

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 918
van **ELS STERCKX**
datum: 3 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Dringende herstellingen tramnet - Uitblijven middelen

Het Antwerpse tramnet bevindt zich in niet al te beste staat. Op verschillende plaatsen (meer dan 10 zones) voert De Lijn een snelheidsbeperking in omdat het gewoon niet meer veilig is om aan een normale snelheid te exploiteren. Dit is natuurlijk nefast is voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling, wat op zijn beurt weer een effect zal hebben op de klantentevredenheid.

Anderzijds stellen we wel vast dat er financiële middelen vrijgemaakt worden voor allerlei niet-prioritaire projecten. Zo wordt er in Antwerpen in een half miljoen euro voor de haalbaarheidsstudie van nieuwe metrotunnels voorzien en een miljoen euro voor studies naar de indienstname van ongebruikte tunnels. Bovendien worden er ook nog steeds aanzienlijke bedragen gereserveerd voor bijvoorbeeld Spartacus of de vertramming van lijn 7 in Gent. Dit staat in schril contrast met de tekorten waarmee De Lijn dagdagelijks geconfronteerd wordt om haar infrastructuur op peil te houden. Dringende herstellingen en onderhoud aan het tramnet worden omwille van budgettaire beperkingen niet uitgevoerd of uitgesteld naar onbepaalde datum. Ook op het onderhoud van de metrotunnels en -stations wordt er beknipt op onderhoudsbudgetten.

1. Waarom wordt er in de budgetten prioriteit gegeven aan prestigeprojecten waarvan de noodzaak niet eens vaststaat, en niet aan de dringende herstellingen die nodig zijn om de huidige infrastructuur op niveau te brengen en op peil te houden?
2. Gaat de minister in bijkomende middelen voorzien voor de dringende herstellingen die nodig zijn, maar die door budgettaire beperkingen uitgesteld worden?
3. a) Wordt er eigenlijk enige methodiek van prioritering toegepast bij toekenning van de budgetten?
Zo ja welke dan?
Zo niet, waarom niet?
b) Kan De Lijn autonoom beslissen waar zij de haar toegekende budgetten inzet of wordt dit politiek gedicteerd?
4. Voor het Spartacusplan wordt er nog volop getekend aan de tracévariant in Hasselt. Het eindpunt zal zich niet meer aan het station bevinden. Voor lijn 2 wordt nu bovendien gedacht aan een busexploitatie. Dat zijn fundamentele wijzigingen t.o.v. het initiële vervoersconcept.

Is de impact van deze gewijzigde uitgangspunten op de maatschappelijke kosten-batenanalyse al onderzocht?

Zo niet, wordt dit dan nog gedaan? Waarom wel/niet? Bij de wijziging van het eindpunt in Nederland bleek de impact immers aanzienlijk.

ANTWOORD

op vraag nr. 918 van 3 juni 2020

van **ELS STERCKX**

1. In de verdeling van de budgetten wordt aandacht besteed zowel aan het in stand houden van de huidige configuratie als aan de noden die ontstaan vanuit uitbreidingsaanvragen, afkomstig van behoeften naar verbetering van de mobiliteit. Daarbij is het een uitdaging om de balans te vinden tussen de noodzakelijkheden die in beide hoeken ontstaan, en die aan de ene kant de 'run-the-business' moeten garanderen en aan de andere kant ook aan de noodzakelijke 'change-the-business' moeten beantwoorden, zodat op geen van beide domeinen een stilstand ontstaat.
2. Er wordt regelmatig geëvalueerd in hoeverre de balans tussen dringende herstelling en uitbreidingen nog in evenwicht is en welke middelen dan bijkomend nodig zijn om deze te bewaren. Ikzelf en mijn kabinet maken hierbij zo optimaal mogelijk gebruik van de budgettaire speelruimte die ons rest. Zowel in 2020 wordt er zwaar ingezet om onderhoudsachterstanden uit het verleden op te halen en naar verwachting zal dit ook het geval zijn voor 2021.
3. a) De Lijn hanteert een methodiek van prioritering die kadert binnen haar portfoliowerking. Daarin worden initiatieven beoordeeld op hun financiële bijdrage (zowel in verhoging van inkomsten als in verlaging van de kosten), op hun bijdrage aan de realisatie van de strategie en op hun risico's bij uitvoering.

Met dat doel is de 'Enterprise portfolio' opgesteld, die regelmatig tegen het licht wordt gehouden zowel wat betreft de samenstelling ervan als wat betreft de realisatie van de projecten uit die portfolio. Die Enterprise portfolio balanceert de verdeling van de budgetten die De Lijn jaarlijks ter beschikking heeft over de geïnterpreteerde initiatieven. Die verdeling houdt rekening met de balans tussen beschikbaar budget aan de ene kant en aan de andere kant de behoefte tot de instandhouding van de assets en de behoefte tot de uitbouw van een strategie naar de toekomst.

Deze Enterprise portfolio wordt ook mee opgenomen in het GIP dat op niveau van het beleidsdomein wordt gehanteerd.

- b) De Lijn krijgt jaarlijks een aanvangsbedrag toegewezen, waar bij de opmaak van de begroting overleg plaatsvindt met het kabinet. Die begroting wordt – voor wat betreft de investeringsinitiatieven – ingepast in de portfolio methodiek onder vraag 3a toegelicht. Medio het lopende jaar is er de mogelijkheid tot een bijsturing van de begroting waarbij het kabinet de lead neemt – de begrotingsaanpassing en waarbij zoals steeds keuzes moeten gemaakt worden gezien de budgettaire beperkingen.
4. Voor lijn 1 werd destijds geen MKBA gemaakt omdat dat toen niet vereist/verplicht was zoals dat tegenwoordig gebeurt. Bijgevolg kan de impact van deze gewijzigde uitgangspunten op de maatschappelijke kosten-batenanalyse niet onderzocht worden. Wel heeft het onderzoek omtrent Brabantnet met de omschakeling naar trambussen voldoende inzichten gegeven dat er een positief effect is.