Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Vervolgopdracht trambus als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) voor een snelle realisatie van Spartacus Lijn 2: Hasselt-Maasmechelen

Het tracé voor Spartacus lijn 2 wordt bepaald voor de HOV-verbinding en de inzet van een trambus waarbij VMM De Lijn in samenspraak met DWV gelast wordt een bestek voor te bereiden voor de plaatsing van de bestelling van de voertuigen. Opstart van de uitvoering van infrastructuurwerken in gefaseerde aanpak door De Werkvennootschap.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

In het Regeerakkoord staan verschillende beleidsdoelstellingen en ambities die voorliggende nota ondersteunen:

- Spartacus lijn 2 is opgenomen in het Regeerakkoord 2019-2024 in de lijst van grote projecten;
- Hiernaast werd door de meerderheidspartijen overeengekomen dat parallel *(aan vervolg Spartacus lijn 1)* de procedure voor de aanleg van Spartacus Lijn 2 Hasselt-Genk-Maasmechelen opgestart wordt.
- De ambitieuze modal shift is een grote uitdaging, zeker voor de provincie/vervoerregio Limburg en dit voornamelijk door een combinatie van het aanbod openbaar vervoer en de ruimtelijke spreiding. Met de realisatie van Spartacus lijn 2 wordt versneld bijgedragen aan deze modal shift.
- Het aanhouden van een hoog investeringsritme ten behoeve van de aanleg, instandhouding en onderhoud van mobiliteitsinfrastructuur.
- Streefdoel van een ambitieus openbaar vervoerproject waarbij zoveel mogelijk “future proof” geïnvesteerd wordt. De geplande investeringen moeten op een slimme en flexibele manier kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen

De urgentie om te voorzien in hoogwaardig openbaar vervoer in Limburg is zeer groot zoals blijkt uit het potentieelonderzoek, niet in het minste gelet op een nijpend tekort aan aanbod openbaar vervoer (en parkeergelegenheid) voor de onderwijsinstellingen (voornamelijk in Hasselt en Diepenbeek).

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Op 8 mei 2020 had de Vlaamse Regering het volgende beslist inzake Spartacus lijn 2:

1° Kennis te nemen van het indicatief onderzoek naar een busgebaseerd HOV systeem als alternatief voor sneltram in Spartacus Lijn 2

2° De Werkvennootschap te gelasten de vereiste studies op te starten om de infrastructurele ingrepen te realiseren waarbij een tracé voor trambus als hoogwaardig openbaar vervoer uitgewerkt wordt met oog op een versnelde ingebruikname (als opstap naar een sneltramtracé) alsook de mogelijke vormen van financiering van het project te onderzoeken

3° De Werkvennootschap te gelasten in samenwerking met de lokale besturen maximaal eigen beddingen voor het gekozen HOV-systeem te voorzien.

4° De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken :

a) te gelasten dat in opvolging van de technische studie (afhankelijk van de studieresultaten) een nota op te stellen teneinde het infrastructuurproject Spartacus lijn 2 aan de Vlaamse Regering voor te stellen en de realisatie ervan toe te wijzen aan De Werkvennootschap. Dit voorstel omvat eveneens een voorstel van financieringswijze.

b) alvorens de uitvoeringsfase aan te vatten De werkvennootschap expliciet te gelasten om voor het tracé tussen station Hasselt en campus Diepenbeek alwaar lijn 1 en 2 samen sporen een voorstel uit te werken, rekening houdende met de versnelde realisatie van een HOV-verbinding in Limburg én de implicatie van een tracé langsheen de kleine ring in Hasselt.

Het advies van de Inspectie van Financiën van 3 juni 2021 met kenmerk "GDR/MDM/21/0249", dat hieronder deels wordt hernomen:

De Inspectie van Financiën verleent een gunstig advies mits de uitgaven worden opgevangen binnen de bestaande referte kredieten en de nota wordt vervolledigd zodat de financiering van alle elementen duidelijk is. De IF wijst op enkele vragen in opgenomen in het advies en de mogelijke impact van het voorstel op lijn 1. De budgettaire impact (ontvangsten en uitgaven) is nog niet volledig berekend. Het begrotingsakkoord is vereist.

De opmerkingen van de Inspectie van Financiën zijn meegenomen in deze nota.
Nadien zijn nog een aantal vragen gesteld vanuit Financiën en Begroting die geleid hebben tot preciseringen in onderstaande tekst voornamelijk op de vlak van budgetteringen en de aanrekening van de kosten
Het begrotingsakkoord werd verleend op 12 juli 2021.

2. INHOUD

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

A.1 Studietraject en studieresultaten

Na de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 8 mei 2020, werd het nodige gedaan om het bestek op te stellen met oog op de studie naar hoogwaardig openbaar vervoer voor Spartacus lijn 2.

De studieopdracht werd gegund aan TM Studio SPL2 (Tractebel).
Sedert de startvergadering van 25 augustus 2020 werden verschillende opdrachten uitgevoerd, oa. (niet-limitatief) :

- Bilateraal overleg met resp. administraties en de 4 rechtstreeks betrokken steden en gemeenten – zie bijlage 3
- De tracés die eerder op tafel lagen, zijn terug onderzocht.
- Mogelijke attractiepolen werden mee bekeken als mogelijke bijkomende haltes / tracédelen.
- Onderzoek naar voertuigkeuze als opstap
- Onderzoek van maximale vrije bedding
- Potentieel onderzoek
- Mogelijke financieringswijzen

Algemene principe

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 een aparte bedding in de weg, zodat ze vlot naast het verkeer bewegen.

