

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

5 juli 2005

VERSLAG

– van het Rekenhof –

over het onderzoek van geregeld vervoer: kostprijs en gunning pachtcontracten

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Carl Decaluwe**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Hugo Philtjens, Marc van den Abeelen;

de heren Herman Lauwers, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Flor Koninckx, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

37-C (2004-2005)

– Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

	Blz.
I. PRESENTATIE DOOR VERTEGENWOORDIGERS VAN HET REKENHOF	4
II. PRESENTATIE DOOR DE LIJN	6
III. AANVULLENDE TOELICHTING DOOR MINISTER KATHLEEN VAN BREMPT	8
IV. BESPREKING	9

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde een bespreking omtrent het verslag van het Rekenhof over het onderzoek van geregeld vervoer: kostprijs en gunning pachtcontracten.

Deze bespreking vond plaats op dinsdag 7 juni 2005.

In een eerste luik presenteerde een delegatie van het Rekenhof het rapport.

In een tweede luik van deze zitting gaf de directeur-generaal van De Lijn een repliek op het verslag van het Rekenhof.

In een derde luik volgde een gedachtewisseling met de parlementsleden.

I. PRESENTATIE DOOR VERTEGENWOORDIGERS VAN HET REKENHOF

De heer *Robert Devos* zal in zijn uiteenzetting de belangrijkste resultaten van het onderzoek over het geregeld vervoer toelichten. Deze resultaten kunnen volgens de spreker niet los gezien worden van twee vorige onderzoeken.

In 1997 vroeg het parlement aan het Rekenhof om een objectieve kostenvergelijking te maken tussen de lijnen die de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn (VVM) in eigen beheer uitbaat, en de verpachte lijnen.

Het Rekenhof rapporteerde een eerste keer in 1998: ondanks de inspanningen van de VVM om een geïnformatiseerde verwerking van de kostprijsinformatie mogelijk te maken, waren alle noodzakelijke beheerssystemen nog niet geïmplementeerd en ontbrak een systematische aanpak van de kostprijsproblematiek.

Bij een vervolgaudit in 2002 met enkel rapportering naar de VVM bleek dat de beheerssystemen intussen wel aanwezig waren, maar dat enkele subsystemen nog tekortkomingen vertoonden, zodat de toegepaste kostprijsproblematiek nog onduidelijk was. De VVM zou het kostprijsstelsel eind 2002 afwerken.

De heer Robert Devos verklaart dat het Rekenhof daarom begin 2003 een update van zijn onderzoek plande. Inmiddels had het Vlaams Parlement ook gevraagd om de gunning van de nieuwe pachtcontracten te onderzoeken.

De spreker kondigt aan dat zijn uiteenzetting achtereenvolgens de knelpunten in de kostencalculatie van de VVM en het prijzencriterium, de gunningwijze en de prijsstijging van de nieuwe pachtcontracten zal belichten.

Het Rekenhof stelde vooreerst vast dat de VVM de beheerssystemen die de basisinformatie voor de kostprijsberekening moet aanleveren, verder heeft ontwikkeld. De systemen leveren niet alleen de noodzakelijke kostengegevens; ze genereren ook vrij gedetailleerde informatie over het aantal afgelegde kilometers, het aantal kilometers per lijn, de gemiddelde uurlonen, het verbruik, de tijd besteed aan onderhoud en herstellingen, en dergelijke meer.

Toch ziet het Rekenhof nog knelpunten. Het punteringsstelsel van de loontrekkenden van de technische diensten vertoont een tekort aan uniformiteit, en actuele richtlijnen voor een uniform gebruik van de werkboucodering over de entiteiten heen – nochtans cruciaal voor een accurate kosttoewijzing – ontbreken. Bovendien gaat de VVM niet over tot een gedetailleerde toewijzing van de personeelskosten van de technische diensten, hoewel de bestaande werkboucodering en de berekeningswijze van het gemiddelde uurloon dat mogelijk maken.

De toegepaste kostencalculatiemethodiek is hoofdzakelijk gericht op een kostprijsvergelijking met de pachters. Ze is een variatie van de 'direct costing'-methode waarbij enkel de rechtstreeks toewijsbare variabele kosten worden opgenomen in de kostprijs. De VVM moet echter ook directe, vaste exploitatiekosten in rekening brengen, zoals bepaalde kosten verbonden aan onderhoudscentra, werkhuizen en stelplaatsen. Die kosten blijven binnen bepaalde prestatie- of capaciteitsgrenzen vast, maar kunnen buiten de grenzen variëren. De VVM uitte wel de intentie de kosten bij een kostprijsvergelijking in te calculeren, maar zij had dit bij het afsluiten van het onderzoek nog niet verwerkt in de huidige kostprijsrapportering.

Aangezien de VVM enkel de directe variabele kosten toewijst, bevat haar kostprijscalculatie ongeveer 62 procent van de totale kosten, exclusief de kosten verbonden aan de pachters. Ongeveer 38 procent van de totale kosten neemt ze niet in de berekende kostenparameters op. Bij een kostprijsberekening met een andere doelstelling dan de vergelijking met de pachters zal zij deze kosten

wel geheel of gedeeltelijk in de kostprijs moeten opnemen. De heer Devos zegt dat de VVM deze oefening tot op heden niet gemaakt heeft. Het is hem niet duidelijk of en hoe dit in de toekomst zal gebeuren.

Een ander knelpunt bestaat volgens de spreker bij de toewijzing van de kosten aan de voertuigtypes. Uit het onderzoek bleek dat de VVM enkel de personeelskosten, sommige exploitatiekosten en de brandstofkosten rechtstreeks toewijst aan de voertuigtypes die de kilometertoepassing definiëren. De overige kosten wijst de VVM toe aan een voertuigtype volgens de ASWFIN-parameter. Deze typologie is echter minder gedetailleerd, zodat VVM deze kosten met een conversietabel verder moet toewijzen aan de meer gedetailleerde voertuigtypes. Zij baseert zich daarvoor op het relatieve aantal kilometer dat een bepaald voertuigtype vertegenwoordigt, en gaat er dus vanuit dat de betrokken kosten voor elk van deze types per kilometer gemiddeld gelijk zijn. De heer Robert Devos stelt zich de vraag of dit inderdaad het geval is, en zoniet, of de verschillen een toewijzing op het meest gedetailleerde niveau wettigen.

