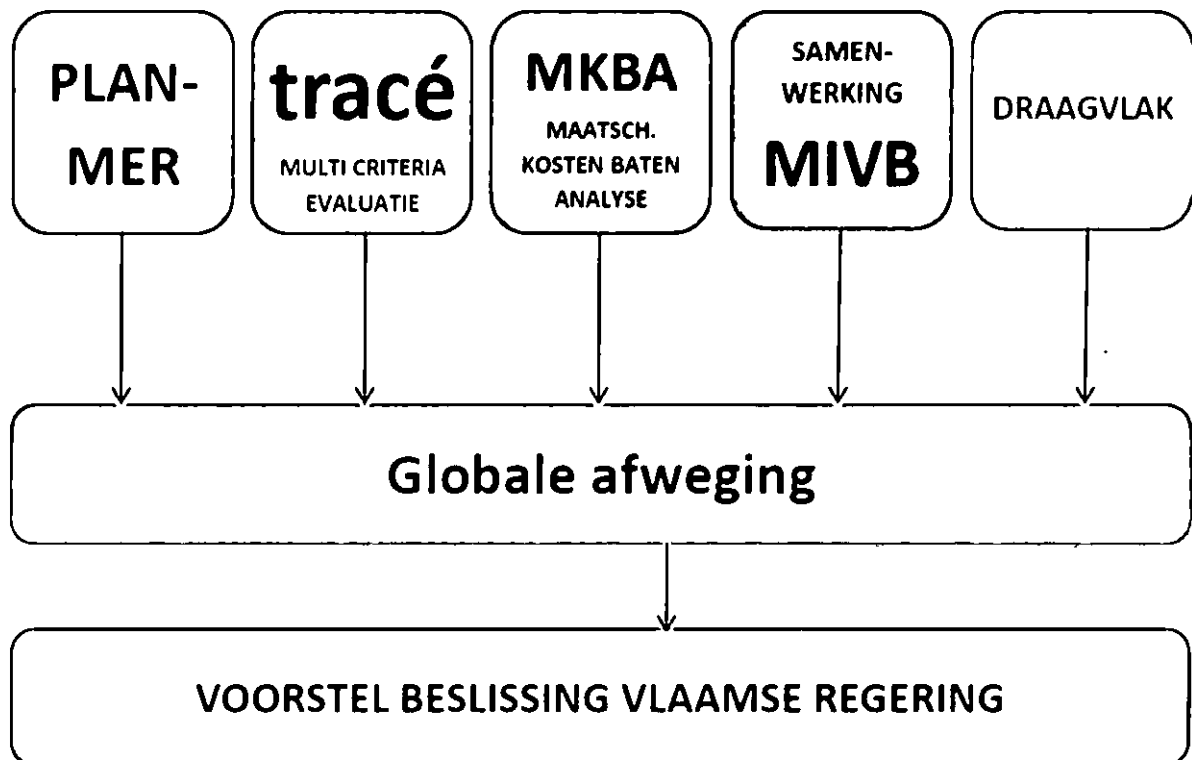
⁶ Vlaams Regeerakkoord 2009-2014, p.45. We bepalen op basis van de mobiliteitsvisie 2020 van de Lijn onze mobiliteitsvisie en in overleg met het maatschappelijk middenveld bepalen we de concrete prioriteiten per provincie waarvoor de voorbereiding kan starten. In het kader van de *vertramming* van het openbaar vervoer maken we werk van tramprojecten in alle Vlaamse provincies maar met onder meer de focus op plaatsen met een groot vervoerspotentieel. Daarover zal ook overleg met de NMBS plaatsvinden. We zetten ook in op de verdere uitbouw van het snelbusnetwerk. We doen dat alles om meer woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer te laten verlopen.

8.3. Bevolking

Van 12 november 2012 tot en met 11 januari 2013 liep de kennisgevingsperiode in het kader van de plan-MER-procedure. In deze periode werden 764 inspraak-reacties van burgers en organisaties genoteerd. Dit heeft alvast een goed beeld gegeven van hoe de bevolking staat tegenover de tramverbindingen van het Brabantnet. De Lijn heeft heel wat elementen van deze inspraak mee in overweging genomen en de dienst Mer heeft heel wat opmerkingen tijdens de kennisgevingsperiode verwerkt in de richtlijnen die ze heeft gegeven aan De Lijn voor de opmaak van de plan-MER's.