Betrouwbaarheid (op basis van een goede doorstroming en aanvaardbare reistijden) en een voldoende hoge frequentie zijn van groot belang om een goed en kwaliteitsvol alternatief te zijn voor de personenwagen. Het nemen van doorstromingsmaatregelen waarbij prioriteit gegeven wordt aan de trambus is daarbij essentieel om tot een voldoende snelle en betrouwbare dienstverlening te kunnen komen. Dit zeker ook al in de eerste fase van het project. De gefaseerde aanpak waarbij werk wordt gemaakt van de versnelde realisatie en tegelijk stelselmatig de reistijd verbeterd wordt is ook reeds succesvol toegepast bij de Ringtrambus (Brabantnet).
Ook comfort en aantrekkelijkheid van het systeem zijn belangrijk om reizigers aan te trekken. De gebruiker staat dus centraal bij het uitwerken van het project. In ieder geval betekent een HOV-bus (in een maximale vrije bedding) een grote winst in reistijd ten opzichte van de huidige busnetwerk.

Daarnaast is het belangrijk dat voorzien wordt in een goed aansluitend onderliggend netwerk om maximaal te verknopen naar (toekomstige) attractiepolen toe.

Concreet

Het onderzoek werd georganiseerd rond 5 verweven werksporen:

1. Mobiliteits- en potentieelonderzoek: knelpunten en behoeften, analyse van het mobiliteitsnetwerk, het te verwachten reizigerspotentieel
2. Ruimtelijke analyse en potentie: analyse van het gebied, attractiepolen, kansen en knelpunten,…
3. Analyse evolutie voertuigtechnologie: mogelijkheden, beperkingen en opportuniteiten
4. Analyse procedures en timing: duidelijk in beeld krijgen wat de mogelijkheden en risico's zijn
5. Stakeholderanalyse: in kaart brengen stakeholderveld, bilaterale gesprekken met belangrijkste stakeholders

Onderstaand wordt de conclusie weergegeven van dit onderzoek naar reizigerspotentieel en haltebediening – zie bijlage 1.

Globaal kan geconcludeerd worden dat HOV-lijn 2 een significant groter reizigerspotentieel heeft dan de bestaande buslijn 45. Uit de resultaten van de doorrekening blijkt dat de HOV-lijn 54% meer opstappers aantrekt en meer reizigerskilometers bekomt dan de buslijn uit het vervoerplan. Het aantal opstappers neemt toe met 3.230 vertrekkende van van de huidige 6.018 voor buslijn 45, dit brengt het totaal op 9.248 voor HOV-lijn op dagbasis. De introductie van een hoogwaardige OV-lijn

heeft dus een positieve impact op het duurzaam verplaatsingsgedrag tussen Hasselt en Maasmechelen. Dus meer mensen zullen geneigd zijn om de HOV-verbinding te gebruiken dan het geval is met de voorziene busverbinding in het korte termijn OV-plan van de vervoerregio Limburg (ikv basisbereikbaarheid). De HOV-lijn heeft ook een positieve impact op de modal shift in het invloedsgebied. Het aantal opstappers in het OV in het invloedsgebied neemt toe met 6.410 van 140.053 naar 146.463 door de HOV-lijn. De impact van de snelheid op het reizigerspotentieel is verschillend voor elk van de segmenten tussen Hasselt, Diepenbeek, Genk en Maasmechelen. Het uitgangspunt voor de snelheid van het voertuig is wel een HOV-corridor met een vrije bedding en een vlotte doorstroming. Deze resultaten zullen gefaseerd bereikt worden met het gefaseerd aanpakken van de infrastructuurwerken. In het kader van het potentieel is het dan ook wenselijk om te streven naar de uitgangspunten die gehanteerd werden in de doorrekening, namelijk een vrije bedding en voorrang aan kruispunten.

Verschillende haltes werden naast elkaar afgewogen. Uit de modeldoorrekeningen blijkt een groot potentieel voor een halte aan het station van Hasselt. Ook hebben de modeldoorrekeningen het belang van de verknoping met Spartacus Lijn 3 (Hasselt-Noord-Limburg) aangetoond. Aangezien een snelle regionale HOV verbinding tussen Hasselt en Maasmechelen de hoofddoelstelling van het project is, primeert de aantrekking van het potentieel vanuit Maasmechelen en zullen eventuele attractiepolen zoals Thor en C-Mine aanvullend via het stadsnet van Genk bediend kunnen worden. Enkel voor de bijkomende haltes Genk Zuid en Bloemenlaan kunnen we ook spreken van een bijkomend potentieel, deze optionele haltes worden dan ook verder weerhouden.

A.2 Standpunt stad Hasselt

Op 9 juni 2021 heeft de stad Hasselt haar visienota overgemaakt mbt het Spartacusplan – zie bijlage 4. De belangrijkste kernelementen met weerslag op tracé, haltes en vervoersmodus voor lijn 2 zijn :

