

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 102
van **MERCEDES VAN VOLCEM**
datum: 25 oktober 2019

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

De Lijn en privé-exploitanten - Transparantie over kwaliteit en kostenefficiëntie

In het mobiliteitsrapport 2019 dat door de MORA (Mobiliteitsraad van Vlaanderen) werd voorgesteld in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken is een interessante passage opgenomen (bladzijde 77) onder het focusthema 'naar een nieuw collectief mobiliteitssysteem', met name: "Vandaag rijden privé-exploitanten de helft van het aantal gereden buskilometers, het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs inbegrepen. Om ook in de toekomst het Vlaams 50-50 samenwerkingsmodel met de privé-exploitanten te behouden, vraagt de MORA om meer transparantie te verschaffen in de mogelijke verschillen in kwaliteit van de arbeid en kostenefficiëntie tussen de kilometers die worden gereden door De Lijn zelf en de privé-exploitanten. Dit inzicht kan een win-win situatie zijn voor beide partijen."

1. Werden reeds onderzoeken gedaan naar de verschillen in kwaliteit, arbeid en kostenefficiëntie tussen de kilometers die worden gereden door De Lijn zelf en de privé-exploitanten? Zo ja, wat zijn hiervan de meest opmerkelijke conclusies?
2. Is de minister van plan om de gevraagde transparantie hierrond te verschaffen, zoals de MORA vraagt?

ANTWOORD

op vraag nr. 102 van 25 oktober 2019

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

1. Recentelijk werden geen studies gevoerd die een vergelijking maakten tussen De Lijn en privé-exploitanten.

In 2014 werd wel door het Vlaams Parlement een onderzoek gevraagd naar de kwaliteit en efficiëntie van het openbaar vervoer in Vlaanderen. De studie werd uitgevoerd door het consortium PwC-Vito.

De scope betrof de vergelijking van Vlaanderen met drie benchmarkregio's binnen Europa op basis van socio-economische en demografische vergelijkbaarheid naar efficiëntie en kwalitatieve meerwaarde van openbaar vervoer.

De hoofdconclusies van het onderzoek waren:

1. Het groot verschil in kostendekkingsgraad tussen regio's (15%=>75%) is te verklaren door de keuzes die gemaakt zijn in de organisatie van de OV-markt en verschillen in de gehanteerde berekeningswijze.
2. De lage 'netto' kostendekkingsgraad in Vlaanderen wordt vooral veroorzaakt door relatief lage eigen inkomsten gezien de lage tarieven van De Lijn in vergelijking met de drie benchmarkregio's.
3. Indicatoren die wijzen op efficiëntie van de exploitatie verschillen niet merkelijk tussen Vlaanderen en de andere regio's.
4. Er is geen rechtstreeks aantoonbaar verband tussen lage tarieven en het aandeel van BTM (bus, tram en metro) in het totaal aantal verplaatsingen.
5. Er is een indicatie dat de OV-markt schaal- en scopevoordelen kent.

Ondertussen hanteert De Lijn sinds 2018 een gecertificeerd kostenmodel dewelke nog dient gevalideerd te worden door het departement Financiën en Begroting alsook het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Hiertoe werd ook een studie uitgevoerd door Deloitte.

2. Deze vraag van de MORA is niet nieuw en wordt ook door meerdere partijen gevraagd. Het blijkt een moeizaam proces te zijn om een goede vergelijking te maken. Het opzet is alleszins om hierin te slagen. Onder meer de aankomende benchmark zou hierin kunnen helpen.