



Vlaams
Parlement

ingediend op **446** (2014-2015) – Nr. 1
22 juli 2015 (2014-2015)

Verslag van de hoorzitting

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

over de geactualiseerde internationale benchmark
rond openbaar vervoer, en over de vergelijking
van de efficiëntie van de eigen diensten
van De Lijn en die van de pachters

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 Ceyskens, 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

I.	De geactualiseerde internationale benchmark van PWC	4
1.	Kadering van de opdracht	4
2.	Overzicht van de benchmarkregio's	5
3.	Conclusies.....	5
3.1.	Kostendekkingsgraad	5
3.2.	Netto-kostendekkingsgraad.....	5
3.3.	Efficiëntie van de exploitatie.....	5
3.4.	Verband tussen tarieven en modal shift	6
3.5.	Schaal- en scopevoordelen.....	6
4.	Onderbouwing van elke conclusie met indicatoren.....	6
4.1.	Verschillen in kostendekkingsgraad	6
4.2.	De relatief lage eigen inkomsten in Vlaanderen.....	8
4.3.	Indicatoren die wijzen op de efficiëntie van de exploitatie verschillen niet merkbaar	9
4.4.	Geen rechtstreeks verband tussen lage tarieven en modal shift	9
4.5.	Indicatie dat de OV-markt schaalvoordelen kent	9
II.	De vergelijking tussen de eigen diensten van De Lijn en die van de pachters	10
1.	Uiteenzetting door Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn.....	10
2.	Uiteenzetting door Luc Jullet, FBAA-voorzitter Geregeld Vervoer	11
III.	Bespreking.....	12
1.	Vragen en opmerkingen van commissieleden.....	12
2.	Antwoorden van minister Ben Weyts	17
3.	Antwoorden van directeur-generaal Roger Kesteloot.....	17
4.	Antwoorden door PWC	18
5.	Aanvullende vragen en antwoorden.....	20
	Gebruikte afkortingen	25

Bijlagen: zie [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 4 juni 2015 een hoorzitting met het studiebureau PWC over de geactualiseerde internationale benchmark rond openbaar vervoer¹, en met De Lijn en de busfederatie FBAA (pachters) over de vergelijking van de efficiëntie van de eigen diensten van De Lijn en die van de pachters.

Voor PWC werd aan de hoorzitting deelgenomen door Floris Ampe en Inge Cools. Voor De Lijn sprak Roger Kesteloot, directeur-generaal, en voor de FBAA Luc Jullet, voorzitter Geregeld Vervoer.

Als bijlagen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be zijn opgenomen:

- de presentatie van PWC;
- de presentatie van De Lijn;
- een aanvulling bij de presentatie van De Lijn;
- een rondgedeelde vergelijkende kostentabel regie/pachters.

Waarnemend voorzitter van de commissievergadering was eerste ondervoorzitter Dirk de Kort.

I. De geactualiseerde internationale benchmark van PWC

Floris Ampe van PWC stelt dat de actualisatie van de internationale benchmark openbaar vervoer is opgesteld in samenwerking met de transportspecialisten van VITO.

1. Kadering van de opdracht

De opdracht is gegeven door het Departement MOW in 2009 en behelsde na te gaan of de investeringen in openbaar vervoer in Vlaanderen en de bereikte resultaten de best haalbare zijn in vergelijking met de buurlanden. Waar stond Vlaanderen tien jaar geleden met zijn openbaar vervoer en waar staat het nu? Hoe is de evolutie geweest in de nabijgelegen regio's? Waar loopt Vlaanderen voorop en waar zijn er verbeterpunten? Wat zijn de beleidsaanbevelingen op basis van die vergelijkende analyse? In 2014 is er een actualisering gevraagd voor de periode 2009-2013.

Er zijn drie benchmarkregio's geselecteerd op basis van socio-economische en demografische vergelijkbaarheid en niet op organisatorische aspecten. De organisatie van openbaar vervoer in de vergeleken regio's is namelijk heel anders dan in Vlaanderen.

Welke zijn de benchmarkregio's? Vlaanderen zelf, met één openbaarvervoerbedrijf voor tram en bus en een centrale regiefunctie. Trein zit er niet in. Er is een deel vraaggestuurd vervoer, deels verstrekt door private exploitanten, en één tariefplan met basismobiliteit als fundament.

Schotland werkt volkomen anders. Daar zijn er diverse beleidsniveaus en heel veel initiatiefrecht voor de private sector. Er is een koepelorganisatie voor reisinformatie. In een multimodale visie is dat van belang, stelt Floris Ampe.

Zuid-Nederland heeft met de wet op de aanbestedingsvrijheid een heel divers landschap gecreëerd. Dat is boeiend, stelt de spreker.

¹ De oorspronkelijke internationale benchmark werd door de toenmalige Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besproken op 7 en 14 januari 2010 (*Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 456/1). Directeur-generaal Roger Kesteloot van De Lijn gaf al uitleg over de geactualiseerde internationale benchmark op 21 mei 2015 (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 437/1).

Noordrijn-Westfalen heeft heel sterk gedecentraliseerd systeem. De middelen zijn niet zo gemakkelijk te vergelijken door veel cross-financiering door gemeentelijke holdings waaraan activiteiten in heel andere domeinen worden gekoppeld, zoals energie. Dat komt de transparantie niet ten goede, stelt de spreker. De achtergronden gaan terug op de Europese regelgeving.

Benchmarken is moeilijk, maar er is in 2009 een raamwerk van indicatoren opgesteld op basis van een klassieke BBC (zie slide 6 van de presentatie van PWC). Links boven staan de beleidsobjectieven en onderaan de meer klassieke middelendiscussie over middelinput en middelenoutput. Ook de kostendekkingsgraad zit daarin verweven. Het aspect doelmatigheid is rechts terug te vinden. Daarvoor zijn een dertiental KPI's uitgewerkt. Ook voor de geactualiseerde studie zijn die behouden.

2. Overzicht van de benchmarkregio's

Er is een schema opgesteld om de diverse marktmodellen te duiden (zie slide 8 van de presentatie van PWC). Het gaat om situering van de organisatie, exploitatie en coördinatie.

In Vlaanderen is dat vrij eenvoudig, met een centrale sturing bij één openbaarvervoerbedrijf voor tram en bus. Schotland heeft een gedecentraliseerd model met private en publieke trajecten en operatoren, en de coördinatiefunctie zit heel wat lager. Er zijn nog heel wat vormen tussenin. De marktmodellen verschillen enorm en kunnen niet één op één vergeleken worden. Die verschillen gelden ook voor de uiteenlopende KPI's: sommige zijn goed meetbaar in bepaalde regio's, andere in andere regio's.

3. Conclusies

De conclusies voor 2015 verrassen niet echt omdat ze er ook al waren in 2009, ondanks dat heel wat wijzigingen in de openbaarvervoersector. Zo blijken de tarieven overal sterker te stijgen dan de inflatie en een aantal trends zijn zeker te veralgemenen. Vijf conclusies zijn behouden.

3.1. Kostendekkingsgraad

De kostendekkingsgraad meet eigenlijk alleen de efficiëntie en blijkt nog altijd sterk te verschillen tussen de regio's. Wat houdt het begrip in? Soms blijkt het veeleer een opinie dan een boekhoudkundig financieel gegeven te zijn. Marktaandeel en berekeningswijze spelen een grote rol.

De onderscheiden kostendekkingsgraden zijn in geactualiseerde rapport beter uitgewerkt ter verduidelijking. Zo blijkt alles wat doelgroepenbeleid is, in de andere landen niet door de openbaarvervoersmaatschappij geregeld, maar via andere kanalen. Dat is daar dus beter afgetekend.

3.2. Netto-kostendekkingsgraad

Hoe zit het met de netto-kostendekkingsgraad aan opbrengstenkant? In Vlaanderen ligt die lager voor wat de eigen inkomsten betreft, vooral voor abonnementen. Dan spreekt men over een factorverschil van 15 keer meer en niet over 15 percent.

3.3. Efficiëntie van de exploitatie

Aan kostenkant, puur op exploitatie, zijn de verschillen relatief tot heel klein.

3.4. Verband tussen tarieven en modal shift

Wat betreft de modal shift naar bus en tram in het totale aantal verplaatsingen, is er geen rechtstreeks verband te noteren met de hoogte van de tarieven.

3.5. Schaal- en scopevoordelen

Er is aan kostenkant een indicatie dat er voor de openbaarvervoersmarkt wel degelijk schaal- en scopevoordelen gelden, al gaat het om een vergelijking tussen maar vijf regio's. Dat heeft enerzijds te maken met een coördinatiefunctie die in een multimodale omgeving heel wat tijd, moeite en centen vergt. Anderzijds ligt het ook aan techniek, bussen kopen en onderhouden en dergelijke.

4. Onderbouwing van elke conclusie met indicatoren

Inge Cools gaat in op de bevindingen achter de vijf conclusies. Er zijn heel wat indicatoren bestudeerd.

4.1. Verschillen in kostendekkingsgraad

De conclusie over het grote verschil in kostendekkingsgraad gaat uit van wat er ook in het buitenland als kostendekkingsgraad wordt gerapporteerd. Er is een basisdefinitie voor ontwikkeld. Dat zou normaliter moeten gaan om een vergelijking tussen de operationele inkomsten van de maatschappij, of ongeveer wat door de reizigers wordt betaald, met de operationele uitgaven voor exploitatie. Maar er zijn belangrijke verschillen.

Zo is er in Vlaanderen het derdebetalersysteem. Dan rijst al de vraag wat er als eigen inkomsten wordt beschouwd en wat niet. In het buitenland is wat in Vlaanderen in zes derdebetalersystemen is geregeld heel anders opgevat. De flows gaan vaak gepaard met al dan niet een dotatie of subsidie. Er is geprobeerd de kostendekkingsgraad aan inkomstzijde zuiver te krijgen en te kijken naar het deel dat door de reizigers is betaald. Stelselmatig is dat verder uitgebouwd met delen die door anderen worden betaald.