Naast de formele kennisgevingsperiode, is De Lijn naar de bevolking toe gegaan met infotoonstellingen in de periode tussen half mei en half juni 2013. Informeerde De Lijn de betrokken burgers over haar tramstudies en kreeg hierover feedback van deze burgers. Er werden infotoonstellingen voorzien in 8 gemeenten: Dilbeek, Lennik, Vilvoorde, Grimbergen, Zaventem, Tervuren, Haacht en Meise.

Vorbereidende tramstudies



Om een globale afweging te maken voor de tramprojecten in Vlaams-Brabant, werden 3 voorbereidende studies in overweging genomen (plan-MER's, tracéstudies en MKBA-studies), de samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijke Gewest (incl. de MIVB) en het politieke en maatschappelijke draagvlak. Nu de 3 studies zijn afgerond en gevalideerd, de samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijke Gewest overlegd is en het politieke en het maatschappelijke draagvlak aanwezig is, kan de Vlaamse Regering de beslissing nemen met welke tramprojecten in Vlaams-Brabant kan worden verdergegaan en welke de voorkeurtracés zijn.

Om een indicatie te hebben van welke stappen er moeten worden genomen om tot een mogelijke realisatie van deze tramlijnen te komen in 2020, heeft De Lijn een indicatief stappenplan opgesteld (zie bijlage).

In het vervolgtraject van studies en vergunningen zijn er alvast 3 formele inspraakperiodes voorzien:

1. Openbaar onderzoek in het kader van de opmaak van de RUP's;
2. Kennisgevingsperiode bij de opmaak van de project-MER's;
3. Openbaar onderzoek in het kader van de stedenbouwkundige vergunningen.

Zoals ook bij de infotentoonstellingen in mei en juni 2013, zal De Lijn naast de formele inspraakperiodes de bevolking in alle transparantie blijven informeren. Dit gebeurt vandaag ook via de nieuwsbrieven en de website www.brabantnet.be.

9. Samenwerking met de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest

Niet alleen in Vlaanderen en Vlaams-Brabant werd het politieke en draagvlak voor het Brabantnet ontwikkeld, ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het politieke draagvlak aanwezig

Om de interregionale tramverbindingen te kunnen realiseren, is een samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB essentieel. Het is immers cruciaal dat het tramnet in en rond Brussel voor de reizigers één geïntegreerd netwerk vormt. De Brusselse Regering besliste op 28 februari 2013 dat *"De Lijn en de MIVB verder zouden samenwerken om samen een gemeenschappelijk project uit te werken voor de uitbreiding van het interregionale tramnet in en rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest"* (zie bijlage).

In de beheersovereenkomst die de MIVB voor de periode 2013-2017 heeft afgesloten met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, staat expliciet dat *"de MIVB zich ertoe verbindt om de samenwerking rond de intergewestelijke tramlijnen verder te zetten en te versterken en prioritair een trambediening te ontwikkelen in de zone Diegem/Brussel-Nationaal Luchthaven met het oog op een ingebruikname tegen 2020."*

In de beheersovereenkomst zijn expliciet een aantal prioritaire investeringen opgenomen die ook voor de 3 prioritaire tramverbindingen van het Brabantnet kunnen dienen.

- Verbinding Bockstael-Tour & Taxis-Noordstation
- Verbinding Simonis-Jette-Heizel
- Verbinding Bordet – NATO

Dit betekent dat op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest slechts beperkte nieuwe infrastructuur dient te worden aangelegd voor de realisatie van de 3 prioritaire tramverbindingen van het Brabantnet. Zelfs indien de bovenstaande investeringen in nieuwe tramspoorinfrastructuur niet zouden worden gerealiseerd, is er bestaande tramspoorinfrastructuur aanwezig die kan worden gebruikt voor de realisatie van de 3 prioritaire tramverbindingen van het Brabantnet.

Het wettelijk kader is het samenwerkingsakkoord tussen de gewesten uit 1991. Artikel 3 van dit samenwerkingsakkoord bepaalt dat *"de aanleg van nieuwe gewestgrensoverschrijdende lijnen onder de bevoegdheid valt van de hoofdexploitant op het grondgebied waarvan deze lijnen worden aangelegd."*

Aansluitend op het advies van de Brusselse Regering van 28 februari 2013 heeft het Brussels Hoofdstedelijk Parlement tijdens de zitting van 12 juli 2013 *"de resolutie betreffende het*

project 'Brabantnet' van De Lijn en de aanleg van transregionale tramlijnen" aangenomen (zie bijlage). In de loop van het vervolgproces zal verder met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afgestemd worden

10. Weerslag van het voorstel van beslissing op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap

Het voorstel van beslissing omvat enkel studiewerk. Het budget voor dit studiewerk is voorzien in het investeringsprogramma van De Lijn.