- Met het Spartacusplan dienen de Limburgers in de eerste plaats snel naar hun werk, hogeschool of Universiteit in Hasselt gebracht te worden, waardoor gekozen dient te worden voor stopplaatsen in en rondom Hasselt die passen in deze visie, met als eind- of vertrekpunt het Hasseltse NMBS-station. Kortom moet het tracé de connectiviteit met de Hasseltse **hubs en attractiepolen** mogelijk maken om zo voor een betere ontsluiting te zorgen, rekening houdend met het vervoerspotentieel. Volgende attractiepolen vindt de stad essentieel om te verbinden met hoogwaardig openbaar vervoer, bij voorkeur rechtstreeks dan wel onrechtstreeks met overstapmogelijkheden naar performante natransportoplossingen (aanvullend net, fiets, …):
  • Corda Campus (groeiende economische hub - sterk auto georiënteerd : het masterplan dient ook in te zetten op ontwikkeling mobiliteitshub)
  • Elfde Liniecampus (studentencampus in ontwikkeling – sterk auto georiënteerd en sterke relatie met het noorden van de provincie)
  • Grenslandhallen/Park H (strategische ontwikkeling mobiliteitshub, belangrijke regionale evenementenzone)
  • toekomstig Jessaziekenhuis op de Salvatorcampus (nieuw regionaal ziekenhuis in ontwikkeling)
  • Bedrijvenzone Herkenrodesingel (sterke economische ontwikkeling – auto georiënteerd)
  • Singel - St-Truiderpoort (Recorsite / IKEA)
  • Ontwikkeling van de Blauwe Boulevard (halte aan de Kanaalkom)

- Daar waar Lijn 1 via de Groene Boulevard het station bereikt, dienen de lijnvoering van Lijn 2 en 3 dusdanig te worden georganiseerd dat vermelde attractiepolen optimaal worden ontsloten én dat er verknoping is met Lijn 1 in de stadsgordel.

- De gekozen vervoersmodus en de **tracés van Lijn 1,2 en 3 moeten op elkaar afgestemd zijn in het kader van connectiviteit en toegankelijkheid.** De lijnen dienen te kruisen voor ze aan het

station zijn om voor elkaar een concrete toegevoegde waarde te zijn, dan wel aangevuld moeten worden met hoogwaardige verbindende oplossingen.
Lijn 2 vormt de link tussen het noordoosten van Limburg en de hoofdstad en kan **op de Universiteitscampus Diepenbeek en thv Park H de verknoping maken met Lijn 1** die de verbinding vormt tussen Maastricht en Hasselt en via de Universiteitscampus de stad Hasselt binnen rijdt.

- Sinds 2014 is stad Hasselt vragende partij om in het kerngebied van Hasselt te werken **zonder bovenleidingen**. Dit betreft een absolute voorwaarde.

- In afwachting van die definitieve realiteit wordt er best geopteerd worden voor andere hoogwaardig openbaar vervoersoplossingen zoals **trambussen**. Ook hybride modellen met trambussen en trams tussen lijnen onderling of zelfs binnen lijnen behoren in de toekomst tot de mogelijkheden.

B. TRACÉ, HALTES EN GEFASEERDE UITVOERING

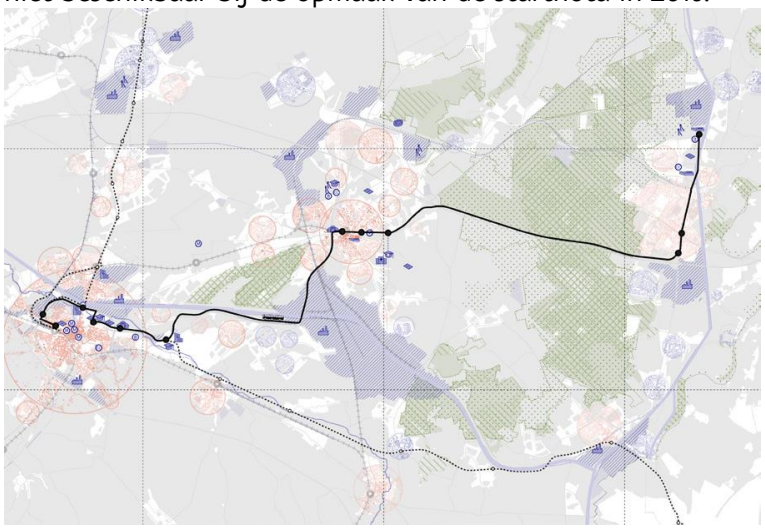
B.1 Tracé

Op basis van het onderzoek - zie bijlage 1 - wordt het voorkeurstracé bevestigd zoals destijds beslist door de Vlaamse Regering op 4 april 2014, te weten via Caetsbeek Noord / E314.

De centrale doelstelling voor de HOV-verbinding Hasselt-Maasmechelen is het uitbouwen van een duurzaam mobiliteitsproject dat een regionale netwerklogica ondersteunt en substantieel bijdraagt tot de duurzame modal shift in Limburg. Het HOV-project wil enerzijds de snelle verbinding tussen Hasselt en Maasmechelen realiseren, en anderzijds een zo groot mogelijk reizigerspotentieel langsheen het tracé bedienen. Het besliste tracé uit 2014 is daarbij als uitgangspunt gehanteerd en niet opnieuw in vraag gesteld. In 2014 heeft de Vlaamse Regering het Caetsbeeck-Noord/E314-tracé gekozen, op basis van de resultaten van plan-MER, gekoppeld aan reistijden, lokale mogelijkheden, investeringskosten, MKBA en het draagvlak. Het gekozen tracé bundelt in hoofdzaak met bestaande (hoofd)infrastructuur en hindert mens en milieu minimaal.

In het huidige onderzoek is wel nagegaan of optimalisaties met betrekking tot het gekozen tracé al dan niet wenselijk zijn. De keuze voor het voertuig trambus zorgt er immers voor dat er enige flexibiliteit ontstaat in het te volgen tracé. Er is onderzocht welke keuzes een groter reizigerspotentieel opleveren op de HOV-verbinding om zo maximaal deze doelstelling te behalen. Het huidig verkeersmodel (RVM Limburg versie 4.2.1) biedt nieuwe mogelijkheden om de impact van bepaalde variabelen op het reizigerspotentieel inzichtelijk te maken. Deze mogelijkheden waren nog

niet beschikbaar bij de opmaak van de startnota in 2016.



