

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 687

van **ELS ROBEYNS**

datum: 24 januari 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Spartacuslijn 2 - Stand van zaken

De Werkvennootschap organiseerde in september en oktober 2021 infomarkten in Hasselt, Campus Diepenbeek, Genk en Maasmechelen over de toekomstige trambus. In Het Belang van Limburg verscheen onlangs een artikel dat almaar minder Limburgers (4,7 procent) de trein of bus nemen naar het werk. Nog minder mensen (3 procent) rekenen exclusief op het openbaar vervoer om op het werk en thuis te geraken.

De keuze van de Vlaamse Regering voor de nieuwe HOV-verbinding (HOV: hoogwaardig openbaar vervoer) als trambus zal op korte termijn onze provincie ontsluiten. De voornaamste attractiepolen uit Limburg worden geconnecteerd. Cruciale vragen blijven echter onbeantwoord. De minister heeft bevestigd dat het op het volledige tracé de bedoeling is om de trambussen in een vrije bedding te laten rijden. Daarvoor dient wel een aangepast milieueffectenrapport opgemaakt en een omgevingsvergunning aangevraagd te worden. Het is gunstig om de trambussen in een vrije bedding te laten rijden in het bestaande openbare domein zonder een plan-MER te moeten aanvragen. Maar uiteindelijk moeten we blijven gaan voor een vrije bedding over het volledige tracé.

Het moet interessant blijven voor de reiziger om gebruik te maken van de HOV-verbinding. Uit onderzoek en bevraging blijkt dat naast de frequentie, betrouwbaarheid ook de concurrentiële snelheid een belangrijke rol speelt. Een standaard vuistregel zegt dat het openbaar vervoer concurrentieel wordt met de auto als de verplaatsingstijdfactor van het openbaar vervoer (= tijd nodig voor openbaar vervoer gedeeld door de tijd nodig voor een auto) globaal genomen maximaal gelijk is aan 1,5. Die norm 'moet' voor Spartacus ambitieuzer willen we enige impact hebben.

De vrije doorstroming van de trambus is met andere woorden een must. Niet alleen wegens de snelheid, ook wegens de betrouwbaarheid van de dienstverlening en de frequentie is een vrije bedding noodzakelijk.

De Werkvennootschap krijgt in 2023 12 miljoen euro uit het investeringsbudget om de eerste werken uit te voeren. Het gaat om quick wins. Om de vrije doorstroming op het hele tracé te verzekeren, zijn echter ook investeringsgaranties nodig voor de overige delen van het traject.

1. Kan de minister een overzicht geven hoeveel vrije bedding gerealiseerd zal worden en wanneer? Blijft ze benadrukken dat over het volledige tracé een vrije bedding noodzakelijk is?
2. Heeft de minister er enig zicht op hoeveel vrije bedding op het openbare domein nodig is? Kan ze het volledige tracé op openbaar domein in vrije bedding aanleggen? Zo niet, hoeveel vrije bedding kan ze dan wel realiseren?

3. Kan de minister de ambitie voor wat betreft de concurrentiële snelheid scherpstellen? Welke streeffactor mogen we veronderstellen als 1,5 het uiterste minimum is? Welke stappen zal ze nemen om beter te doen dan een factor 1,5?
4. Welk budget is beschikbaar en verankerd voor de aanleg van de vrije bedding/het garanderen van de vrije doorstroming?
5. Wat is de verdere planning om de vrije bedding volledig te realiseren? Zal de vrije bedding nog tijdens deze bestuursperiode afgerond zijn? Zo niet, wat dan wel en hoe verzekert de minister desgevallend de verdere uitrol na 2024?
6. Specifiek m.b.t. Hasselt.
 - a) Wanneer is er duidelijkheid over de keuze tram of trambus voor lijn 1? In de ontwikkeling van het RUP-stationsomgeving (RUP: ruimtelijk uitvoeringsplan) is het belangrijk hierover op korte termijn duidelijkheid te hebben? In de keuze moet binnen de lopende studie aandacht zijn voor de integratie van de oplossing in de ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving van Hasselt. Kan dit actief opgenomen worden?
 - b) Wanneer zou concreet gestart kunnen worden met de heraanleg van de Boudewijnlaan (inpassing vrije bedding) en zou het niet beter zijn om in één beweging de vrije bedding door te trekken naar de Universitaire Campus Diepenbeek om op die manier al minstens op korte termijn de relatie tussen de twee onderwijscampussen volwaardig te kunnen opzetten?
7. Specifiek m.b.t. Maasmechelen.
 - a) In Maasmechelen wordt de N78 omgevormd tot een 2x1 lokale ontsluitingsweg met verblijfskwaliteit. Doorgaand verkeer tussen Lanaken en Dilsen-Stokkem wordt over de ontsluitingsweg omgeleid. Dat is een goede evolutie om het doorgaand verkeer uit het centrum van Maasmechelen te weren. Toch kan dit een verzadiging veroorzaken op de 2x1 rijstroken op de omleidingsweg.

Werd rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van de omleidingsweg tot 2x2 rijstroken, rekening houdend met het feit dat de vrije bedding van de trambus ter hoogte van de Nijverheidslaan aansluit op de omleidingsweg?
 - b) Het op- en afrittencomplex in Maasmechelen is een heikel punt binnen het tracé. Om zo weinig mogelijk interferentie te hebben met het doorgaand verkeer (dat via de zuidelijke rotonde passeert) lijkt een tracé van de vrije bedding dat enkel de noordelijke rotonde aandoet het meest aangewezen.

Deelt de minister die mening? Wanneer wordt die knoop doorgehakt?
8. Specifiek m.b.t. Genk.
 - a) Is het ter hoogte van de brug over het Albertkanaal Genk-Diepenbeek mogelijk om er het nieuwe viaduct voor de trambus te realiseren omdat we vrezen dat als de trambus hier gemengd in het verkeer rijdt, ze veel tijd zal verliezen?
 - b) Hoe kan men ter hoogte van de 'Dieplaan' (= Europalaan) op korte termijn een snelle verbinding tussen de Westerring en de Europalaan realiseren? Er is vooral een probleem voor de richting Hasselt (links afslaan ...).
 - c) Aant de minister het ter hoogte van het Heempark aangewezen om oplossing A te kiezen om zo een vlottere verbinding met het ZOL (Ziekenhuis Oost-Limburg) te realiseren, bijvoorbeeld door het inzetten van een shuttlebus?

- d) Ter hoogte van het complex Genk-Oost lijkt een brug over het op- en afrittencomplex met een aparte bedding voor de trambus de meest wenselijke oplossing.

Welke 'vlotte' oplossing is op korte termijn haalbaar?

ANTWOORD

op vraag nr. 687 van 24 januari 2022

van **ELS ROBEYNS**

1. De trambussen krijgen maximaal een aparte bedding in de weg, zodat ze vlot naast het autoverkeer bewegen. Volgende projecten en bijbehorende middelen zijn hiervoor voorzien op het ontwerp GIP voor 2022:
 - Boudewijnlaan Hasselt: vanaf Elfde Liniestraat tot tunnel onder R71 Grote Ring, Hasselt
 - N702 Diepenbeek: busbanen vanaf Campuslaan tot N76 Westerring, Genk
 - N75 Europalaan: busbanen vanaf rotonde N750 Oosterring tot op- en afrittencomplex 32 Genk-Oost

In afwachting van goedkeuring van de doorkijk 2023-2024 kan vooralsnog nog geen opgave gedaan worden van de projecten en bijbehorende middelen met oog op de realisatie van de vrije bedding.

Wel werd voor het geheel gespreid over 2022 en 2023 een bedrag goedgekeurd door de Vlaamse Regering van 50 miljoen euro (beslissing Vlaamse Regering van 16 juli 2021).

2. De delen opgesomd in vraag 1 maken circa 50% van het aan te leggen tracé uit. Hiervoor zijn geen innames nodig. Voor de overige segmenten is verder ruimtelijk, vergunningstechnisch onderzoek noodzakelijk om de uitvoering van de werken te plannen. Daaruit moet blijken of en welke innames gerealiseerd moeten worden.
3. Wanneer een volledig vrije bedding is gerealiseerd, is de doelstelling om het volledige tracé af te leggen in 56 minuten. De verplaatsingstijd met de auto op het tracé in de ochtend- of avondspits bedraagt minimaal 40 minuten. De factor na realisatie van volledig vrije bedding is dan 1,4.
4. De indicatie van de kosten voor de uitvoering van de eerste fase – de werken die uitgevoerd worden tot en met 2023 – bedraagt zoals gezegd 50 miljoen euro (excl. BTW). De middelen voor de tweede fase zullen worden voorzien in de legislatuur 2024-2029 en zijn geraamd op 96 miljoen euro (zie beslissing Vlaamse Regering van 16 juli 2021) .
5. Zoals in het antwoord op vraag 2 opgenomen is, zal 50% van het tracé via vrije bedding worden aangelegd deze legislatuur. Wat betreft de overige segmenten, voor alle segmenten worden start- en projectnota's opgemaakt, waaruit zal blijken welke financiële middelen er nodig zijn. Deze zullen dan stapsgewijs opgenomen worden in het GIP.
6.
 - a) De vergelijkende studie tram-tram bus loopt tot midden mei 2022. De integratie van de oplossing in de ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving is niet voorzien in deze studie. Deze dient opgenomen te worden door de stad Hasselt in het lopende proces van het RUP.
 - b) De uitvoering van de werken op de Boudewijnlaan is voorzien ten vroegste in het voorjaar van 2023. Zoals aangegeven in vraag 2 zijn voor deze ingreep geen innames van privé-percelen noodzakelijk. Om de bedding tot op de Universitaire

Campus door te trekken zijn er wel innames noodzakelijk en dient er dus een ander tijdspad gevolgd te worden.

7. De studie van de verkeerssituatie in Maasmechelen is volop lopende. Daaruit zal blijken welke ingrepen genomen moeten worden op korte termijn, zonder op dit ogenblik al enige voorafname te kunnen doen. Er wordt hierbij o.a. gekeken naar ingrepen om de omleidingsweg vlotter te maken en het op- en afrittencomplex.
8.
 - a) Voor de N76 in Genk werkt De Werkvennootschap aan de startnota met verschillende oplossingen. De huidige brug over het Albertkanaal kan technisch slechts uitgerust worden voor 2x2 rijstroken. Er wordt dus naar oplossingen gezocht om de trambus een voorstart te geven aan de kruispunten ten noorden en zuiden van de brug, zodat gemengd in het verkeer rijden een minimale impact zou hebben.
 - b) Er zal onderzocht worden of door ingrepen aan de verkeerslichten de trambus een "voorstart" kan krijgen.
 - c) Er werden voor het segment van het Heempark verschillende varianten voorgesteld voor de ligging van de HOV-bedding ten opzichte van de weg voor het gemotoriseerd verkeer. Het voordeel van de zuidelijke ligging van deze bedding (oplossing A) is dat de halte dan ook aan de zuidzijde komt te liggen, waardoor een connectie met het Synapspark (ZOL) eenvoudiger te maken is. Momenteel wordt er verder gewerkt om te bekijken hoe deze bedding dan de oversteek kan maken naar de noordzijde om in het centrum van Genk aan het Stationsplein te kunnen halteren.
 - d) Er worden een aantal oplossingen voorgesteld waarbij de trambus gebruik kan maken van de huidige op- en afritten van de autosnelweg. Daarvoor werden tellingen uitgevoerd om de verkeerssituatie in kaart te brengen. Een vrije busbedding op de bestaande brug over de E314 wordt momenteel verder technisch onderzocht naar de haalbaarheid.