



Vlaams
Parlement

ingediend op **251** (2014-2015) – Nr. 1
16 februari 2015 (2014-2015)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen en Joris Vandenbroucke

over het besparingsplan van De Lijn

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;
de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;
de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;
de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;
de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;
mevrouw Ingrid Pira.

INHOUD

1. Uiteenzetting door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn	4
1.1. Context	4
1.2. Besparingsinspanning	4
1.3. Hoe de besparingsdoelstellingen bereiken?	5
2. Toelichting door de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.....	8
2.1. Tarieven	8
2.2. Investerings	8
2.3. Kostendekkingsgraad	9
2.4. Aanbod	9
3. Bespreking.....	9
3.1. Vragen van de leden	9
3.2. Antwoorden van minister Ben Weyts.....	14
3.3. Antwoorden van directeur-generaal Roger Kesteloot	15
3.4. Aanvullende vragen en antwoorden	19
Gebruikte afkortingen	22
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 15 januari 2015 een gedachtewisseling over het besparingsplan van De Lijn, met de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn.

De presentatie van de heer Kesteloot is opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be. Op de vergadering deelde minister Ben Weyts ook een presentatie uit met de resultaten van de actualisatie van de internationale benchmark¹. Die presentatie en de studie van PwC en VITO zijn eveneens opgenomen op genoemde dossierpagina.

1. Uiteenzetting door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn

De heer *Roger Kesteloot* stelt dat het besparingsplan van De Lijn de hele zittingsperiode overspant. Het is meest gedetailleerd voor uitvoering in het jaar 2015. De bedrijfseconomische begroting daarvoor is door de raad van bestuur goedgekeurd eind 2014.

1.1. Context

Hij laat een beeld zien van de evolutie van de dotatie van De Lijn van 2009 tot 2015, dus van begin vorige zittingsperiode tot begin van de lopende zittingsperiode (zie bijlage). Ook de opbouw van kosten van De Lijn in de loop van die periode is weergegeven.

De dotatie is op hetzelfde peil gebleven als in 2009, maar zou om de kostenevolutie te dekken, in plaats van 858,2 miljoen euro al 966 miljoen euro moeten zijn. De dotatie heeft de kostenstijging niet gevolgd en was derhalve al onderworpen aan een aantal besparingsrondes. In 2012 werd zo op één jaar meer dan 60 miljoen euro bespaard. Toch is ook aan De Lijn gevraagd om net als andere overheidsinstellingen opnieuw de vinger op de knip te houden.

1.2. Besparingsinspanning

De besparing waarover de heer Kesteloot het heeft, is die op de werkingskosten, dus op het exploitatiebudget en niet op het investeringsprogramma. Over de jaren heen heeft het investeringstempo en -budget stand gehouden. Dat is nodig om de kwaliteit op peil te kunnen houden, stelt de spreker. Intussen worden een aantal investeringsprojecten van De Lijn in pps gerealiseerd. De beschikbaarheidsvergoedingen worden gehonoreerd zoals afgesproken. Het investeringsbudget blijft dan ook op peil.

De besparingsinspanning die van de Vlaamse Vervoermaatschappij wordt gevraagd, bedraagt formeel 34,8 miljoen euro. Daarnaast blijven een aantal kosten stijgen zonder dat ze gecompenseerd worden (11,5 miljoen euro). De spreker verklaart dat dit een gangbaar feit is: een aantal kosten worden wel gecompenseerd, onder meer in uitvoering van de afspraken in de beheersovereenkomst, andere niet. Alles bij elkaar moet De Lijn, om de begroting eind 2015 in evenwicht af te sluiten, een besparingsplan realiseren ten belope van 46,3 miljoen euro.

¹ Zie ook: *Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 456/1.

Welke kosten stijgen en zijn niet gecompenseerd? Onder meer de vergrijzingskost van de personeelsuitgaven. De Lijn ressorteert niet onder het Vlaams personeelsstatuut, maar kent wel een systeem van baremaverhogingen volgens de anciënniteit van personeel. De samenstelling van het personeelsbestand zorgt dan ook jaarlijks voor een extra kost die niet in de dotatie gecompenseerd wordt. Voor 2015 gaat het om 3,5 miljoen euro.

Een aantal tramprojecten die in pps werden uitgevoerd, gaan in exploitatie. Bij de beslissing van de Vlaamse Regering over de vertrammingen in 2007 is al meegegeven dat de investeringskosten gedragen zouden worden vanuit de investeringsvergoedingen maar de exploitatiekosten zouden gedragen worden vanuit het exploitatiebudget van De Lijn. In 2015 zal zo in Oost-Vlaanderen, Gent, het tramproject rond de verlenging van de tramlijn naar Zwijnaardedorp in exploitatie gaan. In Antwerpen staat de ingebruikname van de premetrokokker op het programma. Die toename van de exploitatie komt nu op het budget van De Lijn terecht. Ook de doorrekening in jaarwaarde van de tweede Ringlijn in Leuven is intern gecompenseerd. Een aantal bijkomende licentiekosten van softwarepakketten vormt eveneens een toegenomen kost. De rekening loopt in die zin op tot 11,5 miljoen euro in 2015.

1.3. Hoe de besparingsdoelstellingen bereiken?

Directie en raad van bestuur van De Lijn maken jaarlijks eind november een planningsschema op voor de begroting van het volgende jaar, gebaseerd op de gegevens die op dat ogenblik door de Vlaamse Regering en het parlement ter beschikking worden gesteld in het kader van de begrotingsopmaak. In de raad van bestuur van december wordt dan de bedrijfseconomische begroting goedgekeurd.

1.3.1. *Principes*

Welke principes worden gehanteerd om de bedrijfseconomische begroting op te stellen? Er is in elk geval goed overleg met de regeringscommissarissen en het kabinet van de minister. Er is principieel beslist om de helft van de inspanning die voor 2015 voorop staat en zelfs al doorloopt in 2016, uit de ontvangsten te halen. De tarievennota is daarvan een uitloper en werd op de raad van bestuur goedgekeurd en aan de Vlaamse Regering voorgelegd.

Bij de uitgaven is in eerste instantie gezocht naar interne efficiëntiewinsten. De selectieve wervingsstop die al sinds 2010 geldt, wordt gehandhaafd. Er wordt alleen voorzien in vervangingen van kritische functies, bijvoorbeeld in het kader van veiligheid en wettelijke verplichtingen inzake preventie en milieunormering of rond planning van de diensten.

Er zijn een aantal effecten te verwachten van de ingrijpende reorganisatie die De Lijn doorvoert, met name bij de ondersteunende diensten. Een aantal daarvan, zoals de abonnementendienst en klantendienst, zijn nu geconcentreerd op één plek en werken voor De Lijn als organisatie als geheel, terwijl ze eerder decentraal in de diensten aanwezig waren.

De interne efficiëntiewinsten maken ongeveer twee derde uit van de helft die De Lijn in uitgaven wil besparen. Het andere derde is gericht op maatregelen in het aanbod. Er is bewust voor gekozen om pas in allerlaatste instantie opnieuw in het aanbod in te grijpen. Dat zou dan ook gebeuren volgens de beleidslijnen die werden vastgelegd in de beleidsnota. Dat houdt onder meer in dat woon-school- en woon-werkverkeer maximaal worden ontzien, legt de heer Kesteloot uit. Er wordt vooral rekening gehouden met het principe van vraaggestuurdheid: waar zijn de bezettingsgraden zeer laag en kan er zonder veel nadeel voor reizigers gesleuteld

worden aan het aanbod? Tegelijk wordt wel aanbod bij gecreëerd met de tramverlengingen en de Ringlijn in Leuven.

1.3.2. Maatregelen bij de ontvangsten

De doelstellingen moeten gehaald worden voor het einde van het jaar, dus de maatregelen moeten zo snel als mogelijk van kracht worden. Het gaat om structurele maatregelen die een recurrent effect moeten genereren. Een aantal kunnen pas in de loop van het jaar worden ingevoerd. De Lijn voorziet daarom nog in enkele eenmalige maatregelen voor 2015 ter overbrugging. Onder meer de meeste tariefmaatregelen zullen pas ingaan op 1 februari, waardoor voor één twaalfde aan meerontvangsten gemist wordt. Het betalende abonnement voor 65-plussers gaat in op 1 september 2015. In 2016 krijgen de maatregelen het volle jaareffect.

Concreet zal het nieuwe tariefbeleid een belangrijk element zijn in het halen van de budgettaire doelstellingen. Voor 2015 rekent De Lijn in die zin op een meerontvangst van net geen 8,5 miljoen euro. De prijs van evenementenvervoer en bijzondere diensten gaat omhoog met 5 percent vanaf 1 januari 2015.