In het timingsvoorstel van De Lijn (zie bijlage) is een realisatie pas voorzien vanaf 2020. Zoals aangegeven in hoofdstuk 7, zal gewerkt worden met een PPS-contractie onder de vorm van een DBFM-aanbesteding. Dit betekent dat de beschikbaarheidsvergoedingen voor de infrastructuur pas voorzien moeten worden vanaf het ogenblik dat de infrastructuur operationeel is. Ook het exploitatie- en het onderhoudsbudget moeten pas voorzien worden vanaf het ogenblik dat de infrastructuur operationeel is. Vooraleer te beslissen over de realisatie, zal de Vlaamse Regering haar goedkeuring dienen te verlenen aan de ruimtelijke uitvoeringsplannen, de project-MER's, de stedenbouwkundige vergunningen en de gunningen voor de bouw van de infrastructuur en de aankoop van het rollend materieel.

11. Weerslag van het voorstel van beslissing op het personeelskader en de personeelsbudgetten

Voorliggend voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

12. Weerslag van het voorstel op de lokale besturen

Voorliggend voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de personeelsinzet noch op de werkingsuitgaven, de investeringen en schuld en op de ontvangsten van de lokale besturen.

13. Reguleringsimpactanalyse

Voorliggend voorstel van beslissing betreft geen reglementair besluit. Een RIA is aldus niet vereist.

14. Advies IF

De Inspectie van Financiën heeft op 5 december 2013 een gunstig advies gegeven met opmerkingen.

Hieronder wordt ingegaan op de gemaakte opmerkingen.

1. Budgettaire raming

T a v de budgettaire ramingen moet zij opmerken dat deze louter indicatief zijn. Een geraamde investeringskost van ongeveer 500 miljoen euro, kan evengoed finaal resulteren in een investering van 750 miljoen euro indien rekening moet worden gehouden met bijv. allerlei infrastructuurmaatregelen die geluidshinder moet minimaliseren.

Bovendien is het kenmerkend bij grote infrastructuurprojecten dat directe en indirecte meerkosten resulteren in een quasi verdubbeling van de initiële raming (factor Pi) Het aanleggen van tramlijnen in dicht bevolkte regio's geeft onvermijdelijk aanleiding tot heel wat technische ingrepen (eigen beddingen, kruisingen met bestaande wegen, bruggen, viaducten, ...) De onteigeningskosten werden hierin nog niet verrekend "

De Lijn geeft aan dat de raming van de investeringen voor de aanleg van de traminfrastructuur in de tracéstudie uitvoerig onderzocht werd. Hier werd een onderscheid gemaakt tussen het aanleggen van traminfrastructuur in dicht bevolkte regio's (bv. Strombeek-Bever en Vilvoorde) en het aanleggen van traminfrastructuur op eigen bedding naast bestaande infrastructuur (bv. naast de A12) hetgeen een lagere kostprijs heeft. De kostprijzen van de kunstwerken werden apart geraamd.

De kostprijs van de onteigeningen werd inderdaad nog niet geraamd. Onteigeningen zijn echter niet nodig over de volledige lengte van de 3 trajecten, maar hoofdzakelijk langsheen de A12, waar bovendien het aantal onteigeningen gering is.

Als de gemiddelde kostprijs voor het geheel van de 3 lijnen genomen wordt, komt dit op een gemiddelde kostprijs van 8,7 miljoen euro per km, hetgeen voor het gebied volgens De Lijn een realistische raming is. Dit valt binnen de ondergrens en bovengrens van de gemiddelde kostprijs per kilometer voor de aanleg van traminfrastructuur zoals opgenomen in volgende rapport van het Nederlands ministerie van Verkeer en Waterstaat: "Kostenkengetallen openbaar vervoer, Rotterdam, 2005".

"2. Onveiligheid en hinder

Quid onveiligheid wegverkeer/verkeershinder/hinder voor fietsers door tramsporen/repercussies parkeerplaatsen bewoners, . indien er geopteerd wordt om geen eigen trambedding te voorzien in urbanistische zone?