Naast de kostencalculatie van de VVM heeft het Rekenhof op verzoek van het Vlaams Parlement ook de gunning van de nieuwe pachtcontracten onderzocht. De heer Robert Devos zegt dat de aandacht daarbij naar het prijs criterium, de gunningwijze en de prijsstijging uitging. De VVM nam het kostencalculatiesysteem vanaf januari 2003 in gebruik; dat was net te laat voor de eindbeoordeling van de offertes van de kandidaat-pachters. De gunningvoorstellen werden immers al op 30 september 2002 voorgelegd aan de raad van bestuur. Op dat moment was nog geen vergelijking mogelijk van de offerteprijzen met de interne kostprijzen van de VVM. Om het prijs criterium bij de beoordeling van de offertes toch te kunnen hanteren, heeft de VVM gebruik gemaakt van een specifieke referentiekostprijs, die het resultaat was van een raming op grond van de gekende parameters. De formule steunt op oude theoretische berekeningen en kende periodieke actualisaties. Bij de actualisatie tot 2003 hield de VVM uiteindelijk rekening met een stijging van de offerteprijzen met 8 procent tegenover de prijzen van januari 2001. Die raming kon dus wel een benadering zijn, maar was geen weerspiegeling van de werkelijke kostprijs van het eigen vervoer van de VVM. De VVM gebruikte de referentiekostprijs

dan ook alleen voor afweging van de ingediende offerteprijzen; de kostprijs was niet dienstig voor een afweging tussen verpachte lijnen en uitvoering in eigen regie.

De heer *Constant De Koninck* van het Rekenhof zegt dat de VVM in september 2002 79 opdrachten voor geregeld vervoer toewees door een onderhandelingsprocedure met publicatie van het bestaan van een kwalificatiestelsel. Die gunningswijze was zo voor het eerst op grote schaal van toepassing. Het kwalificatiesysteem werd door de VVM op een correcte wijze beheerd en er was geen beperking van de mededinging. De spreker zegt dat de procedure zonder noemenswaardige problemen verliep. Eenzelfde commissie heeft alle offertes beoordeeld en vergeleken, wat goed was voor een gelijke behandeling. Volgens de heer De Koninck stond de beoordelingsprocedure vooraf niet op punt, maar de VVM heeft na ontvangst van de offertes het systeem verfijnd. Noch van de onderhandelingen, noch van de gunningen bestaan exhaustieve verslagen, wat volgens de spreker de controle bemoeilijkt. Met uitzondering van enkele details lijkt de beoordeling en vergelijking van de offertes correct te zijn verlopen.

Men wou volgens de spreker een optimale marktwerking verzekeren door te verbieden dat meer dan 5 procent van de op de markt gebrachte kilometers aan eenzelfde vervoerder werden toevertrouwd. De VVM heeft een zekere concentratie echter niet kunnen tegengaan, want verschillende partners hebben zich verenigd in een groep. Er bleken geen limieten te bestaan voor dergelijke groepen.

De uiteindelijke prijsstijging was volgens de spreker groter dan werd geraamd. Dit is deels te wijten aan de besteisen, maar ook aan een inhaalbeweging inzake de prijzen. Gedurende de voorbije drie jaren beperkte de VVM de prijsverhogingen die de vervoerders vroegen. Zij namen die verhogingen op in hun huidige prijs.

De heer De Koninck stelt dat de kostencalculatie nog enkele problemen vertoont inzake de beheersystemen en de toewijzing van kosten. De kostencalculatie is uitsluitend gericht op een prijsvergelijking met de pachters. Voor de gunning van de pachtcontracten lag het beoordelingssysteem niet vast, wat niet optimaal was voor de marktwerking.

De spreker zegt dat het Rekenhof enkele aanbevelingen heeft geformuleerd om de knelpunten op te lossen. De VVM dient de kostprijzen die worden gegenereerd tijdens de kostencalculatie in de toekomst te gebruiken om de offerteprijzen te beoordelen. Bij een kostprijsvergelijking met de pachters moet de VVM onderzoeken of de directe vaste kosten, die variabel worden vanaf bepaalde prestatie- of capaciteitsgrenzen, moeten worden opgenomen in de kostprijs. Bij de kostprijsberekening per voertuigtype moet de VVM volgens de spreker de kosten zo gedetailleerd mogelijk toewijzen. De VVM moet ook bij een kostencalculatie met een andere doelstelling onderzoeken welke kosten specifiek in de kostprijs moeten worden opgenomen.

Inzake de gunning van de pachtcontracten zegt de spreker dat het Rekenhof aanraadt om de gunningscriteria en de beoordelingsmethode vooraf vast te leggen. Dossiers moeten volledig en uitgebreid worden bijgehouden en er moet een bestek worden gemaakt dat rekening houdt met de feitelijke markttoestand.

Het Rekenhof vindt volgens de spreker dat de VVM dankzij aanzienlijke inspanningen sinds 2003 beschikt over een bruikbaar systeem voor kostprijscalculatie. Het systeem was net te laat operationeel om nog een rol te kunnen spelen in de vernieuwing van de pachterscontracten in september 2002. De gunning verliep naar behoren, met respect voor het beginsel van objectiviteit en de mededinging. Zij resulteerde echter in een prijs die ongeveer 8 procent boven de ramingen lag. De besluiten en aanbevelingen kan men volgens de heer De Koninck terugvinden op bladzijde 38 tot 40 van het auditrapport.

II. PRESENTATIE DOOR DE LIJN

Mevrouw *Ingrid Lieten* verklaart dat zij zal toelichten wat de VVM deed om tegemoet te komen aan de opmerkingen van het Rekenhof. In 1996 werd er volgens haar een akkoord gesloten om de bestaande overeenkomsten op te zeggen en nieuwe gunningen toe te staan volgens een Europese onderhandelingsprocedure. Er werd gekozen voor een stelsel met onderhandelingen en de bekendmaking van kwalificaties. Bedrijven die voor de VVM rijden, moeten voldoen aan zekere kwalificaties om de dienstverlening naar behoren uit te voeren. Mevrouw *Ingrid Lieten* zegt dat er een nieu-

we procedure werd ontwikkeld om die contracten te gunnen. Die procedure werd ook gebruikt om latere contracten af te sluiten ten gevolge van het beleid van de Vlaamse Regering inzake de invoering van basismobiliteit en het realiseren van bijkomende vervoerscapaciteit.

Mevrouw *Ingrid Lieten* gaat eerst in op de opmerkingen van het Rekenhof inzake de kostprijscalculatie. De VVM heeft volgens haar de methode voor de kostprijscalculatie zelf gefinancierd en ontwikkeld. De onderliggende beheersystemen werden nog verder ontwikkeld. Het Rekenhof stelde enkele problemen vast, waaronder de punteringsmethode voor loontrekkenden, die kampt met een gebrek aan actuele richtlijnen voor uniform gebruik van de werkboncodering. Een ander probleem is dat VVM geen gedetailleerde toewijzing van personeelskosten doet op basis van de werkboncodering en de berekeningswijze van het gemiddelde uurloon.

De VVM gaf volgens de spreker reeds enkele antwoorden aan het Rekenhof. Er is wel degelijk een uniform punteringssysteem, maar de toepassing ervan gebeurt niet steeds op uniforme wijze. De VVM ontstond uit een fusie van de buurtspoorwegen en de stadsmaatschappijen van Gent en Antwerpen. Bij de fusie werden er volgens haar afspraken gemaakt waardoor bepaalde CAO's zouden blijven gehandhaafd. Sommige stelplaatsen hebben dus andere afspraken over de puntering. De opmerking van het Rekenhof wordt volgens de spreker echter opgevolgd, aangezien de VVM werkt aan een verdere uniformisering van het systeem.