De Lijn merkt maar begrijpt ook dat een aantal derdebetalersystemen zwaar onder druk komen te staan, en dan vooral die met de lokale besturen. Dat wijt de spreker aan de alomtegenwoordige budgettaire krapte en financiële druk. Die daling moet ook gecompenseerd worden.

In de loop van het jaar zouden ook de bedragen van de administratieve boetes die worden toegepast bij De Lijn, verhogen. Ze zijn in 2004 opgenomen in het exploitatie- en tarievenbesluit van De Lijn en werden sindsdien niet aangepast of geïndexeerd.

De vermelde eenmalige opbrengsten vloeien vooral voort uit valorisatie van vastgoed. Voorts zijn er nog een aantal diverse ontvangstenmaatregelen zoals het streven naar verhoogde reclame-inkomsten door de dochteronderneming LijnCom nv.

Het beleid van gerichte controles wordt onverminderd doorgezet. In 2015 wordt de focus uitdrukkelijk daarop gelegd, met name controle op het gebruik van sms-tickets, een faciliteit die fraudegevoelig blijkt. Men verwacht daarvan een bijkomende opbrengst ten belope van ongeveer 335.000 euro. Het bestrijden van zwartrijden en fraude met vervoerbewijzen heeft twee effecten, oppert de heer Kesteloot. Een eerste vertaalt zich in bijkomende inkomsten uit boetes. Hoofddoel is bewustmaking rond betaalplicht.

1.3.3. Maatregelen bij de uitgaven

De besparingsdoelstelling aan uitgavenkant bedraagt 28,7 miljoen euro voor 2015, rekening houdend met de jaareffecten. Ook in dat verband richt men de inspanningen op interne efficiëntieverbetering en projectwerking (14,25 miljoen euro). Een aantal projecten zijn beknot dan wel uitgesteld. 1,67 miljoen euro wordt gevonden in een aanzienlijke daling in het gebruik van consultancydiensten. In 2014 is een belangrijke reorganisatie doorgevoerd, waarvoor De Lijn externe hulp zocht. Die kosten vallen weg. Voor projectwerking wordt ook duchtig geknipt in de consultancy.

Sinds 2013 en 2014 worden ook de vruchten geplukt van de inspanningen op het vlak van ecodriving. Zo werden rijstijlmeters op alle bussen geïnstalleerd. Dat laat de chauffeurs toe voortdurend het eigen rijgedrag te evalueren. Gekoppeld aan de nodige opleiding blijkt dat een significant positief effect te hebben op het verbruik. In 2015 zal er een belangrijke instroom zijn van hybride bussen in de busvloot. Dat is te danken aan de investeringen in rollend materieel. De bussen zullen worden

ingezet in stadsexploitatie. Het verbruik ligt zeker 15 percent lager dan de gewone dieselbussen, leert de ervaring met de eerste generatie.

De Lijn is volop in onderhandeling met de vakorganisaties over aanpassingen aan de arbeidsorganisatie. Het gaat onder meer om aanpassingen van de regelsets van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. Dat moet een aanzienlijke besparing opleveren.

Voorts moet een centralisatie van het magazijnbeheer nog een efficiëntiewinst van ongeveer 1 miljoen euro realiseren. Het verbeteren van de productiviteit van de chauffeurs door een doorgedreven gebruik van planningsoftware en een interne benchmarking van de regio's onderling moet nog eens ruim 3 miljoen euro opleveren. Het laat bovendien toe het aantal gepresteerde overuren te doen dalen, nog een bezuiniging. Met de bestaande leveranciers wordt heronderhandeld over de contractprijzen. Dat is delicaat, stelt de spreker, omdat de prijzen zijn vastgelegd bij toewijzingen die voldoen aan de wetgeving op de overheidsopdrachten.

Er wordt ook een daling in de energiekost genoteerd, vooral van elektriciteit, maar net zo goed van aardgas. In 2014 liep het bestaande energiecontract af. De Lijn heeft zich ingeschreven in de raamovereenkomst die het Vlaams Energiebedrijf kon bedingen. Die omschakeling alleen betekent een besparing van 750.000 euro op de elektriciteits- en gasrekening.

Een aantal meer klassieke campagnemiddelen zijn teruggeschroefd, zoals de rekruteringscampagnes. Ze zijn omgezet in meer actuele, IT- en internetgerichte campagne-instrumenten, die minder kosten.

Bij het aanpassen van de regelsets horen een aantal kleinere maatregelen. Zo wordt onderhandeld over verouderde premiestelsels bij De Lijn. Bovendien wil men proberen een aantal ervan te harmoniseren over de diverse entiteiten heen. Afhankelijk van de betrokken entiteit, gelden er soms andere arbeidsvoorwaarden. Een belangrijke generieke regel die men wil wijzigen, behelst dat – van bij het ontstaan van De Lijn – de maatschappij niet kan aanwerven in deeltijds verband. Dat zit vervat in een cao. Aanwerving staat vooralsnog gelijk aan een voltijds statuut. De werknemer zelf kan dan wel vragen naar een deeltijds statuut. De Lijn wil overstappen op een systeem waarbij ook bij aanwerving het deeltijds statuut kan worden aangeboden. Dat moet per jaar ongeveer 1 miljoen euro opleveren.

Een belangrijk element van de regelsets is de annualisering van de arbeidstijd. Die wordt voor chauffeurs vooralsnog per kwartaal afgeklokt. Bepaalde dagen en weken presteren mensen bovengemiddeld en andere onder de gemiddelde duur. De Lijn wil die berekening alleen nog op jaarbasis maken. Dat laat de werkgever toe om de planning beter te spreiden over het jaar en zo onder meer overuren en uitbetalingen in dat kader te vermijden. Het maakt het voor de individuele chauffeur dan weer mogelijk om net zo goed in functie van zijn behoeften – bijvoorbeeld voor het gezin – de prestaties beter gespreid over het jaar te plannen. De Lijn wil met de maatregel, die in die zin een win-winsituatie creëert, naar de vakorganisaties om tot goede afspraken te komen.

1.3.4. Maatregelen bij het aanbod

Ten slotte staat ook een optimalisatie van het aanbod op stapel. Daar gaat het om een bedrag van een kleine 7 miljoen euro.

Aanbodmaatregelen zijn onder meer gelinkt aan de tramexploitatie. Die is uitgebreid, en daarvoor zijn compensaties nodig, zonder al te veel reizigers te treffen. Men wil zo veel als mogelijk woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer ontzien. In combinatie met de kennis uit cijfers van de bezettingen van vraagafhankelijk

vervoer – de belbussen – en van het reguliere vervoer, is het plan gegroeid om het tijdvenster van het aanbod openbaar vervoer op zondag te beperken tot wat één chauffeursdienst inhoudt op zondag. De lage bezettingen worden genoteerd in de vroege en late zondaguren. Die bedieningen worden ingekrompen of geschrapt. Op zondag zal derhalve bediening worden aangeboden tussen 10 uur en 19 uur, zowel in het vraagafhankelijk vervoer als in het regioverkeer. De dertien centrumsteden worden ontzien en waar nodig moet er voldoende flexibel met het tijdsvenster kunnen worden omgesprongen en geschoven, bijvoorbeeld voor gemeenten met een zondagsmarkt.

Een grotere optimalisatie van het aanbod gericht op de vraag, blijft algemeen ook het doel. De streefdatum voor de invoering van de aanpassing is 1 mei 2015. Er is een draaiboek opgesteld en men wil vooral goed communiceren met de mensen op het terrein en met de steden en gemeenten. Dat gebeurt zeer gericht vanuit de respectieve entiteiten. Op het niveau van De Lijn wordt contact gelegd met de VVSG en TreinTramBus om de plannen toe te lichten. Het is de bedoeling om tegen half april ook de reizigers zelf te informeren. Van de aanbodmaatregelen worden inkomsten verwacht ten belope van 6,7 miljoen euro.

De heer Kesteloot stelt nog dat naast de vermelde besparingen De Lijn ook nog een aantal interne kostenstijgingen moet compenseren.

2. Toelichting door de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Minister *Ben Weyts* brengt in herinnering dat het budget voor De Lijn in de afgelopen vijftien jaar geëxplodeerd is van 300 miljoen euro in 1999 naar meer dan 1 miljard euro in 2014. Elke Vlaming betaalde in dat jaar gemiddeld maar liefst 170 euro aan De Lijn, vervoersbewijzen niet inbegrepen. De overheidsbijdrage bedraagt in Vlaanderen gemiddeld 2 euro per reizigersrit, wat merkkelijk hoger ligt dan in andere regio's.