Hetzelfde probleem stak de kop op aan de operationele uitgavenkant. De kost om de exploitatie dagelijks te runnen leek in eerste instantie vrij helder, maar dat is niet zo evident. Er zijn pure werkingskosten zoals loonkosten en kosten voor gasolie, maar dan zijn er ook nog afschrijvingen voor de bussen en dergelijke. In de meeste landen wordt dat niet meegerekend omdat voor die aankopen er subsidiëring is van de overheid. Dat zijn aparte subsidiestromen en geen dotaties aan de openbarevervoermaatschappijen. Zo worden die stromen volkomen buiten de rekening gehouden.

Per regio is men teruggegaan naar de fundamentele basisdefinitie van operationele inkomsten, met name de pure ticketverkoop en naar de zuivere werkingskosten en de verhouding ten opzichte van elkaar. Dat biedt in essentie een goed beeld van de capaciteit tot autofinanciering: hoeveel van de kosten worden gedekt door de operationele inkomsten?

Voor Vlaanderen is de oefening het eenvoudigst door de organisatiewijze. Er is een centrale dotatie aan één openbaarvervoerbedrijf, De Lijn. De kostendekkingsgraad is ongeveer 17 procent. Daarin wordt de verhouding weergegeven van wat er gegenereerd wordt aan netto-inkomsten door bus-, tram- en metrovervoer en wat de volledige exploitatie kost, zowel van De Lijn zelf als van de exploitanten. De Lijn betaalt van de dotatie immers ook het rollend materieel en de personeelskosten van die exploitanten.

In Noordrijn-Westfalen rapporteert men in de meeste studies een kostendekkingsgraad van 76 percent. Dat behelst de kostendekkingsgraad van de vervoerbedrijven zelf, maar bijna alle vervoer dat gebeurt door exploitanten of subcontractanten wordt er niet in meegerekend. Zij kunnen rechtstreeks subsidies aanvragen bij de regio's.

Daar is ook een groot verschil in kostendekkingsgraad tussen verschillende maatschappijen. Wie zich in grootstedelijk gebied situeert, heeft doorgaans een iets gunstiger kostendekkingsgraad. Er zijn meer ontvangsten procentueel per inwoner en ook meer ritten dan voor maatschappijen in meer landelijk gebied.

Openbaar vervoer gebeurt er door decentrale vervoerbedrijven. Elke gemeente heeft zowat een eigen vervoerbedrijf. Dat zijn er in totaal meer dan honderd in de regio. Ze hebben eigen infrastructuur. Er is geen normering voor onder meer metrotunnels en -rails en dat betekent dat er interoperabiliteitsproblemen zijn als men van het ene deel van de regio naar een ander deel wil. Telecom is er anders en er is geen standaard. Die historische decentralisatie veroorzaakt derhalve heel wat kosten die niet meegerekend worden in de kostendekkingsgraad. Heel wat van de infrastructuurkosten worden nog gedragen door de gemeenten of de centrale overheid.

Met zoveel maatschappijen zijn er bovengemeentelijk of bovenregionaal koepels van opgezet, die op dat niveau de tarieven vastleggen. In de regio zijn er dan ook een achttal koepels, acht tariefplannen en één overkoepelend tariefplan. Er zijn dus negen verschillende tariefstructuren die ergens een afstemming nodig hebben op een website of in een boekje voor de reizigers. Er zijn koepelorganisaties die deze taken- en reizigersorganisatie op zich nemen, één tariefplan ter beschikking stellen, centrale websites onderhouden, een centraal trainingscentrum voor chauffeurs opzetten enzovoort.

Voor de kostendekkingsgraad betekent het dat er heel wat kosten in de lokale besturen en koepels vervat zitten die niet gerapporteerd worden in de resultatenrekeningen van de 100 vervoermaatschappijen. Er wordt ook personeel vanuit de gemeenten gedetacheerd naar de koepels. Dat alles maakt het bijzonder moeilijk en bijna onmogelijk om er een holistisch zicht op te krijgen, tenzij bij een zeer grote studie.

In de mate van het mogelijke is geprobeerd om telkens op basis van een gelijksoortige definitie de kostendekkingsgraad te berekenen. Zo zijn doelgroepcompensaties met doelgroepkortingen die in het buitenland anders gefinancierd worden, eruit gelicht. Ook met kapitaalsubsidies aan de exploitanten voor aankoop van bussen is geen rekening gehouden. Dat voor wat de eerste definitie betreft. Zo komt men voor De Lijn op een kostendekkingsgraad van 19 percent en in Noordrijn-Westfalen op 37 percent.

Als in de definitie bepaalde kostensoorten en kosten erbij geteld worden en dat gebeurt op gelijkaardige wijze voor alle andere regio's, dan komt men uiteindelijk uit op kostendekkingsgraad vier: 33 percent voor De Lijn, 86 percent voor de private maatschappijen in Schotland en 39 percent voor de Rotterdamse maatschappij in Zuid-Nederland. De resultaten verschillen naargelang wat er bij elkaar wordt genomen en welke definitie er gehanteerd wordt. Ze zijn altijd wel vergelijkbaar. Soms zijn er posten niet ingevuld omdat het onmogelijk is voor sommige regio's om bepaalde kosten er helemaal nauwkeurig uit te krijgen (zie slide 15 van de presentatie van PWC).

Algemeen kan gelden dat ongeacht de definitie die gehanteerd wordt, de kostendekkingsgraad van De Lijn het kleinst blijft tegenover die van andere regio's. Dat blijft tussen 17 en 37 percent hangen.

4.2. De relatief lage eigen inkomsten in Vlaanderen

De belangrijkste oorzaak van de lage kostendekkingsgraad in Vlaanderen zit aan de ontvangstenkant, bij de prijs van de abonnementen. Een vergelijking van een abonnement, de Buzzypas voor scholieren en Omnipas voor volwassenen van De Lijn, met een netabonnement voor een hele regio per jaar in de andere regio's, blijkt enorme prijsverschillen op te leveren. De grootste uitzondering is Rotterdam met een volwassenenabonnement op jaarbasis tegen 2700 euro. Noordrijn-Westfalen komt aan 2300 euro voor één tariefregio. Dat lijkt een gigantisch bedrag maar die regio's hebben een heel diverse tariefstructuur. Bovendien kost binnen een gemeente reizen veel minder; tussen gemeenten reizen is anders van tarief. De prijstabellen zijn complex. Als men gewoon het binnengemeentelijk of cityticket met het netabonnement vergelijkt, dan zit Vlaanderen nog altijd het allerlaagst in vergelijking met de andere regio's. De vergelijking klopt omdat De Lijn eigenlijk heel Vlaanderen dekt.

De onderzoekers hebben ook de vrij recente prijsstijgingen in Vlaanderen bekeken en de vraag of dat een significante inhaalbeweging heeft veroorzaakt. Dat is niet zo, want in bijvoorbeeld Keulen en Noordrijn-Westfalen zijn intussen ook prijsstijgingen doorgevoerd. Er worden ook andere mobiliteitsdiensten aangeboden, zoals gratis meenemen van de fiets, van kinderen enzovoort. De openbaarvervoerbedrijven zetten zeer sterk in op multimodaal vervoer, carsharing, taxi's en dergelijke. Dat maakt de aangeboden mobiliteitspakketten veel uitgebreider van vervoermogelijkheden dan louter openbaar vervoertickets voor tram en bus. De vergelijkbaarheid kan in de toekomst nog moeilijker worden.

Wat is de kostendekking per rit? Voor Vlaanderen blijkt de opbrengst ongeveer 0,20 euro terwijl de exploitatiekost 2,07 euro bedraagt. In Duitsland liggen de opbrengsten heel wat hoger per rit en de kosten lager. In Schotland liggen de opbrengsten nog een stuk hoger maar de kosten ook iets hoger. Als er nog andere uitsneden van de regio's in zouden geplot worden, dan zouden de kosten op vergelijkbare niveaus uitkomen, terwijl vooral aan opbrengstzijde er zeer grote verschillen zijn. Een voorbehoud daarbij is dat het aantal ritten in een regio op jaarbasis nog altijd een theoretisch getal betreft, tot men erin slaagt alle ritten effectief te meten via een ReTiBo-systeem. Ook in het buitenland werkt men met assumpties.

Uit gesprekken met de federatie van vervoermaatschappijen in Keulen is gebleken dat men probeert zeer sterk te differentiëren in de kostendekkingsgraad per soort vervoerbewijs. De tariefstructuur ziet er complex uit, maar is sterk onderbouwd door afwegingen van wat het kost om tussen twee gemeenten te rijden en wat een interregionale rit kost. Wat kost een abonnement en wat zijn mensen bereid ervoor neer te tellen? Al die vragen komen voor in uitgebreid en fundamenteel onderzoek dat er gebeurt, ook naar andere vervoersmodi zoals de auto.

Dat de inkomsten of de tarieven lager liggen in Vlaanderen dan in het buitenland, betekent de facto ook dat de overheid meer bijspringt. Alle financieringsstructuren zijn tegen het licht gehouden en vergeleken. Uiteindelijk komt het geld uit twee bronnen: van de reizigers of van instanties die ze ondersteunen met een derdebetalersysteem, ofwel komt het van een directe of indirecte bijpassing door de overheid. Elke regio heeft derhalve maar twee echte financieringsbronnen, al gaat dat in bepaalde regio's soms over een zeer grote omweg.

In regio's waar het vervoer deels geliberaliseerd is, blijft er toch een substantiële bijdrage van de overheid afkomstig. In Schotland probeerde men dat onder controle te krijgen in de voorbije jaren, maar de nood aan financiering voor

sociale doelgroepkortingen, voor vervoer in landelijke zones en dergelijke, blijft bestaan. In geen enkele regio is openbaar vervoer volledig kostendekkend.

4.3. Indicatoren die wijzen op de efficiëntie van de exploitatie verschillen niet merkkelijk

De onderzoekers bekeken ook andere indicatoren, zoals de indicator die op het aanbod, de dienstverleningskilometers wijst. Dat behelst alle kilometers die men in Vlaanderen en de andere regio's samen kan rijden: het aantal passagiersplaatsen per vervoermiddel en aantal gereden kilometer per vervoermiddel voor alle voertuigen samen berekend.

Vlaanderen, Zuid-Nederland en Noordrijn-Westfalen brengen, berekend per inwoner van de regio, een vrij homogeen en evenwaardig aanbod. In Schotland ligt dat anders door de enorme afstanden die te overbruggen zijn. De reductie van het landelijk vervoer wordt duidelijk in een grafiek die in 2009 nog in een opwaartse beweging zat.

De indicator dienstverleningskilometer is eveneens afgezet tegen aantal personeelsleden. Dan stelt men de vraag hoeveel voltijdsequivalenten er staan tegenover het aantal kilometer dat alle inwoners van een regio zouden kunnen gebruiken. Hoeveel chauffeurs en personeel wordt daarvoor ingezet?

Vlaanderen zat in 2009 in die zin op het niveau van Nederland, maar merkkelijk onder het niveau van Noordrijn-Westfalen. Intussen is dat deels ingehaald, maar Nederland is ongeveer op min of meer hetzelfde niveau blijven steken als in 2009.

4.4. Geen rechtstreeks verband tussen lage tarieven en modal shift

De studie onderzocht het mogelijke verband tussen lage tarieven en veelvuldig gebruik van openbaar vervoer. Louter op basis van aandeel BTM in het totaal aantal verplaatsingen, lijkt er zich geen significante modal shift te hebben voorgedaan sinds 2008 in Vlaanderen. In het buitenland zet zich vooral in regio Rotterdam een vermindering door. In Noordrijn-Westfalen ligt het aandeel in binnensteden een stuk hoger en landelijk heel wat lager. Allicht is er derhalve maar een gedeeltelijke impact van de tarifiering op verplaatsingsgedrag, stelt Inge Cools.

Er zijn evenwel te weinig gegevens om daarover gegronde uitspraken te doen.

4.5. Indicatie dat de OV-markt schaalvoordelen kent

De onderzoekers gingen na of schaal- en scopevoordelen voor de openbare vervoermarkt spelen. Hoe groter de schaal waarop men het OV kan organiseren – bijvoorbeeld in een grootstad –, hoe beter de cijfers. In landelijke gebieden, met veel meer gespreide inwoneraantallen liggen de cijfers een stuk lager.

Welke tendensen ziet men sinds 2009? Nederland heeft geprobeerd grotere samengevoegde vervoersgebieden in de markt te zetten. Initieel opteerden ze ervoor om vanuit de provincies kleinere regio's te vermarkten, maar nadien besloten ze om voordeel te zoeken in het samenvoegen van een aantal regio's. Het model van Noordrijn-Westfalen met de heel versnipperde structuur, probeert vooral coördinerende structuren op te zetten, met name inzake ICT en met de ontwikkeling van apps en dergelijke. Vervoermaatschappijen onderling proberen onderling shared service-centra op te richten voor ondersteunende taken zoals techniek en onderhoud. Soms gebeurt het ook voor hr.

De regio's die in 2009 met heel sterke liberalisering van de markt zijn gestart, zien opnieuw een consolidatie na een tweede of derde ronde van aanbesteding van vervoersgebieden. Zeer grote, internationale maatschappijen zoals Deutsche Bahn, verwerven dan een heel groot marktaandeel, ook in het UK.

In Duitsland is heel typerend het sterk vasthouden aan de gemeentelijke structuren. De openbaarvervoerbedrijven zijn er ondergebracht in holdingstructuren samen met andere autonome gemeentebedrijven zoals energie, zwembaden, kabelbanen, afvalophaling enzovoort.

Er is een sterke tendens waar te nemen in alle regio's dat men probeert de kostendekkingsgraad te verhogen door het openbaarvervoerabonnement uit te breiden met allerhande mobiliteitsabonnementen en -services die ertoe kunnen leiden dat mensen bereid blijken er meer voor te betalen.

In de presentatie zijn de andere onderzochte indicatoren als annex bijgevoegd.

II. De vergelijking tussen de eigen diensten van De Lijn en die van de pachters

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

Roger Kesteloot verklaart dat De Lijn al een aantal jaren een vergelijking maakt van de pure exploitatiekost tussen wat De Lijn zelf doet in regie en de kosten die gegenereerd worden uit contracten met privépartners. Daarbij moet abstractie gemaakt worden van taken die De Lijn als openbaarvervoerorganisator heeft en die bij de exploitanten niet spelen, zoals de dienstregelingen en marketing.

Vooralsnog werken de exploitanten op basis van een gross cost contract. Daarin telt enkel de bruto kilometerkost mee. De exploitatie van trams gebeurt integraal in eigen regie en moet derhalve ook buiten beschouwing gelaten bij vergelijking tussen De Lijn in eigen beheer en de exploitanten.

Wat betreft de afschrijvingen is enige omzichtigheid geboden. Die variëren naargelang het moment dat ze in rekening worden gebracht. Daardoor maken de rekeningen soms sprongen van jaar tot jaar. Afschrijvingen hebben bij De Lijn te maken met de kapitaalsubsidies voor exploitatie en bij de exploitanten worden ze doorgerekend volgens bepaalde parameters en formules in de kostprijs die aan de exploitanten wordt betaald.

De directeur-generaal noemt als sleutelement in de vergelijkbaarheid: de gemiddelde commerciële snelheid van wat de eigen chauffeurs en bussen presteren en de gemiddelde commerciële snelheid in de gebieden en contracten die worden uitbesteed aan partners uit de privésector. De correctie ter zake wordt doorgevoerd om een level playing field te realiseren.

De spreker toont een grafiek waarop eveneens tram- en leerlingenvervoer is opgenomen (zie de presentatie van De Lijn als bijlage). Die worden buiten beschouwing gelaten. Alleen de beide linker kolommen zijn van belang. Met de standaardmethodiek, zoals ooit ontwikkeld door de regeringscommissaris, komt men jaar na jaar tot vergelijkbare cijfers, die ook in tabelvorm worden meegegeven. Kenmerkend voor het OV-model dat Vlaanderen al jaren hanteert, is dat de basisarbeidsvoorwaarden, de cao's, gelijk zijn bij De Lijn en de privé-exploitanten. De personeelsuitgaven maken een belangrijk onderdeel uit van de kosten.

Als boodschap wil de spreker absoluut meegeven dat wie De Lijn 'obesitas' verwijt, nu het 'BMI' ziet en met die gegevens kan het parlement de juiste en nodige beslissingen nemen in alle transparantie.

2. Uiteenzetting door Luc Jullet, FBAA-voorzitter Geregeld Vervoer

Luc Jullet spreekt in naam van de pachters van De Lijn. Hij beaamt grotendeels wat Roger Kesteloot zegt, maar voegt enige nuancering toe in de interpretatie. Het gaat om een complex gegeven dat moeilijk in een vergelijking kan worden gegoten tussen exploitantenkostprijs en kostprijs eigen regie. Alles moet zijn grondslag vinden in heel wat exploitatieparameters en een correcte allocatie van een aantal overheadkosten.

De spreker stelt dat in 2013 er voor de privésector een kostprijs per kilometer gold van gemiddeld 3,62 euro, alle kosten inbegrepen: exploitatie, investeringen in zowel rollend materieel als stelplaatsen en andere, de administratieve overhead, beheerskosten en directiekosten. Dat correcties nodig zijn, daarvan is de spreker zich zonder meer bewust.

De handelssnelheid is een belangrijk element. De Lijn is als regie meer actief in stedelijke en voorstedelijke gebieden dan de partners. Dat heeft zijn impact op de personeelskost, als die wordt uitgedrukt in prijs per kilometer. Tegelijk neemt De Lijn een aantal taken waar voor de privé-exploitanten. De vergelijking behoeft derhalve een correctie. Als de spreker het goed heeft begrepen dan wordt er een correctie doorgevoerd voor wat betreft handelssnelheid en de afschrijvingen en de globale overheadkost wordt uitgesloten. Dat maakt vergelijking van de operationele kostprijs van beide exploitatievormen mogelijk.

Luc Jullet werpt daarbij al de vraag op wat de exacte definitie is van de exploitatiekost, van de operationele kost dus. Hij denkt daarbij aan de kosten bij De Lijn voor personeelsdirectie, aankoopdiensten, technische directie. Ze zitten in de overhead en worden derhalve niet ingecalculerd. Bij de exploitanten zitten ze echter wel in de operationele kost verwerkt bij vergelijking van de globale enveloppe van de privépartners en de operationele kost van De Lijn.

Voorts vindt de spreker dat De Lijn van specifieke voordelen geniet die de exploitanten niet kennen, zoals een belangrijke accijnsvrijstelling. Ook dat moet in rekening worden gebracht.

De correctie van de handelssnelheid gebeurt op basis van aannames die de spreker wel accepteert als ongeveer correct met een verhouding van 30 kilometer per uur voor de exploitanten en 25 kilometer per uur bij De Lijn. Hij ziet dat graag gecheckt.

Er is sprake van een globale kilometerkostprijs die gecorrigeerd wordt. Het aandeel van de personeelskost bij de exploitanten in die globale kilometerkostprijs is dan ook van belang. De Lijn gaat uit van de aanname dat het om 65 percent van de 3,62 euro zou gaan, gecorrigeerd op grond van een lage handelssnelheid. De spreker moet concluderen dat die 65 percent absoluut niet overeenstemt met het aandeel chauffeurskost in de totale kostprijs. Die schommelt tussen 57 tot 58 percent maximum. Een verschil van 15 percent en er een correctiefactor op toepassen van 20 percent, is toch een belangrijk verschil stelt Luc Jullet.