Het Rekenhof maakte volgens de spreker ook de opmerking dat de puntencodering niet kan worden verbonden met de werkboncodes. Ook de VVM wil verdere maatregelen nemen om de uniforme werkwijze daarvan te implementeren.

Een ander knelpunt is dat de kostencalculatiemethode voornamelijk is gericht op de kostprijsvergelijking met de exploitanten. Het Rekenhof stelt dat dit een variatie is op de 'direct costing'-methode, waarbij enkel rechtstreeks toewijsbare variabele kosten in de kostprijs worden opgenomen terwijl sommige directe vaste exploitatiekosten buiten beschouwing worden gelaten. Men vraagt zich af of dit wel een geschikt instrument is voor een 'make or buy'-beslissing. De aankoopkeuze

moet gesteund zijn op een kostenvergelijking die inzicht geeft in bepaalde kostenaspecten, zoals de marginale kosten van de eigen uitvoering, de kosten van de uitbesteding en de interne kosten die wegvallen bij een uitbesteding. De kostencomputatiemethode moet ook toelaten om aan andere rapporteringsverplichtingen te voldoen, zoals dewelke werden opgesomd in het oprichtingsdecreet, in de beheersovereenkomst en in het rapporteringsbesluit.

Mevrouw Ingrid Lieten gaat ook in op kosten die niet worden opgenomen in de kostprijscomputatie. De Lijn moet voldoen aan vele taken die geen rechtstreekse impact hebben op de kostprijsvergelijking tussen de regie en de partners. Zij denkt daarbij aan het uitvoeren van potentieel onderzoek om een uitbreiding van het aanbod in een bepaalde streek na te gaan, communicatiekosten en het verkoopapparaat, onderzoek naar de klanttevredenheid, het netmanagement, de opmaak van de lastenboeken, en de kosten voor de controles, de begeleiding van de bussen en de preventie van agressie. Deze kosten worden volgens de spreker gemaakt voor alle reizigers, ongeacht de uitbater van de bus waarmee men reist.

Het Rekenhof gaf daarover volgens de spreker enkele aanbevelingen. Om de kostprijzen uit het kostencomputatiesysteem te gebruiken om de offerprijs van een gunning te kunnen beoordelen, moet de budgettaire impact van de gunning realistisch worden ingeschat. De VVM moet bij een kostencomputatie met een ander doel dan kostprijsvergelijking onderzoeken welke kostprijsmethodiek is aangewezen en welke kosten moeten worden opgenomen in functie van het doel. Het is volgens de spreker een meerwaarde om de kostprijsanalyses van de VVM ook te gebruiken voor het maken van andere analyses in functie van de uitvoering van de opdrachten.

Verder stelde het Rekenhof dat de VVM bij de kostprijsvergelijking met de exploitanten moet nagaan in hoeverre zij de directe vaste kosten die variabel worden vanaf bepaalde grenzen moet opnemen in de kostprijs. De VVM kiest volgens de spreker voor het behouden van alle mogelijke detailgegevens, zodat zij op basis van de behoeften bij het opstellen van een analyserapport kunnen worden aangewend.

Volgens mevrouw Ingrid Lieten was er ook een probleem bij het gebruik van de conversietabel

voor de toewijzing van bepaalde onderhoudskosten aan voertuigtypes. Het Rekenhof heeft terecht opgemerkt dat niet elke onderhoudskost duidelijk aan elk voertuigtype wordt toegewezen. De VVM stelt een gemiddelde kostprijs op voor het onderhoud van bepaalde groepen bussen, maar het Rekenhof stelde voor om dit verder te specificeren volgens voertuigtypes. De spreker zegt dat de VVM op een uniforme wijze moet werken met werkbonden. De informatie per voertuigtype is ook nodig om het beheer van de vloot en het onderhoud op punt te stellen.

Het Rekenhof wijst nog op een ander knelpunt: de ontwikkeling van het prijscomputatiesysteem heeft vertraging opgelopen. Mevrouw Ingrid Lieten beaamt dat: het systeem is pas operationeel geworden na 30 september 2002. Het wordt nu permanent gebruikt. De Lijn is blij dat het systeem er is, maar de eerste groep van contracten zijn gegund aan de hand van vergelijkingen op basis van de referentiekostprijs. Bij de referentiekostprijs wordt gebruik gemaakt van dezelfde parameters voor exploitatie door de partners als voor exploitatie door De Lijn.

Het Rekenhof heeft een aantal bijkomende aanbevelingen geformuleerd: de gegevens- en aanleveringssystemen van het kostprijscomputatiesysteem moeten relevant en nuttig zijn. Daarnaast moeten ze correct en tijdig aangeleverd worden. Ze moeten ook gedetailleerd genoeg zijn. De Lijn is het volledig eens met deze aanbevelingen en steekt daarom al enkele jaren heel wat energie om gegevens geautomatiseerd te verkrijgen. Het programma gaat snel vooruit. De Lijn heeft de voorbije jaren ook geïnvesteerd in de kwaliteit van de gegevens waardoor permanent nagegaan kan worden of de gegevens relevant zijn. Als gegevens afwijken van de norm, wordt de alarmbel geluid zodat kan worden onderzocht of er problemen zijn bij het ingegeven van de data.

Vervolgens gaat mevrouw Lieten in op de vaststellingen over de gunningsprocedure.

Het eerste knelpunt waarop het Rekenhof wijst, is dat de beoordelingsprocedure vooraf niet volledig op punt stond. De Lijn heeft inderdaad een lange procedure gevolgd omdat alle contracten tegelijk zijn aanbesteed. De procedure stond op punt, maar is achteraf verfijnd en gedetailleerd op basis van waarnemingen en na overleg met de federatie. Het doel was een rechtvaardige en billijke toeken-

ning van de gunningen. Mevrouw Ingrid Lieten benadrukt dat de procedure vooraf volledig is toegelicht zodat inschrijvers op de hoogte waren. Dit probleem is van de baan omdat de procedure nu volledig op punt staat.

Het tweede knelpunt waarop het Rekenhof wijst, is dat de relatieve waarde van de gunningscriteria beter vastgelegd moeten worden in het bestek. De contracten zijn niet alleen op basis van de prijs gegund. De contracten zijn toegekend op basis van de criteria kwaliteit en prijs. Met kwaliteit wordt bedoeld de kwaliteit van de voertuigen, chauffeurprestaties en dienstverlening. De raad van bestuur heeft daar in overleg met de minister bewust voor gekozen om een concurrentieslag waarvan de passagiers het slachtoffer zouden worden, te vermijden.

Het derde knelpunt waarop het Rekenhof wijst, betreft de kwaliteit van de verslaggeving. De Lijn houdt de dossiers bij zich. Uit het verslag kan altijd opgemaakt worden wat het voorstel precies was. Elk dossier is voorgelegd aan de raad van bestuur samen met een gemotiveerd voorstel van beslissing. Er zijn maatregelen getroffen om de verslagen voortaan duidelijker te maken. Mevrouw Ingrid Lieten wijst erop dat de verslagen zijn gemaakt door een kleine groep medewerkers. Er is geen beroep gedaan op extra personeel.

Het vierde knelpunt waarop het Rekenhof wijst, is dat de ratio legis van bepaling over marktwerking niet is gerealiseerd. In het bestek stond dat maar vijf procent van het totale gebied aan één partner gegund kan worden. De Lijn heeft dat formeel geïnterpreteerd omdat alle onderaannemers zich moesten kwalificeren. Dit principe is toegepast op alle gekwalificeerde onderaannemers. In de praktijk hebben aannemers in verschillende combinaties groepen gevormd. De raad van bestuur heeft beslist daar niet dieper op in te gaan. De raad van bestuur concentreert zich op de juridische structuur. Het Rekenhof wijst erop dat de feitelijke toestand van de markt niet gelijk is aan de juridische. Dat zal in overleg met de raad van bestuur en de federatie onderzocht worden.

Het vijfde knelpunt waarop het Rekenhof wijst, is dat de gunningsprocedure duurder was dan voor-

af bepaald. Daar zijn een aantal redenen voor. De jaren voorafgaand aan de gunning werden gekenmerkt door een strak budgettair keurslijf waardoor de contracten niet verhoogd zijn. De contracten waren niet meer aangepast aan de gestegen kosten. Bij het gunnen van de nieuwe contracten is een inhaalbeweging ingezet. Daarnaast bevatte het bestek bijkomende eisen met een prijsverhogend effect. Zo geldt het contract maar voor vijf jaar terwijl de pachters vooraf een contract van langere duur hadden. De kwaliteit van de voertuigen moest beter. Voertuigen mogen maximaal zeven jaar oud zijn. Veel pachters hebben geïnvesteerd in nieuwe wagens waardoor de kwaliteit van de dienstverlening is verhoogd. Dat is niet zonder gevolgen gebleven voor de prijs. Het bestek bepaalde ook dat de loonvoorwaarden gelijk moeten zijn voor de chauffeurs van de partners en van De Lijn.

Mevrouw Ingrid Lieten besluit dat de analyse van het Rekenhof heel grondig en duidelijk is. Alle analyses, raadgevingen en opmerkingen zijn nuttig om het systeem op punt te stellen. De raad van bestuur laat een interne audit uitvoeren van de contracten, het beheer en de verantwoordelijkheden. De resultaten ervan worden eind dit jaar verwacht. De doelstelling van de audit is de volledige gunningsprocedure kritisch te analyseren om na te gaan hoe de procedure geoptimaliseerd kan worden.

III. AANVULLENDE TOELICHTING DOOR MINISTER KATHLEEN VAN BREMPT

Minister *Kathleen Van Brempt* stelt dat deze technische toelichting verband houdt met een politieke keuze die zij verdedigt. De genomen optie is een belangrijk onderdeel van het Vlaams openbaarvervoersbeleid, zoals bepaald in het Exploitatie- en tarievenbesluit van 2004. Het is de bedoeling te evolueren naar een 50/50-verhouding tussen eigen regie en pachters. Deze verhouding is op dit ogenblik bijna bereikt.

Minister *Kathleen Van Brempt* dankt het Rekenhof uitdrukkelijk voor de grondigheid waarmee het onderzoek is uitgevoerd. Het onderzoek is een leidraad om de procedure op punt te zetten. De

positieve aspecten van de marktwerking worden geïntroduceerd in het openbaar vervoer terwijl De Lijn de regie in eigen handen houdt.

IV. BESPREKING

De heer *Carl Decaluwe* merkt op dat het Rekenhof al tijdens de begrotingsbespreking van 2003 de opdracht kreeg om de uitbesteding van de pachtcontracten te onderzoeken. De discussie over de kostenvergelijking werd al gevoerd toen minister Baldewijns nog bevoegd was voor De Lijn. Stilaan krijgt men echter zicht op de kostenstructuur.

Het rapport van het Rekenhof is uiteindelijk in februari 2005 verschenen. De spreker vindt dat het onderzoek te lang heeft geduurd. De oorzaak daarvan is dat het enige tijd heeft geduurd voor het kabinet en het Rekenhof het eens raakten. De opdracht is een aantal keren bijgestuurd, wat de spreker betreurt.

De heer Carl Decaluwe vindt het rapport teleurstellend in vergelijking met de opdracht. Het rapport biedt geen antwoord op de vraag of de onderhandelingsprocedure een goede procedure is.

De sterke prijsstijging verwondert de heer Carl Decaluwe. Tussen de uiteindelijke toewijzing en de toewijzing volgens de laagste kost ligt een verschil van 2,75 miljoen euro per jaar. Op vijf jaar tijd loopt dat verschil dus op tot meer dan 13 miljoen euro. Waarom men niet systematisch voor de laagste kost heeft geopteerd, staat niet in het rapport van het Rekenhof. De heer Decaluwe had daar toch graag een antwoord op gezien.

Bij de beoordeling van de offertes rekent men ook het personeel mee. Het Vlaams Parlement heeft bepaald dat een nieuwe pachter het personeel van de vorige aan dezelfde voorwaarden moet overnemen. Waarom moeten daar dan punten aan gegeven worden? Ook hier geeft het Rekenhof helaas geen antwoord op.

De heer Carl Decaluwe heeft ook nog een aantal punctuele vragen. Op pagina 5 van het verslag staat: "Hoewel de bestaande werkbondcodering en de berekeningswijze van het gemiddelde uurloon een gedetailleerde toewijzing van de personeelskosten van de technische diensten mogelijk maakt, doet de VVM dit nog niet." Inmiddels is

er wel beterschap in het verschiet. De heer Carl Decaluwe wil voor een kostprijsberekening van elementen in basismobiliteit een zo gedetailleerd mogelijke informatie. Zoniet rijst de indruk dat men geen echte grondige evaluatie wenst. Bovendien brengt de huidige kostprijsberekening een aantal kosten nog altijd niet in rekening die noodzakelijk zijn voor een realistische vergelijking. 62 procent lijkt laag maar kan ook hoog zijn. Waarover gaat het precies en wat wil men daar exact mee doen?

In verband met de doelstellingen van het nieuwe kostencalculatiesysteem zegt het Rekenhof op pagina 16 dat dit nieuwe systeem rapporteringen beoogt per lijn, per vervoersgebied en per project. Ook dat is cruciaal voor de evaluatie van de basismobiliteit die het regeerakkoord in het vooruitzicht stelt. De heer Carl Decaluwe zou graag over deze rapporteringen kunnen beschikken

Dezelfde spreker had ook graag wat verklaringen bij de tabel op pagina 17: voor de belangrijkste informatiesystemen per kostensoort, zitten er een aantal markante verschillen tussen de prijzen exclusief of inclusief pachters, zo bijvoorbeeld inzake verbruik en brandstof. Wat is daar de verklaring voor?

Het verwondert de heer Carl Decaluwe dat men het verband tussen het voertuignummer en het voertuigtype, bestaande uit drie niveaus, ook in de analytische boekhouding gebruikt. Anderzijds is men blijkbaar niet in staat om per voertuigtype een aantal goede kosten uit te splitsen. Dat is belangrijk, misschien ook voor toekomstige pachtovereenkomsten: als zou blijken dat bepaalde voertuigtypes veel duurder zijn dan andere, moet men daar in toekomstige bestekken rekening mee houden. Blijkbaar is het bijzonder moeilijk om daar gedetailleerde cijfers over te krijgen.

De heer Carl Decaluwe vraagt hoe men de verhouding tussen 62 en 38 procent nog verder kan optimaliseren. Er is geen diepgaand onderzoek gevoerd naar de vijf-procentnorm, terwijl iedereen die de sector wat kent, weet dat die in de praktijk totaal niet toegepast wordt. De heer Carl Decaluwe wil die norm best optrekken naar 25 of 30 procent maar hij moet wel toegepast worden.

Hoe zit het overigens vandaag met de 50/50-norm? Als men kan aantonen dat lijnen uitgebaat door pachters met dezelfde kwaliteit en dienstverlening

stukken goedkoper zouden zijn, mogen zij volgens de heer Carl Decaluwe best 80 procent van de uitbating in handen krijgen, op voorwaarde natuurlijk dat men de eigen knowhow blijft behouden. De spreker schat de huidige verhouding op 54 procent eigen regie en 46 procent door pachters. Voor het leerlingenvervoer is de verhouding wellicht 62/38. Klopt dat? Welk traject gaat men nog volgen om effectief de 50/50-verhouding te realiseren?

Als de kostenrapportering per lijn, per vervoersgebied en per project kan, dan kunnen voor de heer Carl Decaluwe ook de kosten van de projecten basismobiliteit gedetailleerd berekend worden.

Volgens de heer *Jan Peumans* krijgt men, in tegenstelling tot vroeger, door dit rapport, wel een goed inzicht. Hij hoopt dat er nog een debat over de basismobiliteit en de ontvangsten kan gevoerd worden. Hier gaat het evenwel om een kostenprijsvergelijking tussen de pachters en de regielijnen. Het Rekenhof levert geen fundamentele kritiek op het huidige systeem maar formuleert wel een aantal aanbevelingen. Deze commissie zou binnen het jaar moeten nagaan welke gevolgen daar inmiddels aan gegeven zijn.

Op pagina 35 wordt er over de marktwerking gesproken. Een aantal bedrijven in Vlaanderen zijn nog altijd familiebedrijven. De heer Jan Peumans wijst op het risico van concentratie, met een prijszetting als mogelijk gevolg, zoals in het buitenland gebeurd is door de liberalisering. Het Rekenhof beveelt aan “bij de toepassing van de bestekbepalingen over de marktwerking ook rekening te houden met de feitelijke markttoestand.” Het is een publiek geheim dat een aantal bedrijven door een beperkt aantal mensen gecontroleerd worden. Daar maakt het Rekenhof zich met een jantje-van-leiden vanaf: de aandeelhouderstructuren zijn perfect te achterhalen. Daaruit zal blijken dat er bij de pachters een concentratie begint op te treden, waarbij het risico bestaat dat die de prijzen gaan bepalen.

Men moet zich afvragen of het Nederlandse model, met opsplitsingen, geen goed model is en wat we hieruit kunnen leren. De heer Jan Peumans hoopt dat De Lijn gevolg zal geven aan de opmerkingen en aanbevelingen van het Rekenhof.

De heer *Johan Sauwens* drukt er zijn ontgoocheling over uit dat het Rekenhof vrij oppervlak-

kig heen gegaan is over de terechte vragen van het parlement. De prijs per kilometer is gestegen met 14 procent, slechts zeer weinig lijnen zijn aan een nieuwe pachter toegewezen. Op basis van een aantal overwegingen die al dan niet in de onderhandelingsprocedure vervat waren maar niet op voorhand uitgeschreven, heeft men in meer dan 80 procent niet voor de goedkoopste firma gekozen. Bovendien zegt De Lijn dat ze te weinig mankracht heeft om degelijke verslagen te maken van de gevoerde onderhandelingen. De heer Johan Sauwens wil van het Rekenhof graag weten of de onderhandelingsprocedure wel de meest gepaste procedure is. Als het erom gaat prijs en kwaliteit te vergelijken en als men ziet welke belangrijke en steeds toenemende budgetten De Lijn uit het overheidsbudget blijft nemen, vindt de heer Johan Sauwens het rapport van het Rekenhof redelijk oppervlakkig. Men heeft dit rapport duidelijk onder controle willen houden. Hoe komt het dat er zo'n groot verschil is met de raming door De Lijn zelf? Heeft De Lijn die prijs verkeerd ingeschat? Hebben de pachters hun winstmarges gewoon wat opgekrikt?

De verantwoordelijke van De Lijn heeft gezegd dat De Lijn pas vanaf januari 2003 in staat is om op basis van een kostencalculatie de offerteprijzen te vergelijken met de interne kostprijs, ook al was dat probleem al aangekaart sinds 1997. Maar ongetwijfeld heeft zij als goede manager die vergelijking intussen wel gemaakt en daar zou de heer Johan Sauwens graag de resultaten van zien: hij zou dus willen dat ze de ex-postvergelijking maakt tussen de interne kostprijzen en de externe contractprijzen en die aan het Vlaams Parlement bezorgt. Dat is waar het parlement al jaren om vraagt.

Volgens mevrouw *Annick De Ridder* blijkt uit het verslag van het Rekenhof dat het huidige gunningbeleid van de VVM in strijd is met het regeerakkoord, dat bepaalt dat de doelstellingen van het decreet basismobiliteit op de meest efficiënte manier moeten worden gerealiseerd. Nu blijkt dat de kostprijs na mededinging net gestegen is en dat ze bij toewijzing veel hoger ligt dan de geraamde prijs. Dat is niet normaal te noemen. De spreker wil graag van mevrouw Ingrid Lieten weten of de beoordeling van de offertes op grond van het kostprijscalculatiesysteem dat nu wel voorhanden is, niet tot een efficiëntere selectie zou geleid hebben. Dat meent ze te kunnen afleiden uit het antwoord van het Rekenhof van daarnet. Voor

de VLD moet de VMM een bijkomende inspanning leveren om een grotere marktwerking voor haar diensten mogelijk te maken. Bovendien moet de uitbesteding aan pachters volledig transparant verlopen, waarbij ook rekening moet worden gehouden met de feitelijke markttoestand.

Mevrouw *Ingrid Lieten* verdedigt de keuze voor de onderhandelingsprocedure. De Lijn wilde immers verschillende doelstellingen bereiken. Ze wilde de pachters, waarmee ze een jarenlange relatie had opgebouwd, fair behandelen en de verankering van een aantal Vlaamse familiebedrijven door de keuze van de procedure niet negatief beïnvloeden. Dat was destijds ook een beleidskeuze van de minister en van de raad van bestuur. De Lijn wilde bovendien naar gekwalificeerde bedrijven gaan, die kennis, ervaring en knowhow hebben in het organiseren van openbaar vervoer, om te vermijden dat het beoogde kwaliteitsresultaat niet zou bereikt worden. Daarom is er gekozen voor het kwalificatiestelsel. Er is bovendien gekozen voor onderhandeling omdat De Lijn de offertes wilde beoordelen op basis van twee criteria: prijs én kwaliteit. Als er alleen op basis van prijs gewerkt werd, had men inderdaad gekozen voor een aanbesteding waarbij de goedkoopste het zou gehaald hebben. Maar dan had men op geen enkele manier bewarende maatregelen kunnen nemen om de juiste kwaliteit van de dienstverlening te garanderen. Die heeft te maken met de aangeboden voertuigen, maar ook met de kwaliteit van het management en het personeel van het bedrijf.

De heer *Johan Sauwens* wil weten hoe de verhouding zat: voor welk gedeelte werd de keuze bepaald door de prijs en voor welk gedeelte door de kwaliteit? Bovendien moet die kwaliteit heel duidelijk omschreven worden.

Mevrouw *Ingrid Lieten* verwijst naar het verslag van het Rekenhof: daar staat heel duidelijk in dat er niet gekozen is voor een aanbesteding, er is niet op voorhand een percentage bepaald. Het ging om een onderhandelingsprocedure waarin prijs en kwaliteit zijn afgewogen. Het Rekenhof heeft een naberekening gemaakt om te kijken in welke mate de verhoudingen in algemene termen hebben meegepeeld. Die staat in het verslag.

De heer *Johan Sauwens* vraagt mevrouw *Ingrid Lieten* of ze dit alles een normale manier van werken vindt. In meer dan 80 procent van de gevallen

werd niet voor de laagstbiedende gekozen. Klopt dat?

Volgens mevrouw *Ingrid Lieten* kan dat zeker kloppen en is dat de normale manier van werken als men kiest voor een onderhandelingsprocedure. Dat was hier wettelijk mogelijk. De raad van bestuur heeft destijds die keuze gemaakt, in overleg met de federatie en de toenmalige minister. Eens men dat pad inslaat, is de onderhandeling vrij en loopt die op basis van prijs en kwaliteit. Het staat iedereen vrij om te zeggen dat dit toen geen goede beslissing was. Mevrouw *Ingrid Lieten* kan enkel uitleg geven over de analyses die gemaakt zijn op basis van de gekozen procedure.

De heer *Johan Sauwens* wil graag weten of de vertegenwoordigers van het Rekenhof deze procedure een normale werkwijze vinden.

Minister *Kathleen Van Brempt* benadrukt dat het hier ging om een beslissing van de raad van bestuur in overleg met de toenmalige minister. Zij wil die zeer sterk ondersteunen. De optie is bovendien correct uitgevoerd, en wel om een zeer belangrijke reden: heel vaak wordt het lokale niveau verplicht in een aanbestedingsprocedure voor de goedkoopste te kiezen, met alle gevolgen van dien op het terrein. In het kader van het openbaar vervoer is kwaliteit ontzettend belangrijk voor de tevredenheid van de klanten. De minister wil wel een open discussie voeren over de toekomst.

De heer *Carl Decaluwe* heeft ook ervaring met overheidsopdrachten en ook onderhandelingsprocedures gevoerd. Het rapport van het Rekenhof zegt dat het beoordelingssysteem na de ontvangst van de offertes nog geleidelijk is verfijnd.

Dan zegt het Rekenhof ook: “Het gebrek aan vooraf vastgestelde schriftelijke beoordelingsprocedure na een exhaustieve schriftelijke registratie over de volledige lijn van de gunningsprocedure, bemoeilijkt de controleerbaarheid ervan.” Daarover gaat het. Dergelijke elementen moeten grondig worden uitgediept. Het gaat uiteindelijk om belastinggeld. De rapporten van het Rekenhof zijn heel doordacht, dus het feit dat men zoiets zegt, wijst erop dat er een probleem kan zijn. De heer *Carl Decaluwe* begrijpt dat men de procedure die afgelopen is, verdedigt. Men kan evenwel een aantal duidelijke lessen trekken. De problema-

tiek van het personeel was geen gunningscriterium als men op voorhand al stelde dat het personeel zou worden overgenomen. Hetzelfde geldt voor het type bus in een bestek. Een bus is een bus. Als men in een bestek specificaties zet, gelden die ook voor iedereen. Er zijn een aantal rechtszaken geweest, ook bij de rechtbank van Mechelen. Men heeft ze teruggetrokken en gecompenseerd door iets anders omdat men wist dat men op een aantal punten ging verliezen. De spreker wil graag meer uitleg krijgen over het bedrag van 13,6 miljoen euro op vijf jaar tijd. Vroeger was het budget erg ruim en kreeg men bij wat men vroeg, maar die tijden zijn helaas veranderd. Hij zou ook graag de mening van het Rekenhof horen.

De heer *Jan Peumans* vindt dat men alles moet citeren wat het Rekenhof op pagina 35 schrijft: “De onduidelijkheden of onvolkomenheden bij de beoordeling van de offertes die het Rekenhof vaststelde, kon de VVM meestal verklaren of bleken marginaal te zijn. In geen geval hebben ze de keuze van de exploitant beïnvloed. Systematische inbreuken op de objectiviteit en het gelijkheidsbeginsel stelde het Rekenhof niet vast.” Er begint een sfeer te ontstaan alsof de pachters hun werk niet goed doen. Men heeft een rapport van het Rekenhof gevraagd en als dat niet fundamenteel in zijn kritiek blijkt te zijn, begint men andere dingen te zoeken. Men moet alles in het rapport lezen.

Mevrouw *Ingrid Lieten* neemt heel sterk aanstoot aan de opmerkingen van de heer Carl Decaluwe die insinueert alsof het management van De Lijn rechtszaken zou afkopen met andere opdrachten. Ze protesteert daar formeel tegen. De Lijn heeft heel wat procedures gevolgd en enorm veel contracten afgesloten. Over al die contracten met heel veel verschillende partners zijn er uiteindelijk twee rechtszaken geweest. Die rechtszaken zijn afgelopen. De heer Carl Decaluwe moet aan de betrokkenen zelf vragen waarom ze die hebben ingetrokken.

De Lijn heeft altijd geprobeerd om kwaliteit en prijs te laten werken. Het is niet zo dat de kwaliteit van de chauffeurs en het personeel hetzelfde is. Integendeel. Bij de nieuwe gunning van de contracten zijn er een heleboel bijkomende kwaliteitsnormen gesteld, zowel aan de voertuigen als aan de personeelsleden. Een bijkomende norm is bijvoorbeeld dat alle voertuigen een gemiddelde

leeftijd van zeven jaar moeten hebben. Dat betekent dat heel wat privé-bedrijven opnieuw hebben geïnvesteerd in een nieuw wagenpark. Daardoor is de kwaliteit van het voertuigenpark enorm gestegen ten bate van de klant. Uiteraard heeft dat een kostprijs, maar dat is een keuze die destijds is gemaakt. Die moet men aanvaarden.

Dat de ene chauffeur overging van de ene werkgever naar de andere omdat men bij de verschillende werkgevers dezelfde pakketten had aanbesteed, klopt niet. De pakketten die werden aanbesteed, waren allemaal nieuwe pakketten. Men heeft bij de aanbesteding en de vorming van de pakketten immers van de gelegenheid gebruik gemaakt om de zaken te optimaliseren en efficiënter te maken en homogene, compactere pakketten gemaakt. Daarbij konden de bestaande pachters hun oude lijn niet zomaar ergens herkennen. Dat was mogelijk, maar die lijn zat meestal in nieuwe pakketten met andere lijnen erbij. Een bepaald voorwerp van een oud contract is dus niet zomaar hetzelfde voorwerp van een nieuw contract. Er waren heel grote verschuivingen. Bovendien heeft men de procedure doorgevoerd op het moment dat een heleboel nieuwe beleidsmaatregelen werden uitgevoerd. Men heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een aantal uitbreidingen te realiseren waardoor er ook bijkomende personeelsleden moesten worden aangeworven. Het gaat niet op om te zeggen dat het personeel hetzelfde was voor en na het contract.

Er zijn verschillende vragen geweest over de kostprijs. Mevrouw Ingrid Lieten verduidelijkt dat in 1996 de beslissing is genomen om de bestaande overeenkomsten op te zeggen. Toen is er een raming van de kosten gemaakt en men is nog altijd aan het voortbouwen op die raming. Dat heeft zolang geduurd omdat de contracten eerst moesten worden opgezegd. Er is een opzeggingstermijn bedongen bij de exploitanten om die een rechtszekerheid te geven. Uiteindelijk heeft de procedure verschillende jaren in beslag genomen. Nu zit men nog altijd te vergelijken met een kostprijsraming van 1996. Nochtans is er heel wat veranderd, niet alleen wat betreft de elementen van de kostprijs. Ook het volume in de pakketten is veel groter geworden dan het volume dat in 1996 is opgezegd.

Er zijn verschillende oorzaken van de kostprijsstijging. Zo is er op het moment van de opzegging

van de contracten geen kostprijsverhoging doorgevoerd. Nochtans hadden de pachters daarop aangedrongen en daarvoor verschillende argumenten aangebracht. Het is logisch dat er enkele jaren later een inhaalmanoeuvre is gebeurd. Verder zijn er in de nieuwe contracten sterke bijkomende eisen gesteld niet alleen over de voertuigen maar ook over de toepassing van de CAO van De Lijn. De raad van bestuur heeft gesteld dat de concurrentie niet mocht worden gevoerd ten koste van de chauffeur en dat de concurrentie niet zou leiden tot een afbouw van de welvaart en de sociale zekerheid van de chauffeur. In het contract is opgelegd dat de chauffeur (of hij nu betaald wordt door of werkt voor een partner of De Lijn) gelijklopende arbeidsvoorwaarden moet hebben. Voor sommige contractanten betekent dat een groter verschil met de situatie voordien; voor anderen was het verschil minder groot. Dat heeft zeker een effect gehad op de kostprijsstijging. Mevrouw Ingrid Lieten staat nog altijd achter die keuze omdat ze er ook toe heeft geleid dat heel veel chauffeurs met een heel goede ervaring en knowhow in de sector zijn gebleven. Daardoor heeft De Lijn de kwaliteit, die voor de klanten belangrijk is, kunnen garanderen. Men mag niet onderschatten dat de dienstverlening iedere morgen wordt gemaakt door de chauffeur die de bus start en de klanten begroet. Als die chauffeur niet de nodige kwalificaties en knowhow heeft, leidt dat tot slechte kwaliteit en daaraan nemen de klanten aanstoot.

De vragen over de opmerking van het Rekenhof dat niet alle kostenfactoren in de kostprijsberekening zijn opgenomen, hebben vooral te maken met het onderhoud. Voor het onderhoud heeft De Lijn voor de eigen regiediensten gebruik gemaakt van gemiddelden voor verschillende typen voertuigen. Het klopt dat men de kostprijs nog exacter kan berekenen wanneer men per voertuig de onderhoudskost kan bijhouden. Dat was op het moment dat het Rekenhof het onderzoek heeft gevoerd, niet mogelijk omdat er geen uniforme afspraken over de werkbonden waren. Als men aan een bepaald voertuig in de werkplaats werkt, zou men veel specifieker moeten aangeven hoeveel uren onderhoud en herstellingen zijn gebeurd aan een voertuig. Men gaat de raadgeving van het Rekenhof zeker meenemen.

Verder was het een beleidskeuze om de vijf-procentnorm in te schrijven. Men kan erover debatte-

ren of men die norm al dan niet wil behouden. Als het parlement daarover bepaalde wensen heeft, zal mevrouw Ingrid Lieten die zeker voorleggen aan de raad van bestuur. Ze wijst erop dat Vlaanderen een zeer mature, volwassen en gedifferentieerde markt kent. Die markt bestaat uit een heleboel familiale bedrijven, een aantal grotere spelers en een aantal internationale spelers. Dat maakt dat er een heel grote rijkdom bestaat in de markt waardoor men voortdurend veel van elkaar kan leren. Het gunningsstelsel en de vijf-procentnorm hebben zeker niet verstrend opgetreden. Mevrouw Ingrid Lieten benadrukt dat De Lijn zich strikt formeel aan de toepassing van de vijf-procentnorm gehouden. Het Rekenhof stelt terecht dat dit niet altijd overeenkomt met de feitelijke structuur. Het is niet zo eenvoudig om te zeggen hoe men dat feitelijk moet vaststellen. Verschillende juridische entiteiten en structuren hebben met verschillende wisselende partners samenwerkingsverbanden geformuleerd. Om correct te zijn, moet men niet alleen de aandeelhoudersstructuur van de verschillende groepen nagaan, maar ook die van de (overgroot)moeder. De vraag is of dat de taak van De Lijn is, en wat de meerwaarde daarvan is. Het is de taak van het parlement om daarover te debatteren en daarover richtlijnen te geven. De raad van bestuur zal daaruit dan de nodige conclusies trekken.

Mevrouw Ingrid Lieten kan niet aantonen dat werken met partners goedkoper is dan werken in eigen regie. Ze heeft echter geen reden om aan te nemen dat werken met partners goedkoper is dan werken in eigen regie. De aanbesteding bevat een gedetailleerde beschrijving van alle kostprijs-elementen. Pachters en regie moeten aan dezelfde eisen voldoen op het vlak van bussen en personeel. Het kostprijsverschil is bijgevolg miniem. Zij benadrukt dat De Lijn zoals bepaald in de beheersovereenkomst streeft naar de 50/50-verhouding. Ze is ervan overtuigd dat De Lijn die doelstelling zal halen wanneer de beheersovereenkomst afloopt.

Bovendien streeft De Lijn deze doelstelling na zonder een sociaal bloedbad te veroorzaken bij de pachters en de eigen regie. Dankzij de uitbreiding van het aanbod kreeg De Lijn de kans om het aandeel van de pachters te vergroten zonder eigen personeel te moeten ontslaan. Alle nieuwe projecten zullen grotendeels aan de private sector toegewezen worden om de 50/50-verhouding pro-

bleemloos te bereiken. Indien het Vlaams Parlement beslist dat deze doelstelling niet meer nagestreefd hoeft te worden, zal De Lijn zich daarbij neerleggen.

Mevrouw Ingrid Lieten verzet zich formeel tegen de uitspraak van de heer Carl Decaluwe dat De Lijn de transparantie met tegenzin creëert.

De heer *Carl Decaluwe* benadrukt dat hij daar geen woord van terugneemt. Hij kan zijn bewering bewijzen.

Mevrouw *Ingrid Lieten* antwoordt dat de overgang van kostentoewijzing op historische basis naar kostentoewijzing op effectieve basis heel wat investeringen vergt. Ze wil net zoals de heer Carl Decaluwe dat dit proces sneller verloopt. Het management werkt er volop aan en staat open voor suggesties vanuit het Vlaams Parlement.

Mevrouw Ingrid Lieten vindt dat de vragen over de prijs van de basismobiliteit geen verband houden met deze discussie. De Lijn kent de prijs van elk project basismobiliteit. De prijs van elk project wordt geraamd voor de openbaarvervoerscommissie zich erover buigt. Omdat De Lijn ervoor dient te zorgen dat het afgesproken budget volstaat om de basismobiliteit te realiseren, is het belangrijk dat de projectkosten correct worden geraamd. De vraag of die projecten door partners of door de eigen regie worden uitgevoerd, is niet relevant omdat regie en partners met dezelfde kostprijs-elementen rekening moeten houden. Mevrouw Ingrid Lieten ziet geen aanwijzingen dat de regie duurder is dan de partners.

De heer *Carl Decaluwe* vraagt of De Lijn in staat is per lijn te berekenen wie het goedkoopst is: een partner of de eigen regie. Zelfs een verschil van amper 3 procent maakt een groot verschil uit. Hij vindt het belangrijk om over concrete informatie te beschikken om te weten wie het efficiëntst werkt. Als er geen duidelijk antwoord komt op deze vraag, zal de spreker het Rekenhof een dringende en gedetailleerde evaluatie laten uitvoeren.

Mevrouw *Ingrid Lieten* antwoordt dat ze haar antwoord zal herhalen. De twee belangrijkste kostprijs-elementen zijn personeel en voertuigen. Deze elementen zijn vergelijkbaar omdat regie en partners aan dezelfde normen moeten voldoen. Partners moeten bijvoorbeeld dezelfde bussen kopen

als de regie. De prijs van de bussen is bijgevolg praktisch gelijk en wordt enkel beïnvloed door het bestelde aantal en de onderhandelingsvaardigheden. Hetzelfde geldt voor de personeelskosten, die goed zijn voor 68 procent van de totale kosten. Regie en partners moeten aan dezelfde loonvoorwaarden voldoen. De Lijn kan de standaardprijs per lijn berekenen afhankelijk van het moment waarop gereden wordt, van de dienstjaren van de chauffeur, de ouderdom van de bus, het aantal files op het traject enzovoort. Mevrouw Ingrid Lieten heeft geen redenen om aan te nemen dat de regie duurder werkt dan de partners.

Mevrouw Ingrid Lieten beaamt dat De Lijn bij het opmaken van duidelijke verslagen in gebreke is gebleven. De verslagen bevatten wel alle nodige elementen. Voor elke gunningsprocedure zijn vergelijkingstabellen en cijfermatige analyses opge maakt. Deze elementen zijn gebruikt om een verslag met gemotiveerd voorstel van beslissing te maken voor de raad van bestuur. Het Rekenhof wijst erop dat er geen uitvoerig verslag is gemaakt van de onderhandelingsrondes. De Lijn zal deze fout rechtzetten.

Mevrouw Ingrid Lieten antwoordt mevrouw Annick De Ridder dat indertijd om een aantal redenen is gekozen voor een onderhandelingsprocedure met kwalificatiestelsel. Het is best mogelijk dat op basis van andere redenen voor een andere procedure wordt gekozen. Mevrouw Ingrid Lieten is de mening toegedaan dat de uitbesteding transparant is verlopen. De uitgebreide dossiers op basis waarvan de raad van bestuur heeft beslist, zijn toegankelijk. Alle rechthebbenden kregen toegang tot de dossiers.

De heer *De Koninck* antwoordt dat zowel in de Europese richtlijn in de nutsectoren als in de Belgische wetgeving de onderhandelingsprocedure met bekendmaking is gelijkgeschakeld met de aanbestedingsprocedure en de offerteaanvraagprocedure. Dat is anders in de klassieke sectoren waar de onderhandelingsprocedure een uitzonderingsprocedure is.

Door de bekendmaking op Europees en op Belgisch niveau is volledige mededinging mogelijk. Het bestek vermeldt de gunningscriteria. Bovendien is er de mogelijkheid om na de offerteaanvraag te blijven onderhandelen over prijs en kwaliteit.

De heer De Koninck stelt dat het bestek twee gunningscriteria bevat: prijs en kwaliteit. Aan deze criteria waren geen ponderatiecijfers verbonden. Europa zal dat binnenkort verplichten om te vermijden dat gespeeld wordt met percentages om iemand te bevoordelen. Het Rekenhof heeft dat echter niet vastgesteld. Vanaf het begin is gebruik gemaakt van een vaste score: de waarde van de prijs was 84 procent en de waarde van de kwaliteit 16 procent. Deze verhouding werd stelselmatig gebruikt. Het Rekenhof heeft geen onregelmatigheden vastgesteld. Het Rekenhof merkt wel op dat de ponderatiecoëfficiënten vermeld hadden moeten worden in het bestek. De Lijn zal daar rekening mee houden. De nieuwe Europese richtlijn inzake overheidsopdrachten zal dat overigens verplichten.

De heer *Carl Decaluwe* stelt dat aan elk item een score werd gegeven. Hij vraagt of het normaal is dat de score niet gelijk is in alle provincies.

Mevrouw *Ingrid Lieten* verklaart bereid te zijn te antwoorden op vragen over specifieke dossiers.

De heer *De Koninck* heeft geen onregelmatigheden vastgesteld bij het doorlichten van de dossiers. Het gelijkheidsbeginsel is gerespecteerd. Vragen over specifieke dossiers moeten aan De Lijn gesteld worden.

Minister *Katleen Van Brempt* heeft zich geërgerd aan het feit dat er voortdurend een link werd gelegd met basismobiliteit. Het regeerakkoord is heel duidelijk over basismobiliteit. Minister Kathleen Van Brempt is vast van plan die bepalingen uit te voeren. Het eerste element is dat de middelen voor basismobiliteit efficiënt ingezet zullen worden. De Lijn evalueert dat jaarlijks. Het tweede element is dat het decreet op de basismobiliteit uitgevoerd zal worden. Daarvoor zullen volgens de minister bijkomende middelen nodig zijn.

De verslaggever,

De voorzitter,

Carl DECALUWE

Marc
VAN DEN ABELEN