2.1. Tarieven

Er is in 2009 een benchmarkstudie opgezet. Die werd geactualiseerd door PwC en VITO en wordt uitgedeeld in de commissie, waarna het onderzoek in primeur kan worden besproken. Daarmee komt de minister zijn belofte na.

De conclusie luidt dat De Lijn een opvallend goedkope openbarevervoersmaatschappij blijft. Het Vlaamse openbaar vervoer wordt in de studie vergeleken met drie vergelijkbare regio's: Schotland, Zuid-Nederland en Noordrijn-Westfalen. De abonnementsformules van De Lijn blijken ver onder de tarieven van de andere buitenlandse regio's te liggen. Dat geldt voor de bestudeerde periode, 2009-2013, maar net zo goed voor het nieuwe tariefplan.

De Lijn heeft de laagste kostendekkingsgraad van het onderzoek. PwC adviseert dan ook een tariefaanpassing in functie van die kostendekkingsgraad. Dat bevestigt voor de minister dat het nieuwe tariefplan het openbaar vervoer financieel gezonder maakt.

2.2. Investerings

In de marge stipt de minister aan dat de benchmark ook aangeeft dat het voertuigenpark van De Lijn in vergelijking met de andere regio's sterk verouderd is. Daarom wordt geïnvesteerd in capaciteit en in het wagenpark, in het comfort ook. Het investeringsbudget wordt gevrijwaard.

Waar zich het meeste klachten voordoen over het aanbod, en meer bepaald de capaciteit, wordt concreet ingezet op verhoging daarvan en geïnvesteerd in rollend materieel. Voor sommige lijnen wordt de capaciteit zelfs verdrievoudigd.

2.3. Kostendekkingsgraad

Met belastinggeld moet men zorgvuldig omspringen, oppert de minister. Er moet uitgemaakt worden welke maatschappelijke kosten verantwoord zijn tegenover welke maatschappelijke baten. Als de gemiddelde kostprijs per gereden kilometer per bus op 4 euro komt, terwijl de gemiddelde inkomsten per reizigersrit op 0,28 euro liggen, dan betekent dat voor een buslijn van 35 kilometer met in totaal 5 reizigers over het hele traject, een kostprijs van 140 euro tegenover slechts 1,4 euro ontvangsten. De kostendekkingsgraad is dan 1 percent en 99 percent komt bij de belastingbetaler terecht.

De minister kan dat bezwaarlijk beschouwen als een efficiënte besteding van belastingmiddelen.

2.4. Aanbod

Hij meent dat voor minder geld per rit meer comfortabele, groenere en snellere alternatieven kunnen worden aangeboden. Vervoer van een enkeling met grote vervuilende bussen, kan niet de bedoeling zijn, besluit hij. Bussen en trams worden pas een verantwoord transportmiddel bij een zekere kritische massa. Op veel bestaande lijnen wordt die bijvoorbeeld niet gehaald voor de zondagbediening. De combinatie van veel aanbod waar er geen of nauwelijks vraag is en lage tarieven heeft dat niet veranderd, stelt de minister. Op die lijnen wordt in de aanpassing gefocust.

Naast de tariefwijzigingen heeft men zich vooral gericht op interne kostenefficiëntie. De aanbodaanpassing is derhalve een zeer klein onderdeel van het besparingsplan en betreft alleen laag bezette lijnen op zondagochtend en -avond. Qua afschaffing zijn alleen de lijnen voor belbus en bus in aanmerking genomen waar de bezetting neerkomt op minder dan vijf reizigers op het volledige tracé.

3. Bespreking

3.1. Vragen van de leden

Mevrouw *Karin Brouwers* wil eerst een vraag stellen over persberichten over gediïversifieerde tickets bij De Lijn. De prijs van een ticket zou over luttele jaren afhangen van het tijdstip waarop het wordt gebruikt. Ook de NMBS werkt aan een gelijkwaardig concept. Wanneer het system zou worden ingevoerd, is nog niet duidelijk, maar er is sprake van één tot twee jaar. Na de eerste berichtgeving ter zake, werd in de namiddag door De Lijn benadrukt dat reizigers zich vooralsnog geen zorgen hoeven te maken over duurder wordende tickets tijdens de spits. Het zou gaan om een denkoefening die nog niet is onderzocht en waarover geen beslissingen zijn genomen.

Waarom is die denkoefening niet gebeurd in het kader van het nieuwe tarievenplan? Hangt de discussie samen met de invoering van het ReTiBo-systeem? Wat is de stand van zaken van de denkoefening in verband met diversifiëring van tickets? Welke timing en planning hanteert men? Welke abonnementen en/of sociale abonnementen zouden eventueel in de oefening worden meegenomen, als dat al overwogen wordt? Het lid wil zeker zijn dat het alleen over tickets gaat. De hamvraag is voor het lid of tickets in de spits, vertrekkend van de bestaande tarieven, duurder zouden worden, dan wel in de daluren goedkoper? Dat lijkt haar een veel sympathiekere beweging.

Wat betreft de 9 miljoen euro aan eenmalige inkomsten is er sprake van valorisatie van vastgoed. Wat heeft men daarbij voor ogen? De Lijn moet in de volgende jaren dezelfde 9 miljoen euro ergens anders vinden, aangezien het om eenmalige inkomsten gaat. Hoe zit dat?

Met betrekking tot efficiëntiewinsten gaat het om 14,3 miljoen euro. Onder de aanpassing regelsets op dia 8 is er dan weer sprake van 3,74 miljoen euro waarover nog onderhandeld wordt met de vakorganisaties. Dat gaat over arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. De volgende bladzijde geeft de cijfers weer voor daling overuren en optimalisatie planning en spreekt van 949.000 euro. Zit dat vervat in de 3,74 miljoen euro of niet?

In het aanbod worden voor een kleine 7 miljoen euro aanpassingen en optimalisaties aangebracht. CD&V is blij dat die niet gekoppeld zijn aan naakte ontslagen. Er zou nog altijd overlegd worden met de vakbonden. De fractie hoopt dat er snel iets uit de bus komt. Dat er ook overleg met de VVSG is opgezet ter zake, verheugt haar dan weer.

Hoever staat het met de uitwerking van alternatieve, innovatieve vervoersconcepten, die met de gemeenten op het getouw zouden worden gezet? Van burgemeesters verneemt het lid dat er dingen bewegen. Met het oog op het afschaffen van basismobiliteit en de omzetting in basisbereikbaarheid, is het volgens mevrouw Brouwers cruciaal dat er een systeem komt dat eventueel gedifferentieerd kan worden per gebied, maar dat voorkomt dat er – zeker op het platteland – vervoersarmoede komt. Wat is de timing? Wordt het middenveld betrokken? Het lid stelt voor om ter zake alvast hoorzittingen te organiseren.

De heer *Joris Vandenbroucke* leest een stukje voor uit De Standaard van 9 april 2013 waarin de heer Kesteloot poneerde dat De Lijn sinds 2009 ruim 100 miljoen euro bespaard heeft, of 10 percent van het totale budget. Nog verder gaan, zou te ver gaan. Het lid moet vaststellen dat er inderdaad te diep gesneden wordt. Efficiëntiestreven moet een gewoonte zijn in elk bedrijf, meent hij. Tegelijk is de heer Vandenbroucke zich zeer bewust van het feit dat de reiziger in Vlaanderen in 2015 zowat 18,5 miljoen euro extra moet ophoesten en dat er voor 6,7 miljoen euro wordt gesnoeid in het aanbod. Dat komt neer op een inspanning van 25 miljoen euro, te betalen door de gebruiker van het openbaar vervoer die minder aanbod krijgt voor meer geld.

Dat de dotatie van De Lijn aanzienlijk is toegenomen over de voorgaande 15 jaar, klopt. Het lid merkt op dat er ook in aantal reizigers een scherpe toename te noteren viel. Zo zijn veel kosten in andere domeinen ook geëxplodeerd. Is men van plan om ook daar in dezelfde mate in te grijpen? De besparingen worden opgelegd aan De Lijn, zo luidt het, terwijl de minister op 17 december 2014 stelde dat het alles bij elkaar nog beperkt is gebleven, met een besparing globaal ten belope van 3,3 percent. Het bedrag van 34,8 miljoen euro voor 2015 strookt niet met de werkelijkheid, weet het lid. Dat bedrag zou 46,3 miljoen euro belopen. Minister Weyts stelde al dat er tegen 2019 een besparingsdoelstelling is van 61 miljoen euro. Hoe ziet men de kostenopdrijvers, die niet gecompenseerd worden, in de volgende jaren evolueren? Welk bedrag zal De Lijn echt moeten hebben bespaard als ze niet gecompenseerd worden voor kostenstijgingen zoals in 2015?

