



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1073
van **MARINO KEULEN**
datum: 3 april 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

De Lijn - Interne herstructurering

De Lijn heeft bij monde van directeur-generaal Kesteloot bekendgemaakt dat de provinciale entiteiten op termijn verdwijnen en dat er in het management gesnoeid zal worden in het aantal functies. De voornaamste reden hiervoor is de omvorming van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid en de nieuwe rol van De Lijn hierin als operator. Het departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) en de vervoerregio's nemen de regierol over.

1. Verdwijnt in elke provincie de provinciale entiteit volledig? Of blijft er een kleine staf over om de vervoerregioraden te ondersteunen? Zo neen, wordt elke dienst (bijvoorbeeld de klantendienst zit momenteel in Hasselt) gecentraliseerd in Mechelen?
2. Welke plannen heeft De Lijn met de vrijgekomen kantoorruimte in elke provincie? Zijn de provinciale hoofdkwartieren eigendom van De Lijn of worden de kantoorruimtes gehuurd van derden?
3. Heeft deze interne herstructurering enige gevolgen voor het personeelsbestand? Zo ja, om hoeveel personeelsleden gaat het (uitgedrukt in voltijdse equivalenten)?
4. Hoeveel euro zal De Lijn jaarlijks besparen met deze operatie?

ANTWOORD

op vraag nr. 1073 van 3 april 2017

van **MARINO KEULEN**

1-2. Op dit ogenblik zijn de krijtlijnen van de voorgenomen reorganisatie voorgesteld aan de raad van bestuur en de ondernemingsraden. Als de raad van bestuur van De Lijn, voorzien eind mei 2017, de voorgenomen reorganisatie heeft goedgekeurd, zal het basisorganogram verder worden verfijnd.

Over de locatie van waaruit de verschillende processen zullen worden uitgevoerd is nog geen beslissing genomen. Duidelijk is echter dat er zowel een centralisatie van processen en competenties dient te gebeuren, als een decentralisatie van de lokale uitvoering dicht bij de klant.

De reorganisatie houdt immers in dat een nieuwe managementstructuur wordt uitgetekend, die inzet op:

- sterk stakeholdermanagement met impact in de vervoerregio's
- sterke centrale aansturing van processen en uitbouw van competenties,...
- ... gecombineerd met een lokale uitvoering dicht bij de klant
- onder leiding van een klein en wendbaar directiecomité met zware profielen
- maximaal benutten van schaalvoordelen en synergiën
- optimale 'make or buy split'.

Voor De Lijn houdt dit drie grote verschuivingen in:

- 1) Dicht bij de klant
 - Niet de exploitatie, maar de behoeften in de vervoerregio's zijn het uitgangspunt.
- 2) Maximaal centraal in expertise en sturing
 - Centrale functionele sturing via het Business Unitmodel.
 - Operationele activiteiten regionaal spreiden in functie van optimale voetafdruk, maar beperken tot uitvoerende activiteiten.
 - Zo nodig bundelen van operationele verantwoordelijkheden op een zonaal niveau waar nodig, enkel en alleen omwille van de 'span of control'.
- 3) Daadkracht en wendbaarheid
 - Minder managementlagen
 - Een compact, op snelle en doorgedreven besluitvorming gefocust directiecomité.

De bestaande matrixorganisatie en de indeling in vijf regionale entiteiten plus centrale diensten worden verlaten. In de plaats daarvan komt een organisatie met de functionele pijlers 'Markt, Product en Verkoop', 'Operaties', 'Techniek', 'Human Resources' en 'Organisatie-ondersteuning' (waarvan 'Supply Chain Management' eventueel nog kan worden afgesplitst). Deze namen zijn werktitels.

3. De reorganisatie laat toe vooral het aantal managementfuncties en bediendes te optimaliseren en dit aan de hand van maximale natuurlijke afvloeiing. Voor chauffeurs en technici zal de impact veel geringer, zo niet onbestaande, zijn. Hoeveel banen en welke precies moet bij de verdere verfijning van het basisorganogram worden uitgemaakt.
4. Deze reorganisatie mag niet worden beschouwd als een besparingsmaatregel. Het gaat er vooral om van De Lijn een slagvaardiger bedrijf te maken dat beter gewapend is de uitdagingen van de toekomst aan te gaan.