

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 68
van **JORIS VANDENBROUCKE**
datum: 1 oktober 2014

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Definitie kostendekkingsgraad

Tijdens de commissievergadering van 14 juni 2012 stelde de toenmalige minister bevoegd voor mobiliteit het volgende:

"Toen ik pas minister van mobiliteit was, is er een benchmark gebeurd op bevel van mijn voorganger. Daarin staat een definitie van kostendekkingsgraad: "de kostendekkingsgraad geeft aan hoeveel van de kosten van de vervoersmaatschappijen worden gedekt door eigen inkomsten uit openbaar vervoer. Deze graad is een maatstaf voor het terugverdieneffect. Als de kostendekkingsgraad 100% bedraagt, zal elke gereden kilometer betaald worden door de gebruikers." De basisdefinitie is dus zeer eenvoudig en eenduidig. Dan moet je nagaan wat je in de definitie stopt. Wat steekt er in de kosten en opbrengsten? Wat zorgt voor een verschillende invulling van de kostendekkingsgraad bij de diverse openbaarvervoersmaatschappijen? De benchmark heeft aangetoond dat dat niet zo evident is. Ik suggereer om bladzijde 97 te bekijken. Daaruit blijkt dat De Lijn, de MIVB en TEC totaal verschillende berekeningsbasissen hebben."

De minister stelde vervolgens: "De Lijn heeft me gezegd dat er een nieuwe reglementering en informatie wordt verwacht vanuit het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) en Eurostat om uit te zoeken in welke sector openbaar vervoer thuishoort. Hoogstwaarschijnlijk zal de nieuwe definitie van kostendekkingsgraad vanaf 2013 overval van toepassing zijn. Als er een gemeenschappelijke reglementering komt, betekent dit dat De Lijn, MIVB als TEC veel beter zullen kunnen worden vergeleken, want iedereen zal op dezelfde manier zijn kostendekkingsgraad kunnen berekenen. Het zal minder appels met citroenen vergelijken zijn."

Een jaar later werd de minister hierover opnieuw schriftelijk ondervraagd (zie schriftelijke vraag nr. 785 van 7 maart 2013). Ondanks de naar voren geschoven timing moest de minister toen melden: "dat er vanuit het INR en Eurostat m.b.t. de berekening van de kostendekkingsgraad nog geen nieuwe bepalingen, beschouwingen noch richtlijnen werden vastgelegd."

Het belang van een eenduidige definitie kan mijns inziens niet worden onderschat. Als De Lijn haar kostendekking op dezelfde manier zou berekenen als de MIVB, dan zou ze een kostendekking hebben van 36%, zo stelde de directeur-generaal van De Lijn. Dat is ruim het dubbele van wat vandaag als de kostendekkingsgraad van De Lijn wordt beschouwd (circa 15 – 16%) en ligt op dat moment ook al behoorlijk in lijn met de kostendekkingsgraad van vervoersmaatschappijen in aan ons gelijkaardige regio's (zie de internationale benchmarkstudie van PriceWaterHouseCoopers en Vito).

Een eenduidige definitie die ons toelaat te vergelijken met andere (en buitenlandse) vervoersmaatschappijen wordt des te belangrijker in het licht van het voornemen uit het regeerakkoord om de kostendekkingsgraad van De Lijn te verhogen, "zodat die vergelijkbaar wordt met buitenlandse voorbeelden" (zie Vlaams Regeerakkoord p. 16).

1. Werden er vanuit het INR en/of Eurostat intussen (nieuwe) bepalingen, beschouwingen of richtlijnen vastgelegd m.b.t. de berekening van de kostendekkingsgraad? Indien deze nog altijd ontbreken: wat is hiervoor de verklaring aangezien ze een aantal keren werden aangekondigd? Welke zaken zijn er desgevallend wel vastgelegd? Graag een volledige toelichting.
2. Tijdens de vorige legislatuur werd binnen de Vlaamse Regering afgesproken om "de klassieke definitie + leerlingenvervoer als eigen ontvangst" voortaan als definitie van de kostendekkingsgraad toe te passen (zie o.a. antwoord op schriftelijke vraag nr. 785 van 7 maart 2013). Bij de nieuw te hanteren definitie werden dus de inkomsten gehanteerd bij de klassieke definitie vermeerderd met de inkomsten m.b.t. het leerlingenvervoer.

Dat gaf volgende tabel (bron: schriftelijke vraag nr. 785 van 7 maart 2013):

Definitie	Berekeningswijze	2012	2011	2010	2009	2008
Klassieke berekening	= eigen opbrengsten / kosten	15,3	14,9	15,0	14,3	14,5
Klassieke berekening + leerlingenvervoer als ontvangst	= (eigen opbrengsten + leerlingenvervoer als ontvangst)/kosten	21,2	20,6	20,9	19,9	20,1

Kan de minister de tabel aanvullen voor respectievelijk 2013 en 2014 (voor het laatste jaar een raming op basis van de gegevens die reeds voorhanden zijn)?