Hij maakt graag de opmerking dat, als de term 'handelssnelheid' in het kader van de doorstroming eigenlijk erop wijst dat men van 25 naar 30 kilometer per uur kan gaan, dat dan 20 percent scheelt in de chauffeurskost. De handelssnelheid door betere doorstromingsmaatregelen enkele kilometer per uur laten stijgen,

betekent dan al een enorme besparing of een vrijmaking van chauffeurs om meer prestaties te leveren.

Voor Luc Jullet zijn er nog andere parameters die de vergelijking beïnvloeden en bemoeilijken. De spreker wijst op het element kwaliteit van het geleverde werk, een moeilijk meetbare factor. Roger Kesteloot vermeldde in zijn voorgaande evaluatie² van de beheersovereenkomst 2014 dat de chauffeursefficiëntie uitgedrukt in kilometer in de jaren 2011 en 2012 licht was gedaald, door besparingen en het feit dat door die besparingen het aantal gesplitste diensten toenam. Dat impliceert dat een chauffeur 's morgens en 's middags moet opkomen en geen diensten uit één stuk draait. Historisch en nog meer in de laatste jaren, zijn de prestaties van de exploitanten gekenmerkt door een overgroot deel van die gesplitste diensten. Wie als exploitant een verhouding heeft van 60/40 aan gesplitste diensten en volle diensten, heeft goede situatie ten opzichte van wat anderen moeten presteren. De factor werkt eigenlijk omgekeerd: exploitanten hebben personeelsgewijs een duurdere exploitatiekost dan de regie.

Als randbemerking maakt de spreker van de gelegenheid gebruik om in te gaan op de gelijkkluidende arbeidsvoorwaarden. Hij stelt dat de sector in 2009 het initiatief nam, in samenspraak met De Lijn, om een eigen intern, maar volledig onafhankelijk auditbureau op te richten. Op basis van het bestek dat de contracten beheert, is er een verplichte, frequente, gedetailleerde volledige en onafhankelijke audit van de verloning van chauffeurs, om zeker te zijn dat elk bedrijf binnen de sector de regels van het spel en de sociale verplichtingen naleeft. De spreker stelt dan ook dat, als de exploitanten het beter zouden doen dan de mensen van de regie, los van de correcties, dat niet is toe te schrijven aan het niet naleven van de sociale verplichtingen van de sector.

De pachters zijn ervan overtuigd dat ze iets lagere overheadkosten hebben en dat ze een efficiënte exploitatievorm runnen. Bovendien is men zeker dat de grote betrokkenheid van het lokaal management een pluspunt moet zijn. Tot slot lijkt het de spreker zinvol dat de beleidsmakers, in zoverre ze dat politiek relevant vinden en gelet op de complexiteit van het verhaal, een beroep doen op een extern onafhankelijk bureau om de rekening te maken.

III. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van commissieleden

Marino Keulen is blij dat met objectieve data en parameters de performantie van De Lijn kan worden gemeten. Dat De Lijn uit de benchmark competitiever zou blijken, wisten de exploitanten al bij voorbaat. Zij stellen dat juist dit het opzet van de benchmark is. Alles hangt af van hoe cijfers ingebracht worden en getaxeerd worden. Het lid meent dat men zich ook de vraag moet stellen wat de taak is van het parlement. Men moet ervoor zorgen dat een aantal gemeenschapstaken performant en betaalbaar gebeuren en dat mensen maximaal worden geholpen. In het geval van collectief vervoer moeten de mensen een aanbod krijgen dat hen op een veilige manier, regelmatig en op een sociaal verantwoorde wijze helpt.

Ook de busexploitanten zijn doordrongen van de nood aan collectief vervoer, gezien de filedruk, de CO₂-uitstoot en de vergrijzing. Van het moment dat mensen zich niet langer kunnen verplaatsen met eigen gemotoriseerd of ander vervoer, hebben ze nood aan openbaar vervoer. Alle busexploitanten zijn ervan overtuigd dat het goedkoper kan, terwijl men toch sociaal verantwoord blijft

² *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 437/1.

werken, zonder betaalbaarheid voor de reiziger en de veiligheid in het gedrang te brengen. Ze vragen om enige vrijheid en dat men dan een iets soepeler regime zou evalueren nadien. Er wordt ook op gewezen dat er iets aan het aanbod moet gebeuren om de modal shift te realiseren.

Vlaanderen spendeert meer dan een miljard euro aan collectief vervoer per jaar. Dat nog terzijde, vindt het lid de structuren te zwaar. Hij refereert aan de zes boekhoudkundige afdelingen van De Lijn, één per provincie, en één die alles moet centraliseren en consolideren. De Lijn noemt hij een hypergesyndiceerde omgeving en dat komt de klant niet ten goede. De vraag luidt hoe men meer mensen de bus op krijgt. Een groter aanbod is daarbij essentieel. Creatieve oplossingen zijn een sleutel.

Van de private busexploitanten wil het lid weten of ze in staat zijn om binnen een veilig, regelmatig, betaalbaar en sociaal verantwoord kader in te staan voor meer aanbod ten aanzien van het strakke carcan waarbinnen ze nu werken.

Het lid stelt vast dat, welke parameters er ook in rekening worden gebracht, De Lijn altijd het laagst zit qua resultaat. Dat betekent dat er alsmaar meer bijdrage van de belastingbetaler komt en dat het gebruik van De Lijn en de modal shift lager en slechter scoort dan in de andere regio's van de benchmark. Kan PWC dat bevestigen? Het lid wil weten of het bestaande model inderdaad aan een mind shift toe is en of het eindelijk tijd is voor meer service en klantvriendelijkheid.

Annick De Ridder stelt dat het weinig verbazing wekt dat de conclusies van 2009 overeind blijven: weinig vraaggerichtheid, lage kostendekkingsgraad, lage tarieven in vergelijking met omliggende regio's. Het lid gaat ervan uit dat in de voorbije jaren weinig tot geen rekening is gehouden met de aanbevelingen en dat er weinig is bijgestuurd.

Er is slechts één nieuwe conclusie/aanbeveling, met name dat een keuze voor een gedifferentieerd aanbod met gedifferentieerde prijzen noodzakelijk is.

In slide 8 (presentatie PWC) wordt alvast de behoefte aan een nieuw marktmodel vooropgesteld. Er is sprake van regie op Vlaams niveau, meer vraaggerichtheid, meer privatisering en vertrekkend vanuit de basisbereikbaarheid als het over mogelijke bijstellingen gaat. Er wordt geen analyse gemaakt of oordeel geveld.

Er wordt opgemerkt dat er enorme verschillen tussen de regio's zijn. Hoe kan men tot die conclusies komen, mits correcties? De aansturing verschilt heel erg, de regie ook. Strategisch, tactisch en uitvoerend niveau zijn van belang. Het apart tactisch niveau blijkt grotendeels te ontbreken en is ondergebracht bij één speler in plaats van onafhankelijk te zijn. Met al die elementen en correcties in gedachten, vraagt het lid zich af hoe men de conclusies kan doortrekken. Is men zeker genoeg van de ingebouwde correcties?

Over de beduidend lagere kostendekkingsgraad blijkt uit slide 31 dat de extra vervoersopbrengsten onvoldoende zijn om de groeiende exploitatiekost op te vangen. Dat probleem is gekend, stelt het lid, met verwijzing naar de vertramming en de dermate hoge exploitatiekost die ermee gepaard gaat. Hoe kon men in Keulen wel een stijging bewerkstelligen? Is daar een pure tariefverhoging de oorzaak of is men erin geslaagd door te werken aan uitgavenzijde en interne efficiëntiewinst?

Een belangrijke vaststelling vindt het lid dat het rechtstreeks verband tussen tarief en aandeel openbaar vervoer en het totaal aantal verplaatsingen onbestaand blijkt. Daarmee wordt nochtans vaak geschermd. Bovendien blijkt

dat die kloof van Vlaanderen met de andere regio's altijd wel overeind blijft, ongeacht welke kanttekening bij de berekeningswijze wordt geplaatst.

Het lid wil weten hoe men de beleidsaanbevelingen zou kunnen linken aan de nieuwe beweging die men in Vlaanderen voelt. Zou meer inzetten op het tactische niveau een oplossing kunnen zijn? Of een versterking van regie en meer private partners betrekken zodat er op het vraaggerichte aspect kan gefocust worden?

Wat met de kostprijsvergelijking tussen regie en pachters? Het lid vindt het jammer dat slechts een deel van het verhaal aan bod komt. In januari was er sprake van een opsplitsing van de basiskost – gecorrigeerd puur voor commerciële snelheid – en de correctie inclusief de afschrijving, kapitaalsubsidie en de commerciële snelheid. Nu ligt alleen het finale plaatsje voor, gecorrigeerd met kapitaalsubsidies en commerciële snelheid. Aanvankelijk bleek duidelijk waar de sprong begon, meent Annick De Ridder. In naakte kost deden de pachters het licht beter. Pas na de correcties gaat het naar een inhaalbeweging bij De Lijn. De correcties roepen vragen op bij het lid. Ze vindt het nattevingerwerk, al erkent ze de moeilijkheidsgraad van de oefening wel.

Men legt de vinger op de wonde: er wordt gespeeld met 65 percent personeelskost tegen de eigen cijfers van maximum 50 percent. Als op de latentie van 15 percent al de correctie van 20 percent wordt toegepast, dan haalt men misschien net de procentpunten verschil in prijs. Er zouden bovendien nog andere correcties mogelijk zijn, zoals de accijnsvrijstelling die De Lijn in regie wel heeft maar de exploitanten niet, en de gesplitste diensturen. Wat kan het statuut van een dergelijke vergelijking kan zijn? Is het dan niet zinvoller de pachters in de steden te laten rijden?

De vergelijking loopt volgens het lid mank, zeker met het oog op de betwistingen. Er is eerder gesteld dat bij de pachters een iets hogere efficiëntie en lagere overheadkosten gelden. Waar vindt men dat terug zonder het doorvoeren van de betwiste correcties? Het lid vraagt om de naakte cijfers en dat men aantoont waar de lage overheadkosten zitten en de efficiëntiewinst.