De vergelijking tussen de tracévarianten in Hasselt toont aan dat de Grote Ring meer opstappers heeft dan het tracé via de Groene Boulevard. Het Grote Ring-tracé heeft ongeveer +14% (+1.237) meer opstappers en +12% meer reizigerskilometers t.o.v. de Groene Boulevard.
Maar voor elk van de tracévarianten blijkt vooral het belang van de verknoping van de drie Spartacuslijnen.
De halte R71x N74 op de Grote Ring valt op met een groot aantal opstappers (+879). Een groot aandeel van deze opstappers (90%) zijn overstappers. Uit het onderzoek kan afgeleid worden dat deze overstappers deels uit de Spartacus Lijn 3 instromen. Van deze instroom van Spartacus Lijn 3 naar Spartacus Lijn 2 reist 44% door naar Diepenbeek, vermoedelijk studenten die vanuit het noorden van Limburg pendelen naar de campus. Deze instroom benadrukt het belang van de verknoping van de twee lijnen.

Voor wat betreft het tracé tussen campus Diepenbeek en Elfde Liniestraat alwaar lijn 1 en 2 samen sporen heeft De Werkvennootschap samen met VVM De Lijn een voorstel uitgewerkt, rekening houdende met de versnelde realisatie van een HOV- verbinding in Limburg én de implicatie van een tracé langsheen de kleine ring of Groene Boulevard in Hasselt voor wat betreft Lijn 1.

Met betrekking tot het gemeenschappelijk gebruik van de bedding is uit de technische haalbaarheidsstudie voor het Boulevardtracé voor Spartacus lijn 1 die VVM De Lijn liet uitvoeren door Tractebel gebleken dat HOV en sneltram op eenzelfde bedding ruimtelijk en technisch haalbaar is – zie bijlage 2.
De exploitatie dient nog nader bepaald te worden. Deze is o.a. mede afhankelijk van frequentie en halte-inpassingen.

Bij het opmaken van de infrastructurele plannen zal effectief worden uitgegaan van trambussen, die op bepaalde plaatsen bredere doorgangen nodig hebben, Het voertuig op zich zal geen verdere impact hebben op het infrastructurele ontwerp.

B.2 Haltes

Volgende haltes zullen aangedaan worden:

- Hasselt Station
- Hasselt Herkenrode
- Hasselt R71xN74
- Hasselt Elfde Linie
- Hasselt Provinciehuis
- Campus Diepenbeek

– Genk Zuid
– Genk Station
– Genk Shopping
– Genk Heempark
– Maasmechelen Park&Ride
– Maasmechelen Gemeentehuis
– Maasmechelen Bloemenlaan
– Maasmechelen Village - Terhills

B.3 Gefaseerde uitvoering

De infrastructurele werken om vrije busbanen aan te leggen en doorstromingsmaatregelen te nemen zullen gefaseerd gebeuren om versneld aan de hoge nood aan hoogwaardig openbaar vervoer tegemoet te komen.

De winsten die in fase 1 beoogd worden situeren zich vnl. op vlak van operationaliteit, betrouwbaarheid, comfort en aantrekkelijkheid alsook identiteit en herkenbaarheid; zoals ook uit de evaluatie van de Ringtrambus (Brabantnet) gebleken is.

In de 2e fase zal een globale winst gerealiseerd kunnen worden met inbegrip van reistijden en doorstroming.

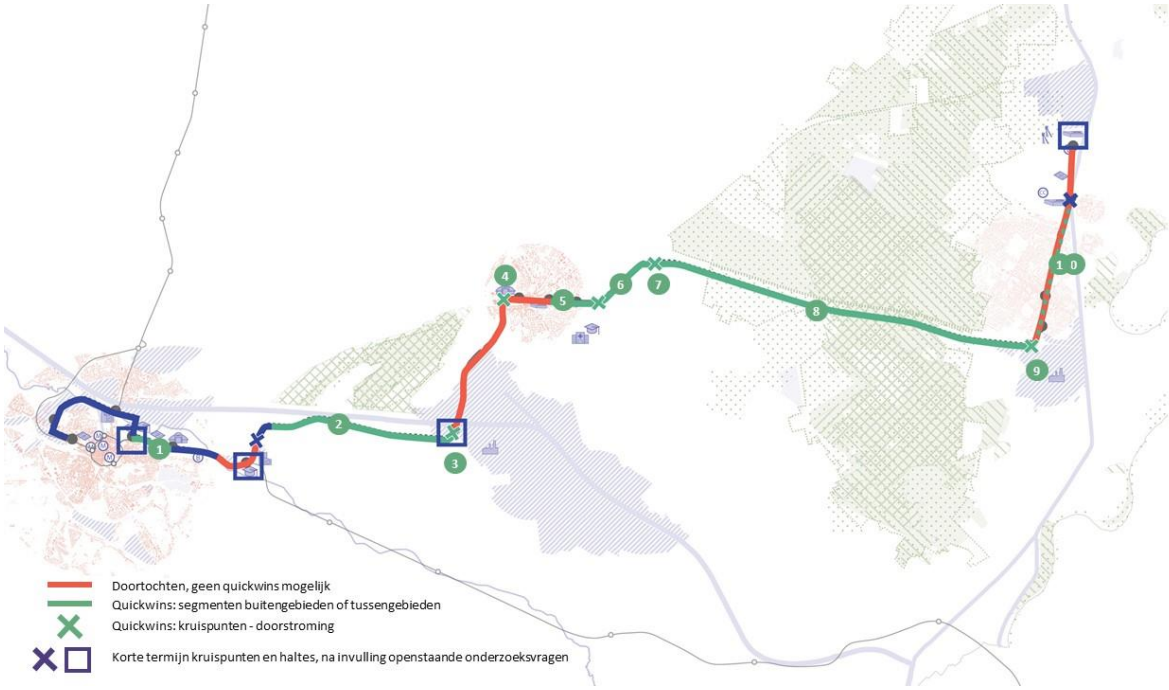
Het voorgestelde tracé combineert een snelle en frequente regionale verbinding met aandacht voor attractiepolen. Het belang van een gefaseerde aanpak ligt erin dat stelselmatig de reistijd (tot 52 minuten) wordt teruggebracht door realisatie maximaal vrije bedding.
De Werkvennootschap is hiervoor de dialoog aangegaan met de betrokken lokale besturen en heeft voor elk van de verschillende wegdelen een inschatting gemaakt wat betreft aanpak voor een vrije bedding.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van de ingrepen die genomen zullen worden om tot een vrije busbaan te komen over het hele tracé.

- In de buitengebieden of tussenliggende segmenten: pragmatische en betaalbare oplossing met een vrije bedding zoveel mogelijk georganiseerd op de bestaande pechstroken (of met een mogelijke herindeling door aanpassing van de belijning).

- In de doortochten: hier wordt gekozen voor een volwaardige en kwalitatieve herinrichting van de doortochten met voldoende verblijfskwaliteit, waarbij de OV-corridor vanuit flexibiliteit wordt ontworpen.

- Knelpuntzone N76 (vanaf de brug over het Albert Kanaal tot aan het kruispunt met de Europalaan): Hier is geen mogelijkheid voor een pragmatische oplossing, het bestaande profiel heeft geen ruimte op overschot om aan weeskanten een vrije bedding te realiseren. Dit betekent dat het wegprofiel sowieso aangepast moet worden in functie van een vrije bedding. We onderzoeken in het vervolgtraject de 2 mogelijkheden: de vrije bedding gebundeld organiseren of de vrije bedding organiseren aan weerskanten van de N76.



Fase 1 :

Het is de ambitie in een eerste fase delen te realiseren voorafgaand aan het in gebruik nemen van de trambus, zijnde werken tot en met 2023 (in groen op de kaart).

Deze delen maken circa 50% van het aan te leggen tracé uit.

1. Segment Elfde Linie – R71: omvorming van de parkeerstrook tot busbedding op de bestaande verharding. Op termijn, gekoppeld aan Spartacus Lijn 1 is een volwaardige herinrichting wenselijk.
2. Segment N702: busbanen op de parkeerstroken tussen Mizerikstraat en de N76
3. Kruispunt N702 - N76: optimalisatie van de doorstroming
4. Kruispunt N76 – N75 Europalaan: optimalisatie van de doorstroming
5. Segment Europalaan tussen Albert Remansstraat en N750: parkeerstrook omvormen tot busbaan. Een aandachtspunt in dit segment is de aansluiting op de rotondes aan beide uiteinde.
6. Segment N75 Europalaan tussen N750 en de E314: aanleg busbanen op de parkeerstroken.
7. Complex 32 Genk-Oost: optimalisatie van het complex door het beperken van het aantal op- en afritten
8. Segment E314: aanleg busbanen op de pechstrook tussen de op- en afrittencomplexen
9. Complex 33 Maasmechelen: verder onderzoek naar mogelijkheid om de rotondes om te vormen tot VRI.
10. Segment N78 tussen Ringlaan en Koninginnenlaan: onderzoek naar omvorming van de rechterrijstrook naar busbaan als proefopstelling.

De keuze voor de trambus nu hypothekeert de keuze voor toekomstige openbaar vervoerssystemen niet. Voor welk systeem in de toekomst geopteerd zal worden, kan dan bekeken worden. In ieder geval is het zo dat een aantal segmenten (1 en 5) respectievelijk uit het referentieontwerp van Spartacus lijn 1 en de startnota van Spartacus lijn 2 komen. Op de andere langere segmenten (2, 6, 8) wordt de kostprijs per kilometer van de segmenten laag gehouden door minimale ingrepen (parkeerstroken/pechstroken omvormen naar busbanen). De kruispuntoplossingen (3, 4, 7, 9) worden onderzocht hoe deze kunnen ingericht worden voor de trambus, waarbij ook de reflectie wordt gemaakt naar de voorkeursoplossingen in de startnota van de sneltram van Spartacus Lijn 2 om te bekijken hoe deze op lange termijn kan omgevormd worden. Segment 10 is een proefproject

om de recent geopende Oostelijke ontsluitingsweg als omleidingsweg te bevorderen, zodanig dat de doortocht van 2x2-rijvakken naar een 2x1 + busbanen kan omgevormd worden.

De projecten geselecteerd voor fase 1 blijven zoveel mogelijk binnen de bestaande verharding en binnen het bestaande openbaar domein, vandaar dat deze op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Innames/verwervingen zijn hooguit enkel te verwachten ter hoogte van de haltes en kruispunten, maar zijn minimaal (geen woningen, enkel "voortuinstroken").

Fase 2 :

In een tweede fase zullen de doortochten (rood op de kaart) aangelegd worden. Voor de doortochten is verder ruimtelijk, vergunningstechnisch, en draagvlak onderzoek vereist om de uitvoering van de werken te plannen. In ieder geval is bijkomend onderzoek nodig naar de herinrichting van de complexere zones (R71 in Hasselt, N76 in Genk en N78 in Maasmechelen bijvoorbeeld), waaruit zal moeten blijken of en welke innames gerealiseerd moeten worden.