Sinds 2010 blijkt het aantal klanten van De Lijn te dalen. In 2014 is de daling erger dan ooit. De directeur van De Lijn in Antwerpen liet al een grafiek zien waarbij een correlatie wordt aangetoond tussen het aantal reizigers en de tijdstippen waarop bespaard dan wel geïnvesteerd wordt in het openbaarvervoersaanbod. Knippen in het aanbod en tegelijk de tarieven verhogen, doet het reizigersaantal volgens de heer Vandenbroucke alleen nog erger dalen. Zodra de besparingsplannen bekend raakten, zeker wat betreft de zondagsdienst, doken twee cijfers in de pers op.

95 percent van de reizigers zou niet getroffen worden. 30 percent van de reizigers die op zondag de bus nemen zouden dat vóór 10 uur en na 19 uur doen. Welk percentage van de reizigers zou de impact echt voelen?

Het begrip optimalisatie is gevallen in het kader van de belbussen, met name het geregeld aanbod buiten de steden. Kan iemand in dat verband de term correct en volledig verklaren?

De heer Vandenbroucke vindt 1 mei 2015 een ambitieuze datum om te beslissen en vraagt zich af of er voldoende tijd wordt ingecalculeerd voor overleg met de lokale besturen. Er zijn nogal wat klachten binnengelopen over tekort aan en spaakgelopen overleg. Burgemeesters werden geconfronteerd met afgeschafte lijnen en zij moesten dan de bevolking uitleg verschaffen. Wordt in overleg voorzien zodat tegen 1 mei een gedragen beslissing voorligt over de knip in het aanbod?

Basismobiliteit wordt intussen bestempeld als een verspilling, begrijpt het lid. De vraag is op een aantal plaatsen te beperkt en leidt tot te hoge kosten. Het lid meent dat op die vraag dan een antwoord moet worden gegeven op een andere, kostenefficiënte manier. Eén op zes Vlaamse gezinnen heeft geen wagen en meer dan 4 miljoen Vlamingen wonen niet in centrumsteden. Er is dan ook een reële vraag naar openbaar vervoer. Wanneer zal men eindelijk inzicht krijgen in het fameuze begrip basisbereikbaarheid? Wordt er al aan het concept gewerkt? Is er ter zake overleg met lokale besturen en met De Lijn? Hoe zit het met de timing?

Boetebedragen zouden sinds 2004 niet geïndexeerd zijn. Klopt het dat de ontvangsten uit boetes aan het dalen zijn, onder meer door extra controles? Dat vindt het lid op zichzelf goed nieuws, omdat zwartrijden ermee aangepakt wordt. Wil men de index sinds 2004 nu retroactief gaan toepassen? In welke zin zullen de boetebedragen opgetrokken worden en wanneer?

De olieprijsen zijn sinds lange tijd voor het eerst onder de zeer symbolische prijs van 50 dollar per vat gezakt. Op 11 december 2014 stelde de heer Kesteloot nog dat dit in principe niets uitmaakt omdat het met de dotatie verrekend wordt. Het lid is ervan overtuigd dat de prijs dermate is gezakt dat dit wel eens tot financiële overschotten kan leiden. Is de minister bereid om een deel van die winst alsnog bij De Lijn te laten om de impact van een aantal maatregelen te verzachten?

De heer *Marino Keulen* meent dat iedereen kan zien dat De Lijn er het beste van probeert te maken. De besparing wordt aangepakt met de kaasschaaf: zuiniger werking, selectieve vervanging van personeel, selectievere dienstverlening, beperkter aanbod, inkomsten proberen opdrijven, en dat met als belangrijkste blikvanger het afschaffen van de gratispolitiek.

Dergelijke oefening kan een keer gebeuren, maar vroeg of laat botst men op de eigen grenzen, stelt het lid. Hij ziet meer soelaas in een andere organisatie van de openbarevervoersmaatschappij. Behalve de tering naar de nering te zetten, moet ook worden nagedacht over de bedrijfsstructuur, meent de heer Keulen. Hij noemt het een zwaar gesyndiceerd huis, wat voor hem staat voor een conservatieve personeelspolitiek. Daarbij verwijst hij naar het feit dat deeltijds werken nog altijd geen vanzelfsprekendheid is binnen De Lijn. Voor de heer Keulen moet De Lijn ook nadenken over structurele ingrepen, over de pachterswerking bijvoorbeeld, waarbij de kost vergeleken wordt tussen de uitbestede lijnen van pachters en die van De Lijn zelf.

De structuur van het huis kent vrij uitgebreide provinciale directies. Om structureel goedkoper te kunnen werken, moeten ook dergelijke elementen onder de loep worden genomen volgens het lid. Vraaggestuurd aanbod is een mooi principe,

waarvoor overleg met steden en gemeenten essentieel is. De provinciale directies kunnen daar beginnen. Overleg met de VVSG is een eerste stap.

De Lijn heeft heel wat vastgoed in eigendom, gronden en gebouwen. Daar kan meer uitgehaald worden dan gebeurt, stelt het lid.

Het ReTiBo-systeem gaat uit van het 'meten is weten'-principe. De heer Keulen meent dat alleen de heer Vandenbroucke nog aangeeft dat de reizigersaantallen toenemen. Het is maar hoe je telt, stelt hij. Vlaanderen hinkt achterop wat betreft de operationalisering van het ReTiBo-systeem. Kan er eindelijk wat vooruitgang geboekt worden?

De heer *Björn Rzoska* ontkracht de redenering dat elke Vlaming jaarlijks 175 euro betaalt en er geen abonnement bij krijgt. Sommige aspecten van het maatschappelijke kader moeten ondersteund worden. Investerings in openbaar vervoer, op welk niveau ook, zijn een must, stelt hij.

De heer Rzoska heeft naast de voorstelling van het besparingsplan ook nog een PowerPoint gezien die op de raad van bestuur is geweest. Er was een document op het internet dat stelde dat dat juist niet op de raad van bestuur besproken was. Het lid kan derhalve niet goed uitmaken wat de status van dat document is. Er wordt een besparing gevraagd van meer dan 46 miljoen euro en daar zal het niet ophouden. Hoe houdt de meerjarenraming daarmee rekening? Weet men hoeveel er nog bespaard moet worden in de toekomst? Met welke maatregelen wil men dat het hoofd bieden?

Soms begrijpt de heer Rzoska niet goed waarover het gaat als er ontvangsten geschetst worden waarmee De Lijn de helft van de besparingsdoelstelling haalt. Er wordt dan een oplijsting gegeven van wat daarmee gebeurt, en de tarieven ressorteren daaronder. In de begroting voor 2015 staan de ontvangsten uit verkoop van niet-duurzame goederen en diensten aan bedrijven tussen 2014 en 2015 aangegeven als stijgend met 17 miljoen euro. Probeert De Lijn extra buffers op te bouwen? Wedt men op verschillende paarden om de opgelegde besparingen te realiseren? Die extra reclame-inkomsten waarover het allicht gaat, vond het lid voorts nergens terug.

Wat de tarifiering betreft, ziet het lid telkens twee verschillende bedragen. Er zouden in totaal ongeveer 8,5 miljoen euro extra inkomsten zijn, maar in een document op het intranet van het Vlaams Parlement vindt de heer Rzoska iets anders, namelijk 7,8 miljoen euro. Hoe zit dat, wil het lid weten.

Ook de 9 miljoen euro eenmalige inkomsten behoeven voor hem nog enige toelichting. Gaat het alleen om vastgoed?

En dan zijn er de besparingen op het personeel. Efficiëntie is een must, maar houdt het op bij de vermelde besparingen of volgt er nog meer?

Bij de besparingen op het aanbod heeft het lid zijn bedenkingen. Kan het parlement een overzicht krijgen van de dingen die geviseerd worden, behalve wat al in de pers is aangevoerd? Ook in dit verband vindt hij efficiëntie een correct streven, maar de heer Rzoska vreest dat er geschrapt wordt zonder dat er iets in de plaats komt. Uit de beleidsnota leidt hij af dat de minister wil dat er nagedacht wordt over een vraaggestuurd aanbod. Er zijn voorbeelden in het buitenland en met name Nederland, waar lokale mobiliteit deels juist zeer vraaggestuurd georganiseerd is. Dat levert ook mooi resultaat op, zo hoort het lid. Als geschrapt wordt wat niet efficiënt is, moet dan niet de kleinste behoefte inzake mobiliteit toch opgelost worden op een moderne en flexibele manier? Dat gebeurt in Nederland in de vorm van vervoersregio's.

Op de studie van PwC en VITO wil het lid wel graag nog dieper ingaan. Hij ziet een aantal discussiepunten zoals de berekening van de kostendekkingsgraad, die nog bespreking vergen. Het is hem nog niet duidelijk wat daarin meegerekend moet worden. Zo kan de heer Rzoska uit de aangevoerde cijfers niet distilleren of ook het schoolvervoer is ingecalculeerd in de verschillende kostendekkingsgraden. Het lid meent dat in aanloop naar een nieuwe beheersovereenkomst, een duidelijk afgesproken transparante formule het doel moet zijn. Om de discussie over de studie correct te voeren, wil hij eerst duidelijkheid.

Mevrouw *Annick De Ridder* richt zich expliciet tot De Lijn en noemt de communicatie over tarieven en differentiatie ronduit ongelukkig, temeer omdat ze opnieuw werd ingetrokken. Waarom wordt een dergelijke communicatie uitgestuurd? Het kan volgens het lid niet de bedoeling zijn na zes maanden opnieuw met de tarieven te knoeien. Het concept van tariefdiversificatie is wel opgenomen in de beleidsnota, maar de boodschap zaaide onterecht onrust, oppert mevrouw De Ridder. Wat was de bedoeling of wat is er intern gezegd?

Het lid stelt dat het niet de bedoeling is om het besparingsdebat over te doen. Voor N-VA is het vooral van belang dat aan uitgavenkant effectief besparingen gebeuren, besparingen die de reiziger niet raken. Investerings blijven nodig.

De optimalisatie vindt het lid een terecht aandachtspunt. De werkelijke uitrol, draaiboek en communicatie met lokale besturen van de nieuwe dienstregelingen zou in februari-maart-april en voor de reizigers midden april gebeuren. Hoe staat het met de parameters die gehanteerd worden? Er is voor de zondagsregelingen buiten centrumsteden sprake van een minimum van vijf reizigers per rit voor de hele afstand, maar mevrouw De Ridder meent zich te herinneren dat in eerste instantie acht als norm werd vooropgesteld. Op basis van welke parameters zullen efficiëntieoefeningen doorgevoerd worden? Zijn er die al conform oude parameters lopen en versneld zullen worden doorgezet? Of is er een overgangsfase waarin de uitrol al met nieuwe parameters gebeurt?

Wat zijn de ideeën over de aanpassingen inzake basisbereikbaarheid? Het lijkt haar belangrijk de nodige aanpassingen zo snel als mogelijk te doen, zodat de optimalisatie van het openbaar vervoer van start kan.

De link met ReTiBo is van groot belang. Ondanks de vertraging vraagt het lid aan De Lijn om zo snel als mogelijk deeltellingen ter beschikking te stellen, die dan moeten dienen om zo doelmatig mogelijk en snel aanpassingen te doen aan het aanbod openbaar vervoer.

Met betrekking tot de kritiek op het zonder meer afschaffen van ritten en er niets voor in de plaats stellen, stipt mevrouw De Ridder aan dat het eigenlijk gaat om een andere invulling die men geeft aan de basismobiliteit/basisbereikbaarheid. Daarbij hoort ook het zoeken naar innovatieve en andere manieren om de mobiliteit op het platteland blijvend te garanderen. De stap zetten naar het betrekken van de taxisector, zoals tijdens een werkbezoek werd vermeld, lijkt het lid alvast een mooie opener. In hoeverre zijn er in die zin al stappen gezet? Mogelijk protest van vakbondswegen moet gecounterd worden met de redenering dat er een nieuw tijdperk van ander openbaar vervoer begint. Mobiliteit voor de eindgebruiker en reiziger zijn cruciaal en dan is het zaak dat iedereen daarin meedenkt.

De dieselcontracten worden verrekend in de dotatie. Dat vindt het lid geen argument om te stellen dat die niet van tel zijn. Bij een serieuze prijsdaling verwacht ze dat er heronderhandelingen volgen. Kan daarover duidelijkheid worden gebracht inzake besparing?

Een raming inzake boetes spreekt van 200.000 euro. Mevrouw De Ridder vraagt uitdrukkelijk om een uniformisering te overwegen. Er zijn enorme verschillen per provincie, onder meer inzake zwartrijden, omdat elk zijn ding doet.

Globaal steunt N-VA alle plannen die voorliggen. De concrete voorstellen moeten volgen uit interne oefeningen bij De Lijn. Daar is nog veel werk aan de winkel, veronderstelt men. Ook mevrouw De Ridder sluit zich aan bij de vraag om debat ter zake.

3.2. Antwoorden van minister Ben Weyts

Voor minister *Ben Weyts* is het wat betreft de diversificatie van tickets alvast geen optie om bij filevorming, in de spits, het alternatief duurder te maken. Het is zijn bedoeling, vooral met het oog op de jobbereikbaarheid, een volwaardig alternatief te bieden voor de traditionele vervoersmodi. Dat aan een hoger tarief aanbieden als de nood het hoogst is, druist in tegen het beleidsdoel.

Wat betreft de discussie over basisbereikbaarheid geeft de minister mee dat de aangepaste regeling pas later zal ingaan. Er wordt gewerkt aan verschillende concepten met diverse stakeholders. Dat moet het mogelijk maken om verantwoorde, betaalbare en haalbare mobiliteit te organiseren die maatschappelijk verantwoord en duurzaam is.

Basisbereikbaarheid gaat uit van vraaggestuurdheid en niet van het dogma dat binnen een bereik van 750 m een halte moet staan, zoals bij basismobiliteit het geval is. De eerste focus voor het nieuwe concept blijft de jobbereikbaarheid. Basisbereikbaarheid komt het meest tegemoet aan de vraag, maar biedt tevens de beste return on investment. Met een zo breed mogelijk stakeholdersforum dat in april op initiatief van De Lijn wordt georganiseerd, kunnen in beter overleg antwoorden en oplossingen geformuleerd worden voor de concrete invulling. Onder meer het complementaire fietsnetwerk en openbaarvervoersnetwerk, collectieve taxi's, lokale initiatieven, buurtbussen, dorpsauto's, taxicheques, de mindermobiliteitscentrale komen dan aan bod.

De budgetexplosie van De Lijn, van 300 miljoen euro naar meer dan 1 miljard is niet weerspiegeld in een evenredige toename van reizigersaantallen, betreurt de minister. Er is veeleer een daling te noteren. In 2019 wil men een besparing van 61 miljoen euro gerealiseerd zien, in eerste instantie op basis van een vervolgvorstel van De Lijn vanuit de raad van bestuur. Toetsing kan met de begroting. De minister kondigt alvast aan dat de volgende jaren de maatregelen die in 2015 geïnitieerd worden, zowel inzake ontvangsten als inzake uitgaven, op kruissnelheid komen en begrotingsgewijs een gunstig effect zouden moeten hebben. Ook doorstromingsmaatregelen moeten meer effecten gaan genereren. Een beter vraaggestuurd aanbod en een hogere aantrekkelijkheid inzake comfort en doorstroming van het openbaar vervoer zullen meer inkomsten binnenbrengen. De investeringsbudgetten blijven op peil en men blijft investeren in capaciteit, comfort, aantrekkelijkheid.

Wat ReTiBo betreft, is er een ICT-probleem, verklaart de minister. Hij wil dan ook de beschuldigende vinger niet alleen in de richting van De Lijn zien wijzen.

De heer Rzoska maakte de minister verwijten over de cijfers van de kostendekkingsgraad. Toch klopt het, stelt de minister, dat de belastingbetaler gemiddeld 2 euro bovenop de 28 eurocent legt per rit. Dat is niet verantwoord, noch rechtvaardig. De studie van PwC komt tot dezelfde conclusie. Minister Weyts verwijst naar pagina 23 waar de verschillende scenario's staan: een met compensatie voor het doelgroepenbeleid, maar ook zonder, een scenario met het in rekening brengen van marketing en andere kosten en eentje zonder dat alles (zie bijlage). Het debat

over de details gaat hij graag later aan. De studie is doorgespeeld aan het parlement zoals ze is ontvangen, stipt de minister aan.