3. Welke definitie zal de minister de komende legislatuur hanteren als standaarddefinitie en als vergelijkingsbasis: deze van de klassieke berekening, dan wel deze van de klassieke berekening + leerlingenvervoer als ontvangst?
4. Indien er intussen een definitie door het INR/ Eurostat werd vastgelegd: kan de tabel dan ook door het toevoegen van een derde rij worden aangevuld met een overzicht van de kostendekkingsgraad – definitie INR/ Eurostat?
5. Indien er intussen een definitie door het INR/ Eurostat werd vastgelegd (of binnenkort zal worden vastgelegd) is de minister dan bereid om deze definitie als standaard te gebruiken, zodat beter en objectiever kan worden gebenchmarkt met buitenlandse voorbeelden? Waarom wel of waarom niet?
6. De regering wil de kostendekkingsgraad verhogen zodat die vergelijkbaar wordt met buitenlandse voorbeelden.
 - a) Om welke buitenlandse voorbeelden gaat het?
 - b) Welke kostendekkingsgraad hebben zij?
 - c) Welke definitie voor kostendekkingsgraad wordt in die buitenlandse voorbeelden gehanteerd en ligt die in lijn met de manier waarop onze kostendekkingsgraad wordt berekend?

7. In het hoofdstuk 14 'financiën en begroting' van het regeerakkoord wordt gesteld "voor dienstverlening die deels met een gebruikersbijdrage wordt gefinancierd, zorgen we voor een aanvaardbare kostendeckingsgraad". Zijn er in het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken nog andere diensten waarvoor de regering een verhoging van de kostendeckingsgraad wil realiseren? Graag een opsomming hiervan.
8. Beschikt de Vlaamse overheid over een inschatting van
 - a) De kostendeckingsgraad van de regionale luchthavens (Deurne, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem);
 - b) De kostendeckingsgraad van ons wegennet (gewestelijke + gemeentelijke wegen).

Indien zo, graag de cijfers voor respectievelijk 2010, 2011, 2012 en 2013 en een toelichting bij de gehanteerde definitie(s)/berekening(en).

ANTWOORD

op vraag nr. 68 van 1 oktober 2014

van **JORIS VANDENBROUCKE**

1. Zoals blijkt uit de stelselmatige uitbreiding van de consolidatiekring van de Vlaamse overheid hanteert het INR stelselmatig strengere normen en interpretaties. Zo ook m.b.t. de kostendekkingsgraad zijn een aantal aanpassingen voorzien. Buiten de publieke aandacht voor de kostendekkingsgraad is er trouwens momenteel geen concreet gevolg verbonden aan een wijziging van de definitie. De basisformule van het INR voor berekening van de kostendekkingsgraad bestaat. Aan de kostenzijde worden een aantal aanpassingen voorzien, waarvan de juiste berekeningswijze nog ontbreekt en die voor interpretatie vatbaar is. De vaste activa dienen geherwaardeerd te worden naar een actuele gebruikswaarde voor berekening van de afschrijvingen. De activa die ter beschikking worden gesteld (vb metrokokers...) dienen gewaardeerd te worden en de afschrijvingen op deze waarde dient mee opgenomen te worden in de kosten voor berekening van de kostendekkingsgraad. Intrestlasten, die voorheen niet werden opgenomen, zouden wel opgenomen dienen te worden.

UITP, de internationale organisatie voor openbaar vervoer, is al jarenlang bezig met onderzoek en studies rond deze problematiek van benchmarking.

Zelfs met een uniforme definitie is het cruciaal talrijke andere indicatoren en kengetallen mee in beschouwing te nemen om enigszins een vergelijking te kunnen maken.

2.

Definitie	Berekeningswijze	BA2014	2013
Klassieke berekening	= eigen opbrengsten / kosten	15,9	15,3
Klassieke berekening + leerlingenvervoer als ontvangst	= (eigen opbrengsten + leerlingenvervoer als ontvangst)/kosten	22,6	21,4

3. Dit dient nog te worden bepaald.
4. Dit kan zodra hier duidelijkheid over is.
5. Dit is bespreekbaar. Een benchmarking met binnenlandse of buitenlandse voorbeelden is echter onmogelijk zonder een ganse waaier aan bijkomende kengetallen en indicatoren.
6. Wat mijn bevoegdheidsdomein betreft kan ik u meedelen dat dit momenteel verder wordt besproken met De Lijn.
7. Wat mijn bevoegdheidsdomein betreft kan ik u meedelen dat conform het regeerakkoord momenteel enkel het verhogen van de kostendekkingsgraad van De Lijn verder wordt onderzocht.
8. a. De Luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt heden beheerd door de West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem - Bissegem. De Vlaamse overheid heeft geen zicht op de kostendekkingsgraad. Voor de luchthavens Antwerpen en Oostende-

Brugge bedraagt de kostendekkingsgraad respectievelijk 34,90% en 30,46%, berekend op basis van de cijfers 2013, cfr. de bedrijfseconomische jaarrekening.

- b. Het aanbieden van een kwalitatief gewestelijk wegennet is een dienstverlening van de Vlaamse overheid, die volledig gefinancierd wordt door de Vlaamse overheid.