

Vlaamse overheid



INSPECTIE VAN FINANCIËN

Rozenstraat 4
1000 BRUSSEL

NOTA AAN MEVROUW HILDE CREVITS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

uw kenmerk
HC/FB/PG/163
K02 4-U-13-1575ons kenmerk
IF/SG/2013/12/05-0720vragen naar / e-mail
stefaan.ghesquiere@vlaanderen.betelefoonnummer
02/553 75 78datum
5 december 2013

Betreft Brabantnet De Lijn - Studieresultaten, beslissing voorkeurtracés en vervolgstudies

De ontwerpnota aan de leden van de Vlaamse Regering betreffende Brabantnet De Lijn - Studieresultaten, beslissing voorkeurtracés en vervolgstudies werd op 21 november 2013 door het kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken voor advies aan de Inspectie van Financien voorgelegd

I. DOSSIER

Het aan de Inspectie van Financien voorgelegd dossier bevat

- de adviesaanvraag
- de ontwerpnota aan de leden van de Vlaamse Regering
- diverse bijlagen

*II. BEKNOPTE SAMENVATTING VAN HET DOSSIER**1. INHOUD*

De Plan-MER's voor de 4 bestudeerde tramverbindingen van het Brabantnet De Lijn werden goedgekeurd door de dienst MER op 3 september 2013.

Deze betreffen:

- 1 Boom - Willebroek - Londerzeel - Brussel
- 2 Ninove / Gooik - Lennik - Dilbeek - Brussel
- 3 Heist-op-den-Berg - Haacht - Zaventem luchthaven - Brussel
- 4 Jette - Heizel - Vilvoorde - Zaventem luchthaven - Kraainem; - Tervuren (tangentele verbinding Rand)

Afschritten

- dhr. minister-president van de Vlaamse Regering
- dhr. Vlaams minister van Financien en Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport
- dhr. secretaris-generaal van het departement Financien en Begroting
- dhr. secretaris-generaal van het departement Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid
- dhr. inspecteur-generaal van Financien, coordinator



Overwegende de voorbereidende studies (Plan-MER's, tracéstudies en MKBA-studies), het overleg en de samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (incl. de MIVB) en het politieke en maatschappelijke draagvlak, wordt aan de Vlaamse Regering het voorstel van beslissing voorgelegd om van voornoemde 4 bestudeerde tramverbindingen in een eerste fase volgende 3 deeltrajecten prioritair uit te werken met het oog op een realisatie in 2020.

1. Brussel - Willebroek (Fort van Breendonk); MKBA = 1,98
2. Brussel - Zaventem luchthaven; MKBA = 2,53
3. Jette - Heizel - Vilvoorde - Zaventem luchthaven (deeltraject tangentiële verbinding Rand); MKBA = 2,00

Hiervoor dienen vervolgstudies (RUP, Project-MER's) opgestart in samenwerking met de lokale besturen.

Op basis van de maatschappelijke kosten-baten-analyses voor de 4 bestudeerde tramverbindingen van het Brabantnet stelt De Lijn in een tweede fase voor om op middellange termijn (na 2025).

- de verbinding Brussel - Willebroek uit te breiden naar Boom en Bornem (MKBA = 1,51)
- de verbinding Ninove - Brussel te realiseren (MKBA = 1,17), de vertakkingen van Lennik (Eizeringen) naar Gooik (Leerbeek) worden niet langer als tramexploitatie weerhouden (MKBA = 0,93)
- de verbinding Haacht- Zaventem te realiseren (MKBA volledige verbinding Brussel - Haacht = 1,30), de deeltrajecten van Haacht naar Heist-op-den-Berg worden niet langer als tramexploitatie weerhouden (MKBA = 0,84)
- het deeltraject van de tangentiële verbinding Rand tussen Zaventem luchthaven, Kraainem en Tervuren te realiseren (MKBA volledige tangentiële verbinding Jette- Tervuren = 1,70)

De Vlaamse Regering beslist verder om De Lijn opdracht te geven om bij de verdere uitwerking van de 3 prioritaire deeltrajecten specifieke aandacht te geven aan de lokale verkeerscirculatie, efficiëntiewinsten door bijsturing van het omringende busnet, mogelijke overstapplaatsen en communicatie met de lokale besturen.

Tot slot wordt voorgesteld dat de Vlaamse Regering beslist de voorkeurtracés vast te leggen voor de weerhouden 3 prioritaire tramverbindingen, zoals vermeld in de nota aan de Vlaamse Regering.

Voor de tracégedeelten die op het grondgebied van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest liggen, zal de vastlegging van het tracé deel uitmaken van een samenwerkingsovereenkomst tussen De Lijn en de MIVB, tussen het Vlaams en het Brussel Hoofdstedelijk Gewest.



2. BUDGETTAIR

Er werd een eerste raming gemaakt van de kostprijs van de investeringen, het onderhoud en de exploitatie van de weerhouden 3 prioritaire tramverbindingen:

	Investering	Exploitatie/jaar	Onderhoud/jaar
Brussel- Willebroek	208 731 972	6.872.498	7.439.014
Brussel - Zaventem	90.426.253	3.209.716	3.224.285
Jette - Zaventem	169 575 998	5.192 389	6 206.275
Totaal	494.423 623	15.274.603	16 869 574

De Lijn voorziet voor de investeringskosten een spreiding van de financiering door te werken met een PPS-constructie onder de vorm van een DBFM-aanbesteding. Er wordt gemikt op het operationeel zijn van de 3 tramverbindingen in 2020.

Het voorstel van beslissing omvat enkel studiewerk. Het budget voor dit studiewerk is voorzien in het investeringsprogramma van De Lijn.

Vooraleer te beslissen over de realisatie, zal de Vlaamse Regering haar goedkeuring dienen te verlenen aan de ruimtelijke uitvoeringsplannen, de project-MER's, de stedenbouwkundige vergunningen en de gunningen voor de bouw en de infrastructuur en de aankoop van rollend materieel

III ADVIES INSPECTIE VAN FINANCIËN

De Inspectie van Financien neemt akte van de voorbereidende studies.

De Inspectie van Financien kan instemmen met het voorstel van beslissing, gezien het uitsluitend de prioritering van de verder uit te werken weerhouden tramverbindingen betreft, met aanhorige vastlegging van hun voorkeurtracés

De Inspectie van Financien formuleert volgende opmerkingen.

1. Budgettaire raming

T.a.v. de budgettaire ramingen moet zij opmerken dat deze louter indicatief zijn. Een geraamde investeringskost van ongeveer 500 miljoen euro, kan evengoed finaal resulteren in een investering van 750 miljoen euro indien rekening moet worden gehouden met bijv. allerlei infrastructuurmaatregelen die geluidshinder moeten minimaliseren.

Bovendien is het kenmerkend bij grote infrastructuurprojecten dat directe en indirecte meerkosten resulteren in een quasi verdubbeling van de initiele raming (factor P_i).



Het aanleggen van tramlijnen in dicht bevolkte regio's geeft onvermijdelijk aanleiding tot heel wat technische ingrepen (eigen beddingen, kruisingen met bestaande wegen, bruggen, viaducten, ...). De onteigeningskosten werden hierin nog niet verrekend.

2. Onveiligheid en hinder

Quid onveiligheid wegverkeer / verkeershinder / hinder voor fietsers door tramsporen / repercussies parkeerplaatsen bewoners, indien er geopteerd wordt om geen eigen trambedding te voorzien in urbanistische zone?

De Inspectie van Financien is van oordeel dat de aspecten rond hinder en onveiligheid van een tramverbinding op de openbare weg in dit dossier onderbelicht worden.

3. Afweging tram versus bus

Vanuit de studies ontbreekt telkens de optie om het openbaarvervoersaanbod, of de fileproblematiek rond Brussel aan te pakken via een verhoging van het aanbod van bestaande of nieuwe busverbindingen. De preliminaire afweging bus/tram wordt in dit dossier niet meer gemaakt.

4. Studiekosten

De reeds gemaakte en nog te maken kosten van het studiewerk werden niet meegedeeld. De Inspectie van Financien vermoedt dat deze torenhoog zijn. Een prioritering zou in een veel vroeger stadium gemaakt moeten worden. Studiekosten voor te ambitieuze en niet te realiseren lijnen zouden aldus vermeden kunnen worden. Bij deze verwijst de Inspectie van Financien naar de bestudeerde tramverbindingen van Lennik naar Gook, of van Haacht naar Heist-op-den-Berg.

5. Overleg NMBS - GEN - Diabolo

In dit verhaal is het opmerkelijk dat totale abstractie wordt gemaakt van de GEN-plannen. De Inspectie van Financien noteert dat een overleg met de NMBS hier ontbreekt. De impact op het reizigerspotentieel van De Lijn (lees de rentabiliteit van de tramverbindingen) zijn nochtans mede in functie van de plannen van de NMBS en het GEN.

De Inspectie van Financien refereert naar de verdere ontsluiting van de luchthaven (Diabolo) en het verhogen/optimaliseren van het aantal treinverbindingen naar onder meer de luchthaven.

Vraag is of een tramverbinding van Zaventem luchthaven naar Brussel Noord - gezien de bestaande rechtstreekse en veel snellere treinverbinding - een goede zaak is. Enkel reizigers die tussenliggend op- én afstappen zullen van de tramverbinding gebruik maken. Vraag is dan of dit reizigerspotentieel voldoende groot is om een zekere rentabiliteit van de tramlijn te kunnen waarborgen? De Inspectie van Financien formuleert reserves.



6. Ringtram

De tangentiële tramverbinding biedt in dit kader en bij gebrek aan spoorontsluiting betere perspectieven, al kan niet aan de indruk ontkomen worden dat deze verbinding een bijkomende financiële bijdrage is van het Vlaams Gewest in de noodzakelijke infrastructurele ontsluiting van Uplace (en het bekomen van een milieuvergunning).

7 Interpretatie MKBA

De Inspectie van Financien merkt verder op dat de MKBA-studies een positieve score reveleren voor de interessante deeltrajecten, meestal de verbindingen vanuit Brussel. De verdere uitbreidingen hebben een veel lagere MKBA-quoting, hetgeen logisch is. Hoe verder van Brussel verwijderd, hoe lager de maatschappelijke baat. Bijgevolg wordt voorgesteld om in een eerste fase enkel de deeltrajecten vanuit Brussel te realiseren. De uitbreidingen worden in een tweede fase (vanaf 2025) gepland

De Inspectie van Financien wil er dienaangaande op wijzen dat het reizigerspotentieel van het batige MKBA-deeltraject ook zal afhangen van (eventuele latere) uitbreidingen. Bijv. een reiziger vanuit Haacht (tweede fase) die zich naar Brussel begeeft, tikt ook aan op de verbinding Zaventem - Brussel. M.a.w. uitbreidingen hebben een positieve impact op de prioritaire verbindingen qua reizigerspotentieel. Dit geldt dus te meer omdat de geplande lijnen in de eerste plaats het woon-werkverkeer naar Brussel beogen.

Daarnaast stelt de Inspectie van Financien vast dat de MKBA-scores voor de in de tweede fase weerhouden deeltrajecten niet meegedeeld worden. Zo heeft de verbinding Brussel Noord - Zaventem een MKBA-score van 2,53. De volledige verbinding Brussel Noord - Haacht nog steeds een positieve MKBA-score van 1,30. Vraag is echter wat de MKBA-score is van de uitbreiding Zaventem luchthaven naar Haacht? Gezien de score terugvalt van 2,53 naar 1,30, vermoedt de Inspectie van Financien dat deze kleiner dan 1 zal zijn (maatschappelijke kosten hoger dan de maatschappelijke baten)

Het verbaast de Inspectie van Financien dat de maatschappelijke kosten baten analyses louter uitgevoerd werden op basis van de initieel 4 prioritair gestelde tramverbindingen, hetgeen methodologisch niet correct is. Het moge duidelijk zijn dat alternatieve tracés om dit te realiseren een zware impact kunnen hebben op de MKBA-quoting. De maatschappelijke kosten en baten worden finaal bepaald door het voorkeurtracé. De MKBA-studie zou uitgevoerd moeten worden op het concrete voorkeurtracé, en niet op de veel abstractere tramverbinding van X naar Y.

8. DBFM-investeringen

De Inspectie van Financien vraagt in het bijzonder oog te hebben voor de budgettaire haalbaarheid van vooropgestelde DBFM-investeringen. Het valt aan te nemen dat Eurostat de PPS-criteria zal verstrengen op middellange termijn. Een investering van 500 miljoen euro of meer kan niet direct ten laste van de begroting genomen worden. DBFM/ESR-neutraliteit is de enige optie.



9. DBFM-bubble

Meer in het algemeen maant de Inspectie van Financien aan tot enige voorzichtigheid bij voortschrijdende cumulatie van heel wat DBFM-constructies

Het relatief gewicht van de jaarlijks te dragen beschikbaarheidsvergoedingen in de uitgavenbegroting zou onder een zekere drempel moeten blijven. Een massale Vlaamse keuze (ook bij lokale besturen) voor investeringen via PPS legt een te zware hypotheek op toekomstige begrotingen en beleidsruimtes.

10. Rentabiliteit / kostendekkingsgraad

Tot slot vraagt de Inspectie van Financien om de rentabiliteit van de weerhouden prioritaire tramlijnen grondig te onderzoeken. Deze mogen geenszins aanleiding geven tot een verdere verslechtering van de kostendekkingsgraad van De Lijn.

Besluit

Onverminderd bovenvermelde opmerkingen, gunstig advies.

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'S. Ghesquière', enclosed within a hand-drawn oval.

S. GHESQUIÈRE,
Inspecteur-generaal van Financien