Dat de oefening gebeurt, lijkt Annick De Ridder positief. Ze vraagt zich af of het niet beter is de benchmarkanalyses binnen de eigen diensten en tussen entiteiten uit te voeren. Men kan dan aangeven waar er nog intern efficiëntiewinsten te boeken zijn. Gebeuren die oefeningen? Kunnen de resultaten getoond worden en kan men aantonen in welke regio's er een netto lagere of hoger kost geldt?

Joris Vandenbroucke wijst de opmerkingen van Marino Keulen en Annick De Ridder van de hand. Wat De Lijn doet, zou goedkoper kunnen. Het lid erkent dat er discussie mogelijk is over de vergelijkbaarheid van cijfers. De interne benchmark stelt in grote lijnen vast dat er geen fundamentele verschillen in kostenstructuur zijn. Dat wordt in de internationale benchmark bevestigd.

Het lid vindt het bijzonder boeiend een vergelijking te zien van diverse Europese regio's met verschillende vervoersmodellen, gaande van totale liberalisering tot het Vlaamse model. Elke partij put ideeën volgens zijn eigen visie. De Lijn kan de vergelijking met eender welke regio of hoe men het ook organiseert, qua performantie en efficiëntie doorstaan. Het lid ziet tevens geen verband tussen het openbaar vervoer in die regio's en de manier waarop het georganiseerd wordt.

Wat het aandeel in Vlaanderen betreft, maakt men soms een rare vergelijking, stelt *Joris Vandenbroucke*. Er wordt altijd teruggedaan op het cijfer van 3 tot 4 percent. Dat gaat over het aandeel tram en bus in het geheel van de verplaatsingen als hoofdvervoerswijze. Mikken op combimodaliteit, waarbij bus en tram

onderdeel moeten zijn van het traject, betekent dat er gezocht wordt naar cijfers die het marktaandeel in die zin opnemen. Die cijfers zijn echter niet of veel te weinig beschikbaar. Heel wat bustrajecten die deel zijn van een gehele verplaatsing komen niet in de cijfers voor. De Lijn afrekenen op de veel te ruwe cijfers, lijkt hem niet correct.

In de stadsmonitor komt De Lijn op een aandeel in Antwerpen van 28 tot 30 percent en in andere steden gemiddeld op 19 percent. Dat is niet veel lager dan elders, stelt Joris Vandenbroucke. Uit het onderzoek naar verplaatsingsgedrag in Vlaanderen blijkt voor het woon-werk- en woon-schoolverkeer het aandeel in de voorbije 15 jaar toegenomen. Dat volstaat echter ook voor het lid nog niet en daar komen de doelstellingen samen.

Het grote verschil zit in de kostendekkingsgraad, die volgens het lid weinig uitstaans heeft met de manier waarop openbaar vervoer georganiseerd wordt. Het is het resultaat van een politieke keuze die stelt wie welk deel van de factuur betaalt. Vlaanderen heeft ervoor geopteerd om die factuur grotendeels bij de algemene middelen te leggen en veel minder bij de gebruiker. Joris Vandenbroucke blijft dat principe trouw. Het kan verklaard worden vanuit ideologische redenen, maar het heeft niet eens noodzakelijk te maken met een puur mobiliteitsgegeven, meent hij. Prijs alleen overtuigt mensen niet om al dan niet tram en bus te nemen.

Het lid mist in de internationale benchmark wel factoren die grotendeels bijdragen tot het gebruik van het openbaar vervoer: met name de investeringen die erin zijn gebeurd sinds 2009. Toen luidde een van de conclusies van de benchmark dat Vlaanderen minder investeerde in zijn openbaar vervoer. Op dat vlak is er geen sprake van een update van de benchmark. Waarom?

In Nederland, Schotland en Duitsland betaalt men meer voor het openbaar vervoer. Wat krijgt men ervoor terug? Hoe zit het met de doorstroming? En de commerciële snelheid? Wat met de klantvriendelijkheid en de punctualiteit? Die vergelijking kent men niet.

De Albatrostram in Gent is volgens het lid een interessante investering om op piekmomenten geen mensen te moeten laten staan aan de halte. Met welke tram ook, een file is een file en geen enkele tram, hoe lang ook, kan sneller rijden in Gent omdat hij langer is. Alleen investeringen in doorstroming kunnen dat verhelpen. Dat budget is ten belope van 19 miljoen euro gevrijwaard. Het lid vraagt zich af in welk budget daarvoor wordt voorzien in andere Europese stedelijke regio's. Hij vermoedt dat dat heel wat hoger ligt.

Waar Marino Keulen beweert dat er sprake is van te zware structuren, wordt juist duidelijk gemaakt dat Vlaanderen weinig structuren heeft: één regisseur en geen verschillende intercommunales of vervoersregio's. De benchmark leert dat meer structuren, ook meer indirecte kosten meebrengen.

Met betrekking tot de kostendekkingsgraad wil het lid weten welke definitie daarvoor wordt gehanteerd. Hoe is de kostendekkingsgraad met die definitie?

Is er een rechtstreeks verband ontdekt tussen de kostendekkingsgraad en het aandeel openbaar vervoer? Zal de modal shift in Vlaanderen gunstig evolueren als de kostendekkingsgraad verhoogt?

Wat betreft de Europese regelgeving, de PSO-verordening, zijn er belangrijke keuzes te maken in 2019. Het lid ziet stilaan een consensus ontstaan bij de partijen van de meerderheid. Er wordt blijkbaar aan gedacht om minstens bij de onderkant van het netwerk – het zeer lokale, fijnmazige deel – andere partners

te betrekken. Cruciaal om te kunnen blijven kiezen voor De Lijn als interne operator, is dat niet meer dan de helft van het netwerk aan anderen wordt uitbesteed. Tellen eventuele andere partners mee in het netwerk of niet? Is het een voorafname op die verordening als men het landelijke netwerk nu afstoot en aan anderen overdraagt?

Waarom is er geen update gemaakt van de investeringen die regio's doen?

Van Luc Jullet wil het lid weten wat de pachters willen bewijzen door te zeggen dat ze eigenlijk goedkoper kunnen rijden dan De Lijn. Tegelijk ontvingen de parlementsleden een brief vanwege de exploitanten waarin ze het Vlaamse model als hoeksteen vooropstellen van het toekomstige beleid. Dat impliceert een model waarbij De Lijn exclusieve rechten krijgt als regisseur en interne operator. Hoe zit het nu? Dat model of de concurrentie met Arriva, Connexion, Keolis, Deutsche Bahn enzovoort? De benchmark wijst alvast uit dat bij een versnippering in verschillende vervoersregio's, de grote mededingers met de koek gaan lopen. Het lid vermoedt dat ook de 88 kleine Vlaamse autocar- en taxibedrijven liever niet die strijd aangaan. De knowhow en ervaring in Vlaanderen ziet hij dan weer liever niet naar het buitenland verdwijnen.

Karin Brouwers blijft enigszins onvoldaan bij de actualisatie van de internationale benchmark. Het blijkt niet eenvoudig om een goede vergelijking te maken en er zijn grote inspanningen nodig om alle nodige data te verzamelen en op een goede manier te vergelijken. De modellen in de andere landen blijken ook te verschuiven, in de richting van bundeling. De ontwikkeling van mobiliteitspakketten zou het in de toekomst nog moeilijker maken om te vergelijken, al vindt het lid ze een interessant idee.

Heel duidelijk blijft het verhaal van de kostendekkingsgraad. De tarieven zijn recent nog verhoogd, maar de abonnementen blijven vrij laag geprijsd. Moet in de toekomst veeleer in de omgekeerde zin gewerkt worden – tickets lager prijzen en abonnementen optrekken – en meer aansluitend op de voorliggende vaststellingen?

Een verbetering van de kostendekkingsgraad moet in Vlaanderen met tariefverhoging, maar ondanks de verhoging in 2015 blijven de prijzen laag, want ook in Noordrijn-Westfalen zijn de tarieven aangepast. De onderzoekers stellen dat er ook de mogelijkheid is drastisch in te grijpen in de organisatie van het aanbod. Wat met de kosten? Kan men met het afstappen van het concept basismobiliteit en overstappen naar een nieuw en efficiënt systeem meer klanten aantrekken en ook de kosten voor het bedrijf dat uitvoert zo drukken?

Het viel Karin Brouwers op dat er in Vlaanderen wel schaalvoordelen kunnen werken door de centralisatie, waar andere landen de versnippering nog moeten beginnen aanpakken met pooling van coördinatietaken, shared services enzovoort. Vlaanderen zit dus beter in die zin en zou lagere kosten moeten hebben. Daarvan zijn geen cijfers beschikbaar. Klopt die inschatting?

De indicator kosten en opbrengsten per dienstverleningskilometer is niet opgenomen. Elke vervoermaatschappij werkt met eigen ramingsmethodes en dan is die indicator allicht interessant, geeft het lid mee.

Wat betreft modal shift en het bezit van wagens, wil het lid weten of ook bedrijfswagens zijn meegerekend. Het gaat dan over beschikbaarheid van een wagen.

Er is geen rechtstreeks verband tussen modal shift en de prijs die voor openbaar vervoer wordt betaald, zo blijkt. Het valt te nuanceren dat het in landelijk gebied

moeilijker is om de modal shift te bereiken of te verbeteren. Het lid meent dat de Vlaamse ruimtelijke ordening met wijd verspreide bebouwing het niet gemakkelijk maakt om openbaar vervoer te organiseren.

Annick De Ridder las ergens dat het tactische niveau best wordt afgestemd op 1,5 tot 2 miljoen inwoners. Is daar enige aanwijzing voor?

2. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* laat weten dat inzake doorstroming er een bundeling van budgetten speelt, met een bedrag van 17 miljoen euro. De reactivering van de bewuste werkgroep is daarbij van belang. Die is samengesteld met alle betrokken partners, zowel De Lijn als AWV. Er wordt gewerkt aan doorstroming voor alle vervoersmodi, maar met voorrang voor tram en bus. Die 17 miljoen euro moet in dat kader besteed worden.

Positief noemt de minister dat de studie heel duidelijk uitwijst dat De Lijn voor de gebruikers de goedkoopste van de vervoermaatschappijen was, is en blijft. De abonnementsformules liggen ver onder die van de vergeleken landen en regio's. Met de tariefverhogingen is derhalve niks veranderd, stelt de minister. Het aanbod is ook vergelijkbaar met de andere regio's en doorstaat de test, ondanks de besparingen van de voorbije jaren. Een Vlaming betaalt bovenop zijn ritticket wel 2 euro per rit via de belastingen. Daarom wordt ook gewag gemaakt van tariefaanpassing ter verbetering van de kostendekkingsgraad, want daarover gaat het. De Vlaamse Regering handelt volkomen naar de bevindingen van het rapport.

De opmerking over het rollend materieel en de veroudering van het voertuigenpark vindt de minister terecht. Men probeert gericht te investeren in een vernieuwing van het materieel. Beide zaken zijn gekoppeld: de uitrol van de investering in 48 nieuwe trams is bezig. Er is nog recent beslist een lading nieuwe bussen aan te kopen in 2016. Dat kan allemaal niet ondanks, maar dankzij de besparingen. Die investeringen kunnen dank zij een rechtvaardiger tarifiering, en dat alles, samen met blijvend investeren in doorstroming, zorgt ervoor dat er een comfortabel openbaarvervoersaanbod mogelijk is met modern rollend materieel.

Voordien zijn er besparingen doorgevoerd in een 70/30-ratio, 70 percent op aanbod, 30 op werking. De huidige Vlaamse Regering heeft er expliciet voor gekozen om te besparen in een 20/80-ratio, vooral besparen op werking en niet op investeringen. Het is de ambitie om zowel reiziger als belastingbetaler waar voor zijn geld te geven.

3. Antwoorden van directeur-generaal Roger Kesteloot

Roger Kesteloot weerlegt dat er ooit gezegd is dat De Lijn efficiënter zou werken dan de privépartners. Uit de cijfers blijkt niet dat de ene significant beter of efficiënter zou scoren dan de andere. Het lijkt hem een goed idee ook de methodiek eens te actualiseren, zoals Luc Jullet voorstelt. Die suggestie is ook door de auteur ervan al gedaan. De opmerking over de gesplitste diensten lijkt de spreker de moeite waard om mee te nemen in de berekening.

Aanvullend stelt Roger Kesteloot dat De Lijn nog efficiënter kan. Zelfs bij volledig gelijk blijvende prijs en met het oog op het feit dat de privépartners geacht worden winst na te streven, blijft De Lijn niet met die opdracht geconfronteerd. Er is derhalve de mogelijkheid om breakeven te eindigen en dat laat nog efficiëntiemarge toe.

De primaire arbeidsvoorwaarden van De Lijn in regie en de privépartners zijn gelijk, maar op het vlak van onder meer regelsets en premiestelsels zijn er kleine verschillen.

De spreker vindt het kras dat Annick De Ridder beweert dat er met de aanbevelingen van 2009 niet veel is gebeurd. Hij raadt aan de slide 21 (presentatie PWC) grondig te bestuderen. Sinds 2008 is er een gevoelige verhoging van het aantal dienstkilometers per voltijdsequivalent. Daar kunnen input en output vergeleken worden. In tegenstelling tot Zuid-Nederland zit De Lijn daarmee in dezelfde flow van Noordrijn-Westfalen en Schotland.

Het klopt dat één miljard veel geld is, maar op slide 19 wijst de spreker op de cumulatie van wat er per inwoner door reizigers, inwoners en overheid besteed wordt aan openbaar vervoer. In Vlaanderen komt dat op ongeveer 200 euro per inwoner, wat iets meer is dan in Schotland, met zijn integraal geliberaliseerde markt. Tegelijk is het een stuk minder dan de 350 euro per inwoner die in Rotterdam worden gespendeerd.

Er is wel degelijk interne benchmarking, en dat gaat om productiviteit van chauffeurs. De indicator, die niet in de internationale benchmark zit, geeft de verhouding aan tussen wat de chauffeur betaald krijgt en wat er werkelijk in uren wordt gereden. Dat gebeurt ook bij de privépartners. Er moet rekening mee worden gehouden dat die productiviteit in een stadscontext anders is en hoger ligt dan in landelijke exploitatie.

Jan Peumans stelt met betrekking tot slide 19 dat er onderscheid wordt gemaakt tussen de eigen inkomsten en de overheidsinkomsten. In het geval van Schotland zijn de eigen inkomsten toch veel hoger dan wat de overheid toelegt, veronderstelt het lid. In het Zweedse model is er sprake van 50 percent reiziger en 50 percent overheid.

Roger Kesteloot zegt de aandacht te willen vestigen op het feit dat Schotland met een zeer hoge kostendekkingsgraad in totaal per inwoner even veel uitgeeft als Vlaanderen. De reiziger betaalt er wel veel meer.

4. Antwoorden door PWC

Floris Ampe van PWC, stelt dat het de bedoeling was een benchmark te realiseren in een regiostudie en niet rond bedrijfseconomische governancemodellen, al zijn er wel een aantal elementen ter zake meegegeven. Het idee om de TEC en de MIVB mee op te nemen was verleidelijk, maar die keuze is niet gemaakt en lag buiten het onderzoek. De vergelijkbaarheid met de voorgaande studie was dermate belangrijk omdat anders de evolutie niet afgetekend was.

Inge Cools beaamt dat de kostendekkingsgraad bij De Lijn inderdaad het laagst blijft van alle systemen, ongeacht hoe er berekend wordt qua definitie. De reden is dat in Vlaanderen de ontvangsten veel lager liggen dan elders terwijl de kosten ongeveer gelijklopen.

De aanbevelingen van de studie van 2009 blijven overeind, net als de conclusies. Er wordt gedifferentieerd nagedacht. In de diverse indicatoren worden grote verschillen duidelijk. Dat gaat van de prijzen in het buitenland voor stedelijk en landelijk vervoer tot de grote verschillen in modal split tussen landelijke en stedelijke gebieden. Gedifferentieerd kijken naar deelgebieden is dan interessant, om eventueel de kostendekking bij te sturen. Er wordt in het buitenland ook zo gerekend: per type transport worden er andere tarieven gehanteerd en er zijn vaak andere tariefstructuren voor bijvoorbeeld tramvervoer of voor stedelijk en niet-stedelijk vervoer.

Slide 4 was bedoeld als aanwijzing van hoe men de bestaande situatie inschat en niet zozeer als aanbeveling. Vlaanderen heeft een centrale regie vanuit één maatschappij, terwijl Noordrijn-Westfalen een zeer gedecentraliseerd gegeven blijkt. De slide gaf een reeks vaststellingen waar die kunnen duiden waarom de resultaten in de benchmark kunnen verschillen.

Wat moet er gebeuren met het tactische niveau? In de studie van 2009 werd dat vrij sterk benadrukt, maar het kwam minder aan de orde in de voorliggende studie. Duidelijk is dat de landen waar het tactische aspect gedecentraliseerd wordt aangepakt, zich geconfronteerd zien met afstemmingsproblemen, zowel qua interoperabiliteit van infrastructuur – de metronetten – als qua aansluiting van tariefplannen. Het vergt enorm veel onderhandeling en dus mankracht. In de klantenbevragingen blijken er ook veel klachten te zijn in de regio's met de verschillende tussenstructuren. Zo hebben de ticketautomaten niet allemaal dezelfde look en feel.

Bij slide 31 van de presentatie, over de significante stijging van de ontvangsten in Noordrijn-Westfalen, kan de spreekster meegeven dat die sterker was dan de inflatie die daar doorgaans lager lag dan in Vlaanderen. De reden was vooral een blijvende toename van reizigers maar er waren ook tariefaanpassingen. In de voorbije jaren zijn er tariefaanpassingen gebeurd van wel vier percent, terwijl de inflatie lang niet zo hoog was. Dat wordt in de grafiek geduid.

Een rechtstreeks link tussen de hoogte van tarieven en gebruik van bus, tram en metro kan niet worden aangetoond. Er zijn veel studies over het onderwerp die onder meer bekijken wat de elasticiteit is van openbaar vervoer ten opzichte van de dieselprijzen, of de link met de demografische samenstelling en geografische invulling. Er zijn cross-elasticiteiten. Inge Cools stelt dat het onvoldoende onderzocht is om er goede conclusies voor Vlaanderen uit te trekken.

De kostendekkingsgraad blijft laag, en dat is niet uit te leggen door de berekeningswijze. De onderzoekers hadden ook niet de ambitie om dat te verantwoorden, maar zij wilden aantonen dat met welke berekening ook de kostendekking laag blijft. In Noordrijn-Westfalen is een aantal jaren eerder een vaste kostendekkingsgraad in de beheersovereenkomst van de maatschappijen opgenomen. Die werd op 50 percent vastgesteld om dan gradueel te worden opgetrokken. Er zijn indicaties dat de structuren daarop zijn aangepast. Men heeft zich zo georganiseerd dat ze die voorwaarde zeker konden halen. Als er een cijfer wordt gehanteerd in het kader van een beheersovereenkomst moet dat heel duidelijk gedefinieerd zijn en men dient rekening te houden met mogelijke neveneffecten zoals het primair naar voren schuiven van een bepaalde indicator.

Annick De Ridder wilde nog weten of het aan te bevelen kan zijn om voor het tactische niveau een individuele regisseur aan te stellen. Dat niveau zit vooralsnog bij de operationele partners, terwijl het in andere regio's meer een tussenniveau betreft. Inge Cools stelt dat ter zake alleen naar de indicatoren is gekeken. Een specifieke uitspraak kan men niet doen.