De concrete (technische) uitwerking van fase 2 is afhankelijk van diverse factoren en zal pas effectief geëvalueerd kunnen worden na de uitvoering van fase 1 en de resultaten van de verdere onderzoeken (bijv. potentiële tijdswinst versus de gevraagde investeringen, de mogelijkheden en het effect van de definitieve PAS (vnl. relevant thv E314) enz....)

C. VOERTUIGEN EN LAADINFRASTRUCTUUR

Een succesvolle vervoersoplossing sluit best zo nauw mogelijk aan bij de wensen van de reizigers Hierbij zijn comfort, flexibiliteit en identiteit belangrijke parameters die op een directe manier beïnvloed worden door de keuze van voertuig.

HOV Trambuslijn Hasselt-Genk-Maasmechelen (Spartacus lijn 2) zal uitgebaat worden door VMM De Lijn.

De keuze voor de trambus nu hypothekeert de keuze voor toekomstige openbaar vervoerssystemen niet.
Integendeel, door het aanleggen van een vrije en kwaliteitsvolle busbaan over het hele tracé wordt de mogelijkheid gecreëerd om op lange termijn in te zetten op innovatieve oplossingen zoals het ART (Autonomous Rail rapid Transit) systeem, een systeem dat de kwaliteit en uitstraling van een tram combineert met de flexibiliteit van een trambus.

Omdat geopteerd wordt voor de meest duurzame voertuigen die volledig elektrisch rijden, zal er zowel in de stelplaats van VVM De Lijn, als op de eindpunten van de HOV-lijn, laadinfrastructuur voorzien worden. De stelplaats te Winterslag zal hiervoor eveneens aangepast worden ikv ombouw laadinfrastructuur voor e-bussen.

D. EXPLOITATIE

Een eerste indicatie geeft volgende raming aan wb. de rittijd en frequentie van ritten.

	Rittijd	Frequentie	#Chauffeurs
	Hasselt-Maasmechelen	#ritten/uur	
Huidige expl.	*67*	*2*	*15*
Opstart	67	4	27,5
Met 1e busbanen	62	4	25
Alle busbanen	52	6	30

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De Werkvennootschap werd de opdracht gegeven een voorstel van financieringswijze uit te werken. Hiertoe werden mogelijke financieringswijzen bekeken.
Gezien de gefaseerde aanpak van de werken, om snelle realisaties op het terrein te zien en maatschappelijke baten te realiseren, zijn alternatieve financieringsvormen zoals PPS/DBFM geen interessante piste. Om interessant te zijn voor de DBFM markt dient het project als een geheel in de markt geplaatst te kunnen worden en zijn voldoende vrijheidsgraden voor de private consortia gewenst.

A.1 Investeringen

A.1.1 Infrastructuur

De indicatie van de kosten voor de uitvoering van de eerste fase – de werken die uitgevoerd worden tot en met 2023 –bedraagt 50 miljoen euro (excl. BTW). Deze inschatting is gebaseerd op algemene kengetallen en vertegenwoordigt op dit ogenblik de meest waarschijnlijke inschatting. De meest waarschijnlijk kost houdt het midden tussen de minimale kost van 40,6 miljoen euro en het worst case scenario van 58,2 miljoen euro. Gelet op de aard van de ingrepen (quick wins) is deze raming realistisch en accuraat.

Deze middelen zullen voorzien worden in de begroting van De Werkvennootschap (afkomstig van de middelen toegekend voor MOW in deze beleidsperiode).

Voor het jaar 2022 wordt een bedrag van 12 miljoen euro voorzien. Volgende Quick Wins kunnen in 2022 aanbesteed worden:

- Halte Elfde Liniestraat, Boudewijnlaan tot aan trambustunnel R71 x N702: 3,6 miljoen euro
- N702 vanaf N774 (Campuslaan) tot N76: 4 miljoen euro
- Europalaan Genk, kruispunt N75 x N750 (korte termijn: VRI te plaatsen op rotonde; lange termijn: project AWV voor ongelijkgrondse kruising), N75 tot op- en afrittencomplex E314: 4,2 miljoen euro
- N78 Maasmechelen proefopstelling: 200.000 euro

Voor het jaar 2023 wordt een bedrag van 38 miljoen euro voorzien. Volgende Quick Wins kunnen in 2023 aanbesteed worden:

- Halte Campus Diepenbeek + kruispunt N702 x N774 (Campuslaan): 2 miljoen euro

- Kruispunt N76 x N702 + halte Genk-Zuid: 2 miljoen euro
- Kruispunt N75 x N76, Genk: 1 miljoen euro
- Op- en afrittencomplex 32 (N75): 5 miljoen euro
- E314: 11,4 miljoen euro
- Op- en afrittencomplex 33 (N78), halte P&R Maasland: 8 miljoen euro
- Rotonde N78 x Koninginnelaan, Maasmechelen: 3 miljoen EUR
- Koninginnelaan + doorsteek tussen Koninginnelaan en Lionsweg, Maasmechelen: 1,7 miljoen euro
- Halte Maasmechelen Village: 1 miljoen euro

De middelen die nodig zijn voor de 2e fase zullen voorzien worden in de legislatuur 2024 – 2029. Ze worden op basis van de huidige informatie voorlopig geraamd op rond de 96 miljoen euro (excl. BTW). Dit wordt nog verder verfijnd rekening houdend met de wijze waarop bepaalde kruispunten worden aangepakt.
Ook deze inschatting is gebaseerd op algemene kengetallen en vertegenwoordigd op dit ogenblik de meest waarschijnlijke inschatting. De meest waarschijnlijk kost houdt het middel tussen de minimale kost van 73,6 miljoen euro en het worst case scenario van 126 miljoen euro.