3.3. Antwoorden van directeur-generaal Roger Kesteloot

De heer *Roger Kesteloot* legt uit dat over de gedifferentieerde tarieven meer details kunnen bekomen worden bij mevrouw Astrid Hulhoven, woordvoerder van De Lijn. Het Belang van Limburg stelde vragen bij de idee om in Maastricht de prijzen in de daluren voor studenten naar beneden aan te passen. Op vragen naar de differentiatie van tarieven in Vlaanderen is aangegeven dat die idee wel degelijk bestaat, maar dat er niets meer over kan worden gezegd, omdat het bij een idee is gebleven. Dat stond ook al in het memorandum dat voor de verkiezingen aan de Vlaamse politieke partijen is bezorgd. De spreker treedt de minister bij in zijn stelling dat bij differentiatie er alvast geen sprake van kan zijn dat de tarieven in de spits duurder worden. Dat noemt de heer Kesteloot een absolute misvatting en wijst beschuldigend naar de media hierover. De enige differentiatie in tarieven die bestaat, is die voor enkele snelbussen uit Limburg richting Antwerpen en Brussel. De differentiatie is gebeurd op basis van de aangeboden kwaliteit. Het bewuste bericht over prijsdifferentiatie is meteen tegengesproken bij Belga en andere kanalen.

Hoe zullen de eenmalige inkomsten die worden ingecalculeerd ook structureel worden? Een aantal maatregelen moeten met vertraging ingevoerd worden: de tariefmaatregelen per 1 februari 2015 en de maatregelen voor 65-plussers op 1 september. De aanbodmaatregelen gaan in op 1 mei 2015. Dat impliceert dat met eenmalige maatregelen voldoende inkomsten moeten gezocht worden in 2015, maar ook dat het jaareffect van die maatregelen ten volle zal spelen vanaf 2016. Dan worden ze derhalve structureel. Dat laat toe ervan uit te gaan dat met de oefening van 2015 eigenlijk bijna de integrale opstap is genomen voor 2016 ook. De doorrekening op jaarwaarde van de structurele maatregelen die worden genomen in 2015, nemen ook 2016 mee, uitgezonderd de te compenseren extra meerkosten. De eenmalige inkomsten zouden inderdaad 9 miljoen euro bedragen uit valorisatie van vastgoed, onder meer van het voormalig vakantiehuis van De Lijn in Nieuwpoort. Die eigen vakantievoorziening op de Zeedijk is niet het enige dat iets kan opbrengen. Er wordt ook aan gedacht een aantal oude stelplaatsen te valoriseren.

De Lijn kan inderdaad ook opteren voor een betere commercialisering van een aantal bestaande infrastructuren. Voor 2015 hoeft men nog niet op bijkomende inkomsten te rekenen in die zin. Men denkt onder meer aan de uitbating van stations, zoals ook de NMBS te gelde weet te maken. Men kan er concessies in onderbrengen. Voor de premetrostations in Antwerpen wordt dat alvast onderzocht. Dat raakt niet in een handomdraai geregeld, oppert de spreker, maar het kan wel een element zijn in het halen van de besparingsdoelstelling op de langere termijn.

Ook in de reclamevoering zoekt men naar nieuwe mogelijkheden, zowel op rollend materieel als op infrastructuur. Goudmijnen zijn dat niet, waarschuwt de heer Kesteloot nog. De studie van McKinsey die ooit aanleiding gaf tot de oprichting van LijnCom als dochteronderneming, toonde aan dat de markt waarop De Lijn zich kan richten op ongeveer 10 miljoen euro ligt. Daarvan moeten nog de kosten worden afgerekend en er moet rekening gehouden worden met de slechte marktsituatie. De Lijn kan uit dergelijke inkomsten puur aan opbrengst ongeveer op maximaal 2,5 miljoen euro per jaar rekenen. Dat is van belang in een besparingskader, maar vormt zeker geen absoluut redmiddel.

Het bedrag vermeld bij de aanpassing van de regelsets is exclusief wat er aan ingrepen kan gebeuren, onder meer inzake optimalisatie van overuren. De optimalisatie van regelsets gaat over deeltijdarbeid, annualisering van de arbeidstijd

en kleinere ingrepen. De twee eerste zijn al een dikke 2 miljoen euro waard, weet de heer Kesteloot. Daarover wordt met de vakbonden overlegd. Er is een voorstel geformuleerd waarbij het uitgangspunt is dat de besparingsoefening, inclusief de ingrepen in het aanbod, gerealiseerd kan worden, op basis van de te verwachten natuurlijke afvloeiing van personeel en niet-vervanging in het kader van de selectieve wervingsstop die wordt gehanteerd. Het personeel krijgt derhalve de garantie op individuele werkzekerheid.

Aan de vakorganisaties is verzekerd dat De Lijn niet wil raken aan de primaire arbeidsvoorwaarden, dus het basisloon. De discussie draait nog om twee zaken: enerzijds de regelsets inzake annualisering van arbeidstijd en deeltijdarbeid en anderzijds de vraag van de vakbonden om in compensatie te voorzien voor mogelijk inkomensverlies voor chauffeurs door het afschaffen van de vroege en late zondagsprestaties. De heer Kesteloot stelt dat De Lijn een maximale inspanningsverbintenis wil aangaan om in de mate van het mogelijke en waar er inderdaad significant inkomensverlies zou zijn, naar een vorm van compensatie te zoeken, maar kan absoluut geen sluitende garantie bieden dat niemand ook maar één euro erop achteruitgaat. Het overleg met de vakorganisaties blijft lopen. Er is een nieuwe timing vastgelegd. De besprekingen ondervinden wel weerslag van het algemene overlegklimaat. De Lijn doet zijn uiterste best om de nodige oplossingen te vinden, zonder acties.

Rond de alternatieve vervoerconcepten wordt een stakeholdersforum georganiseerd. De Lijn is er intensief mee bezig en wil er absoluut lokale besturen, het middenveld, de reizigersorganisaties bij betrekken. Ook de MORA heeft er een rol, meent de heer Kesteloot. Vanuit De Lijn en de oefeningen die gebeuren zullen voorstellen geformuleerd worden. Behalve het Nederlandse voorbeeld, is er ook een Deens model waarbij in dunbevolkte gebieden zeer geïntegreerd wordt gewerkt tussen lokale besturen en de Deense tegenhanger van het OCMW.

Voor de meerjarenbegroting rekent De Lijn naast de commercialisering van infrastructuur ook op het realiseren van een betere doorstroming die in de laatste jaren van de besparingsinspanning kan spelen. Dat zou dan met name gebeuren in steden en voorsteden, waar de doorstroming vooralsnog problematisch te noemen is. Een hogere commerciële snelheid kunnen realiseren met de voertuigen betekent behoorlijk wat meer geld. De activering van de taskforce doorstroming op initiatief van de minister, moet die opbrengsten zeker in de vorm van besparingen op uitgaven kunnen genereren.

Dat in het besparingsplan 2015 de doorstroming niet expliciet is opgenomen, komt omdat De Lijn er voorlopig van uitgaat dat die besparingen zich vooral zullen situeren in 2017-2018-2019. Het blijft een van de gemakkelijkste manieren om inzake openbaar vervoer te besparen en dat is dan weer goed voor heel wat betrokkenen: belastingbetaler, chauffeur, klanten. De heer Kesteloot haalt aan dat buitenlandse voorbeelden aantonen dat wat het openbaar vervoer ten goede komt, niet de factoten koste moet gaan van alle andere weggebruikers. Het komt erop aan slimme oplossingen te zoeken.

De Vlaamse Regering verwacht inderdaad dat de besparingsinspanning 61 miljoen euro opbrengt. De Lijn zal een aantal kostenstijgingen zelf moeten blijven compenseren. Voor wat tarieven betreft, is afgesproken dat er geen ingrijpende tariefaanpassingen meer te verwachten zijn, naast wat bij het begin van de regeerperiode en dus bij de zwaarste besparingsinspanning in een grondige tariefhervorming is vastgelegd zoals afgesproken met de raad van bestuur en de minister. Dat houdt in dat De Lijn moet blijven werken aan efficiëntie.

In de benchmark is duidelijk dat aan de kostenkant de maatschappij ruimschoots de vergelijking met de andere regio's doorstaat. Dat ontslaat niemand van de

verplichting om het nog beter te doen, stelt de heer Kesteloot. Zo wordt wat planning betreft aan interne benchmarking gedaan tussen de regio's om te zien hoe men van elkaar kan leren. Een gedecentraliseerde structuur heeft nadelen voor uniformiteit en harmonisatie. Tegelijk zijn er voordelen op het vlak van exploitatie, onderhoud en dergelijke. Het leerproces moet duiden waar er productiviteitswinst kan zijn. Daarvoor zijn meerjarenplannen opgesteld en targets vastgelegd, onder meer op de productiviteit van chauffeurs, die ervoor moet zorgen dat alle stelplaatsen evolueren in de richting van benchmarks die gehanteerd worden intern en extern. Groot voordeel van de werkwijze die De Lijn al jaren volgt, is volgens de heer Kesteloot dat ook de kwaliteit gebenchmarkt wordt, ook met de privé-exploitanten. De kostenstructuur wordt eveneens vergeleken. De regeringscommissarissen zien daarop toe. Zelf is de spreker voorstander van het model van samenwerking met de privésector, dat voordelen biedt aan beide kanten. Hij hoopt dat het overeenind kan blijven.