Waarom zijn de investeringen die in openbaar vervoer gebeuren niet geüpdatet in de studie? Die zijn niet beschikbaar in het buitenland. Subsidies die vanuit een overheid aan een vervoerbedrijf worden gegeven, komen binnen en het rollend materieel wordt ermee aangekocht en afgeschreven. Dat wordt ook afgeschreven ten opzichte van de kapitaalsubsidie. In de jaarrekening leidt dat tot een nulpost. Het is niet mogelijk om zomaar aan te geven hoeveel subsidies er verstrekt zijn voor zelfs iets triviaal als rollend materieel. De subsidies komen ook van andere beleidsdomeinen: zo worden vanuit het beleidsdomein Innovatie subsidies verstrekt voor aankoop van hybride bussen. Ze zitten niet in de rekening.

5. Aanvullende vragen en antwoorden

Joris Vandenbroucke stelt dat in 2009 de studie vermeldde: "(D)e uitgaven voor investeringen in openbare vervoersinfrastructuur zijn in Vlaanderen gestegen, maar toch merken we dat andere overheden hiervoor meer middelen te vinden zijn.". Het lid wil weten hoeveel men vanuit de overheid investeert in de infrastructuur van openbaar vervoer. Hij vindt dat een cruciale indicator.

Floris Ampe stelt dat men het meetprobleem wilde aantonen. *Inge Cools* legt uit dat dat beschreven wordt in de studie op bladzijde 37 bij de regiobeschrijving. In Duitsland is er geregionaliseerd. De centrale middelen die vanuit de Bondsregering naar de Bondsstaten gaan en zo naar het openbaar vervoer, zijn uitdovend. Vanaf 2018 stopt de flow van het centrale naar het decentrale niveau. Dat zorgt voor ernstige problemen.

Joris Vandenbroucke begrijpt daaruit dat de vergelijking die doorgaans wordt gemaakt gaat tussen de optelsom die voor Vlaanderen wordt gemaakt van exploitatie- en investeringsbudget met wat elders alleen de exploitatiekost omvat.

Inge Cools verwijst het lid naar slide 13 waar dat geduid wordt. Daar zit in het bovenste balkje de subsidieerbare infrastructuur buiten de scope, omdat het om afschrijvingen gaat die gezet worden ten opzichte van afschrijvingen van kapitaalsubsidies. Dat impliceert ook dat, als investeringen met een pps worden gerealiseerd, en er via de dotatie middelen gegeven worden om de beschikbaarheidsvergoeding van de pps te betalen, die kosten verschuiven naar het andere niveau, de balk daaronder. Dat zit dan wel in de exploitatiekosten verrekend. Voor De Lijn gebeurde dat onder meer voor de stelplaatsen van Brabo 1 en 2. De berekening is derhalve wel degelijk gebeurd. In de volgende jaren zullen die kosten dan ook zichtbaar zijn in de kostendekkingsgraad van De Lijn. In regio's die geen pps hanteren en rechtstreeks vanuit de centrale budgetten kapitaalsubsidies toekennen voor investeringen, of waar de centrale bestuursniveaus betalen voor de pps, zullen die kosten niet zichtbaar zijn.

Het is typisch voor een pps om van 'kapex', 'opex' te maken: van kapitaalkosten operationele kosten te maken. Dat effect speelt mee, verklaart *Floris Ampe* nog. Zo komen investeringen die er in principe niet in komen, via die weg er wel in.

Inzake het verband tussen de kostendekkingsgraad en het aandeel van het openbaar vervoer verwijst *Inge Cools* nogmaals naar het feit dat er geen rechtstreekse link blijkt tussen de hoogte van de ontvangsten en de modal split.

Wat met de PSO-verordening en de in-house-regeling? Dat behelst de toekenning van vooral de openbaarvervoerexploitatie aan een eigen, gemeentelijk of regionaal bedrijf. Wat gebeurt er dan bij decentralisatie of opsplitsing? De spreekster meent als niet-juriste dat de regel gerespecteerd dient te worden van 50 percent voor de in-house en tegelijk heeft de Europese Commissie bepaald dat een in-house niet kan gaan rijden in een ander gebied dan het bestuursgebied waar de dienst van algemeen economisch belang zit. Anders uitgelegd: er kan geen publieke maatschappij zijn in Vlaanderen die in Denemarken vervoer gaat regelen. Een private maatschappij mag dat wel.

Er is een regiobenchmark uitgevoerd en geen economische benchmark, herhaalt de spreekster. Dat was de onderzoeksvraag: het blootleggen van verbanden op regioniveau en expliciet niet bedrijfseconomisch maatschappijen met elkaar te vergelijken.

Moeten de prijzen van tickets en abonnementen stijgen? Dat vergt een gedifferentieerde kijk. In het buitenland lijkt dat wat men probeert te doen. Men zoekt naar een goed evenwicht ter zake en onderzoekt wat mensen voor een biljet willen betalen en waarom. Het lijkt zinvol om ook voor Vlaanderen die aspecten zo gestratificeerd in te schatten.

De vaststelling over de kostendekkingsgraad en het eventueel bijsturen aan ontvangstenkant, tenzij er wordt ingegrepen in het aanbod, is een objectieve vaststelling. Met de cijfers voor ogen en de wens van een hogere kostendekkingsgraad lijkt dat vanuit een neutrale ingesteldheid de optie die kan genomen worden. *Floris Ampe* stelt dat het om een politieke keuze gaat, zowel wat ontvangsten, kosten, als aanbod betreft. Meer aanbod betekent onherroepelijk meer kost. Bijleggen is onvermijdelijk.

Wat zijn de echte baten van schaalvoordelen? Ook die voorbeelden situeren zich veeleer op bedrijfseconomisch vlak. In Duitsland hebben drie maatschappijen een samenwerkingsverband gesloten. Het lijkt *Inge Cools* interessant eens na te gaan wat hen dat heeft opgeleverd. Dat loopt al drie jaar. Misschien is het verstandig nog even te wachten tot ze daar een juiste becijfering kunnen maken. Ze denken er toch wel vrij aanzienlijke bedragen mee te winnen en er substantieel heel wat uit te halen.

Floris Ampe voegt eraan toe dat het ook in Nederland het geval is met de consolidatie in de markt. Er zijn bedrijfseconomische schaalvoordelen. Dat is duidelijk in de markt en ook bij de niet-private spelers.

Kunnen ontvangsten en kosten afgezet worden tegen de dienstverleningskilometers? Dat kan, bevestigt *Inge Cools*. De cijfers zijn beschikbaar.

Luc Jullet begrijpt dat collega's van hem informatie aan Marino Keulen sturen en ook enigszins terecht. Hij wil vooral onderstrepen dat hun activiteiten uitgevoerd worden door een amalgaam van kmo's, grotere en kleinere. Er leeft af en toe frustratie en dat is geen verwijt aan De Lijn. Als exploitant ergert het hem dat de aanwezige terreinkennis af en toe onvoldoende door de opdrachtgever wordt gebruikt. De exploitanten zijn zeer lokaal gebonden en ze rijden waar De Lijn niet komt. De lokale betrokkenheid gaat diep en niet alleen bij chauffeurs, maar ook bij de manager, die perfect weet wat er op het terrein gebeurt. Men verwacht in de toekomst een nauwere samenwerking en nauwer overleg om een aantal lokale en operationele beslissingen te nemen.

Kan men het aanbod verzekeren tegen een lagere prijs? Die vraag kan de spreker vooralsnog niet beantwoorden. Er zijn standpunten en parameters waarmee rekening gehouden moet worden. Die moeten beoordeeld worden door liefst een extern orgaan. Dan pas kan daarin duidelijkheid geschapen worden. Zijn overtuiging is – zonder zich over de grootte uit te spreken – dat het waarschijnlijk nog net iets efficiënter kan. Zo zijn er inderdaad gelijklopende loon- en arbeidsvoorwaarden, maar tegelijk zijn er ook een aantal andere interne regels, die allicht flexibeler kunnen worden toegepast dan op het vlak van de regie.

Op lokaal vlak durft de spreker zelfs te beweren dat de bedrijven in exploitatie een grotere terreinkennis hebben dan de gemeentes.

Iedereen lijkt het erover eens dat de methodologie van de kostprijvergelijking voor actualisering vatbaar is. De spreker zou het leuk vinden om de test eens te doen met een stadlijn. Het is wel mogelijk een correcte kostprijvergelijking te maken, stelt de heer Jullet.

Wat betreft de mogelijkheid van grotere efficiëntie en lagere overheadkosten geeft de spreker een voorbeeld. Het fenomeen reservebussen lijkt hem binnen de privébedrijven net iets optimaler georganiseerd dan bij de regio. Tegelijk is de graad van betrouwbaarheid even hoog. Dat element kan al aantonen dat de efficiëntiegraad hoger kan liggen. Voor de lagere overheadkosten kan gerefereerd worden aan de kmo-structuur met een management, enkele bedienden en daar houdt het op. Het is een vlakke structuur met een lage overheadkost. De nauwere betrokkenheid van management tot op de werkvloer kan bijvoorbeeld leiden tot beter beheer van absentieïsme.

De open brief die is gelanceerd, moet een schriftelijke weergave zijn van wat de exploitanten willen. Ze staan er nog steeds achter. Het Vlaamse model vinden ze een van de betere zo niet het beste model. Qua voordelen wordt onder meer vermeld dat er één regisseur is, die de grote lijnen vastlegt en zorgt dat die gevolgd worden. De coördinator moet technisch-operationele knowhow hebben, en neemt een stuk van de exploitatie zelf op. Men denkt dat, met het oog op de vier niveaus van kernnet tot alternatieve vervoersvormen, juist in die laatste categorie de technische knowhow en coördinatie rol het belangrijkste is. Het gaat daar om de meest complexe vervoersvormen.

Tallose studies volgen de evolutie van openbaar vervoer in diverse landen, stelt de spreker. In Nederland blijkt een rode draad dat men in de evolutie terugkomt op de decentralisatie of een keuze voor defragmentatie zoals dat daar heet. Men stelt dat het aanbod verhoogd is sinds de transfer van de bevoegdheid van nationaal naar provinciaal niveau en sinds het op de markt verschijnen van een aantal grote groepen. Dat klopt in vele gevallen, al is dat vaak niet gebeurd op het juiste moment, stelt de spreker. Het aanbod is verhoogd tijdens de daluren, wat voor een vervoerbedrijf goedkoop is. Waar versterking nodig is, in de piekuren, wordt het een ander verhaal. Dat moet mee in rekening gebracht worden.