De Inspectie van Financiën is van oordeel dat de aspecten rond hinder en onveiligheid van een tramverbinding op de openbare weg in dit dossier onderbelicht worden. "

Vooreerst wordt er van uitgegaan dat de toekomstige trams volledig in eigen bedding zullen rijden. Het aspect verkeersveiligheid wordt door De Lijn en de betrokken wegbeheerder steeds meegenomen bij de concrete uitwerking van de plannen waarbij rekening gehouden wordt met de omgeving.

Ook in de MKBA werd het aspect verkeersveiligheid meegenomen, waar het effect op de verkeersveiligheid werd gemonetariseerd. We verwijzen hiervoor naar de mededeling aan de Vlaamse Regering van 17 mei 2013 en de betreffende MKBA-rapporten.

Tot slot werd het aspect hinder voor het verkeer en de verkeersrelaties meegenomen in de tracéstudies. Dit vormt één van de afwegingscriteria binnen de multi-criteria-analyse bij de bepaling van het voorkeurtracé.

"3 Afweging tram versus bus

Vanuit de studies ontbreekt telkens de optie om het openbaarvervoersaanbod, of de fileproblematiek rond Brussel aan te pakken via een verhoging van het aanbod van bestaande of nieuwe busverbindingen. De preliminaire afweging bus/tram wordt in dit dossier niet meer gemaakt "

De afweging tram versus bus werd door De Lijn gemaakt bij de opmaak van de Mobiliteitsvisie 2020, die in 2009 door De Lijn werd voorgesteld⁷. De Vlaamse regering bepaalt in het regeerakkoord 2009 - 2014 dat ze "op basis van de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn en in overleg met het maatschappelijk middenveld haar mobiliteitsvisie zal bepalen en welke de concrete prioriteiten per provincie zijn waarvoor de voorbereiding kan starten"⁸. Na een overlegronde met het maatschappelijke middenveld, heeft de provincieraad van Vlaams-Brabant zich op 1 juni 2010 uitgesproken over de prioriteiten. Van de oorspronkelijk 13 tramverbindingen in Vlaams-Brabant, werden 4 tramverbindingen prioritair naar voor geschoven.

De argumentatie voor een tram werd bovendien ook in de plan-MER opgenomen bij de afweging van de project-alternatieven.

De positieve MKBA-resultaten tonen aan dat de prioritaire tramverbindingen verantwoord zijn (meegedeeld aan de Vlaamse Regering op 17 mei 2013).

Daarnaast geeft de tram volgende voordelen ten opzichte van de bus:

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Trambedding heeft minder ruimte nodig dan bussen op eigen bedding2. Betrouwbaarheid tram is groter o.w.v. verkeersreglementering3. Aansluiting op het Brussels (tram-) netwerk4. Duidelijkheid en eenvoud (cfr. Kusttram)5. Tram is comfortabeler dan bus6. Tram is economischer bij hoge bezetting
(Ringtram = 1.500 reizigers per uur) |
|--|

"4. Studiekosten

De reeds gemaakte en nog te maken kosten van het studiewerk werden niet meegedeeld. De Inspectie van Financien vermoedt dat deze torenhoog zijn. Een prioritering zou in een veel vroeger stadium gemaakt moeten worden. Studiekosten voor te ambitieuze en niet te realiseren lijnen zouden aldus vermeden kunnen worden. Bij deze verwijst de Inspectie van Financien naar de bestudeerde tramverbindingen van Lennik naar Gooik, of van Haacht naar Heist-op-den-Berg "

De gemaakte studiekosten voor de 4 bestudeerde tramverbindingen bedraagt 1.130.667,72 euro voor de periode van 3 jaar (augustus 2011 tot augustus 2013).

De studieresultaten van de bestudeerde delen die nu niet meer weerhouden worden (Lennik-Gooik en Haacht-Heist-op-den-Berg) waren noodzakelijk om tot deze conclusie te komen.

"5. Overleg NMBS-GEN-Diabolo

In dit verhaal is het opmerkelijk dat totale abstractie wordt gemaakt van de GEN-plannen. De Inspectie van Financien noteert dat een overleg met de NMBS hier ontbreekt. De impact op het reizigerspersoneel van De Lijn (lees de rentabiliteit van de tramverbindingen) zijn nochtans mede in functie van de plannen van de NMBS en het GEN.

⁷ Rapport Mobiliteitsvisie 2020: http://www.delijn.be/images/Mobiliteitsvisie%20De%20Lijn%202020_tcm7-8081.pdf

⁸ Vlaams Regeerakkoord 2009-2014, p. 45: We bepalen op basis van de mobiliteitsvisie 2020 van de Lijn onze mobiliteitsvisie en in overleg met het maatschappelijk middenveld bepalen we de concrete prioriteiten per provincie waarvoor de voorbereiding kan starten. In het kader van de *vernamming* van het openbaar vervoer maken we werk van tramprojecten in alle Vlaamse provincies maar met onder meer de focus op plaatsen met een groot vervoerspotentieel. Daarover zal ook overleg met de NMBS plaatsvinden. We zetten ook in op de verdere uitbouw van het snelbusnetwerk. We doen dat alles om meer woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer te laten verlopen.

De Inspectie van Financiën refereert naar de verdere ontsluiting van de luchthaven (Diabolo) en het verhogen/optimaliseren van het aantal treinverbindingen naar onder meer de luchthaven

Vraag is of een tramverbinding van Zaventem luchthaven naar Brussel Noord – gezien de bestaande rechtstreekse en veel snellere treinverbinding – een goede zaak is. Enkel reizigers die tussenliggend op- en afstappen zullen van de tramverbinding gebruik maken. Vraag is dan of dit reizigerspotentieel voldoende groot is om een zekere rentabiliteit van de tramlijn te kunnen waarborgen? De Inspectie van Financiën formuleert reserves.”

De NMBS werd bij de studies betrokken: zowel bij de opmaak van de Mobiliteitsvisie 2020, als bij de opvolging van de afgeronde studies van 2011 tot 2013 waren vertegenwoordigers van de NMBS-groep aanwezig op de verschillende begeleidingsgroepen.

De keuze in 2010 om de 4 tramverbindingen te bestuderen werd voor een belangrijk deel ingegeven door het feit dat deze 4 tramverbindingen complementair zijn aan het GEN en de missing links in het NMBS/GEN-netwerk invullen⁹

De prioritaire tramverbindingen spelen inderdaad in op de verhoogde treinbediening (dankzij de Diabolo) van de luchthaven van Zaventem. Op die manier zullen de tramverbindingen een belangrijke rol spelen in het voor- en natransport voor het treinstation van de luchthaven van Zaventem.

De tramverbinding tussen Brussel Noord en de luchthaven van Zaventem zal de treinverbinding (die veel sneller is) niet vervangen, maar aanvullen. De regio tussen Brussel Noord en de luchthaven van Zaventem wordt niet door de trein bediend. Deze regio met een hoge bevolkingsdichtheid in Schaarbeek en Evere en met heel veel tewerkstelling in Evere, Diegem en Zaventem zal door de tram bediend worden (en een belangrijke rol spelen in het voor- en natransport voor de treinstations van Brussel Noord en de luchthaven van Zaventem).

“6. Ringtram

De tangentiële tramverbinding biedt in dit kader en bij gebrek aan spoorontsluiting betere perspectieven, al kan niet aan de indruk ontkomen worden dat deze verbinding een bijkomende financiële bijdrage is van het Vlaams Gewest in de noodzakelijke infrastructurele ontsluiting van Uplage (en het bekomen van een milieuvergunning)

Bij de berekening van het potentieel gebruik van de Ringtram is uitgegaan van de potentiële ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de regio Machelen-Vilvoorde werd uitgegaan van het masterplan voor de reconversiezone Vilvoorde-Machelen.

Daarenboven maakt de Ringtram deel uit van de flankerende maatregelen uit het GRUP VSGB. Er wordt hierbij uitgegaan van een integrale aanpak van de mobiliteitsproblematiek in deze regio. Niet alleen maatregelen die het wegverkeer sturen, maar ook maatregelen om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren, maken deel uit van deze integrale aanpak.

Om de mobiliteit in de provincie Vlaams-Brabant en in het bijzonder de Vlaamse rand rond Brussel te verbeteren maken de tramprojecten deel uit van een geïntegreerde aanpak, waarbinnen ook de aanleg van fietsvoorzieningen en herinrichting van Brusselse Ring hun plaats hebben

⁹ Zie argumentatie voor het Brabantnet, waar expliciet naar het GEN wordt verwezen:
http://www.delijn.be/mobiliteitsvisie2020/pegasus_vlaamsbrabant/achtergrond/index.htm

In Brussel en de Vlaamse Rand zijn 71% van de verplaatsingen korter dan 15 km. Het aandeel verplaatsingen korter dan 5 km bedraagt 51%. Een zeer groot aandeel van deze korte verplaatsingen gebeurt vandaag met de auto. Deze korte autoverplaatsingen zijn mee de oorzaak van de nagenoeg permanente verkeerscongestie in dit gebied.

Het aandeel fietsverplaatsingen ligt in Brussel en de Vlaamse Rand onder de 4% terwijl het aandeel korte verplaatsingen in dit stedelijke gebied zeer hoog is. Investerings in fietsinfrastructuur zijn daarom noodzakelijk voor iedereen die zich in deze regio verplaatst. Het Vlaamse Gewest, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de provincie Vlaams-Brabant hebben gezamenlijk een FietsGEN-netwerk uitgewerkt. Dit gebiedsdekkende netwerk omvat ongeveer 400 km fietswegen. In de FietsGEN zijn er 15 prioritaire routes geselecteerd die de Vlaamse rand op een snelle en comfortabele manier met Brussel verbinden. Deze routes zijn hoofdzakelijk gericht op het functionele fietsverkeer (woon-werk, woon-school, woon-winkel). Hiervoor lopen nu een aantal ontwerpstudies bij de Provincie Vlaams-Brabant, het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Recent werd beslist om op korte termijn een fietsbrug over de R0 te voorzien die Machelen en Zaventem vlot verbindt en een missing link wegwerkt in de fietssnelweg Leuven-Brussel (groot extra fietspotentieel in de bedrijvenzones in de luchthavenregio). Ook bij de uitwerking van de MER voor de noordelijke R0 zal nieuwe fietsinfrastructuur over/onder de R0 worden voorzien.

De prioritaire tramprojecten vormen tevens een samenhangend geheel met 3 knooppunten: Heizel, Brussel Noord en de luchthaven van Zaventem. Dit potentiële tramnetwerk sluit aan op het busaanbod, het treinnetwerk, het geplande Gewestelijk Express Net en is complementair met de optimalisatie van de Brusselse ring. Door vlot over te stappen van de ene naar de andere modus wordt het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief voor de wagen. Dit zorgt voor een verbeterde mobiliteit in Vlaams-Brabant.

Voor de oplossing van de mobiliteitsproblemen, is het inleggen van de Ringtram vandaag al één van de randvoorwaarden en noodzakelijk. Elke bijkomende ruimtelijke ontwikkeling die bijkomende mobiliteit genereert, zal de noodzaak van de Ringtram enkel maar versterken.

"7 Interpretatie MKBA

De Inspectie van Financiën merkt verder op dat de MKBA-studies een positieve score reveleren voor de interessante deeltrajecten, meestal de verbindingen vanuit Brussel. De verdere uitbreidingen hebben een veel lagere MKBA-quoting, hetgeen logisch is. Hoe verder van Brussel verwijderd, hoe lager de maatschappelijke baat. Bijgevolg wordt voorgesteld om in een eerste fase enkel de deeltrajecten vanuit Brussel te realiseren. De uitbreidingen worden in een tweede fase (vanaf 2025) gepland.

De Inspectie van Financiën wil er dienaangaande op wijzen dat het reizigerspotentieel van het batige MKBA-deeltraject ook zal afhangen van (eventuele latere) uitbreidingen. Bijv. een reiziger vanuit Haacht (tweede fase) die zich naar Brussel begeeft, tikt ook aan op de verbinding Zaventem – Brussel. Maar uitbreidingen hebben een positieve impact op de prioritaire verbindingen qua reizigerspotentieel. Dit geldt dus te meer omdat de geplande lijnen in de eerste plaats het woon-werkverkeer naar Brussel beogen.

Daarnaast stelt de Inspectie van Financiën vast dat de MKBA-scores voor de in de tweede fase weerhouden deeltrajecten niet meegedeeld worden. Zo heeft de verbinding Brussel Noord-Zaventem een MKBA-score van 2,53. De volledige verbinding Brussel Noord – Haacht nog steeds een positieve MKBA-score van 1,30. Vraag is echter wat de MKBA-score is van de uitbreiding Zaventem luchthaven naar Haacht? Gezien de score terugvalt van 2,53 naar 1,30,

vermoedt de Inspectie van Financien dat deze kleiner dan 1 zal zijn (maatschappelijke kosten hoger dan maatschappelijke baten).

Het verbaast de Inspectie van Financiën dat de maatschappelijke kosten baten analyses louter uitgevoerd werden op basis van de initieel 4 prioritair gestelde tramverbindingen, hetgeen methodologisch niet correct is. Het moge duidelijk zijn dat alternatieve tracés om dit te realiseren een zware impact hebben op de MKBA-quoting. De maatschappelijke kosten en baten worden finaal bepaald door het voorkeurtracé. De MKBA-studie zou uitgevoerd moeten worden op het concrete voorkeurtracé, en niet op de veel abstractere tramverbinding van X naar Y."

Er wordt verwezen naar de mededeling aan de Vlaamse Regering van 17 mei 2013 zoals ook opgenomen in de voorliggende nota in punt 1.2. MKBA - Mededeling aan de Vlaamse Regering van 17 mei 2013

Gezien de MKBA-score van 2,53 (traject Brussel Noord – Luchthaven) naar 1,30 daalt voor het traject Brussel Noord – Haacht wordt beslist om geen prioriteit te geven aan de uitbreiding Zaventem luchthaven – Haacht.

"8. DBFM-investeringen

De Inspectie van Financiën vraagt in het bijzonder oog te hebben voor de budgettaire haalbaarheid van vooropgestelde DBFM-investeringen. Het valt aan te nemen dat Eurostat de PPS-criteria zal verstrengen op middellange termijn. Een investering van 500 miljoen euro of meer kan niet direct ten laste van de begroting genomen worden. DBFM/ESR-neutraliteit is de enige optie."

De nota aan de Vlaamse Regering werd aangepast en stelt volgende bij punt 7.1 Kosten:

Gelet op de aard van de investering onderzoekt De Lijn de financiering via een PPS onder de vorm van een DBFM-aanbesteding. Een dossier wordt voorbereid met het oog op het verkrijgen van een erkenning als PPS-project

Er zal expliciet onderzocht worden of de investering voor de voertuigen en de stelplaatsen afzonderlijk gefinancierd kunnen worden.

"9 DBFM-bubble

Meer in het algemeen maant de Inspectie van Financiën aan tot enige voorzichtigheid bij voortschrijdende cumulatieve van heel wat DBFM-constructies.

Het relatief gewicht van de jaarlijks te dragen beschikbaarheidsvergoedingen in de uitgavenbegroting zou onder een zekere drempel moeten blijven. Een massale Vlaamse keuze (ook bij lokale besturen) voor investeringen via PPS legt een te zware hypotheek op toekomstige begrotingen en beleidsruimtes."

Er wordt jaarlijks aan de Vlaamse regering en het Vlaams parlement een uitgebreide PPS-rapportering bezorgd, inclusief de budgettaire engagementen en de gevolgen ervan. Hierbij wordt er gekeken naar de budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de

meerjarenbegroting (verleden en toekomst) en hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project).

“10 Rentabiliteit / kostendekkingsgraad

Tot slot vraagt de Inspectie van Financien om de rentabiliteit van de weerhouden prioritaire tramlijnen grondig te onderzoeken. Deze mogen geenszins aanleiding geven tot een verdere verslechtering van de kostendekkingsgraad van De Lijn ”

Dit aspect zal naast de andere elementen meegenomen worden bij de verdere uitwerking van de prioritaire projecten. De kostendekkingsgraad is onder meer afhankelijk van het gehanteerde tarief. De Lijn en de MIVB streven in dat verband naar een tariefintegratie in het GEN-gebied.

15. Begrotingsakkoord

Het advies van de Vlaamse minister van begroting werd aangevraagd

16. Voorstel van beslissing

De Vlaamse Regering neemt kennis van.