1 mei als streefdatum maakt inderdaad dat de tijd voor overleg met de lokale besturen bijzonder krap is, erkent de heer Kesteloot. Bij de verwijzing naar de ervaring van 2012, stelt hij dat die operatie van een andere orde is geweest, zowel qua volume als qua diversiteit aan maatregelen. De focus ligt thans in de vooropgestelde aanpassingen op het aanbod op de zondagsbediening.

Wat betreft de cijfers van de zondagsreizigers, spreken de data elkaar niet tegen. Zondag is klassiek een van de mindere dagen wat reizigersaantallen betreft. Zaterdag is dan weer een topdag in een aantal regio's. Zowel de 95 percent waarvan sprake als de 30 percent kloppen. 95 percent van de reizigers over de hele week gerekend, worden niet getroffen. Van wie op zondag reist, is er 30 percent die vóór 10.00 uur en na 19.00 uur rijdt. Men bekijkt of de tijdsvensters niet moeten aangepast worden op basis van reëel gebruik.

Voor wat de boetes betreft, overweegt men nog de bedragen. Boetebedragen worden trouwens bepaald in een besluit van de Vlaamse Regering. De Lijn kan daarvan geen cijfers bekendmaken. Die zijn nog onderwerp van discussie en moeten nog in een dergelijk besluit worden opgenomen, met name rond exploitatie en de tarieven. Er worden voorstellen uitgewerkt met het oog op mogelijke opbrengsten.

Onder meer in de beheersovereenkomst met de Vlaamse Regering wordt in compensatie voorzien voor zowel daling als stijging van de olieprijs. Het gaat derhalve in twee richtingen. Bij stijging wordt De Lijn daarvoor telkens gecompenseerd, en dat wordt geregeld bij de begrotingscontrole op basis van het voorafgaande jaar. De heer Kesteloot vindt het niet meer dan normaal dat De Lijn niet zelf kan profiteren van de prijsdaling van olieproducten. Wat de Vlaamse Regering met het geld doet, is niet de zaak van De Lijn. De verrekening behelst een correcte naleving van wat in de beheersovereenkomst staat. Voor wat betreft de prijszetting van olie zoals De Lijn die betaalt, wordt met aanbestedingen gewerkt, conform de wetgeving op overheidsopdrachten. Daarin zitten wel clausules vervat over doorrekening van stijgingen en dalingen van de olieprijs en commerciële kortingen.

In 2013 is men eigenlijk al begonnen met nadenken over een anders gestructureerde organisatie. Aan die ideeën is ook al uitvoering gegeven in 2014, juist om te zien hoe de bestaande structuur verbeterd kan worden en hoe men decentraal kan onderbrengen wat daar thuishoort en hoe schaalvoordelen kunnen volgen uit de concentratie van andere zaken.

Die oefening heeft alvast uitgewezen dat de kerntaak van de entiteiten zoals ze bestaan en binnen de regio's functioneren, op drie terreinen ligt. Ten eerste is dat de exploitatie: zorgen dat reizigers met bus en tram bediend worden. Ten tweede, ervoor zorgen dat die bussen en trams kunnen rijden, dus met techniek erop toezien dat de beschikbaarheid van het rollend materieel en alles wat er aan infra-

structuur is, op een goede manier wordt georganiseerd. Ten derde en als nieuwe focus sinds de bevraging van de lokale besturen in 2012, is er het stakeholder-management. Het blijkt namelijk onontbeerlijk dat de mensen in de entiteiten en regio's lokaal investeren in contacten met de stakeholders. Dat is uitdrukkelijk tot kerntaak verheven.

Alles wat met verkoop en marketing enerzijds te maken heeft en met administratie en ondersteunende activiteiten anderzijds, wordt dan wel zoveel als mogelijk geconcentreerd. Er is voor geopteerd dat niet de facto allemaal onder te brengen op het hoofdkantoor in Mechelen. De geconcentreerde diensten – die voor de hele organisatie werken – zijn gespreid over de verschillende zetels. Dat voorkomt ook dat mensen moeten verhuizen voor hun job, stelt de spreker. Zo zit de klantendienst voor heel De Lijn in Hasselt, de abonnementendienst in Oostende, de personeelsadministratie in Leuven enzovoort. Het gaat vooralsnog over ongeveer 500 vte. Het verwachte effect na optimalisatie moet een besparing van zeker 10 percent opleveren, of 50 vte.

De heer Kesteloot merkt terloops nog op dat de managementondersteunende functies bij De Lijn ver onder het door Bestuurszaken vooropgestelde globale streefdoel voor Vlaanderen blijven. Men gaat uit van een maximum percentage van 7 percent. Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zit op ongeveer 4,5 percent en De Lijn onder 3 percent. Dat doet niets af aan het feit dat een organisatie met de omvang van De Lijn, die over heel het grondgebied actief is, moet blijven streven naar voortdurende verbetering in haar structuur. Dat lijkt de heer Kesteloot mee het doel van de managementondersteunende functies, in combinatie met de vermindering van kosten gelinkt aan uitbesteding, zoals vooropgesteld is.

De oefening 2015-2016 is al meer gedetailleerd dan de meerjarenplannen voor de jaren daarna. Naast het doorlopen van de oefeningen, onder meer inzake productiviteit, moet het overleg met de vakbonden inzake de regelsets ook nog effecten genereren voor de volgende jaren. Voorts wordt gerekend op de commercialisering van de infrastructuur en een betere doorstroming om in de tweede helft van de legislatuur serieuze uitgavenbesparingen te realiseren.

Het verschil tussen wat in een eerdere nota over de tarieven stond en de 8,5 miljoen euro waarvan intussen sprake is, is te wijten aan aanpassingen in ramingen. De heer Kesteloot is bereid daarvan de juiste gegevens ter beschikking te stellen.

Op personeel zijn er in essentie niet meer besparingen dan afgesproken. Op de lonen wordt niet bespaard, beklemtoont de spreker. Hij wil misverstanden ter zake uit de wereld helpen. De Lijn biedt wel degelijk een loongarantie, wat niet hetzelfde is als een inkomensgarantie. Er wordt niet aan de basislonen geraakt. Ingrepen in de zondagsprestaties kunnen echter wel het effect genereren dat premies verdwijnen, voor prestaties die niet meer zullen worden geleverd. De heer Kesteloot herhaalt de bereidheid van De Lijn tot een inspanningsverbintenis om te compenseren waar mogelijk waar dat tot significante verschillen leidt.

Ook De Lijn wil in de volgende beheersovereenkomst absoluut een transparante formule opgenomen zien voor de berekening van de kostendekkingsgraad. Kostendekking op zichzelf blijft voor de heer Kesteloot een beleidsaangelegenheid die niets zegt over de efficiëntie van het bedrijf. De actualiseringsstudie van PwC en VITO brengt ook in die zin verheldering, stelt hij.

Welke parameters worden gebruikt? Met de Inspectie van Financiën is lang geleden al een afspraak gemaakt over het gemiddelde aantal reizigers per rit per jaar, dat op 8 neerkomt. Als een reguliere busverbinding lager dan gemiddeld 8 scoort, moet onderzocht worden of de exploitatievorm kan worden verlaagd. Voor de bussen werd in eerste instantie als norm "minder dan de helft van de voorziene rit-

ten" gehanteerd. Zat men daaronder, dan moest ook die lijn geëvalueerd worden. Intussen focust men op de ritten vóór 10.00 uur en na 19.00 uur en vooral dan die waarvan minder dan vijf reizigers gebruikmaken. Het spreekt elkaar niet tegen, maar gaat om een andere benaderingswijze.

De taxisector kan een rol spelen om een efficiëntere en effectievere mobiliteitsinvulling te garanderen voor dunbevolkte gebieden of in dichter bevolkte gebieden tijdens de heel vroege en heel late uren en dat zoals decretaal voorzien in de vorm van collectief taxivervoer. De heer Kesteloot heeft daarover ook met de mensen van TreinTramBus van gedachten kunnen wisselen. Het ligt syndicaal zeer gevoelig maar het moet volgens de spreker wel meegenomen worden in de oefening inzake basisbereikbaarheid. Er moet dan wel een kwaliteitsgarantie zijn en er is aandacht nodig voor de arbeidsvoorwaarden van wie er ingeschakeld wordt. Enerzijds begrijpt de spreker de bezorgdheid van de vakbonden, anderzijds moet er zorgvuldig met gemeenschapsgeld worden omgesprongen en zijn partnerschappen zeker een goede optie. In de provincie Limburg zijn in de voorbije jaren al projecten in samenwerking met de taxisector opgezet. Uit die ervaringen kan men lering putten.

Wat betreft de boetes loopt er overleg over de diverse entiteiten heen om te zien wat men van elkaar kan leren, juist omdat de aanpak nogal verschilt. Dat wil de heer Kesteloot evenwel niet zien als een negatieve factor. Het gaat ook om heel andere gebieden: trams en bussen, al dan niet gecombineerd met extra lange trams, of alleen standaardbussen. Een verschil in aanpak is soms nodig, maar men wil de goede praktijken nu zoveel als mogelijk uitwisselen.

3.4. Aanvullende vragen en antwoorden

De heer *Marino Keulen* hoort zeggen dat er van de interne benchmark wel degelijk cijfers beschikbaar zijn over kwaliteit en kostprijs van zowel partners als in eigen huis. Hij wil die graag ter inzage krijgen. De heer *Roger Kesteloot* stelt dat hij dat aan de raad van bestuur zal vragen, waarop de heer *Marino Keulen* erop wijst dat een Vlaams volksvertegenwoordiger eigenlijk woordvoerder is van de aandeelhouders van De Lijn, de Vlaamse belastingbetaler. Hem lijkt het alvast normaal dat die cijfers beschikbaar worden gesteld.

De heer *Roger Kesteloot* oppert dat dit doorgaans gerapporteerd wordt via de regeringscommissaris en dat hij die zaken graag formeel correct ziet verlopen. De heer *Marino Keulen* richt de vraag derhalve rechtstreeks aan de minister.

De heer *Joris Vandenbroucke* wil nog een antwoord op zijn eerste vraag. Hij ziet in de eerste slides dat de totale besparing voor 2015 46,3 miljoen euro bedraagt. Op hoeveel komt dan de totale besparingsinspanning, geëxtrapoleerd over de hele regeerperiode? Het lid vermoedt dat die rekening hoger uitkomt dan de vooropgestelde 61 miljoen euro, gezien de almaar stijgende kosten en het feit dat ze niet allemaal gecompenseerd worden.

Het lid is blij met de primeur van de studie, al gaat het slechts om een samenvatting. Hij verwacht dat er ook een achterliggend omstandiger document is. Kan dat bezorgd worden vooraleer het debat wordt gevoerd? Ook hij is helemaal voor totale transparantie.

De heer *Björn Rzoska* sluit zich aan bij de verzoeken van de heren Keulen en Vandenbroucke. Voorts wil hij graag toch nog toelichting bij de extra ontvangst die hij terugvond in de begroting van De Lijn zoals ingediend in het Vlaams Parlement. De ontvangstendoelstelling die in de presentatie is genoemd, belooft 17,6 miljoen euro. Er worden een aantal maatregelen opgesomd die zowel met tarieven als andere aspecten te maken hebben. De reclame-inkomsten vindt het lid niet vol-

ledig terug. Hij verwijst naar de begroting waarin sprake is van “verkoop van niet-duurzame goederen en diensten aan bedrijven”. Dat neemt toe met 17 miljoen euro tegenover 2014. Hoe komt het dat die 17 miljoen euro in de ontvangsten-doelstelling bij de presentatie niet is ingecalculeerd? Het lid hoeft niet meteen een antwoord, zolang het maar bezorgd wordt.

De heer *Dirk de Kort* wil absoluut De Lijn nog feliciteren voor de puike voorbereiding van het werkbezoek van de commissie op 9 januari 2015. Het bood de mogelijkheid om in alle openheid van gedachten te wisselen, wat hem doet hopen dat dit zo kan blijven verlopen.

Bij de besparingen op het aanbod op zondag, blijft het lid zich afvragen wie die reiziger nu precies is 's morgens en 's avonds. De vraag kadert in de vaststelling dat vervoersarmoede zich vaak op het platteland situeert. Zijn er studies ter zake bij De Lijn en zo ja, kunnen ook die ter beschikking worden gesteld?

Er is sprake van het belang van investeringen in goed materiaal, zoals de hybride bussen. Staan er nog meer initiatieven op het getouw? Is daarover overleg met andere departementen, of met de sector van de innovatie om met overeenkomsten eventueel Vlaamse technologie – onder meer bij de Vlaamse busbouwers – voort te stuwen? Het lid stelt dat dit ook het openbaar vervoer alleen maar ten goede kan komen.

Wat betreft de vastgoedoperaties, wil de heer de Kort nog kwijt dat hij de voorkeur geeft aan recurrente inkomsten. Hij meent dat bij haltes meer kan gevaloriseerd worden, al zullen dat nooit de grote opbrengsten zijn. De Lijn richt zich in hoofdzaak op reizigers- en personenvervoer en moet door de besparingsinspanningen alles daarop gefocust houden, begrijpt het lid, maar hij stelt dat er in de toekomst misschien wel aandacht voor kan zijn.

De heer *Roger Kesteloot* antwoordt dat de totale verwachte besparingen voor 2015-2016 in detail zijn vermeld. Naast wat gekend is uit het verleden en waarover al in 2011 is gerapporteerd, met name ook de vraag naar scenario's voor kostendekking, moet er rekening gehouden worden met al dan niet nieuwe exploitaties. Jaren zonder extra exploitatie van tramverlengingen komen op minder uit dan die mét. De Lijn houdt ook rekening met het feit dat de vergrijzing nog enige jaren een recurrente meerkost met zich mee zal brengen van om en bij 3 tot 4 miljoen euro. De meerkost met de bestaande beheersovereenkomst, stand van zaken en voorbehouden plus het bedrag dat intern gecompenseerd wordt, berekent De Lijn op 10 miljoen euro per jaar. De heer Kesteloot benadrukt dat hij dat met heel veel voorbehoud vermeldt. Men kan geen prijsevolutie voorspellen noch kan men weten hoe ontvangsten zullen uitdraaien. De investeringsplanning is op driejaarlijkse basis gestoeld. Vijf jaar is moeilijk.

Voor de reclame-inkomsten wordt inderdaad een complexe werkwijze gehanteerd, geeft de spreker toe. Tussen De Lijn en LijnCom nv als dochteronderneming die instaat voor reclamewerving, is een protocol ondertekend waardoor De Lijn gebruik kan maken van inkomsten van LijnCom om een aantal projectdiensten te financieren die rechtstreeks de reiziger ten goede komen, zoals reizigersinformatie. Die manier van werken zorgt ervoor dat in de begroting geen aparte post voor reclame-inkomsten is opgenomen. Het bedrag waar het om gaat – de jaarrekening 2014 is nog niet goedgekeurd, vermeldt de spreker – schommelt tussen 2 tot 2,5 miljoen euro, na aftrek van de gemaakte kosten.

Of er een apart profielbeeld is van de reiziger op zondag, moet de heer Kesteloot zelf nakijken. Er worden wel degelijk profielmetingen gedaan.

Op het vlak van innovatie wordt actief gezocht naar partnerschappen. Het is volgens de heer Kesteloot evenwel niet de taak van een organisatie als De Lijn om research en development op te nemen zoals de grotere broers in de sector – in Londen, Parijs of Barcelona – dat doen met een eigen afdeling en budgetten specifiek daarvoor. De Lijn zoekt soelaas in cofinanciering en partnerschappen, binnen Vlaanderen. Er wordt ook gebruikgemaakt van Europese cofinanciering, zij het allicht nog te weinig, oppert de spreker. Hij verwijst naar projecten als de waterstofbus in Antwerpen. Daarvoor is er cofinanciering vanuit zowel Innovatie als Economie. Voor een project met elektrische bussen in Brugge, dat op stapel staat, is er cofinanciering via de proeftuinen van het IWT. De Lijn is ervan overtuigd dat ze met haar beperkte middelen een rol te spelen heeft in het aanbod van een thuisplatform voor de maakindustrie die innovatieve producten ontwikkelt, ook in de sector van bus en tram.

Lies JANS,
voorzitter

Marino KEULEN
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

cao	collectieve arbeidsovereenkomst
ICT	informatie- en communicatietechnologie
IT	informatietechnologie
IWT	Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OCMW	openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn
pps	publiek-private samenwerking
PwC	PricewaterhouseCoopers
ReTiBo	registratie-, ticketing- en boordcomputersysteem
TreinTramBus	Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
vte	voltijdsequivalent
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten