



Vlaams  
Parlement

stuk **1503** (2011-2012) – Nr. 1  
ingediend op 23 februari 2012 (2011-2012)

## Gedachtewisseling

over het interne besparingsplan van De Lijn

## Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers

*Samenstelling van de commissie:**Voorzitter:* de heer Jan Peumans.*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;  
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;  
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;  
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;  
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;  
de heer Peter Reekmans;  
de heer Dirk Peeters.

*Plaatsvervangers:*

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;  
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;  
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;  
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;  
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;  
de heer Lode Vereeck;  
de heer Luckas Van Der Taelen.

## INHOUD

|                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken..... | 4  |
| II. Uiteenzetting door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn ..               | 4  |
| 1. Compensatie: target 2012 .....                                                               | 4  |
| 1.1. Voorafgaande opmerkingen 2011-2012 .....                                                   | 4  |
| 1.2. ESR-begroting 2012.....                                                                    | 5  |
| 1.3. Target 2012 – berekening exploitatiedotatie .....                                          | 5  |
| 2. Algemene samenvatting budget 2012 .....                                                      | 5  |
| 2.1. ESR-begroting is niet gelijk aan bedrijfseconomisch budget .....                           | 5  |
| 2.2. Financiële context De Lijn 2012 .....                                                      | 5  |
| 2.3. Actieplan 2012 .....                                                                       | 7  |
| 2.3.1. Netto-vervoersopbrengsten .....                                                          | 7  |
| 2.3.2. Algemene maatregelen.....                                                                | 7  |
| 2.3.3. Maatregelen in exploitatie buiten aanbod.....                                            | 7  |
| 2.3.4. Eenmalige opbrengst valorisatie vastgoed .....                                           | 8  |
| 2.3.5. Kapitalisatie investeringsgebonden kosten.....                                           | 8  |
| 2.3.6. Incalculeerbare risico's .....                                                           | 8  |
| 2.3.7. Target aanbodmaatregelen .....                                                           | 9  |
| 2.3.8. Voorgestelde aanbodmaatregelen .....                                                     | 9  |
| 2.3.9. Verdere stappen .....                                                                    | 10 |
| III. Bespreking .....                                                                           | 10 |
| 1. Vragen en opmerkingen van leden .....                                                        | 10 |
| 2. Antwoorden van de minister en de directeur-generaal .....                                    | 16 |
| 3. Aanvullende vragenronde .....                                                                | 19 |
| Gebruikte afkortingen .....                                                                     | 21 |
| Bijlage: Presentatie van de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn ..             | 23 |

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 26 januari 2012 op een gedachtewisseling het interne besparingsplan van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn. Het plan – Actieplan 2012 – werd toegelicht door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn. Ook mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken mengde zich in het debat.

De presentatie van de heer Kesteloot, die veel cijfers, opsommingen en tabellen bevat, is opgenomen als bijlage bij dit verslag.

## **I. INLEIDING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN**

Minister *Hilde Crevits* merkt op dat de heer Kesteloot vandaag al een toelichting komt geven in het Vlaams Parlement over de begroting voor 2012 van De Lijn. Nochtans werd die begroting pas vorige week woensdag goedgekeurd door de raad van bestuur. Ze meent dat die aanpak de transparantie zeker ten goede zal komen.

Eind 2011 heeft het Vlaams Parlement de dotatie van De Lijn voor 2012 goedgekeurd. De voorbije drie jaar was de werkingsdotatie van De Lijn in totaal met ongeveer 58 miljoen euro verminderd. Voor 2012 is de dotatie niet verminderd. Met deze dotatie moet De Lijn haar bedrijfsbegroting sluitend maken. Daartoe heeft ze een actieplan opgesteld. De besparingsinspanningen van de afgelopen jaren hebben immers nog niet het verhoopte resultaat opgeleverd. Het tekort zou dit jaar worden weggewerkt.

De voorbije weken is er ook de stijging van de kostendeckingsgraad in de media aan bod gekomen. Dat is een ander debat. De stijging van de kostendeckingsgraad is opgenomen in het regeerakkoord. De raad van bestuur heeft daarover een interne nota goedgekeurd die in de loop van de komende weken zal worden besproken door de Vlaamse Regering. Vandaag gaat het echter niet over het verhogen van de kostendeckingsgraad, maar om de besparingen die De Lijn wil doorvoeren om de begroting 2012 sluitend te maken. De heer Kesteloot zal toelichten hoe het structureel tekort ontstaan is, wat de oorzaken zijn en hoe het bedrijf daaraan wil remediëren.

## **II. UITEENZETTING DOOR DE HEER ROGER KESTELOOT, DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE LIJN**

### **1. Compensatie: target 2012**

De heer *Roger Kesteloot*, directeur-generaal van De Lijn, stelt dat de begroting die in het parlement werd goedgekeurd voor De Lijn een target vormt voor 2012.

#### **1.1. Voorafgaande opmerkingen 2011-2012**

De financiële afsluiting voor 2011 is gepland tegen 15 maart 2012. Alles wijst erop dat het mogelijk zal zijn om te eindigen binnen het vorderingensaldo dat werd afgesproken in de beheersovereenkomst. De geciteerde cijfers zullen te maken hebben met de opmaak van de begroting 2012, uiteraard vóór de begrotingscontrole. In de beheersovereenkomst<sup>1</sup> is opgenomen dat bij begrotingscontrole een aantal aanpassingen gebeuren op basis van parameters die te maken hebben met de personeelskost, de kost van de gasolie, de kost van de diensten van exploitanten, het leerlingenvervoer en een aantal andere indexeringen. De begroting voor 2012 werd opgemaakt volgens de bestaande regels en niet volgens de nieuwe regels van het Rekendecreet.

<sup>1</sup> Zie: Gedachtewisseling over het ontwerp van beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en de VVM – De Lijn. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de dames Annick De Ridder en Karin Brouwers (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 878/1).

### **1.2. ESR-begroting 2012**

De ESR-begroting 2012 bevat een volledige opsomming van de ontvangsten en van de uitgaven. In de exploitatiedotatie van De Lijn zijn de tekorten gesitueerd. Die hebben dus geen betrekking op de investeringssubsidie.

### **1.3. Target 2012 – berekening exploitatiedotatie**

Bij het opstellen van de begroting 2012 zijn voor de exploitatiedotatie een aantal aanpassingen gebeurd in vergelijking met de begrotingscontrole voor 2011. De jaarkost van de indexering van de personeelskosten in 2011 wordt doorgerekend in de jaarkost voor 2012. Er is ook een vorm van indexering geweest voor de verbruiken. De prijsparameter van de beheersovereenkomst is toegepast op de gasolieprijzen. Daarbij wordt geen rekening gehouden met het volume-effect. Er is een terugname geweest van de eenmalige afrekening van dezelfde gasolieparameter in 2010. De contractprijs van de exploitanten en de contractprijs voor het leerlingenvervoer zijn aangepast volgens de parameters. De Lijn kreeg ook te maken met een stijging van de kosten van een aantal diensten en goederen die hoger was dan de stijging van de index van de consumptieprijzen. Er werd ook een vorm van indexering toegepast voor de goederen en de diensten.

Er is een terugname van ruim 850.000 euro aan financiële kosten. Op dit ogenblik financiert De Lijn geen eigen investeringen meer met leningen. De investeringen worden uitsluitend met kapitaalsubsidie of met beschikbaarheidsvergoedingen gefinancierd. Daardoor neemt het leningsvolume af en meteen ook de financiële kosten. Die worden terug in de algemene middelen gebracht.

De exploitatiedotatie voor 2012 bedroeg bij de begrotingsopmaak dus 837,017 miljoen euro.

## **2. Algemene samenvatting budget 2012**

### **2.1. ESR-begroting is niet gelijk aan bedrijfseconomisch budget**

Er is een verschil tussen de begroting in de ESR-vorm, zoals de parlementsleden die meestal te zien krijgen, en de bedrijfseconomische begroting en boekhouding die De Lijn opmaakt als extern verzelfstandigd agentschap en die te vinden is in de jaarverslagen en de jaarrekeningen.

Er zijn bijvoorbeeld verschillende aanrekeningsmomenten. De verkoop van reizigersabonnementen is volgens het ESR een kasontvangst die voor het volledige bedrag in rekening wordt gebracht op het moment dat het abonnement wordt aangekocht. Dat is belangrijk voor het vorderingensaldo van het Vlaamse Gewest. Bedrijfseconomisch wordt dat bedrag echter gespreid over de hele gebruiksperiode van het abonnement.

Aan de kant van de uitgaven spelen soortgelijke mechanismen. De gasolie wordt ESR-matig aangerekend op de datum van de factuur van de leveranciers. Bedrijfseconomisch wordt dat aangerekend op het moment van de magazijnbeweging, dus iedere keer dat er wordt getankt. De Lijn voldoet aan de engagementen die werden genomen rond het vorderingensaldo waarbinnen het actief moet zijn. Bedrijfseconomisch ziet het er echter naar uit dat De Lijn voor 2011 zal eindigen met een exploitatieverlies. Vandaag gaat het over dat bedrijfseconomische verhaal. Het is de bedoeling om dat exploitatieverlies weg te werken en het effect ervan op 2012 te neutraliseren.

### **2.2. Financiële context De Lijn 2012**

Het bedrijfseconomisch tekort in 2011 zou een impact hebben op 2012 van naar schatting 40 miljoen euro. Pas op de afsluitdatum zal hierover volledige duidelijkheid zijn. Dat bete-

kent echter niet dat er in de jaarrekeningen van 2011 een verlies van 40 miljoen euro zal zijn. Er werden immers provisies genomen om eventuele tegenslagen op te vangen.

Voor dat tekort zijn er een aantal belangrijke oorzaken. Een eerste belangrijke oorzaak, die goed is voor een minderontvangst van 5 miljoen euro, is de substantiële verschuiving in het gebruik van de vervoerbewijzen. Veel mensen die vroeger een volledig betalend abonnement hadden of die reisden met biljetten en kaarten, zijn in 2011 overgestapt naar een Omnio-abonnement dat slechts 30 euro per jaar kost. Daarvoor zijn twee mogelijke verklaringen: de economische toestand en het feit dat meer en meer mensen zich ervan bewust geworden zijn dat ze recht hebben op het Omnio-statuuut. Daardoor werden de netto-vervoersontvangsten waarop De Lijn had gerekend niet gerealiseerd, ondanks een stabilisatie van de reizigersaantallen.

Binnen de vroegere werkwijze was het mogelijk om investeringsgerelateerd werk te kapitaliseren. Dat is bedrijfseconomisch en boekhoudkundig perfect in orde. Het voorbije jaar heeft de Inspectie van Financiën daarover echter opmerkingen geformuleerd. Daardoor is een bedrag van ongeveer 4 miljoen euro, dat voorheen kon worden geboekt bij de investeringen, in 2011 op de exploitatiedotatie terechtgekomen. De voorbije maanden werd daarover een uitgebreide discussie gevoerd met de regeringscommissarissen en met de inspecteur van Financiën.

De post met de grootste impact op 2012 is de regularisatie van de kosten van exploitanten en het mee dragen van vaste kosten van de exploitantencontracten. Door de dynamiek van de exploitantencontracten is het al een aantal jaren onmogelijk om de totale kosten van de diensten van de exploitanten met zekerheid te kennen op het ogenblik dat het jaar moet worden afgesloten. Daar zat altijd een vertraging op van een paar maanden of jaren. Uiteindelijk hebben de regularisaties van de kosten van de exploitanten dus geleid tot een meerkost. In 2010 en 2011 hebben de bedrijfsrevisoren evenwel een aantal aandachtspunten aangereikt om dit probleem weg te werken.

Bij de besparingsmaatregelen van 2010 waren er ook een aantal aanbodmaatregelen. Door de dynamiek van de exploitantencontracten is De Lijn echter verplicht om een groot deel van de vaste kosten van de exploitanten op zich te nemen. De besparingsmaatregelen van 2010 werken dus niet volledig door. De kosten van de exploitanten bestaan uit variabele en uit vaste kosten. De variabele kosten hebben te maken met de inzet van chauffeurs en met het verbruik van gasolie. De vaste kosten houden verband met de afschrijving van bussen en van technische installaties zoals garages. De contracten bepalen namelijk dat de vaste kosten van de afschrijving van de bus bij De Lijn blijven, ook als er kilometers worden afgeschaft bij de exploitanten. Daardoor komt de bruto-besparing niet overeen met de netto-besparing. Er is dus een behoorlijk verschil tussen de werking in eigen beheer en het werken met exploitantencontracten.

De heer *Peter Reekmans* vraagt zich af hoe een vaste kost, die per definitie vooraf gekend is, kan leiden tot een bijkomend tekort. De heer *Roger Kesteloot* antwoordt dat dit systeem leidt tot een kleinere besparing. Pas bij de uitvoering van de maatregelen van 2010 werd duidelijk welke vaste kosten er wegvallen bij de exploitanten en welke vaste kosten in rekening moeten worden genomen door De Lijn. Het derde element dat in 2012 wellicht tot een meerkost zal leiden is de toepassing van de regeling van de cliquet op de evolutie van de brandstofkosten.

De *voorzitter* stelt voor dat de heer Kesteloot zijn verhaal eerst zou afmaken. Technische vragen kunnen best schriftelijk worden beantwoord, liefst aan de hand van voorbeelden.

De heer *Roger Kesteloot* besluit dat het structureel tekort op dit ogenblik berekend wordt op 40 miljoen euro. Daarnaast moet nog met een aantal andere elementen rekening worden gehouden. De voorziene compensatie volstaat wellicht niet om de stijging van de

kosten in 2012 te volgen. Daarbij denkt hij onder meer aan de compensatie voor het leerlingenvervoer, dat sedert 2004 volledig opgenomen is binnen de algemene exploitatiedotatie en aan de endogene groei. Dat is de meerkost voor de salarissen door de vergrijzing van het personeelsbestand. Ten slotte waren er in 2011 een aantal eenmalig bruikbare provisies die er in 2012 niet zullen zijn. Ook dat zal moeten opgevangen worden. Om al deze redenen werd er voor 2012 een besparingsdoelstelling van 60 miljoen euro geformuleerd.

### 2.3. Actieplan 2012

#### 2.3.1. Netto-vervoersopbrengsten

In het actieplan voor 2012 is men bij de schatting van de netto-vervoersinkomsten uitgegaan van een conservatief cijfer. De totaliteit van de netto-vervoersinkomsten voor 2012 wordt ingeschat op 141,676 miljoen euro. Voor 2011 had men gerekend op een bedrag van 142,726 miljoen euro. Het bedrag voor 2012 zal weliswaar hoger liggen dan het reële cijfer van 2011, maar het ligt een miljoen euro lager dan het bedrag dat werd ingeschreven in de begroting voor 2011. Men gaat er namelijk van uit dat de verschuiving naar Omnio-abonnementen nog niet onmiddellijk zal stoppen. Binnen de post abonnementen is de tariefstijging verrekend die vanaf 1 februari 2012 wordt doorgevoerd, volgens de bepalingen van het regeerakkoord.

#### 2.3.2. Algemene maatregelen

Na het in rekening brengen van de netto-vervoersontvangsten werden een aantal algemene maatregelen voorgesteld aan de raad van bestuur. Daarbij ging men er net als in 2010 van uit dat men eerst de mogelijkheden in de interne werking moet bekijken vooraleer iets te doen aan de eigenlijke exploitatie. In 2012 zal De Lijn daarom sterk inzetten op het versterken van de controles op het zwartrijden. Dat zou leiden tot een geschatte meeropbrengst van 600.000 euro. Er werd een nagenoeg algemene aanwervingsstop aangekondigd voor bedienden, met uitzondering van het veiligheidspersoneel en van het personeel dat verantwoordelijk is voor de realisatie van het actieplan. Vertrekkende personeelsleden zullen slechts in zeer beperkte mate worden vervangen.

In de mate van het mogelijke werden ook een aantal uitgaven bevroren die te maken hebben met het organiseren van tellingen. Men is ervan uitgegaan dat De Lijn in 2012 ook de vruchten zal kunnen plukken van een aantal investeringen inzake energiebesparing. De nieuwe stelplaatsen die onlangs in gebruik werden genomen, zijn bijvoorbeeld veel energiezuiniger dan de oudere. De besparingen inzake de IT-impact van projecten zouden een besparing van een half miljoen euro opbrengen. Met dit type van maatregelen zou er een totale besparing van ongeveer 4 miljoen euro worden gerealiseerd.

#### 2.3.3. Maatregelen in exploitatie buiten aanbod

Er zijn maatregelen die wel al in exploitatie zitten, maar die niet in het aanbod te situeren zijn. Deze maatregelen worden in principe niet gevoeld door de klant. In Mol-Leopoldsburch loopt er al enkele jaren een proefproject in samenwerking met een aantal diensten voor aangepast vervoer. De compensatie voor dat proefproject werd systematisch overschreden, doordat er aan de instroomkant sprake was van een 'open end'. Nu zal men zich moeten beperken tot het werkelijke bedrag van de compensatie. In 2012 zullen er ook geen bijkomende ritten worden georganiseerd in het leerlingenvervoer. De voorbije maanden werd er sterk geïnvesteerd in een opleiding ecodriving voor de chauffeurs. Nu worden er rijstijlmeters geïnstalleerd op de bussen. In 2012 moet dit leiden tot een besparing van een percent op de brandstof. Die inschatting is misschien zelfs aan de conservatieve kant.

Het energiebesparingsprogramma voor de hermelijntrams zal in 2012 leiden tot een besparing van 400.000 euro. De vijf entiteiten van De Lijn hebben afgesproken dat ze op basis

van een interne benchmark van de productiviteit een stappenplan zullen ontwikkelen om een productiviteitsoptimum na te streven inzake de inzet van de chauffeurs. Daarvoor is een stappenplan ontwikkeld. Voor volgend jaar wordt wel een opbrengst van ongeveer 1,9 miljoen euro verwacht.

In de entiteiten waar een tekort is aan chauffeurs moet De Lijn nu gebruik maken van dure overuren om te kunnen voldoen aan de verplichtingen inzake de dienstregeling. Nu wordt er gestreefd naar een actieve vermindering van het aantal overuren. De verdere beperking van het gebruik van gelede bussen buiten de piek leidt tot een besparing van 132.000 euro voor 2012. Het beperken van het gebruik van de gelede bussen is echter alleen voordelig als er een kleinere bus beschikbaar is en als de chauffeur niet te veel tijd nodig heeft om te wisselen van bus. Ten slotte zal er in 2012 ook worden geprobeerd om beter om te springen met brugdagen. Deze maatregelen moeten samen ongeveer 5,4 miljoen euro opbrengen.

#### *2.3.4. Eenmalige opbrengst valorisatie vastgoed*

De heer Kesteloot verwacht ook een eenmalige opbrengst van 6,9 miljoen euro ten gevolge van de valorisatie van vastgoed. Er werden namelijk enkele nieuwe stelplaatsen in gebruik genomen. Daardoor zullen de oudere stelplaatsen van Zomergem, Grimbergen, Evere, Bilzen, Assebroek en Veurne kunnen worden gevaloriseerd op de vastgoedmarkt.

#### *2.3.5. Kapitalisatie investeringsgebonden kosten*

Het feit dat De Lijn een aantal investeringsgebonden kosten niet heeft kunnen of mogen kapitaliseren was een van de elementen die in 2011 voor een meerkost hebben gezorgd. Daarover zijn uitvoerige gesprekken gevoerd met de regeringscommissarissen. In 2012 gaat het om 2 miljoen euro voor infrastructuurprojecten, 700.000 euro voor investeringsgebonden IT-projecten en 500.000 euro voor het werk in eigen beheer voor het groot onderhoud van de sporen. In totaal is dit goed voor een bedrag van 3,2 miljoen euro. Voor 2012 werd een regeling getroffen waardoor dit, volledig binnen de regels van de bedrijfsrevisoren, niet meer zou wegen op de exploitatiedotatie.

#### *2.3.6. Incalculerbare risico's*

In de 60 miljoen euro zijn er ook een aantal risico's ingecalculeerd. De Vlaamse Regering zoekt naar mogelijkheden om de vergrijzingskost te compenseren bij administraties en agentschappen die te maken hebben met een vergrijzingsmalus. Voor De Lijn gaat het om een bedrag van ongeveer 3 miljoen euro. Dat wordt bestempeld als een risico omdat er nog geen zekerheid is over deze maatregel.

Minister *Hilde Crevits* preciseert dat het actieplan van De Lijn ervan uitgaat dat er 60 miljoen euro moet worden bespaard. Als er een generieke regeling wordt getroffen voor de vergrijzingskost, dan zal het te besparen bedrag evenwel slechts 57 miljoen euro bedragen. De middelen voor deze maatregel zouden worden gevonden bij de agentschappen en departementen die beschikken over een vergrijzingsbonus ten gevolge van de uitstroom van duurdere mensen.

De heer *Roger Kesteloot* vervolgt dat het tweede risico verband houdt met de aanpassing van de berekening van de parameters van exploitanten en leerlingenvervoer. De parameters zelf liggen vast in de beheersovereenkomst. De berekening wordt aangepast op basis van de geregulariseerde prijzen van 2011. De achterstand van de verrekening van de exploitanten werd in 2011 in orde gebracht. Daardoor is er nu een andere basisprijs dan bij de opmaak van de begroting van 2012. Als men dit kan doorrekenen volgens de parameters van de beheersovereenkomst, zal dit leiden tot een bijpassing van 6,2 miljoen euro voor de exploitanten en 2,2 miljoen euro voor het leerlingenvervoer.

Bij de begrotingscontrole is het de gewoonte een compensatie toe te kennen voor de evolutie van de elektriciteitsprijzen. Hierover bestaat op dit ogenblik echter nog geen volledige zekerheid. Daarom wordt dit ook bestempeld als een risico. Bij de budgetcontrole 2012 zal ten slotte ook worden gevraagd naar een compensatie voor de inkomstenderving die het gevolg is van de verschuiving naar Omnio's. Samen vertegenwoordigen deze risico's een bedrag van ongeveer 13 miljoen euro. In het actieplan moet men er dus rekening mee houden dat De Lijn deze tekorten misschien zelf moet compenseren.

De beheersovereenkomst bepaalt dat sommige elementen altijd aan bod komen bij de begrotingscontrole. Bij de begrotingscontrole is er bijvoorbeeld altijd een aanpassing voor de fluctuaties van de gasolieprijzen. In de eigen bedrijfseconomische begroting kan De Lijn zich alleen baseren op de prijs van dat ogenblik. Daarom wordt dit bedrag bestempeld als een risico. Minister *Hilde Crevits* merkt op dat de budgetcontrole natuurlijk ook goedgekeurd dient te worden door het parlement.

### 2.3.7. *Target aanbodmaatregelen*

De heer *Roger Kesteloot* besluit dat er in het aanbod toch maatregelen moeten worden genomen voor om en bij de 40 miljoen euro. Hier is het bedrag van 42,2 miljoen euro opgenomen. Over alle entiteiten heen zal een bepaald evaluatiemodel worden gebruikt om te bepalen welke maatregelen er worden genomen. De regelgeving inzake de basismobiliteit zal worden gerespecteerd, maar ze zal wel strikter worden geïnterpreteerd. In dat verband wordt er een aantal maatregelen onderzocht. Als regulier openbaar vervoer wordt omgezet in vraagafhankelijk vervoer, dan wordt onderzocht of het mogelijk is om een taxi in te zetten in plaats van een klassieke belbus. Sommige weinig gebruikte haltes buiten de woongebieden, dus buiten het grondgebied dat binnen de regelgeving basismobiliteit valt, zullen eventueel worden afgeschaft. Als die haltes niet meer bediend worden, zullen bepaalde tracés misschien kunnen worden ingekort. In de daluren zal er eventueel worden overgestapt op vraagafhankelijk vervoer. De frequentie die hoger ligt dan de basismobiliteit kan eventueel worden afgebouwd.

Er is ook een afbouw mogelijk als de amplitude, de uren waartussen er dienstverlening wordt aangeboden, hoger ligt dan de basismobiliteit. Bij afschaffing wordt er wel geprobeerd een alternatief aan te bieden. Men zal voorts onderzoeken of een overstapmodel voordelig en verdedigbaar is. In plaats van de belbus te laten rijden parallel met de reguliere lijn, zou men de mensen met de belbus naar een hoofdhaltte kunnen brengen waar ze kunnen overstappen op een reguliere lijn. Hetzelfde geldt voor de reguliere bediening zelf. Op de Antwerpse Linkeroever bestaat er nu al een dergelijk overstapmodel. De streekbussen uit het Waasland rijden niet langer door naar het centrum, maar sluiten aan op de trams die onder de Schelde door rijden. Tegelijkertijd vermindert de druk van het aantal bussen op de binnenstad. Men onderzoekt ook of men de afstanden tussen de haltes kan vergroten zonder dat de reizigers veel aan comfort verliezen. Ten slotte kan men een halte in het kader van basismobiliteit in twee richtingen laten werken.

### 2.3.8. *Voorgestelde aanbodmaatregelen*

De ingrepen in de aanbodmaatregelen zullen uiteraard gebeuren in functie van de laagste vraag. Dat zal onder andere worden vastgesteld op basis van de pro data ontvangsten, de expertise van het personeel en de tellingen. Het woon-werk- en het leerlingenvervoer zal zoveel mogelijk worden ontzien. Deze maatregelen zouden leiden tot een besparing van 23,1 miljoen euro in 2012. Dit is de stand van zaken van 14 januari, die werd voorgelegd aan de raad van bestuur. Daarbij werd rekening gehouden met de ingangsdatum van de mogelijke maatregelen.

### 2.3.9. Verdere stappen

In de komende weken en maanden zullen belangrijke verdere stappen worden gezet. Er zal contact worden opgenomen met de lokale besturen. Met de VVSG zullen afspraken worden gemaakt over de werking van de procedures van de openbaarvervoercommissies. Er zou worden gewerkt met beperkte of met volwaardige openbaarvervoercommissies, afhankelijk van het type maatregelen.

De heer Kesteloot hecht ook veel belang aan het sociaal overleg voor de begeleiding van de maatregelen. De algemene lijnen daarvan zullen morgen worden besproken tijdens een zitting van het paritair comité bij De Lijn. De concrete overleggrondes, bijvoorbeeld over het uittekenen van de nieuwe diensten, worden georganiseerd in de entiteiten.

Er zal ook overleg worden gepleegd met de exploitanten. Dat ligt in het verlengde van de maatregelen van 2010.

Met de raad van bestuur werd afgesproken dat De Lijn een eigen interne budgetcontrole zal organiseren zodra de definitieve cijfers voor 2011 beschikbaar zijn. Eventueel zal het actieplan dan worden aangepast. Daarover zal uiteraard worden gerapporteerd aan het auditcomité van de raad van bestuur. Het is de bedoeling om de effecten van het tekort op een jaar tijd weg te werken. Dat betekent dat de actieplannen op korte termijn moeten worden gerealiseerd op het terrein.

Minister *Hilde Crevits* merkt op dat dit actieplan goedgekeurd is door de raad van bestuur van De Lijn. In principe is er hierover dus geen overleg met de regering. De Lijn is immers een autonoom bedrijf dat een dotatie krijgt en dat zelf zijn begroting moet doen sluiten.

Ze wijst op twee zaken waaraan geremedieerd dient te worden. Als men een besparing doorvoert, dan moet men in principe vooraf weten wat het resultaat kan zijn. Ook zij heeft het er moeilijk mee dat de afrekening van de facturen van exploitanten zo lang op zich laat wachten. Daardoor gaat men binnen De Lijn pas enkele jaren later beseffen dat men een verkeerde inschatting heeft gemaakt.

## III. BESPREKING

### 1. Vragen en opmerkingen van leden

De heer *Lukas Van Der Taelen* heeft de indruk dat de heer Kesteloot door zijn nadruk op de cijfers het debat wat uit de weg gaat. Op pagina 10 van het Actieplan 2012 wordt het volgens hem interessanter, want daar gaat het over opties.

Zijn partij beseft dat ook belangrijke openbare diensten soms moeten besparen. De belangrijkste vraag is evenwel hoe de dienst moet evolueren. Het openbaar vervoer is per definitie gericht op de toekomst. De toename van het autoverkeer is immers hallucinant. Daarom vreest hij dat bepaalde besparingsmaatregelen contraproductief zijn. Daarbij denkt hij onder meer aan het schrappen van minder gebruikte lijnen. Hij geeft een Brussels voorbeeld. Op tram 97, die leidt van Laag-Vorst naar Sint-Gillis, zitten heel weinig mensen. Dat lage aantal passagiers heeft echter te maken met de verminderde frequentie van die tram. Zo ontstaat de roep om die tram af te schaffen. Ook met een overstapmodel moet men voorzichtig zijn. Het impliceert namelijk dat men twee keer moet wachten. Daardoor zullen minder mensen zin hebben om het openbaar vervoer te gebruiken. Hetzelfde geldt voor de daluren op zondag. Hij vreest dat Vlaanderen mettertijd dezelfde problemen zal kennen als Brussel, namelijk dat men zal inzetten op bepaalde hoogfrequentie lijnen, en dat andere lijnen zullen worden afgebouwd. Daardoor functioneert het openbaar vervoer in Brussel nog altijd niet.

Eigenlijk gaat het dus niet om besparingen, maar om fundamentele ingrepen in het model van De Lijn. Hij pleit voor een alternatief model, dat past in een ruimere visie op de mobiliteit in het jaar 2020. Men mag het openbaar vervoer dus niet zien als iets wat alleen dient voor leerlingenvervoer en voor het vervoer in de steden. Hij pleit niet voor een dictatoriale afbouw van het autoverkeer. Men moet de mensen zin geven om zich met het openbaar vervoer te verplaatsen. Door de evolutie van het autoverkeer zal het echter noodzakelijk worden om meer te investeren in het openbaar vervoer, vooral in lightrail. Er zijn al aanzetten. Er zijn bijvoorbeeld plannen voor een lightrail tussen Ninove en Brussel. Hierover zou hij graag een principieel antwoord krijgen van de minister.

Mevrouw *Karin Brouwers* was erg geschrokken toen ze in de pers las dat het structurele tekort van De Lijn meer dan 40 miljoen euro bedraagt en dat het totale tekort 60 miljoen euro bedraagt. Het voorbije jaar was er niets dat in die richting wees. Een Vlaams overheidsbedrijf mag niet aan dezelfde kwalen gaan lijden als de NMBS. Mevrouw *Ingrid Lieten* heeft in 2006, toen ze directeur-generaal was van De Lijn, nochtans als eerste vrouw de titel gekregen van Vlaams overheidsmanager van het jaar. Vandaag wordt in dit parlement de nieuwe Vlaamse overheidsmanager van het jaar bekendgemaakt. Het zou haar niet verbazen als er nu, in tijden van crisis, een ander type van manager in de prijzen zou vallen. Mevrouw *Lieten* zegde destijds immers in een interview met *Knack* dat de kostendeckingsgraad haar eigenlijk niet interesseerde. Als ze een attractieve tarievenpolitiek kon voeren, dan volstond het voor haar als de rekeningen klopten. Op dat ogenblik had de MIVB in haar jaarverslag al de ambitie om de dekkingsgraad jaar na jaar te verbeteren door de kosten te beperken en de ontvangsten te optimaliseren. De Lijn heeft lang kunnen teren op groeiende Vlaamse subsidies. Zo is er blijkbaar een bedrijfscultuur ontstaan die onvoldoende inzet op het verhogen van efficiëntie en effectiviteit. De huidige regering zet de tering naar de nering. Het actieplan dat net werd toegelicht bewijst dat De Lijn een dynamische overheidsonderneming kan zijn. Haar fractie hoopt dat De Lijn op de ingeslagen weg zal verdergaan.

Ze wil weten wanneer de omvang van de ontsporing duidelijk was. Wanneer werd de raad van bestuur daarvan op de hoogte gebracht? Hoe heeft de raad van bestuur daarop gereageerd? Wanneer werd de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte gebracht? Waarom werden er niet vroeger corrigerende maatregelen genomen? Waarom komen die problemen nu pas boven? De onderschatting van de kosten bij de exploitanten is een goed voorbeeld van hoe het niet moet. De interne opvolgingssystemen bij De Lijn zijn toe aan een dringende opfrisbeurt.

Haar fractie hoopt dat de maatregelen het beoogde resultaat zullen opleveren. In de pers las ze dat er geen bussen meer zouden rijden in de stadscentra. Dat was een verkeerde interpretatie. De mensen uit het buitengebied moeten bediend worden door De Lijn. Met het overstapmodel zal dat misschien betaalbaar blijven op termijn.

Ze vraagt zich af welke gevolgen deze maatregelen zullen hebben voor het personeel, ook bij de exploitanten. Dat zal wellicht blijken uit de gesprekken van de komende weken met vakbonden en exploitanten.

Ze benadrukt dat men het overleg met de gemeenten ter harte moet nemen als het gaat om het afschaffen of heroriënteren van lijnen. De heer *Kesteloot* wil daar werk van maken. Het volstaat inderdaad niet om de gemeentebesturen per brief in te lichten over de plannen. Men kan zich voorstellen wat de reactie zal zijn, zeker in een verkiezingsjaar.

Sommige maatregelen zijn volgens haar perfect verdedigbaar. Het legebussenverhaal moet stoppen. Ze begrijpt echter niet waarom ook populaire lijnen in het besparingsplan worden opgenomen. In het Leuvense is er bijvoorbeeld een uitgebreid nachtbusnet. De gemeenten doen een extra bijdrage om dit nachtvervoer gratis te maken. Nu zou het de

bedoeling zijn om ook het aanbod van de populaire nachtbus tussen Leuven en Aarschot, waar in het weekend 500 mensen gebruik van maken, te beperken.

De opgesomde bedragen zijn op jaarbasis. Ze vraagt zich af hoe men de beoogde besparing nog kan realiseren in 2012.

De directeur-generaal van De Lijn zegt in Trends dat de discussie over het tariefbeleid van De Lijn en over de richting die men uitwil met het openbaar vervoer in Vlaanderen in de politieke arena moet worden uitgevochten. Als er niets verandert aan de regelgeving, ziet hij aan de kostenkant geen marge meer, en moet er iets veranderen aan de kant van de ontvangsten. Haar fractie is gebonden door het regeerakkoord. Toch wil ze hierover mee nadenken.

Ze wenst de directeur-generaal succes met de implementatie van deze plannen. Indien hij erin slaagt om De Lijn verder te doen evolueren naar een efficiënt en dynamisch overheidsbedrijf, zal haar fractie hem nomineren voor de titel van overheidsmanager van het jaar, ook in moeilijke tijden.

De heer *Peter Reekmans* begrijpt dat de heer Van Der Taelen het aanbod wil verbeteren. Mevrouw Brouwers, als lid van de meerderheid, vindt dan weer dat een structureel tekort niet kan. Nochtans kent ze het bedrijf, want ze is zelf bestuurder geweest bij De Lijn. Hij vindt het eigenaardig dat ze zich vandaag, halverwege de regeerperiode, verwonderd toont. De *voorzitter* merkt op dat het gaat om een gedachtewisseling met de heer Kesteloot, met de financieel directeur en met de minister. Het is niet de bedoeling om nu een onderlinge discussie te voeren.

De heer *Peter Reekmans* vraagt zich af hoe dat structureel tekort ontstaan is en sinds wanneer daarover duidelijkheid was. De voorbije weken en maanden is dat aan bod gekomen in de media. Welke vertegenwoordigers van De Lijn hebben er met de pers gepraat?

Als dit structureel tekort weggewerkt wordt door dit actieplan, dan is er nog geen enkele euro echt bespaard. Het debat wordt dus in twee fasen gevoerd. Eigenlijk moet men de beide discussies aan elkaar koppelen. De vraag is welke besparingsmaatregelen er nog uit de bus zullen komen bij de begrotingscontrole van februari-maart. De N-VA zegt bijvoorbeeld dat ze op zoek is naar 500 miljoen euro bijkomende besparingen en dat ze daarbij denkt aan De Lijn. De sp.a ontwikkelt echter nieuwe plannen inzake mobiliteit die volgens hem nog meer gaan kosten. Hij vraagt zich af hoe men dat wil aanpakken.

In deze besparingsronde wordt er met geen woord gesproken over het derdebetalerssysteem dat de belastingbetaler veel geld kost. De toegangsprijs voor het museum M in Leuven bedraagt 9 euro, maar als men zich met de bus verplaatst, dan betaalt men slechts 6 euro. Men krijgt dus 3 euro om de bus te nemen. Hij vindt het goed dat mensen gestimuleerd worden om het openbaar vervoer te nemen. De vraag is echter wie dat moet betalen. In tijden van crisis zouden de betrokken organisaties dit moeten betalen, minstens aan kostprijs, en niet de stad Leuven en dus de belastingbetaler. Bij de bespreking van de volgende besparingsronde zal hij daar in detail op ingaan.

Men dient zich af te vragen waarvoor het openbaar vervoer dient. Hij pleit voor bussen die op tijd komen, zeker voor het vervoer van scholieren en voor het woon-werkverkeer. Hij vraagt zich echter af of men ook op het openbaar vervoer moet rekenen voor museumbezoek. In tijden van crisis moet een dergelijke vorm van ontspanning volgens hem worden beschouwd als luxe. De bespreking van vandaag gaat volgens hem over de betaalbaarheid, voornamelijk van de basismobiliteit. Hij meent dat men de keuze heeft. Ofwel maakt men het busticket goedkoper voor mensen die naar een museum of een pretpark gaan. Ofwel durft men de tering naar de nering zetten voor die dingen die niets te maken hebben met de zogenaamde basismobiliteit. Hij hoopt dat de minister dat zal doen in de

komende besparingsronde. De komende maanden zal Vlaanderen immers enorm moeten besparen.

De Lijn werkt voor 35 tot 40 percent met onderaannemers. Hij vindt het een gevaarlijke zaak voor de bedrijfsvoering als men geen zicht heeft op de vaste kosten daarvan.

De laatste jaren is er een grote stijging van het aantal Omnio-abonnementen. Hij wil weten wat de stand van zaken was op 1 januari 2012. Als men een einde durft te maken aan het gratis-verhaal voor 65-plussers, dan zal de opbrengst van die maatregel maar net volstaan om de stijging van het aantal Omnio-abonnementen te compenseren.

Voor de netto-vervoeropbrengsten rekent men op een vermindering met een miljoen euro in 2012. Het aantal reizigers van De Lijn zou sterk stijgen. Als de vervoersopbrengsten dalen, kan men echter niet spreken van een succes.

In het actieplan wordt heel wat maatregelen opgesomd waarvan het effect niet meetbaar is. Men wil onderzoeken of taxi's kunnen worden ingezet als alternatief, men wil haltes schrappen buiten het woongebied, men wil ritten schrappen tijdens de daluren. Men wil de amplitude en de frequentie van de basismobiliteit verminderen. Men wil de belbus en de reguliere bus inschakelen in een overstapmodel. Men wil de afstand tussen de halten groter maken. Hij vraagt zich af waarom men daar niet al eerder iets aan gedaan heeft. Het is immers voor iedereen duidelijk dat dit niet efficiënt is.

In het actieplan is er ook sprake van een verbetering van de communicatie met de lokale besturen. Dat is inderdaad een heikel punt. Hijzelf kan akkoord gaan met het afschaffen van buslijnen die onvoldoende worden gebruikt. Hij vraagt zich echter af hoeveel lokale politici het lef zullen hebben om daarmee akkoord te gaan als het gaat om een buslijn in hun eigen gemeente. Dit jaar worden er immers gemeenteraadsverkiezingen gehouden. Hoeveel wil men besparen door het schrappen van lokale buslijnen in overleg met de gemeentebesturen? Welke parameters zullen daarbij worden gehanteerd?

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, merkt op dat in de vorige regeerperiode experimenten opgezet zijn voor het vervangen van belbussen door taxi's, onder meer in Limburg. De heer *Peter Reekmans* weet dat er experimenten geweest zijn. Hij stelt echter vast dat hierover alleen gesproken wordt als er moet bespaard worden.

De heer *Marino Keulen* stelt dat hij een meer fundamenteel debat verwacht had. Eind 2011 was er een polemiek in de media. Toen werd aangekondigd dat De Lijn na de jaarwisseling een grondig besparingsplan zou voorstellen in de commissie. Nu blijkt het alleen de ambitie te zijn om de rekeningen te doen kloppen. Het is dus een variant op de kaasschaafmethode, al wordt bij de maatregelen rond het aanbod iets fundamenteeler gewerkt. Men hoopt dat de begroting in betere tijden weer kan groeien.

Hij denkt dat een performant openbaar vervoer nuttig en nodig is in een regio als Vlaanderen. De Vlaamse Regering zal echter tussen de 200 en de 500 miljoen euro moeten besparen. Enkele jaren geleden kwam het geld makkelijk binnen bij de Vlaamse overheid door de financiële regeling die samenhang met de Lambermontakkoorden, maar dat is nu niet meer het geval. De Lijn bereikt slechts vijf percent van zijn reizigers-potentieel en de kostendeckingsgraad bedraagt slechts vijftien percent. Het risico bestaat dat De Lijn zou geconsolideerd worden bij de Vlaamse schuld. Dat zou een groot probleem zijn voor de regering.

Men dient zich af te vragen hoe men het openbaar vervoer in Vlaanderen wil organiseren. Zo kan men de debatten die geregeld de kop opsteken, bijvoorbeeld rond gratis openbaar vervoer en rond de lege bussen, voor eens en altijd de wereld uit helpen. Mensen zijn best bereid te betalen voor een goede service. Momenteel is het aanbod te fors. Daarvoor ver-

wijst hij naar de situatie in Hasselt en Lier. De Lijn mag de fundamentele debatten niet uit de weg gaan. Als men zich beperkt tot enkele aanpassingen in de marge, dan zal dat debat altijd opnieuw opduiken. Het regeerakkoord laat echter geen ruimte voor fundamentele ingrepen. De jaarlijkse dotatie van De Lijn bedraagt 850.000 miljoen euro op een totaal budget van net geen 27 miljard euro. Dat is veel geld. Hij denkt dat men moet evolueren naar een meer vraaggestuurd aanbod. Men moet beseffen dat het bedrag de eerste jaren niet meteen zal groeien. Zo kan men proberen om het draagvlak voor het openbaar vervoer te versterken. Ook over de basismobiliteit en over de tarieven moet men met een open geest durven nadenken. Zelfs binnen de kaasschaafmethode zitten er veel onzekerheden. Daarom moet men het fundamentele debat durven aangaan. Zo kan De Lijn haar plaats verankeren als dienstverlener in de Vlaamse samenleving.

Mevrouw *Lies Jans* stelt vast dat het vandaag gaat over de besparingen in het kader van de structurele tekorten van De Lijn. Ook zij was geschrokken door dit tekort. De discussie werd echter opengetrokken en daar is ze blij om. Die discussie had men een hele tijd geleden al moeten voeren, bijvoorbeeld naar aanleiding van de beheersovereenkomst. Het is de vraag welke richting men de komende jaren wil uitgaan met het openbaar vervoer. De heer Van Der Taelen meent dat een vermindering van het aanbod zal leiden tot een daling van het aantal reizigers. Haar fractie stelt echter vast dat het aanbod de afgelopen jaren enorm uitgebreid is. Dat heeft evenwel niet het vooropgestelde effect gehad. Het aantal reizigers is slechts licht gestegen. Het openbaar vervoer heeft een plaats binnen het geheel van de mobiliteit, maar het is een beperkte plaats. Zij stelt dat investeringen in het openbaar vervoer op een doordachte manier moeten gebeuren. De discussie over het vraaggerichte aanbod moet zeker worden gevoerd. Ook in het regeerakkoord en in de beheersovereenkomst is daarvan sprake. Dat basisprincipe mag niet opnieuw in vraag worden gesteld. In een opiniestuk heeft ze de N-VA-visie over de evolutie van het openbaar vervoer verwoord.

Het principe van de basismobiliteit moet grondig worden bekeken. Het is al een belangrijke stap dat men dit principe nu strikt wil interpreteren. Men moet echter verder nadenken. Ze denkt dat het nuttig zou zijn om het uitvoeringsbesluit rond de basismobiliteit opnieuw te evalueren. De vorige evaluatie dateert volgens haar van de periode 2005-2006.

Het is noodzakelijk om de buslijnen efficiënter in te zetten en om bepaalde lijnen te schrappen. De N-VA hecht het meeste belang aan het woon-werkvervoer en aan het leerlingenvervoer. Men mag het platteland niet vergeten, maar men moet nagaan waar men de middelen op de meest efficiënte manier kan inzetten. Een grondige gebiedsevaluatie is daarvoor noodzakelijk. Op sommige plaatsen is er misschien nood aan bijkomende lijnen. Ze betreurt dan ook dat er bespaard zal worden op de gebiedsevaluaties. Ze hoopt dat het op langere termijn duidelijk zal worden hoe men de middelen zo efficiënt mogelijk zal kunnen inzetten. Blijkbaar bestaat er al een evaluatiemodel. Ze vraagt zich af of dat model volstaat als men gedetailleerde ingrepen wil doen.

Ze betreurt dat men zo lang moet wachten op een evaluatie van de beheersovereenkomst en op een fundamentele discussie rond de kostendekkingsgraad. Waarom wordt het nu pas duidelijk dat er een tekort is van 60 miljoen euro? In 2010 werd er voor tien miljoen euro bespaard. Was het effect van die besparingen dan volledig verdwenen in 2011? Wat heeft De Lijn dan de voorbije twee jaar gedaan?

Ze is tevreden dat er nu wel duidelijke cijfers worden gepresenteerd. Het is haar echter nog altijd niet duidelijk waar de problemen zitten. Er is sprake van een structureel tekort van 3,3 miljoen euro in de netto-vervoersontvangsten, onder meer door een toename van het aantal Omnio-abonnementen. In totaal is er echter sprake van een tekort van 5 miljoen euro. Ze begrijpt niet waar dat verschil van 1,7 miljoen euro vandaan komt. Zijn er verkeerde inschattingen gebeurd? Wat is precies het probleem met de exploitantencontracten? Blijkbaar heeft men niet goed ingeschat wat de besparingen precies zouden opbrengen.

Men beseftte blijkbaar niet dat de vaste kosten nog zouden doorlopen. Ze kan niet begrijpen dat men dat niet inziet op het ogenblik dat men de begroting opmaakt.

Bij de incalculeerbare risico's voor de exploitanten en voor het leerlingenvervoer is er sprake van een bedrag van 8,4 miljoen euro. Is dit dan wel een juiste raming? Heeft men al een herberekening gemaakt op basis van de juiste cijfers?

De netto-vervoersopbrengsten dalen met een miljoen euro in de begroting voor 2012. Ze wil weten of de cijfers van het derde kwartaal van 2011 al beschikbaar zijn. Daaruit wil ze opmaken of het aantal Omnio-abonnementen nu wel juist wordt ingeschat.

De voorgestelde maatregelen zijn zeer divers. Ze hoopt dat het effect ervan grondig becijferd werd. Het lid vraagt hoe de extra ontvangsten van 600.000 euro door extra controles geraamd zijn. De beheersovereenkomst bepaalt dat het personeelsbestand niet mag wijzigen, natuurlijk zijn er fluctuaties mogelijk. Van 2009 tot 2011 is het personeelsaantal gedaald, sinds 2011 steeg het terug tot het niveau van 2009. Het lid heeft begrip voor de stijging bij de chauffeurs maar niet bij de ondersteunende diensten. Met een aanwervingsstop zal er blijkbaar in 2012 2,6 miljoen euro bespaard worden, terwijl dergelijke maatregel in 2010 10 miljoen euro opbracht. Dat verschil verwondert het lid. De personeelsfluctuaties getuigen ook niet van goed personeelsbeleid. Het ware beter geweest de personeelsstop van 2010 aan te houden.

Met de aanbodmaatregelen van het actieplan 2012 wil de Lijn 23,1 miljoen euro van de totale besparing van 42,2 miljoen euro realiseren. Hoe zal het resterende bedrag bespaard worden? Hoe worden de besparingen verdeeld over de entiteiten van De Lijn? Het lid suggereert om nu al de besparingsmogelijkheden van een bundeling van de vijf entiteiten of bepaalde diensten ervan te onderzoeken, dat zou eindeloze discussies later vermijden. Voorts informeert ze of en hoe de gebiedsevaluaties zullen gebeuren en of de taxi als alternatief voor de belbus, het schrappen van haltes, het veranderen van amplitude of frequenties zullen onderzocht worden. Tot slot vraagt het lid wanneer de fundamentele discussies over de kostendekkingsgraad en de evaluatie van de basismobiliteit zullen worden gevoerd.

De heer *Jan Roegiers* nomineert mevrouw Brouwers als kampioen besparingen: niet alleen neemt zij de taak van de oppositie zelf voor haar rekening, ze acht ook de inleiding van de minister overbodig want negeert wat die zegt. Het lid vraagt of de begroting van De Lijn te rijmen is met het regeerakkoord, waarin staat dat comfort en dienstverlening gevrijwaard moeten worden. Hij informeert wat de uitbesteding van bepaalde buslijnen extra kost en of de verhouding 50/50 behouden moet blijven als één van de exploitatiewijzen, eigen beheer of uitbesteding, aanzienlijk duurder is dan de andere. Waarop is die verhouding trouwens gebaseerd? Het lid heeft in de uiteenzetting het aspect doorstroming en de daaraan verbonden efficiëntiewinsten gemist. Een meettram heeft toch niet alleen het energieverbruik maar ook de doorstroming gemeten? Ook de discussie over tourritdosing in Gent zou overbodig worden door een betere doorstroming. Voorts weet het lid dat de kostprijs per reiziger in PCC-tram – nog steeds de meerderheid van de toestellen – aanzienlijk hoger ligt dan in de hermelijntram. Is het op langere termijn goedkoper om de tramstellen sneller te vervangen door betere en zuinigere exemplaren?

De heer Roegiers vraagt De Lijn uit te leggen waarom ze de de tellingen in functie van de gebiedsevaluatie wil bevriezen. Dat lijkt immers een contradictie en daarenboven in te gaan tegen de vraaggestuurde principes van het besluit Netmanagement. Hij informeert voorts of de middelen uit vastgoed in de begroting verkoopsramingen zijn. Is dit het geschikte moment om te verkopen? Het lid wil weten of er met de steden en gemeenten overlegd is over de besparingsplannen. Zullen de voorstellen besproken worden in een beperkte of uitgebreide openbaarvervoercommissie?

De heer *Filip Anthuenis* kijkt uit naar de nieuwe visie van de Vlaamse Regering op De Lijn en haar kostendekkingsgraad, maar hoort hier heel wat contradictoire meningen tussen de partijen van de meerderheid. Het structurele tekort wordt in 2012 weggewerkt met structurele maar ook eenmalige maatregelen. Die laatste zullen het structurele probleem echter niet oplossen. Voorts zijn er de incalculerbare risico's. Het lid vraagt daar meer uitleg over. Hij wil ook weten waar De Lijn de middelen zal vinden als de Vlaamse Regering niet tussenbeide komt. En waar, in het andere geval, de Vlaamse Regering die 15 miljoen euro zal halen? Als de Vlaamse Regering die kost betaalt, is het een zogenaamde vestzakbroekzakoperatie. Hij hoort voor het eerst van het voorstel om de lonen bij De Lijn en dus ook bij de Vlaamse overheid niet op te waarderen, dus de zogenaamde vergrijzingspremie te laten vallen. Kortom, het lid vreest dat De Lijn er nooit zal in slagen om 42,2 miljoen euro in 2012 te besparen. De oplossingen zullen daarenboven niet structureel zijn.

De heer *Bart Martens* ziet de mogelijkheden van het overstapmodel, maar enkel als de doorstroming vlot verloopt. De essentiële factor is immers tijdswinst: als de tram die de reizigers tot in de stad brengt, in eigen bedding op alle punten groen licht krijgt, is tijdswinst mogelijk. Dat is nu onmogelijk omdat er te veel bussen en trams tot in het hartje van de stad rijden. Reizigers laten overstappen op snelle trams kan op alle assen naar Antwerpen toegepast worden. Voorts vraagt het lid waarom het zo lang duurt eer alle detectielussen in gebruik genomen worden. In Antwerpen bijvoorbeeld maakt enkel tram 24 er gebruik van. Tot slot beaamt hij dat de tariefbepaling een politieke discussie is, maar vindt het vreemd dat de kostendekkingsgraad van andere publieke dienstverlening zoals theater, opera, luchthavens, nooit ter discussie staat. Natuurlijk moet openbaar vervoer zo kostenefficiënt mogelijk zijn, maar de kostendekkingsgraad wordt bepaald door de keuzes van tarieven en dienstverlening.

## 2. Antwoorden van de minister en de directeur-generaal

Als antwoord op de roep naar een fundamentele discussie over het openbaar vervoer wijst minister *Hilde Crevits* iedereen, maar vooral de leden van de meerderheid, op het regeerakkoord<sup>2</sup> waarin afgesproken is dat De Lijn verder de focus naar het netmanagement verlegt zodat het aanbod steeds meer vraaggestuurd verloopt. De vraag wordt afgeleid uit de bezetting; met de chipkaart en de boordcomputer zal die nog beter in kaart gebracht worden. De minister herinnert aan het voorstel van resolutie dat de meerderheid en Open Vld daarover goedkeurden<sup>3</sup>. Een andere afspraak van het regeerakkoord, een hogere kostendekkingsgraad zonder in te boeten op comfort en dienstverlening, zal De Lijn realiseren door efficiëntieverhoging. De afspraak betekent echter ook dat het decreet Basismobiliteit niet maximaal hoeft toegepast te worden. Dat staat los van het besparingsplan dat de kostendekkingsgraad niet zal verhogen maar enkel de begroting 2012 sluitend zal maken.

Als mevrouw Jans het jammer vindt dat de kostendekkingsgraad zo laat besproken wordt, waarom heeft ze dan de beheersovereenkomst van De Lijn goedgekeurd? Daarin krijgt de vervoermaatschappij tot eind 2011 de tijd om verschillende scenario's voor een hogere kostendekkingsgraad voor te stellen en aan te geven op welk vlak ze afwijken van het regeerakkoord. Die nota is er nu en de minister zal zich daar de komende periode over buigen.

In het regeerakkoord is ook afgesproken te blijven investeren in een betere doorstroming. Zo komt er een Antwerps computersysteem voor een betere regeling van de doorstroming. De eerstvolgende taskforce Doorstroming moet knopen doorhakken. Maar dat betekent niet dat die investeringen onmiddellijk resultaten zullen opleveren in 2012.

Een eengemaakt vervoerbewijs voor de verschillende vervoersaanbieders zal wel degelijk efficiëntiewinsten opleveren onder meer omdat de reizigerstromen dan beter in kaart

<sup>2</sup> *Parl. St. Vl. Parl.* 2009, nr. 31/1, p. 49 en 50.

<sup>3</sup> *Parl. St. Vl. Parl.* 2009-10, nr. 582/1-6.

kunnen worden gebracht. Momenteel werkt een firma daaraan. Volgens het regeerakkoord moet ook ingezet worden op een betere ontsluiting van bedrijventerreinen. Niet elk bedrijfsterrein moet door De Lijn bediend worden, er zijn ook interessante private initiatieven, maar de afstemming tussen beide kan beter.

Tot slot zegt het regeerakkoord dat op basis van een benchmarkstudie over het openbaar vervoer, de aanbevelingen van het Rekenhof over de financiering, statistisch materiaal en de efficiëntie bij De Lijn een nieuwe beheerovereenkomst zal opgesteld worden. Buiten de jaarlijkse indexering mogen de tarieven van De Lijn niet stijgen.

Kortom, er is helemaal niet afgesproken om het openbaar vervoer volledig te herdenken; de inspanningen van de vorige regeerperiode mogen immers niet vergeefs zijn. Het regeerakkoord moet gerespecteerd worden, zij het dat inefficiënties moeten worden weggewerkt: bijvoorbeeld als trein en bus hetzelfde traject afleggen tegen een verschillend tarief, of als De Lijn en ander vervoersmaatschappijen niet efficiënt samenwerken. Dat is zeker kaasschaafbesparing. De minister benadrukt dat er niet geraakt wordt aan de investeringsmiddelen en dat op stapel staande projecten als Brabo I en II gerealiseerd zullen worden. De basismobiliteit moet wel eens zorgvuldig herbekeken worden. Ook de minister acht de gebiedsevaluaties essentieel omdat ze een aanbodbeleid op maat mogelijk maken.

Minister Crevits zal de derdebetalerssystemen wel degelijk grondig evalueren. De opmerkingen over de exploitantencontracten zijn deels terecht. Ook de minister vindt dat de afrekening te lang uitblijft. Zonder meer op het vorige management schieten is volgens haar onterecht. De instrumenten zijn ondertussen grondig gewijzigd waardoor het nu wel mogelijk is de vaste kosten in detail te beoordelen. De contracten in 2007 zijn gesloten op basis van een groeiscenario, maar als de groei stagneert, wegen de vaste kosten natuurlijk door. Die fout mag niet herhaald worden. De minister ijvert naar een snelle oplossing van problemen, maar wil ook vermijden dat ze opnieuw gebeuren.

De minister suggereert om de exploitatiebegroting van De Lijn op te splitsen. De maatschappij krijgt dan de dotatie die Vlaanderen veil heeft voor basismobiliteit via het openbaar vervoer, maar daarnaast krijgt ze een vergoeding voor de kosten van bepaalde beslissingen, zoals de prijsvermindering voor het Omnio-statuuut, het leerlingenvervoer waarbij de Vlaamse overheid als het ware als derdebetaler optreedt. Dat is ook zo bij de MIVB. Dat maakt de herkomst van de middelen duidelijker en de politieke debatten erover eenvoudiger.

Wat de besparingsscenario's betreft, is bij de beleidsnota al uitgebreid besproken wanneer een bepaalde vervoersmodus, belbus, taxi, bus gekozen wordt. De Lijn heeft twee jaar geleden de modale keuze bijgestuurd met besparingen tot gevolg. De minister hecht veel belang aan rechtstreekse communicatie met de lokale besturen, dus niet in een commissie of per brief. Schepenen van Mobiliteit aanvaarden de afschaffing van bepaalde lijnen zolang ze de motieven ervan begrijpen.

De minister vindt het noodzakelijk de discussie over de begroting te scheiden van die over de kostendekkingsgraad. Anders komen alleen de tarieven in het vizier en wordt een aan de vraag aangepast aanbod niet besproken. De goedkeuring door de raad van bestuur van het besparingsplan is een eerste stap, hoewel de uitwerking ervan nog heel wat voeten in de aarde zal hebben, en onder meer overleg met de lokale besturen en de vakbonden vergt. Iedereen wil immers dat er geen lege bussen rijden. Het vervangen van onsuccesvolle lijnen door taxi's moet nodig en mogelijk zijn, en dat moet De Lijn eerst grondig onderzoeken. Als het plan om de kostendekkingsgraad te verhogen, klaar is, zal de minister dat aan de regering voorleggen. De nota van de raad van bestuur is al openbaar. Het staat de parlementsleden vrij om er voorstellen van resolutie over in te dienen.

De heer *Roger Kesteloot* beaamt dat doorstroming wezenlijk is. De Lijn werkt samen met AWW aan een programma Doorstroming. Er lopen ook gesprekken over doorstroming met gemeentebesturen in hun hoedanigheid van wegbeheerder. De situatie verbetert langzaam maar zeker. De Lijn werkt samen met AWW aan een systeem van dynamische verkeerslichtenbeïnvloeding. Het systeem is onderhoudsvriendelijker en beter dan het systeem met detectielussen.

De Lijn rapporteert haar ESR-begroting aan het parlement en wordt daar, conform de beheersovereenkomst, ook op afgerekend. Het departement Financiën en Begroting krijgt daar driemaandelijks een rapport over en vanaf het vierde kwartaal maandelijks. De Lijn wordt overigens al een tijdje geconsolideerd en weegt dus op het vorderingensaldo van de Vlaamse begroting. Alle cijfers tot nog toe bewijzen dat De Lijn in 2011 voldoet aan de afspraken op het vlak van vorderingensaldo. De spreker wijst op het duidelijke onderscheid van de ESR- met de bedrijfseconomische begroting die gebaseerd is op de bedrijfseconomische resultaten. De Lijn rapporteert daarover, zoals het hoort, maandelijks aan de raad van bestuur. In de loop van het jaar bleek echter dat er te weinig ontvangsten en teveel kosten waren, vooral dan kosten van de exploitanten. In het najaar van 2011 heeft De Lijn alle directies opgelegd een bijkomende besparing van 5 percent op hun goederen en diensten te realiseren. Dat heeft ervoor gezorgd dat het tekort in de jaarrekening allicht minder zal zijn dan 40 miljoen euro.

Dat neemt niet weg dat er gevolgen zijn voor 2012: voorzichtig geraamd rekent De Lijn op een structureel tekort van 40 miljoen euro op een exploitatiedotatie van 837 miljoen euro. Daarnaast is er de normale kostenevolutie, al dan niet gecompenseerd. De Lijn heeft ervoor gekozen om enkele onzekerheden, bijvoorbeeld onbeslist beleid, als incalculerbare risico's te vermelden. Ze had ze even goed bij de assumpties kunnen plaatsen waardoor het structureel tekort lager geraamd zou zijn.

Het overleg met de gemeenten is opgestart. In Vlaams-Brabant zijn al afspraken gemaakt en ook in het Antwerpse zijn er formele en informele contacten geweest. Met het oog op zorgvuldigheid gaat de spreker nog niet in op de details van de maatregelen. Als zij alternatieven hebben voor de voorstellen van De Lijn, mogen gemeenten die suggereren. Doel blijft echter om de begroting op één jaar tijd op orde te krijgen.

Wat de oorsprong van het structurele tekort betreft, onderstreept hij dat de kostenoverschrijding bij de exploitanten niet betekent dat die hun verbintenissen niet zijn nagekomen. Wel noopte de onzekerheid over hun afrekening De Lijn er elk jaar toe provisies aan te leggen. Om dit op te lossen werd vanaf 2009 een methodiek ontwikkeld om de verrekeningen van alle voorgaande jaren waarop nog geen verrekening was gebeurd, nu af te sluiten. Met andere woorden een methodiek om de afrekening van de exploitantencontracten nauwkeuriger en sneller af te berekenen. Ondertussen zijn de verrekeningen gebeurd tot en met 2011, op basis van actuele prijzen. De entiteiten van de Lijn zijn nu ook beter dan vroeger in staat om simulaties te maken van gewijzigde opdrachten voor alle specifieke contracten. De spreker heeft er dan ook alle vertrouwen in dat de toekomstige begrotingen op dat punt beter zullen kloppen.

Vervolgens legt hij uit dat de netto vervoersontvangsten in 2012 hoger begroot worden dan de werkelijke ontvangsten van 2011 (ongeveer 137,5 miljoen euro), maar ze zijn inderdaad wel 1 miljoen euro lager dan voor dat jaar was begroot. Het verschil van 5 miljoen euro tussen begrote en werkelijke ontvangsten voor 2011 ligt voor 3,3 miljoen euro aan de verschuiving naar Omnio-abonnementen en wordt verder verklaard door andere verschuivingen en door de slechts lichte stijging van het aantal reizigers ten opzichte van 2010.

De spreker verzekert dat de gebiedsevaluaties blijven bestaan, hoewel er wordt bespaard op de kosten van tellingen. Hij wijst er op dat De Lijn de afgelopen jaren trouwens al flink

heeft bespaard, want zij doet het in reële termen thans met 58 miljoen euro minder dan in 2009. Wat de interne werking betreft, wordt de overhead door de interne audit van de Vlaamse administratie berekend op nog geen 4%, terwijl het streefcijfer van de regering 10% is. Gevolg is dat soms extra staf nodig is voor belangrijke projecten, maar dat wordt scherp in de gaten gehouden. In 2012 geldt een wervingsstop voor niet kritische functies. Maar in Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen zijn er wel nog altijd te weinig chauffeurs om de dienstregelingen uit te voeren zonder abnormaal veel overuren.

Bij de verdeling van de besparingsinspanning over de entiteiten, werd rekening gehouden met de optimalisering die ze al realiseerden in 2010 en 2011. Zij gebeurde dus niet zuiver pro rata, maar iedereen beschikt nu al over een duidelijke begrotingsdoelstelling voor 2012.

De aanbesteding van de trams wordt dit voorjaar afgewerkt. Blijvende investering in rollend materieel – maar niet alleen daar – is belangrijk voor de toekomst van De Lijn. Voor het vastgoed waarvan in 2012 opbrengsten worden verwacht, is al interesse gebleken, bevestigt hij. Met het overstapmodel moet inderdaad zorgvuldig gewerkt worden en wel zodanig dat het voordeel voor de reiziger het nadeel uitvlakt. Twee overstappen is hoe dan ook te veel en daarom blijven veel bussen doorrijden naar Brussel-Noord, waar veel reizigers weer overstappen naar een bestemming elders in Vlaanderen. Op dit moment kan men niet garanderen dat zij die aansluiting halen als ze bij de aankomst in Brussel eerst moeten overstappen op de MIVB.

### 3. Aanvullende vragenronde

Het verontrust de heer *Peter Reekmans* dat het door de wirwar van contracten onmogelijk is om na te gaan hoeveel het derdebetalersysteem kost aan de Vlaamse of gemeentelijke overheid, hoewel dat nochtans een voorrecht van het parlement is. Dat komt doordat de minister alleen antwoorden van De Lijn doorgeeft, terwijl de contracten zelf ontsnappen. Wanneer stelt de minister de resultaten van de beloofde studie hierover aan de commissie voor?

De heer *Roger Kesteloot* wijst hem erop dat het systeem niets kost aan De Lijn maar integendeel opbrengt. In 2011 werd dat geraamd op 7,4 miljoen euro. Voor de gemeenten bestaan een vijftal systemen, die men kan raadplegen op de website van De Lijn, en waaruit ze kunnen kiezen. Voor bedrijven bestaat de mogelijkheid om hun wettelijke bijdrage aan de vergoeding van woon-werkverkeer op te trekken, zelfs tot 100%. Al die formules zijn transparant, maar de contracten zelf met die privépersonen kunnen moeilijk openbaar gemaakt worden. Hij belooft wel om het lid te laten weten hoeveel vte De Lijn hiervoor inzet.

De heer *Peter Reekmans* erkent dat de systemen positieve elementen bevatten, maar hij heeft vragen bij de contractuele verplichtingen waarin hij als parlements lid geen inzage krijgt. In tijden van budgettaire krapte is het nodig om heel precies in beeld te brengen wie hoeveel betaalt. Het is in dit geval ontraceerbaar hoeveel kosten bij De Lijn exact tegenover de genoemde inkomsten staan.

De heer *Dirk de Kort* ziet een positieve evolutie in de bedrijfscultuur van De Lijn, die werkt aan het inzicht in de inkomsten en niet alleen de uitgaven van haar onderdelen. Die nieuwe transparantie vanwege het management is vandaag gebleken en het is betreurenswaardig dat sommige collega's wel met genoeg het oude verhaal herhalen maar zich niet de moeite getroosten het nieuwe te beluisteren.

Mevrouw *Lies Jans* heeft het gevoel dat belangrijke thema's als vraaggericht werken of netmanagement, die zij al lang wil aankaarten, pas nu, dankzij deze besparingsronde bespreekbaar worden. Zij is in elk geval blij dat zij vandaag heeft vernomen dat er effectief

werk van gemaakt wordt. Ook zij is nieuwsgierig naar de studie over de derdebetalerssystemen. Wat de exploitanten betreft, moet eerst de vraag beantwoord worden of zij inderdaad duurder zijn dan de eigen regie. Wordt dat onderzocht? Tot slot wil zij weten waar en wanneer de na 2012 resterende besparing van 19,1 miljoen euro wordt gehaald.

Minister *Hilde Crevits* herinnert mevrouw Jans aan de eerdere besparingsoperatie van 2009, al betreurt zij dat zij niet de verwachte effecten had. Zij betwist dat de verbintenissen uit de beheersovereenkomst te traag worden uitgevoerd. De derdebetalerssystemen moeten worden bekeken in het licht van de kostendeckingsgraad, maar de minister erkent dat zij niet zo gemakkelijk uit het geheel te filteren zijn. Zij belooft maximale transparantie, waarbij er een verschil is tussen contracten met overheden en met andere.

De heer *Roger Kesteloot* antwoordt dat de maatregelen uit het actieplan 2012 ter waarde van 23,1 miljoen euro een momentopname vormen. Zij werden op 14 januari aan de raad van bestuur voorgesteld en de entiteiten en de centrale dienst in Mechelen hebben nu de opdracht om het bedrag te verhogen. Wat in 2012 niet kan gerealiseerd worden, zal immers hoe dan ook gecompenseerd moeten worden met eenmalige maatregelen. De maatregelen voor het bedrag van 23,1 miljoen euro vertegenwoordigen op jaarbasis 42 miljoen euro. Alleen staat men voor 2012 – gezien het overleg, het werk om de maatregelen uit te werken – nog voor de bijkomende oefening om het bedrag op te drijven.

Tot slot geeft hij nog een voorbeeld van een eerdere besparing: het budget van de centrale diensten daalde van 99,2 miljoen euro in 2009 tot 71 miljoen euro in de begroting 2012. Projecten worden vertraagd, maar er wordt vooral geknipt in marketing en consultancy.

De heer *Jan Roegiers* pleit voor een discussie ten gronde over de verhouding tussen exploitanten en eigen regie. Het is immers verbazend dat De Lijn zwaar bespaart terwijl de eerstgenoemden met hoge, vaste kosten blijven werken. Hun bijdrage aan de besparingsoperatie mag niet onbesproken blijven. Tot slot peilt hij naar de stand van zaken bij Minbus en Crewopt<sup>4</sup>.

De heer *Roger Kesteloot* antwoordt dat de contracten met exploitanten uit 2007-2008 voordelig waren zolang men in een groeimodel zat. Met een andere risicoverdeling zouden ze dan hoger zijn geweest. Maar men zit nu in een krimpscenario. In het reeds aan de gang zijnde overleg met de federatie met het oog op de hernieuwing van de contracten vanaf 2013, wordt de genoemde risicoverdeling doorgelicht. Doel is enerzijds een meer evenwichtige verdeling van de kosten bij groei en krimp, en anderzijds de isolatie van sommige vaste kosten, bijvoorbeeld voor rollend materieel, in een nieuw model, waarin de exploitant het leaset of huurt van de organiserende overheid. Een en ander wordt volop onderzocht.

Minbus en Crewopt zijn ondertussen geïnternaliseerde praktijken, die worden toegepast bij elke herstructurering van het aanbod na een gebiedsevaluatie. Deze planningssoftware is een blijvend onderdeel geworden van het streven naar productiviteitsstijging.

Jan PEUMANS,  
voorzitter

Karin BROUWERS,  
verslaggever

<sup>4</sup> Het softwareprogramma Minbus vermijdt dat bussen leeg rondrijden van en naar de stelplaats. Crewopt onderzoekt hoe elke chauffeur zoveel mogelijk kilometers kan rijden.

---

**Gebruikte afkortingen**

|      |                                                         |
|------|---------------------------------------------------------|
| AWV  | Agentschap Wegen en Verkeer                             |
| ESR  | Europees Stelsel van Rekeningen                         |
| MIVB | Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel |
| vte  | voltijdsequivalent                                      |
| VVSG | Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten              |



**BIJLAGE:**

Presentatie van de heer Roger Kesteloot,  
directeur-generaal van De Lijn





Vlaams Parlement  
26 januari 2012

Roger Kesteloot  
Directeur - generaal

## Actieplan 2012



## Compensatie : target 2012

Dia 2



### Voorafgaande opmerkingen 2011 - 2012

- Uitvoering 2011 afsluitdatum = 15 maart 2012  
Voorlopige cijfers 2011: globaal binnen vorderingensaldo
- Begroting 2012 vóór begrotingscontrole
- Bij begrotingscontrole parameteraanpassingen personeel, gasolie, exploitanten, leerlingenvervoer, indexering werkingskosten...
- Begroting 2012 zonder 'overflow' naar Rekendecreet detailinstructies mbt overflow in opmaak

Dia 3



### ESR-begroting 2012

(in duizend euro)

| ONTVANGSTEN        |                                                                       |           |           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| ESR CODE           | OMSCHRIJVING                                                          | BC 2011   | BO 2012   |
| 0822               | Over te dragen tekort van het boekjaar                                | 74.214    | 66.003    |
| 1611               | Verkoop van niet duurzame goederen en diensten                        | 163.935   | 172.432   |
| 2610               | Rente-ontvangsten                                                     |           |           |
| 2810               | Overige opbrengsten van vermogen                                      |           |           |
| 3630               | Belasting op de toegevoegde waarde                                    | 8.270     | 8.270     |
| 4610               | Exploitatiedotatie (ART. MB0 ME001 4141) (MB0/1ME-E-2-Z/IS)           | 817.671   | 837.017   |
| 4610               | Beschikbaarheidsvergoedingen (ART. MB0 ME002 4141) (MB0/1ME-E-2-Z/IS) | 1.011     | 4.312     |
| 4610               | Beschikbaarheidsvergoedingen (ART. MB0 ME003 4141) (MB0/1ME-E-2-Z/IS) |           | 9.746     |
| 4942               | Toegewezen gedeelten van belastingen en heffingen                     | 41.525    | 41.525    |
| 6611               | Kapitaalsubsidie (ART. MB0 ME013 6141) (MB0/1ME-E-2-Z/IS)             | 135.414   | 0         |
| 6611               | Kapitaalsubsidie (ART. MB0 ME022 6141) (MB0/1ME-E-5-Z/IS)             |           | 117.438   |
| 6612               | Kapitaal leasing (ART. MB0 ME007 6142) (MB0/1ME-E-2-Z/IS)             | 90        |           |
| 6612               | Kapitaalaflossing NMVB (ART. MB0 ME008 6142) (MB0/1ME-E-2-Z/IS)       | 311       | 310       |
| 6641               | IVA Stationsomgevingen (ART. MB0 ME006 6141) (MB0/1ME-E-2-Z/IS)       | 43.651    | 0         |
| 6641               | Stationsomgevingen (ART. MB0 ME016 6141) (MB0/1ME-E-5-Z/IS)           |           | 11.000    |
| 7611               | Verkoop van onroerende goederen binnen de overheidssector             |           |           |
| 7720               | Verkoop overig materieel                                              |           |           |
| 8911               | Kredietaflossingen binnen de sector overheid                          |           |           |
| 9610               | Opname leningen                                                       |           |           |
| TOTAAL ONTVANGSTEN |                                                                       | 1.286.092 | 1.268.053 |

Dia 4



### Target 2012 – berekening exploitatiedotatie

| 817.671 | BC2011                              |
|---------|-------------------------------------|
| 9.099   | personeel index 2011, jaarkost 2012 |
| 240     | index verbruiken                    |
| 5.633   | Gasolie prijsparameter              |
| -3.829  | gasolie afrekening 2010, éénmalig   |
| 6.504   | Exploitanten contractprijs          |
| 1.501   | Leerlingenvervoer contractprijs     |
| 901     | index goederen en diensten          |
| 148     | index verzekeringen                 |
| -851    | financiële kosten                   |

| 837.017 | BO2012 |
|---------|--------|
|---------|--------|

Dia 5



## Algemene samenvatting Budget 2012

Dia 6



### ***ESR-begroting ≠ Bedrijfseconomisch budget***

- Bedrijfseconomisch: toerekening aan periode waarop kost of opbrengsten betrekking heeft
- ESR: deels op kasbasis
- Gevolg: verschillende aanrekeningsmomenten

Dia 7



### ***ESR-begroting ≠ Bedrijfseconomisch budget***

- Voorbeeld Rubriek 16 - 'Verkoop van niet-duurzame goederen en diensten'
  - Reizigersabonnementen
    - ESR: kasontvangst voor het volledige bedrag in rekening gebracht op moment van aankoop van abonnement
    - Bedrijfseconomisch: spreiding ontvangst over gebruiksperiode abonnementen

Dia 8



### ***ESR-begroting ≠ Bedrijfseconomisch budget***

- Voorbeeld Rubriek 12 – Aankoop van niet-duurzame goederen en diensten
  - Gasolie
    - ESR: aanrekening op datum factuur leverancier
    - Bedrijfseconomisch: aanrekening op moment van magazijnbeweging = als er wordt getankt

Dia 9



### ***ESR-begroting ≠ Bedrijfseconomisch budget***

- ESR-resultaat uitvoering 2011  
(afsluitdatum 15 maart 2012)
  - Voorlopige cijfers 2011: globaal binnen vorderingensaldo
- Bedrijfseconomisch resultaat uitvoering 2011  
(resultatenrekening vast te stellen door AV)
  - Voorlopige cijfers 2011: exploitatieverlies

Dia 10



### *Financiële context De Lijn 2012*

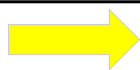
- Bedrijfseconomisch tekort in 2011 heeft een structurele impact op de kosten van 2012 40 mio €
- structureel tekort in de netto vervoerontvangsten (o.m. verschuiving naar Omnio-abonnementen) 5 mio €
- minder kapitalisatie investeringsgerelateerd werk 4 mio €
- regularisatie + vaste kosten exploitantencontracten 24 mio €
- stijging kosten diensten en diverse goederen (incl. cliquet brandstoffen) 7 mio €

Dia 11



### *Financiële context De Lijn 2012*

- Bedrijfseconomisch tekort in 2011 heeft een structurele impact op de kosten van 2012 40 mio €
- Geen volledige compensatie van de stijgende kosten van o.m. exploitanten, leerlingenvervoer, endogene groei kost salarissen, leverancierscontracten ... 13 mio €
- Wegvallen eenmalig bruikbare provisies 7mio €



**Besparingsdoelstelling voor 2012 60 mio €**

Dia 12



## Actieplan 2012

### — Netto vervoeropbrengsten

| Type                                  | B2012          | B2011          |
|---------------------------------------|----------------|----------------|
| <b>11A – Netto Vervoeropbrengsten</b> | <b>141.676</b> | <b>142.726</b> |
| 11A1 - Biljetten                      | 27.676         | 28.312         |
| 11A2 - Kaarten                        | 26.914         | 30.113         |
| 11A3 - Abonnementen                   | 74.326         | 70.946         |
| 11A4 - Tussenkost Derden              | 6.987          | 7.402          |
| 11A5 - Bijzondere Diensten            | 3.751          | 4.539          |
| 11A6 - Diversen                       | 3.597          | 3.012          |
| 11A8 - Toegekende Kortingen           | -1.575         | -1.597         |

Dia 13



## Actieplan 2012

### — Algemene maatregelen (in K€)

|                                                                       |       |
|-----------------------------------------------------------------------|-------|
| — Extra ontvangsten & boetes door extra controles                     | 600   |
| — Aanwervingsstop                                                     | 2.600 |
| — Bevrozen tellingen i.f.v. gebiedsevaluaties                         | 155   |
| — Energiebesparing in gebouwen & ingebruikname<br>nieuwe stelplaatsen | 150   |
| — Verlagen van projectmandagen in ICT (daling # projecten)            | 500   |

---

 4.005

Dia 14



## Actieplan 2012

### — Maatregelen in exploitatie buiten aanbod (in K€)

|                                                                      |       |
|----------------------------------------------------------------------|-------|
| — DAV-proefproject beperken tot compensatie                          | 500   |
| — Geen bijkomende ritten leerlingenvervoer                           | 1.387 |
| — Extra 1% besparing brandstof via eco-driving                       | 507   |
| — Uitrollen van effecten meettram Hermelijn                          | 400   |
| — Stappenplan productiviteit                                         | 1.895 |
| — Actieve vermindering # overuren                                    | 251   |
| — Minder gelede bussen buiten piek                                   | 132   |
| — Aanpassen kalender (vb P3/P4 ipv P2 einde schooljaar en brugdagen) | 332   |

---

5.404

Dia 15



## Actieplan 2012

### — Eenmalige opbrengst valorisatie vastgoed: 6,9 mio €

- Antwerpen: Metropolis
- Oost-Vlaanderen: stelplaats Zomergem
- Vlaams Brabant: stelplaats Grimbergen
- Vlaams Brabant: stelplaats Evere
- Limburg: stelplaats Bilzen
- West-Vlaanderen: stelplaats Assebroek
- West-Vlaanderen: stelplaats Veurne

Dia 16



## Actieplan 2012

### —○ Herneming kapitalisatie investeringsgebonden kosten 3,2 mio €

|                                         |           |
|-----------------------------------------|-----------|
| —○ Infrastructuurprojecten              | 2 mio €   |
| —○ ICT-projecten                        | 0,7 mio € |
| —○ Structureel groot onderhoud (sporen) | 0,5 mio € |

Dia 17



## Actieplan 2012

### —○ Incalculeerbare risico's

|                                                                          |           |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| —○ Compensatie vergrijzingskost                                          | 3 mio €   |
| —○ Aanpassing berekening parameters                                      |           |
| —○ Exploitanten                                                          | 6,2 mio € |
| —○ Leerlingenvervoer                                                     | 2,2 mio € |
| —○ Compensatie elektriciteitsprijs                                       | 0,9 mio € |
| —○ Quid compensatie ontvangstenderving<br>door verschuiving naar Omnio ? | 3,3 mio € |

Dia 18



## Actieplan 2012

- **Target aanbodmaatregelen** (bedrag jaarbasis): 42,2 mio €
- **Evaluatiemodel:** strikte interpretatie basismobiliteit
  - Onderzoek taxi als alternatief in elke stap bij omzetting naar VAV
  - Schrappen haltes buiten woongebied
  - Daluren (incl. zondag) → VAV → schrappen
  - Amplitude > basismobiliteit afbouwen (met, zonder alternatief)
  - Frequentie > basismobiliteit afbouwen (met, zonder alternatief)
  - Belbus in overstapmodel (feeder naar hoofdhalt)
  - Regulier in overstapmodel
  - Halteafstanden vergroten
  - Haltes = norm basismobiliteit in 2 richtingen

Dia 19



## Actieplan 2012

- **Voorgestelde aanbodmaatregelen**
  - Ingrepen in aanbod in functie van laagste vraag (vastgesteld op basis van prodata-ontvangsten, expertise en tellingen)
  - Zoveel mogelijk ontzien van woon-werk en woon-school verkeer
  - Stand van Zaken 14/01/12
  - Rekening houdend met ingangsdatum
  - Waarde realisatie in 2012 23,1 mio €

Dia 20



## Actieplan 2012

### —o Verdere stappen

- o Communicatie met lokale besturen
  - o Beperkte c.q. volwaardige OVC
- o Sociaal overleg
  - o Paritair Comité
  - o Overleg entiteiten
- o Overleg exploitanten
- o Rapportering en budgetcontrole auditcomité RvB
- o Realisatie Actieplan 2012 op het terrein

Dia 21



Bedankt voor uw aandacht

Dia 22