Hoe zit het met al die grote spelers internationaal? De sector bestaat uit kmo's en die weten waarin ze goed zijn: op operationeel vlak, op uitvoerend vlak. Het klopt in elk geval dat ze niet – maar ook de reiziger niet, verzekert Luc Jullet – willen terechtkomen in een situatie van oligopolie zoals in Nederland een feit wordt. Sinds een week is weer een grote speler verdwenen. Dat is in niemands belang.

Wat willen de exploitanten? In eerste instantie dat er duidelijkheid wordt geschapen over de vraag hoe men tegenover elkaar staat. Ondanks het feit dat De Lijn coördinator en exploitant kan zijn, willen de exploitanten graag hun aandeel zien verhogen. Er worden meteen ook twee oplossingen aangevoerd: men kan het leerlingenvervoer uit het bestand van openbaar vervoer halen en men kan de tram erin stoppen. Dan is er geen 50 maar 40 procent.

Marino Keulen herhaalt dat Vlaanderen behoefte heeft aan performante publieke dienstverlening. Hij stelt vast dat er heel wat geld naar die publieke sector gaat en dat er geen extra middelen beschikbaar zijn, maar dat heel wat mensen blijven wachten op dienstverlening die men niet kan aanbieden. Dat wijst het lid mede aan de structuren waarin dat georganiseerd wordt.

Aan Joris Vandenbroucke geeft Marino Keulen als verdienste mee dat zijn partij het openbaar vervoer op de politieke agenda heeft geplaatst. Budgettair is dat ook nog eens hardgemaakt door een dotatie van 300 miljoen euro op korte tijd op te trekken tot 1 miljard euro. Het reizigersaantal is niet gevolgd. Op bepaalde punten zijn er stoppen doorgeslagen, zoals in Hasselt met het gratis openbaar vervoer, hoewel niets daar op plotse gigantische successen wijst. Het scoorde pas

de dertiende laatste plaats inzake gebruik van bussen in de dertien centrumsteden.

Het lid heeft niet alle 88 exploitanten gesproken, maar wie hij zag, zei hetzelfde: met contracten over een langere periode zouden ze meer dienstverlening kunnen organiseren. Ze willen zekerheid dat hun investeringen terugverdiend kunnen worden via afschrijvingen.

In Nederland is men begonnen met een model van 46 regio's, wat te gek is voor woorden, stelt het lid. Dat men daar een centralisatieparcours inzet, lijkt dan ook normaal. De inspanningen van Roger Kesteloot waardeert het lid ten zeerste. Hij meent dat ook hij moet beamen dat De Lijn niet echt helemaal een centraal model genoemd kan worden. Er zijn ook de provinciale structuren. De structuur is globaal nog altijd te log. Dat is veelal historische context die nog weggewerkt moet worden. Het wordt een efficiëntieoefening. Tegelijk moet de nodige en extra dienstverlening verzekerd kunnen worden. Het maakt volgens Marino Keulen een gebruiker niet uit wie die verzorgt: De Lijn of een pachter die zelf ook de nood aan dienstverlening voelt. Men moet echter vaststellen dat het aanbod vermindert en dat in landelijke deelgemeenten het zelfs bijna verdwijnt buiten de spitsuren. Het lijkt dus zinvol na te denken over alternatieve kanalen voor dat aanbod.

Annick De Ridder zou graag de berekening waarover de heer Jullet spreekt, zien maken binnen De Lijn, en op basis van parameters die iedereen aanvaardt. Het kan de kostprijsverschillen actualiseren.

In het rapport van 2009 leest het lid: "In het buitenland werd ingezet op een sterke decentralisatie van het openbaarvervoerbeleid. Het niveau waarop de ontwikkelingsfunctie gecoördineerd wordt, het zogenaamde tactische niveau, is het niveau van de subregio, maar het niveau van die subregio schommelt in het buitenland tussen 1 à 2 miljoen inwoners.". Is dat meegenomen in de studie? Is dat een goed niveau? Kan het verbeterd worden? Het lid stelt dat er qua regie in Vlaanderen kan worden nagedacht over waar dat het beste georganiseerd wordt. De vervoersregio's bij De Lijn zijn wel een pak kleiner, stelt ze.

In Duitsland wordt in bepaalde Duitse Verbonden het aantal reizigers herberekend in functie van de kostendekking die zij teweegbrengen. Iemand die een regio-abonnement heeft en 50 ritten aflegt op een langer traject en 10 binnen de stad, wordt voor de laatste niet integraal afgerekend omdat het abonnement daar onderbenut wordt. Er is derhalve nog heel wat elasticiteit, besluit *Annick De Ridder*.

Joris Vandenbroucke hoopte dat de minister iets zou vertellen over de inzichten die de benchmark oplevert inzake keuzes die nog niet zijn gemaakt. Hij hoorde evenwel een overzicht van reeds gemaakte beleidskeuzes. Welk model is de toekomst van Vlaanderen? In hoeverre wil men nog openbaar vervoer dienstverlening organiseren? Alom vindt het Vlaamse model steun, met De Lijn als regisseur en eventueel andere partners daarnaast.

Joris Vandenbroucke dankt Marino Keulen voor zijn opmerking over de grote omslag die is gemaakt in het verleden, toen openbaar vervoer op de kaart is gezet. Hij wacht hoopvol op een nieuwe omslag. Verbeteren en verbouwen mag, maar afbreken tot de grond en het terrein verkavelen ziet het lid liever niet gebeuren.

Karin Brouwers onderstreept nogmaals dat het schaalvoordeel waarvan sprake in Vlaanderen al een feit is. Men kan leren uit wat in Noordrijn-Westfalen loopt met

de vijf competentiecentra en dergelijke, maar het lijkt het lid dat er qua kostenstructuur al een voordeel is dat de andere regio's missen.

Het lid acht het nuttig om de berekening van kosten en opbrengsten per dienstverleningskilometer ook echt eens te maken en aan het verslag toe te voegen.

Jan Peumans gaat nog kort in op het centraal en decentraal model. Het lijkt hem dat het decentraal model zoals De Lijn heeft, een aantal voordelen biedt. Er waren voordien MIVA, MIVG, Buurtspoorwegen enzovoort. Dat laatste model was centraal en archaisch en aangestuurd zonder rekening te houden met het veld. Het model zoals dat nu werkt, heeft eigenlijk vijf vervoerregio's. Die zijn op het vlak van exploitatie, marketing, personeelsbeleid goed en zinvol georganiseerd. Het lid pleit voor zo'n model.

De minister heeft het over doorstroming. Dat daarin verandering en verbetering is gekomen, bijvoorbeeld in Antwerpen voor openbaar vervoer, blijkt in elk geval niet uit de commerciële snelheid daar, stelt het lid. De tram moet er de concurrentie aangaan met andere vervoersmiddelen. Het lid getuigt dat hij in het buitenland alleen een goede doorstroming zag waar de auto op de achtergrond is gezet.

Aan Luc Jullet bepaalde vragen stellen, vind Jan Peumans niet mogelijk, omdat hij zich in een ondergeschikte positie bevindt ten aanzien van De Lijn. Dat is misschien niet de juiste term, stelt het lid, maar hij kan begrijpen dat de pachters of exploitanten misschien anders zouden denken over openbaar vervoer als de gedachten vrijer kunnen zijn.

Inge Cools legt nog kort uit hoe men aan die inwonersaantallen van meer dan een miljoen komt in het rapport van 2009. Er is een decentralisatie gebeurd en er wordt op een tussenniveau samengewerkt. Toevallig gaat het dan om regio's waarbinnen men zich natuurlijkerwijs verplaatst. Zo ontstaat rond Keulen het grootgebied Keulen. Dat is een stad met 1,04 miljoen inwoners. Rotterdam heeft iets meer dan 600.000 inwoners en de randstad die woon-werkverkeer en pendelverkeer aantrekt is ook zo'n gebied waarop coördinatie gezet wordt. Ook dat overschrijdt per toeval het miljoen inwoners. Het hangt veeleer samen met de structuur van de regio, bevolkingsaantallen en -dichtheid. De focus moet liggen op de grootte van de steden en de functie van de centrumsteden.

Luc Jullet wil nog duidelijk stellen dat De Lijn inderdaad hun klant is, maar dat hij niet nalaat op diplomatische wijze toch aan te geven wat men van bepaalde elementen en vragen denkt.

Wat betreft andere systemen wijst hij graag op de risico's ervan voor de overheid – waar een gebrek aan knowhow kan optreden zoals in Nederland –, voor de reizigers voor wie een non-aanbod kan gecreëerd worden, en voor de eigen sector, die zorgt voor lokale tewerkstelling en betrokkenheid. Dat gaat vaak allemaal verloren in andere systemen.

Lies JANS,
voorzitter

Joris VANDENBROUCKE
Karin BROUWERS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBC	beleids- en beheerscyclus
BMI	body mass index
BTM	bus, tram en metro
cao	collectieve arbeidsovereenkomst
capex	capital expenditures
CO ₂	koolstofdioxide
FBAA	Federatie van de Belgische autobus- en autocarondernemers en van reisorganisatoren
HR	human resources
kmo	kleine of middelgrote onderneming
KPI	key performance indicators
MIVA	Maatschappij voor intercommunaal vervoer te Antwerpen
MIVB	Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel
MIVG	Maatschappij voor intercommunaal vervoer te Gent
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
opex	operational expenditures
OV	openbaar vervoer
pps	publiek-private samenwerking
PSO	Public Services Obligations
PWC	PricewaterhouseCoopers
ReTiBo	Registratie- en Ticketingsysteem met Boordcomputer
TEC	Transport en commun, Société Régionale Wallonne du Transport
UK	United Kingdom
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek