

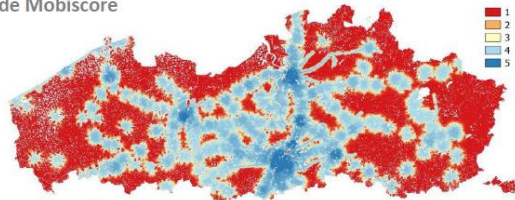
Limburgers verplaatsen zich minder duurzaam dan de gemiddelde Vlaming

Aantal km spoor personenvervoer per km²

West-Vlaanderen	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	Antwerpen	Limburg
0,5	1,2	1,7	0,6	0,3

Bron: UHasselt (IMOB) - 2012

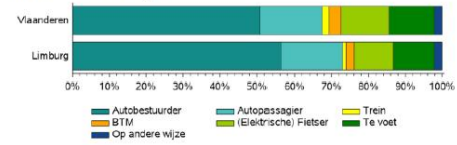
Geografische verdeling van de deelscore openbaar vervoer in de Mobiscore



Bron: Transport & Mobility Leuven

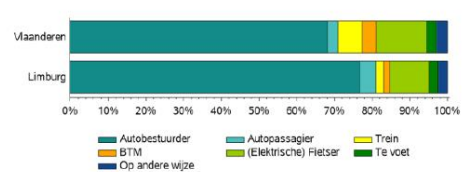
Van alle Vlaamse provincies kent Limburg het kleinste aanbod en laagste gebruik van openbaar vervoer. 80% van het Limburgs woon-werkverkeer gebeurt met de auto vs. gemiddeld 70% in Vlaanderen.

Verdeling van het gavgppd* volgens hoofdvervoerswijze



*Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag
Bron: UHasselt (IMOB) - 2019

Verdeling van personen (werkenden) volgens hoofdvervoerswijze woon-werkverkeer



Bron: UHasselt (IMOB) - 2019

Verklarende factoren zijn hierbij het aanbod openbaar vervoer en de ruimtelijke spreiding. De realisatie van het Spartacus plan is daarbij steeds aanzien als noodzakelijk om het aanbod openbaar vervoer te verruimen en versterken.

Spartacus lijn 1 en 2 zijn opgenomen in het Regeerakkoord 2019-2024 in de lijst van grote projecten.

Hiernaast werd eveneens tot doelstelling genomen :

Parallel (aan vervolg Spartacus lijn 1) wordt de procedure voor de aanleg van Spartacus Lijn 2 Hasselt-Genk-Maasmechelen opgestart.

Wat betreft Spartacus Lijn 1 wordt het huidige traject voortgezet.

Spartacus Lijn 3 wordt momenteel onderzocht door Infrabel (in samenwerking met TucRail), afgestemd op het Complex Project Noord-Zuid Limburg door De Werkvennootschap.

Spartacus Lijn 2 dient dringend heropgestart te worden.

De kwaliteit van het openbaar vervoer is te laag om een goed en kwaliteitsvol alternatief te zijn voor de personenwagen.

Het uitrollen van nieuwe traminfrastructuur is een tijdrovend proces, terwijl de mobiliteitsnoden hoog en urgent zijn in de provincie/vervoerregio Limburg.

Daarom is onderzocht of de Vlaamse Overheid met een trambus op kortere termijn hoogwaardig openbaar vervoer kan realiseren.

Het is de bedoeling om zo snel mogelijk de vele verleidelijke voordelen van een tram – zoals snelheid en comfort – aan te bieden aan de reizigers.

De infrastructurele investeringen kunnen bovendien de ideale opstap vormen voor de tram. De trambus in een vrije bedding dient aldus gezien te worden als de eerste stap naar een sneltramlijn.

Dit opzet werd reeds eerder door VVM De Lijn onderzocht (zie nota 12 mei 2015) en is recent geactualiseerd door De Werkvennootschap. Hierbij werd beroep gedaan op studie bureau Tractebel Engineering NV, dewelke ook VVM De Lijn bijgestaan heeft / bijstaat in de Spartacusdossiers.



B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Vlaamse Regering verzocht in haar beslissing van 23 september 2011 aan de raad van bestuur van VVM De Lijn voor sneltramlijn 2 een strategische nota op te maken en deze voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

Bij beslissing van de Vlaamse Regering dd. 11 oktober 2013 werd onder andere. akte genomen van de stand van zaken betreffende sneltramlijn 2 Hasselt – Genk – Maasmechelen, meer bepaald :

- Plan-MER (afgerond)
- Ruimtelijk (ontwerpend) onderzoek (afgerond)
- MKBA
- Potentieelstudie STL2

De laatste beslissing van de Vlaamse Regering m.b.t. Spartacus lijn 2 dateert van 4 april 2014, waarin volgende bepalingen werden opgenomen :

- Vastlegging van het voorgestelde voorkeustracé Caetsbeek-Noord / E314 tracé, dit verder uit te werken en de GRUP en Project-MER procedures op te starten beopdrachten door de minister van MOW aan VVM De Lijn om bij de verdere uitwerking te streven naar optimalisaties met als randvoorwaarden een verhoging van de kostenbatenverhouding en inpassing in het exploitatiemodel

VVM De Lijn heeft de startnota opgesteld op 25 juni 2016, dewelke goedgekeurd werd op RMC dd. 15 juli 2016, met enkele aanbevelingen.

2. INHOUD

A. BUSSYSTEEM ALS HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER (HOV) VOOR SPARTACUS LIJN 2

Busgebaseerd hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) combineert de grotere capaciteit en het comfort van een tram met de flexibiliteit van een bus. De HOV-bussen krijgen maximaal, waar dit noodzakelijk en haalbaar is, een aparte bedding in de weg, zodat ze vlot naast het verkeer bewegen. De infrastructurele investeringen in de wegenis kunnen ook een opstap betekenen voor een latere tramverbinding.

Betrouwbaarheid (op basis van een goede doorstroming en aanvaardbare reistijden) en een voldoende hoge frequentie zijn daarbij van groot belang om een goed en kwaliteitsvol alternatief te zijn voor de personenwagen. Ook comfort en aantrekkelijkheid van het systeem zijn belangrijk om reizigers aan te trekken. Capaciteit is momenteel niet de kritische parameter, omdat bussen tot 150 reizigers per voertuig kunnen vervoeren.

Zo kan het mogelijk worden om met minder budget al sneller een performante openbaar vervoer verbinding aan te bieden in een provincie die er dringend nood aan heeft. Op korte termijn is immers een realisatie van het Spartacus plan noodzakelijk om de ambitieuze modal shift in Limburg waar te maken. Bovendien biedt de grotere flexibiliteit of vrijheidsgraad van een bussysteem een meerwaarde ten opzichte van een sneltram tijdens een gefaseerde realisatie van de verbindingen door bestaande wegen te kunnen gebruiken. Ook tijdens calamiteiten (ongevallen) kan dit een meerwaarde bieden.

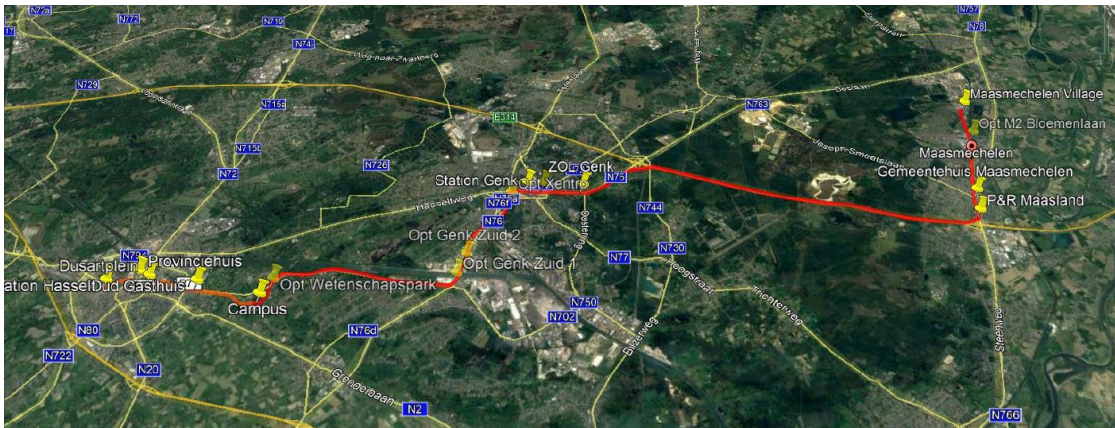
Moderne trambussen bieden duidelijk ook kansen voor een hoogwaardig openbaar vervoer. Verschillende aandrijfvormen (diesel/hybride, elektrisch, waterstof) zijn mogelijk en hebben allemaal

////////////////////////////////////

bepaalde voor- en nadelen. Een maximale snelheid van 70 à 85 km/u tussen haltes is haalbaar, verschillend naargelang de aandrijfvorm. Ook de voorziening van laad- en tankpunten is afhankelijk van de aandrijfvorm.

Het comfort en uitzicht van bussen evolueert steeds meer richting tram en metrosystemen, dit zowel voor het in- en uitstappen als voor tijdens de rit. Bushaltes en -stations kunnen ook met dezelfde kwaliteit voor de reizigers gerealiseerd worden. Tenslotte kan ook optische geleiding een meerwaarde zijn bij het aanrijden van de perrons.

