

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Trambus als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) voor de snelle realisatie van de ringverbinding (Brabantnet)

1. INHOUDELIJK

1.1. Situering

De Vlaamse Regering besliste op 6 december 2013 om de ringverbinding, deel uitmakend van het Brabantnet, verder uit te werken, legde het voorkeurchacé van deze verbinding vast en gaf opdracht om de vervolgstudies aan te vatten in samenwerking met de lokale besturen.

De Vlaamse Regering bepaalt in haar regeerakkoord¹ (p.41) dat :

- *“We investeren in bijkomende traminfrastructuur daar waar via objectivering de meerwaarde duidelijk aantoonbaar is. De MKBA-methodiek wordt toegepast. We richten ons hiervoor in het bijzonder op congestiegevoelige gebieden in de Vlaamse Ruit. We versterken het openbaar vervoeraanbod door de volgende besliste investeringen prioritair uit te werken: (...) 3 tramlijnen van het Brabantnet.”*
- *“De aanpak van de Ring rond Brussel deel uitmaakt van een geïntegreerde aanpak, waar ook de aanleg van het fiets-GEN en de 3 bijkomende tramverbindingen van het Brabantnet worden voorzien.”*
- *“We extra aandacht besteden aan het ontwikkelen van de knooppunten waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, zodat overstappen vlot en logisch verloopt. Voldoende grote P+R's met vlotte en comfortabele overstapmogelijkheden voor reizigers en een vlotte dienstverlening zijn essentieel om de ketenmobiliteit te versterken.”*

Het uitrollen van nieuwe traminfrastructuur is een tijdrovend proces, terwijl de mobiliteitsnoden in de congestiegevoelige omgeving van de Vlaamse Rand vandaag al torenhoog zijn. Daarom is aan de Task Force Doorstroming gevraagd of de Vlaamse Overheid met de trambus op kortere termijn hoogwaardig openbaar vervoer kan aanbieden op enkele van de in het Regeerakkoord opgenomen beoogde verbindingen. Het is immers 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.

Dit opzet werd onderzocht en de resultaten van dit onderzoek worden met voorliggende nota meegedeeld aan de Vlaamse regering.

¹ Regeerakkoord Vlaamse Regering 2014-2019 “Vertrouwen, Verbinden, Vooruitgaan”
<http://ebl.vlaanderen.be/publications/documents/60797>

1.2. Trambussen als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Trambussen combineren de grotere capaciteit en het comfort van een tram met de flexibiliteit van een bus. Ze krijgen, waar dit noodzakelijk en haalbaar is, een aparte bedding in de weg, zodat ze vlot naast het verkeer bewegen. Voor de Ringverbinding van het Brabantnet werd onderzocht of de inzet van een trambus maatschappelijk-economisch zinvol is, infrastructureel haalbaar is en of de infrastructurele investeringen ook een opstap kunnen betekenen voor een tramverbinding. Zo kan het mogelijk worden om met een behapbaar budget al sneller een performante openbaar vervoer verbinding aan te bieden in een regio die sterk lijdt onder de verkeersdruk. Op korte termijn is een snelle oplossing noodzakelijk vooruitlopend op de voorziene start van de werken aan de Ring rond Brussel (RO) in 2019. De trambussen op de Ringverbinding kunnen op dat ogenblik een belangrijke minder-hinder-maatregel betekenen voor de verplaatsingen in deze regio.

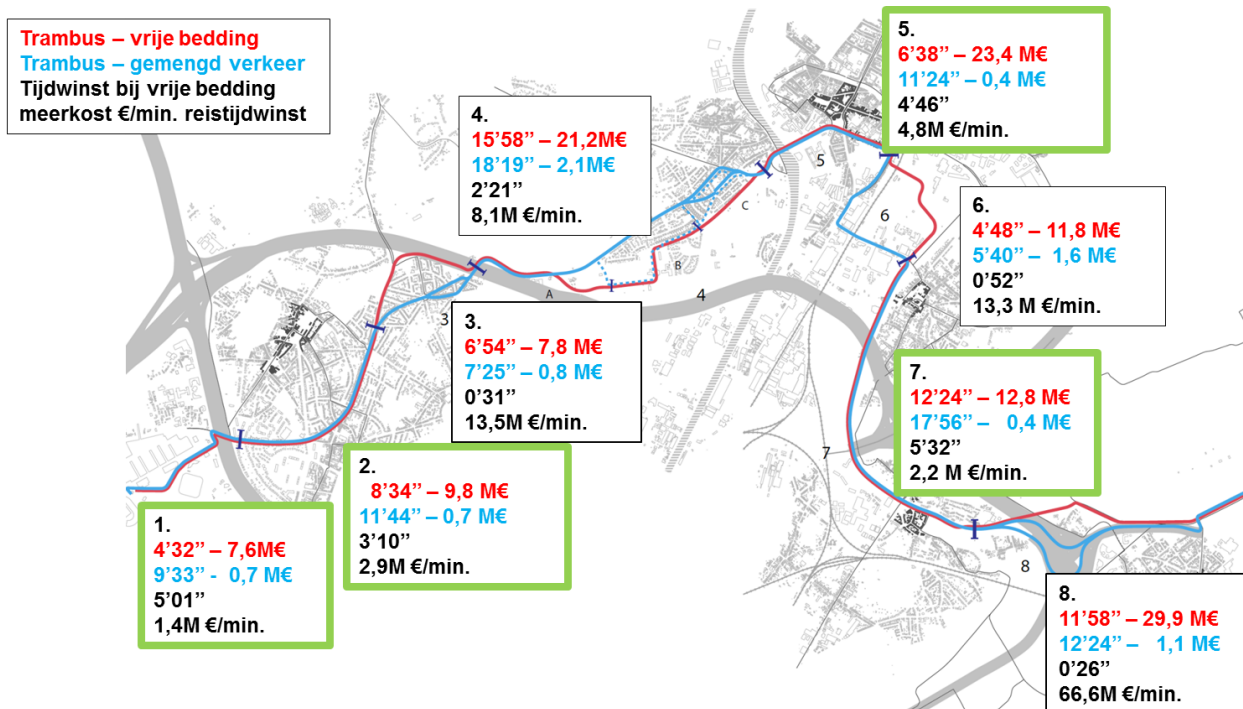
1.3. Studieresultaten trambussen op Ringverbinding

De Lijn gaf de opdracht aan het studieconsortium THV Technum-Ney-Bureau Bas Smets om een duidelijk inzicht te verschaffen in de voor- en nadelen van de verschillende trambus-varianten en de mogelijkheid om deze systemen van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in te zetten als opstap naar een tramlijn voor de Ringverbinding tussen de Heizel, Vilvoorde en Brussels Airport. De output van de studie² liet De Lijn toe om maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA's) uit te voeren en een vergelijking te maken.

De conclusie van de studie is dat voor de onderzochte Ringverbinding trambussen een volwaardig (tijdelijk) alternatief voor een tram kunnen zijn op voorwaarde dat er, waar dit nuttig en haalbaar is, doorstromingsmaatregelen genomen worden om tot een voldoende snelle en betrouwbare dienstverlening te kunnen komen.

Wanneer de trambussen voortdurend in gemengd verkeer zouden rijden, daalt de snelheid en de betrouwbaarheid te sterk om nog voldoende aantrekkelijk te kunnen zijn. Op onderstaande kaart van de Ringverbinding worden voor de 8 segmenten de rittijden (heen- en terug) en de geraamde investeringsbedragen weergegeven die nodig zijn om de trambus te laten rijden in gemengd verkeer (in het blauw) of in volledige vrije bedding (in het rood). Per segment wordt ook de tijdswinst weergegeven en de benodigde investering voor één minuut tijdswinst op het betreffende segment.

² “Alternatieven-studie Hoogwaardig Openbaar Vervoer Ringverbinding”, zie bijlage 1



Een tramverbinding of een trambusverbinding in vrije bedding van 36 minuten tussen Heizel en Brussels Airport trekt 3.850 reizigers/uur aan. Een trambus in volledig gemengd verkeer, zonder vrije bedding trekt slechts 1.906 reizigers/uur aan. De verhouding van maatschappelijke baten ten opzichte van de kosten zakt tot 0,87, hetgeen betekent dat de kosten hoger zijn dan de baten. Wanneer echter een volledige vrije bedding wordt voorzien, of wanneer minstens op 4 van de 8 segmenten (segmenten 1,2,5,7) vrije beddingen worden voorzien, stijgt de verhouding van baten over kosten tot boven 2 (2,36) of zelfs tot boven 3 (3,02).

Variant	Investering infrastructuur	Rittijd	Reizigerspotentieel	MKBA
A. Tram in vrije OV-baan	197,5 M€	36'	3.850 Reizigers/uur	1,78
B. Trambus in vrije OV-baan	139,1 M€	36'	3.850 Reizigers/uur	3,02
C. Trambus gemengd verkeer	22,6 M€	49' + 6' afwijking	1.906 Reizigers/uur	0,87
D. Trambus grotendeels in vrije OV-baan (segm. 1,2,5,7)	74 M€	38' + 2' afwijking	3.295 Reizigers/uur	2,36

De maatschappelijke baten van een trambus in een grotendeels eigen bedding liggen meer dan twee keer hoger dan de kosten. De MKBA scoort, grotendeels door de lagere kostprijs, hiermee zelfs hoger dan de initiële tramvariant. Wanneer vrije beddingen worden aangelegd op 4 van de 8 segmenten (segmenten 1,2,5,7) worden 3.295 reizigers per uur aangetrokken door deze trambusverbinding dankzij een rittijd van 38 minuten en een commerciële snelheid van 26 km/u. Hiervoor is een geraamde investering in infrastructuur nodig van 74 miljoen euro. Dit is 59,2 miljoen euro voor infrastructuurwerken voor de aanleg van (tram-)busbanen en 14,8 miljoen euro voor de bouw van een (tram-)busstelplaats in Diegem. Voor de exploitatie van deze verbinding, zijn zo'n 15 trambusvoertuigen nodig (inclusief reservevoertuigen). Deze trambusverbinding kan de bestaande busverbinding van buslijn 820 overnemen, maar zal een hogere capaciteit en aantrekkingskracht hebben (tot 3.295 reizigers per uur tijdens de spits).

Voor een trambus die grotendeels op een vrije bedding rijdt, worden de investeringen samenvattend geraamd op:

- 59,2 miljoen euro voor infrastructuurwerken voor (tram-)busbanen;
- 14,8 miljoen euro voor een stelplaats voor (tram-)bussen in Diegem;
- 15 miljoen euro voor de aankoop van 15 trambusvoertuigen.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

In de nota aan de Vlaamse Regering (VR 2013 0612 DOC.1402) van 6 december 2013, werd de investeringskost van de Ringtramverbinding geraamd op 195,3 miljoen euro. Het voorliggend voorstel stelt een investering voor van 89 miljoen euro (15 miljoen euro voor rollend materieel, 59,2 miljoen euro voor infrastructuur en 14,8 miljoen euro voor een stelplaats).

Rollend materieel: 15 hybride trambussen t.b.v. 15 miljoen euro te financieren binnen de reguliere investeringsmiddelen van De Lijn in 2017.

Stelplaats: 14,8 miljoen euro voor een trambusstelplaats te financieren binnen de investeringsmiddelen van De Lijn. Deze bijkomende investeringsmiddelen zullen gegenereerd worden door valorisatie van vaste activa binnen het eigen patrimonium van De Lijn.

Trambusinfrastructuur: 59,2 miljoen euro voor het creëren van eigen beddingen en de aanpassingen langs het tracé. Deze benodigde middelen zullen ten belope van in totaal 40 miljoen euro worden opgevangen binnen de middelen van het doorstromingsfonds in 2017 en 2018. De nodige middelen worden hierbij voorzien bij BO2017. De resterende financiering van geraamd 19,2 miljoen euro wordt opgevangen binnen de reguliere investeringsmiddelen van De Lijn, evenals eventuele meeruitgaven.

Verschuivingen van bovenstaande aangeleverde middelen ifv van de uiteindelijke opdrachtgever en indeling van de uit te voeren werken blijven uiteraard mogelijk.

De Inspecteur van Financiën wijst in zijn advies van 10 oktober 2016 op enkele budgettaire onduidelijkheden in het aan hem voorgelegde dossier. Het advies gaat in bijlage).

Zo wordt gewezen op de bijkomende kosten voor de (latere) opstap naar een tramverbinding en eventuele 'verloren kosten' die bij een opstap naar een tram niet gerecupereerd zouden worden evenals de onduidelijkheid van het tijds kader waarin deze opstap zou gerealiseerd worden.

Er kan dan ook benadrukt worden dat voorliggende beslissing op zich losstaat van een latere beslissing rond de potentiële vertraming van de betreffende verbinding. De evaluatie van de trambus en bijkomende studies en procedures voor de opstap naar de tram en/of een uitbreiding van de vrije bedding zullen uitwijzen welke bijkomende investeringen wenselijk zijn en of de financiering ervan haalbaar is. Deze nota is met andere woorden op geen enkele wijze een voorafname op de latere financiering van toekomstige beslissingen.

Daarnaast dient opgemerkt dat de trambus niet louter als minder hinder maatregel dient gezien te worden, die na de werken omtrent de R0, terug zou verdwijnen. De ringverbinding blijft immers, ook na de werken, als volwaardige HOV-verbinding operationeel. Het is de versnelde realisatie van deze HOV-verbinding via een trambus die maakt dat de verbinding reeds operationeel zal zijn bij aanvang van de werken aan de R0 en dus als minder hindermaatregel kan fungeren.

De uitgaven voor studies en vergunningen werden reeds eerder geraamd en voorzien in 2014. De Lijn heeft op 2 april 2014 beslist om de opdracht voor de uitvoering van de voorbereidende studies en het opmaken van de nodige bestekken voor de indienststelling van de 3 lijnen van het Brabantnet de opdracht toe te wijzen aan THV Technum-Ney-Bas Smets voor een totaal bedrag van 5.877.424,48 euro. Deze investeringsmiddelen worden gespreid over de periode van 2014 tot aan de uitvoering van de projecten en zijn voorzien binnen de recurrente investeringsmiddelen van De Lijn.

Tot slot blijkt uit het verkeersmodel (dat een hogere bezetting voorspelt dan de bestaande buslijnen 820 en 621) dat de uitrol van deze HOV-verbinding een positief effect zal hebben op de kostendekkingsgraad. Het verkeersmodel voorspelt een bezetting van 3.295 reizigers per uur tijdens de spitsuren. Aan een gemiddelde ontvangst van 0,32 euro per reiziger, betekent dit een ontvangst van 1,6 miljoen euro per jaar. Ten opzichte van een exploitatiekost van 3,3 miljoen euro per jaar, betekent dit een kostendekkingsgraad van 48%, de welke beduidend hoger is dan de huidige globale kostendekkingsgraad. Dit mag niet verbazen daar de voorliggende verbinding juist omwille van zijn hoge potentieel werd uitgekozen om versneld te opwaarderen tot een HOV-verbinding binnen het kernnet.

Het begrotingsakkoord werd gegeven op 15 november 2016 en gaat in bijlage.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

De trambussen kunnen gebruik maken van de bestaande (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. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Betreffende de toekomstige exploitatiekosten kan gesteld worden dat zowel buslijn 820, als buslijn 621 kunnen worden vervangen op het ogenblik dat de ringtrambussen rijden. Deze lijnen hebben samen een vergelijkbare frequentie en hebben een lagere commerciële snelheid, waardoor de bestaande exploitatiekostprijs van beide lijnen vergelijkbaar is met de exploitatiekostprijs van de ringtrambuslijn.

Exploitatiekosten van deze trambusverbinding worden dan ook opgevangen binnen het huidig personeelsbestand en de personeelsbudgetten van De Lijn.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Dit voorstel valt niet onder de toepassing van de regulariseringsimpactanalyse, aangezien het niet over regelgeving gaat.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering neemt kennis van:

- De resultaten van de “Alternatieven studie Hoogwaardig Openbaar Vervoer Ringverbinding”
- Het voorstel van financiering van voorliggend project

De Vlaamse Regering beslist, betreffende de ringverbinding Heizel-Vilvoorde-Brussels Airport, om:

- 1º) Trambussen in te zetten ten voordele van een snelle(re) realisatie van een HOV-verbinding en hierdoor de HOV-verbinding evenals belangrijke minder hinder-maatregel bij de (aanloop naar de) werken aan de ring rond Brussel (R0) te laten fungeren
- 2º) De Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit en openbare werken te gelasten de vereiste studies en het vergunningentraject te laten opzetten door de betrokken actoren
- 3º) In samenwerking met de lokale besturen maximaal vrije beddingen te voorzien (met prioritaire aandacht voor segmenten 1, 2, 5 en 7)

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

Bijlagen:

1. Alternatieven-studie Hoogwaardig Openbaar Vervoer Ringverbinding
2. Het advies van de Inspectie van Financiën
3. Het begrotingsakkoord