Deze middelen zullen voorzien worden in de begroting van De Werkvennootschap vanuit MOW na 2024.

A.1.2 Rollend materieel en laadinfrastructuur

De huidige conclusies geven aan dat op basis van een capaciteit van circa 140 plaatsen, er 15 trambussen nodig zijn.
In een eerste fase, wanneer nog niet alle busbanen zijn aangelegd, zal de rittijd nog hoger ligger dan de in de eindfase wanneer alle busbanen zijn aangelegd. In de eerste fase zullen er 12 trambussen nodig zijn om de exploitatie uit te voeren. In de eindfase zullen er 13 trambussen nodig zijn om de exploitatie uit te voeren. Daarnaast dienen hierbij de 2 benodigde reservevoertuigen (15%) te worden toegevoegd.

De aankoopkost van één elektrische trambus wordt geraamd op 1.250.000 euro excl. BTW –per stuk. Voor de 15 trambussen wordt de aankoopprijs ingeschat op 18.750.000 euro excl. BTW
In een eerste fase zullen 14 trambussen aangekocht worden, met name voor een totaalbedrag van 17.500.000 euro exc. BTW. De nodige middelen worden hiervoor toegevoegd in de loop van 2021 aan de investeringsmiddelen van VVM De Lijn vanuit begrotingsartikel MBU-3MFH2LB-WT (Modi overschrijdend Mobiliteitsbeleid – Inspelen op (investerings)opportuniteiten binnen het beleidsdomein MOW) binnen de DAB VIF. Op dit begrotingsartikel, waarop ook de bij de regeringsvorming toegekende middelen voor het beleidsdomein MOW worden voorzien staat bij de begrotingsaanpassing 2021 een vastleggingskrediet van 44.600k ingeschreven.

De investeringskost voor de laadinfrastructuur inclusief nachtladen, stallen en onderhouden van de trambussen op de stelplaats en op de eindpunten van de HOV-lijn wordt geraamd op 2 miljoen euro uitgaande van 3 locaties (eindhaltes + station Genk). De bepaling van (eventuele) andere locaties zal verder deel uitmaken van het nog te leveren studiewerk.

De stelplaats te Winterslag is opgenomen in de 1e fase (2021-2022) binnen het programma EBS (Elektrisch Bus Systeem) van VVM De Lijn. Op basis van vergelijkbare stelplaatsen geeft dit volgende opsplitsing:

Locatie		Kostprijsraming	
Laadstations	Hasselt station	€	150 000
	Maasmechelen Village	€	150 000
	Genk station	€	150 000
Aanpassingen stelplaats Winterslag			
	Stalling	€	350 000
	Laadinfrastructuur	€	250 000
	Onderhoudscentrum	€	950 000
Investering stelplaats en laadinfra		**€**	**2 000 000**

In 2022 zal voor de financiering hiervan eenmalig binnen het beleidsdomein MOW 2.000.000 euro worden gecompenseerd naar de investeringstoelage van De Lijn (aanvullend aan het EBS-programma).

Met De Lijn is er al een dialoog geweest over het plan van aanpak inzake de aankoop van elektrische trambussen en waarbij het geenszins de bedoeling kan zijn om de werkzaamheden om het voertuigenpark om te schakelen van elektrische bussen te verstoren. Als bijlage gaat een notitie van De Lijn hoe zij de opstart zien – zie bijlage 5.

A.1.3 Financiële overdracht investeringen – BTW.

Projectmatig (project na project binnen fase 1) zal een financiële overdracht gebeuren, resp. van werken op gewestwegen naar AWV en de andere investeringen naar VVM De Lijn.

Voor wat betreft de investeringen die overgedragen worden aan AWV zullen volgende budgetten voorzien worden inzake BTW : in 2024 een bedrag van 1,76 miljoen euro en in 2025 een bedrag van 6,8 miljoen euro. Deze bedragen worden opgevangen binnen de eigen middelen van MOW.

A.1.4 Verbetering kostenbatenverhouding

De in totaal geraamde investeringskost (excl. onderhoud en exploitatie) bedraagt dus 165,5 miljoen euro (excl. BTW), te weten:

- Fase 1 : 50 miljoen euro
- Fase 2 : 96 miljoen euro
- Aankoop 14 trambussen : 17,5 miljoen euro
- Laadinfrastructuur : 2 miljoen euro

De netto geraamde investeringskost voor Spartacus Lijn 2 als sneltram bedroeg 213,1 miljoen euro excl. BTW (niet verdisconteerd en prijspeil 2008) of 230,5 miljoen euro excl. BTW aan prijspeil 2013. Anno 2021 kan de investeringskost voor het tramdossier m.a.w. geraamd worden op 260 miljoen euro excl. BTW (à 12,5%). Dit betekent dus een kostenvermindering van ca. 95 miljoen euro (excl. BTW) in totaal.

Daarbij dient nog aangegeven te worden dat de hierboven vernoemde investeringskost voor Spartacus Lijn 2 als sneltram het tracé van Maasmechelen tot campus Diepenbeek omvatte, maar niet tot Hasselt. De investeringskost voor Spartacus Lijn 2 als trambus omvat daarentegen wel het gehele tracé van Maasmechelen tot Hasselt. Kortom, de directe kostenvermindering op het tracé tussen Maasmechelen en campus Diepenbeek via trambus als HOV is de facto nog substantiëler dan hierboven reeds vermeld.

	Sneltram	HOV	

Geraamde investeringskost	213,1 mio prijspeil 2008	**165,5 mio** (excl)	**Δ 95 mio**
	230,5 mio prijspeil 2013	1e fase : 50 mio	
	260 mio prijspeil 2021	2e fase : 96 mio	
		14 trambussen : 17,5 mio	
		Laadinfra : 2 mio	
Voor tracé	Diepenbeek Campus - MM	Hasselt station - MM	

Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de vraag gesteld in de nota aan de Vlaamse regering dd. 8 mei 2020 'Trambus als busgebaseerd hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) voor een snelle realisatie van Spartacus Lijn 2' om een verbetering van de kostenbatenverhouding te realiseren via de keuze voor een trambus als HOV in kader van Spartacus Lijn 2.

A.2 Recurrente kost - Exploitatie

De meeste exploitatiekosten van deze trambusverbinding zullen opgevangen worden binnen het huidig personeelsbestand en het exploitatiebudget van de VVM De Lijn.
De huidige buslijn 45 heeft echter een lagere frequentie en een lagere commerciële snelheid, waardoor de bestaande exploitatiekostprijs van de lijn ontoereikend zal zijn voor de exploitatiekostprijs van de trambuslijn.
Er wordt voor de huidige lijn 45 uitgegaan van een jaarlijkse exploitatiekost van 15 chauffeurs, zijnde 825.000 euro op jaarbasis.

Voor Spartacus lijn 2 zal de exploitatie gradueel opgebouwd worden tot 30 chauffeurs ingeval van een volledige vrije bedding.
De bijkomende exploitatiekost voor de VVM De Lijn wordt geraamd op 500.000 euro à 825.000 euro per jaar afhankelijk van de reistijd. In de meerjarenbegroting is een jaarlijkse stijging van de enveloppe van VVM De Lijn voorzien van 2 miljoen euro. De toegenomen kosten van deze Spartacus- lijn moeten hierdoor gedragen worden (vermoedelijk vanaf 2024).

Daarnaast dienen ook nog enkele anderen kostenfactoren verder in detail begroot te worden zoals de onderhoudskost van de laadinfrastructuur en trambussen en de energiekost. In antwoord op de vraag van de Inspecteur van Financiën kan bevestigd worden dat deze extra kosten opgevangen zullen worden door de jaarlijkse stijging van de enveloppe van VVM De Lijn met 2 miljoen euro.
Een eerste raming van deze kosten wordt begroot op 1.330.000 euro per jaar, te weten :

- laadinfrastructuur : 100.000 euro
- trambus : 530.000 euro
- energiekost : 700.000 euro

Op basis van het extra potentieel aan reizigers worden indicatief bijkomende ontvangsten voor VVM De Lijn verwacht van circa 600.000 euro.

Advies IF:

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 3 juni 2021 met kenmerk GDR/MDM/21/0249.

Begrotingsakkoord:

Conform artikel 31 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 mei 2019 ter uitvoering van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 29 maart 2019 werd het begrotingsakkoord gevraagd.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 12 juli 2021.

B. ESR-TOETS

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

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen impact op het personeel van de Vlaamse Overheid 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 verder uitgewerkt en verfijnd worden. Dit zal kaderen in een bredere afstemming met de organisatie van het OV-net in de regio.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er wordt gestreefd naar een maximale vrije bedding, alwaar dit in eerste instantie niet kan, zullen de HOV-bussen kunnen gebruik maken van de bestaande (al dan niet gemeentelijke) wegenis en volgen trajecten op deze wegen die vaak al door bestaande buslijnen worden gebruikt. De noodzakelijke werken zullen uiteraard in nauw overleg met de lokale besturen uitgewerkt worden. Waar nodig worden samenwerkingsovereenkomsten afgesloten.

4. VERDER TRAJECT

De Werkvennootschap zal na machtiging concreet werk maken van een plan van aanpak voor de eerste fase van uitvoering, met name een aanbestedingsstrategie opmaken en deelprojecten in de markt plaatsen.
Tegelijkertijd zal ingezet worden op een doorgedreven stakeholder management met de bedoeling een maximaal draagvlak te creëren voor de verdere uitwerking van het finale tracé.

Tevens zal De Werkvennootschap na machtiging de studies voortzetten om de tweede fase van de infrastructurele ingrepen te realiseren

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist met betrekking tot Spartacus lijn 2:

1° kennis te nemen van het verdere onderzoek over een busgebaseerd HOV systeem

2° de realisatie van het infrastructuurproject Spartacus lijn 2 (fase 1 en 2) toe te wijzen aan De Werkvennootschap overeenkomstig het tracé en de haltes die zijn uitgetekend

3° De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten:
a) De Werkvennootschap de opdracht te geven om de starten met de eerste fase van de uitvoeringswerken;

b) De Werkvennootschap te gelasten de nodige studies voort te zetten en planningsprocessen op te sarten om de tweede fase van de infrastructurele ingrepen te realiseren.

c) VVM De Lijn in samenspraak met De Werkvennootschap de opdracht te geven een bestek op te maken voor de bestelling van de nodige trambussen en laadinfrastructuur.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen

1. Weergave van de huidige stand van zaken van het lopende onderzoek
2. Technische haalbaarheidsstudie Tractebel op vraag van VVM De Lijn in kader van Spartacus Lijn 1
3. Overzicht overlegmomenten lokale besturen
4. Visienota Spartacusplan stad Hasselt dd. 09.06.2021
5. Nota De Lijn m.b.t. plan van aanpak inzake voertuigenpark
6. Advies IF
7. Begrotingsakkoord