Spartacus Lijn 2 tussen Hasselt Station en Maasmechelen heeft een lengte van circa 36 kilometer.



In de vooropgestelde dienstregeling door VVM De Lijn van een sneltramverbinding bedraagt de reistijd tussen Hasselt Station en het gemeentehuis van Maasmechelen 39 minuten. Een sneltram (90 à 100 km/u) is sneller op het tracé van Lijn 2 dan een HOV-bus (70 à 85 km/u), maar het indicatieve onderzoek toont nu aan dat het tijdsverlies eerder beperkt is.

Met een HOV-bus op hetzelfde tracé bedraagt de reistijd tussen Hasselt Station en het gemeentehuis van Maasmechelen 45:52 minuten (in plaats van 41:54 minuten met sneltram) en tussen Hasselt Station en Maasmechelen Village 54:42 minuten (in plaats van 50:44 minuten met een sneltram). Dit betekent dus 3:58 minuten trager dan met een sneltram. Dit is realistisch gerekend op basis van een maximale gemiddelde snelheid van de HOV-bus van 70km/u op bepaalde segmenten.

Onderstaand schema geeft een overzicht van de analyse van die reistijden. Indien die snelheid opgetrokken wordt naar een maximale gemiddelde snelheid van 80 km/u op bepaalde segmenten dan bedraagt het tijdsverlies slechts 1:31 minuten. Dit veronderstelt wel verder onderzoek op het vlak van evolutie van bustechnologie gerelateerd aan snelheid.



Een volledige budgettaire kostenrealisatie voor Spartacus Lijn 2 dient nog bestudeerd te worden, maar naar analogie met het voormelde Brabantnet kan eenzelfde kostenbesparing gerealiseerd worden.

RINGVERBINDING	Segment	Variant A	Variant B		Variant C	
		Tram op Vrije OV-baan	Trambus op Vrije OV-baan		Trambus in Gemengd Verkeer	
		Voertuig Tram 30m (hov1B)	Voertuig Trambus Hybride (hov2A)	Voertuig Trambus Elektrisch (hov2B)	Voertuig Trambus Hybride (hov2A)	Voertuig Trambus Elektrisch (hov2B)
Rollendmaterieel (incl onderhoud) - 30 jaar		45,7 mio€	44,5 mio€	53,4 mio€	60,4 mio€	72,4 mio€
Exploitatiekost 30 jaar		65,9 mio€	75,0 mio€	68,3 mio€	105,8 mio€	96,4 mio€
Onderhoud infrastructuur 30 jaar		147,6 mio€	76,4 mio€	78,1 mio€	18,4 mio€	18,4 mio€
Basis investeringskost infrastructuur (stelplaats)		27,7 mio€	12,9 mio€	14,8 mio€	12,9 mio€	14,8 mio€
Segment 1 - kostprijs infrastructuur	Brussels Hoofds Gewest	10,9 mio€	6,4 mio€	7,6 mio€	0,7 mio€	0,7 mio€
Segment 2 - kostprijs infrastructuur	Doortocht Strombeek-Bever	13,9 mio€	9,8 mio€	9,8 mio€	0,7 mio€	0,7 mio€
Segment 3 - kostprijs infrastructuur	Doortocht Het Voor	11,0 mio€	7,8 mio€	7,8 mio€	0,8 mio€	0,8 mio€
Segment 4* - kostprijs infrastructuur	Doortocht wijk Kassei	29,4 mio€	21,2 mio€	21,2 mio€	2,1 mio€	2,1 mio€
Segment 5 - kostprijs infrastructuur	Doortocht Vilvoorde-centrum	28,8 mio€	23,4 mio€	23,4 mio€	0,4 mio€	0,4 mio€
Segment 6 - kostprijs infrastructuur	CAT-site	13,0 mio€	11,8 mio€	11,8 mio€	1,6 mio€	1,6 mio€
Segment 7 - kostprijs infrastructuur	R22 Doortocht Diegem	27,9 mio€	12,8 mio€	12,8 mio€	0,4 mio€	0,4 mio€
Segment 8 - kostprijs infrastructuur	R0 - Luchthaven	34,9 mio€	28,8 mio€	29,9 mio€	1,1 mio€	1,1 mio€
TOTAAL INVESTERING INFRASTRUCTUUR		197,5 mio€	134,9 mio€	139,1 mio€	20,7 mio€	22,6 mio€

Het advies van IF dd. 24 januari 2014 benadrukt dat de balans gekwantificeerde baten en kosten maar net positief is (1,02). Er werd een negatief advies verleend, waarna de Vlaamse Regering op 4 april 2014 aan VVM De Lijn de opdracht heeft gegeven om bij de verdere uitwerking te streven naar optimalisatie met als randvoorwaarden een verhoging van de kostenbatenverhouding en de inpassing in het exploitatiemodel.

Uit het onderzoek blijkt dat een HOV eerder tegemoet zal komen aan de randvoorwaarde van verhoogde kostenbatenverhouding al dient de financiële berekening per wegsegment in een volgende fase nog exact berekend te worden. In de te voeren studie zal de verbetering van de kostenbatenverhouding uitdrukkelijk in kaart gebracht worden .

Een trambus kan dan ook volwaardige opstap vormen voor de aanleg van een nieuwe tramlijn én komt sneller tegemoet aan de urgente nood aan hoogwaardig openbaar vervoer in Limburg.

B. TOEWIJZING AAN DE WERKVENNOOTSCHAP

Zoals onomstotelijk blijkt uit voorgaande (II. stand van zaken) ligt het dossier sedert de startnota dd. 25 juni 2016 stil, met uitzondering van de voormelde vergelijkende studie m.b.t. HOV op uitdrukkelijke vraag vanwege de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken. VVM De Lijn heeft hiertoe De Werkvennootschap verzocht het nodige te doen.

De Werkvennootschap heeft hierbij beroep gedaan op hetzelfde studiebureau als hetgeen VVM De Lijn voor de Spartacusprojecten beoдрacht, nl. Tractebel Engineering NV.

VVM De Lijn geeft aan niet te beschikken over de nodige financiële middelen noch interne projectmedewerkers om het project Spartacus lijn 2 terug op te starten.

Gelet op artikel 3 van het decreet van 23 december 2016 houdende de totstandbrenging van De Werkvennootschap nv van publiek recht, heeft De Werkvennootschap als opdracht binnen de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest complexe mobiliteitsinfrastructuur van strategisch belang

////////////////////////////////////

Gelet op het (voor)traject en de voorbereidende studies (en werkzaamheden) zal er over gewaakt worden dat de toewijzing van het project Spartacus lijn 2 aan De Werkvennootschap geen verdere vertraging betekent voor het project, noch de andere Spartacuslijnen.

De hoofddoelstelling blijft immers de snellere realisatie van Spartacus Lijn 2. Zoals in voorgaande duidelijk uiteengezet, is De Werkvennootschap immers thans reeds nauw betrokken in de huidige stand van het dossier

Er zal daarenboven ook maximaal ingezet worden zodat het project een voortgang kent binnen de huidige bestemmingsplannen en waarbij derhalve maximaal gestreefd wordt om bestemmingswijzigingen te beperken tot het minimum.

Er zal over gewaakt worden dat dezelfde principes worden toegepast zoals de toewijzing van de "Werken aan de Ring – opstart studie RO West-Zuid" aan De Werkvennootschap waarbij dit niet ten koste mag gaan van de projecten die reeds aan De Werkvennootschap toegekend werden.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De kosten van de studies worden aangerekend op het begrotingsartikel van de kilometerheffing binnen de vastgelegde contouren van de Vlaamse begroting en waar voldoende niet-vastgelegde kredieten beschikbaar zijn.

Deze bedragen bij ongewijzigd beleid 8.746 Keuro (einde 2020). Dit biedt voldoende ruimte om een herverdeling te doen voor het studietraject dat geraamd wordt door DWV op 5.000 Keuro (excl. BTW) dan wel 6.000 Keuro (excl. BTW) indien blijkt dat toch een nieuw RUP opgemaakt moet worden.

Het advies van de inspectie van financiën is gunstig (van 07.05.2020).

Aan de twee bedenkingen in het advies van IF werd tegemoet gekomen door:

- 1) in deze expliciet te vermelden wat de rol van de studie is inzake de kostenbaten-verhouding t.o.v. de sneltram
- 2) het indicatieve bedrag van de studieopdracht (raming van DWV) is vermeld (zie hierboven).

Het begrotingsakkoord werd aangevraagd op 07.05.2020.

B. ESR-TOETS

De investeringen, rollend materieel en exploitatiekosten worden opgenomen in de Vlaamse begroting.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Geen aangezien een mogelijke impact zich zou voordoen bij De Werkvennootschap NV en/of VVM De Lijn.

Betreffende de toekomstige exploitatiekosten kan gesteld worden dat de bestaande buslijnen op het traject Hasselt – Genk - Maasmechelen kunnen worden geoptimaliseerd op het ogenblik dat de HOV-bus zal rijden. De vereiste capaciteit op basis van de prognoses inzake reizigerspotentieel zal

////////////////////////////////////