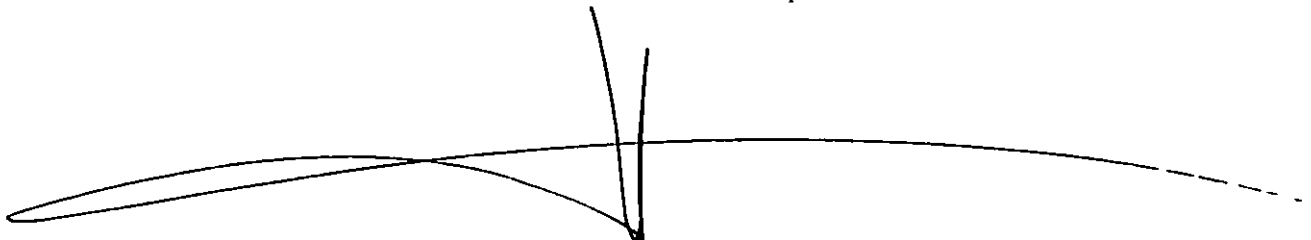
1. De Plan-MER's voor de 4 bestudeerde tramverbindingen van het Brabantnet, die werden goedgekeurd door de dienst Mer op 3 september 2013,
2. De tracéstudies voor de 4 bestudeerde tramverbindingen van het Brabantnet en de conclusies die De Lijn hieraan verbindt met betrekking tot de prioritering van de tramverbindingen;
3. De maatschappelijke kosten-baten-analyses voor de 4 bestudeerde tramverbindingen van het Brabantnet,
4. De beslissing van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 februari 2013 met betrekking tot de interregionale tramverbindingen.

De Vlaamse Regering beslist:

1. Voor de 4 bestudeerde tramverbindingen van het Brabantnet in eerste fase de 3 volgende deeltrajecten van de bestudeerde tramverbindingen prioritair uit te werken met het oog op een realisatie in 2020:
 - o Brussel-Willebroek (Fort van Breendonk);
 - o Brussel-Zaventem luchthaven,
 - o Jette-Zaventem luchthaven.
2. De Lijn opdracht te geven om bij de verdere uitwerking van de 3 prioritaire deelprojecten specifieke aandacht te geven aan de lokale verkeerscirculatie, efficiëntiewinsten door bijsturing van het omringende busnet, mogelijke overstapplaatsen en communicatie met de lokale besturen.
3. Voor de tramverbinding Brussel-Willebroek het voorkeurtracé vast te leggen op:

- B1 voor het deeltracé tussen de Heizel en Meise via de knoop A12/R0 en aan de westzijde van de A12 in Meise, zonder gebruik te maken van de N277;
 - C2 voor het deeltracé tussen Meise en Londerzeel Noord ten westen van de A12;
 - D3 voor het deeltracé tussen Londerzeel Noord en Willebroek N16 tussen de A12 en het Fort van Breendonk
4. Voor de tramverbinding Brussel-Zaventem het voorkeurtacé vast te leggen op:
- A1 via de Leopold III-laan en een viaduct over de R0 en de Ringlaan tot aan de luchthaventerminal.
5. Voor de tramverbinding Jette-Zaventem het voorkeurtacé vast te leggen op:
- B2 voor het deeltracé tussen Heizel en Vilvoorde VTM via de Romeinse Steenweg (N276), de St-Annalaan (N202) en gebundeld met de zuidzijde van de R0,
 - C2 voor het deeltracé tussen Vilvoorde VTM en Vilvoorde station via Medialaan, de bedding tussen de Belgiëlaan en de Steenweg op Koningslo, op de bedding tussen de Jacobs Smitslaan en de holle weg, de Rubensstraat (N211), de Vuurkruisenlaan (N211), Heldenplein (N211) en de Stationslei (N211);
 - D2 voor het deeltracé tussen Vilvoorde station en Zaventem Luchthaven via een ondertunneling onder de sporen, de CAT-site, de westkant van de Woluwelaan (R22), de bestaande tunnelkoker onder de R0, de Dreststraat en de Ringlaan tot aan de luchthaventerminal.
6. Voor de tramverbindingen Brussel-Willebroek, Brussel-Zaventem en Jette-Zaventem de vervolgstudies op te starten vatten in samenwerking met de lokale besturen:
- RUP
 - Project-MER's
- 7 De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met de uitvoering van deze beslissing.

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke with a large loop on the left and a vertical stroke on the right.

Hilde CREVITS

Bijlagen

1. Overlegstructuur Brabantnet
2. Indicatief stappenplan om tot realisatie te komen in 2020
3. Motie Provincieraad Vlaams-Brabant – Brabantnet – 1 juni 2010
4. Brabantnet – Nota Brusselse Regering – 28 februari 2013
5. Brabantnet – Beslissing Brusselse Regering – 28 februari 2013
6. Brussels Hoofdstedelijk Parlement – Resolutie Brabantnet – aangenomen door het Parlement op 12 juli 2013
7. Provincieraad 25 juni 2013
8. Advies I.F d.d. 5 december 2013
9. Begrotingsakkoord d d xxx