

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1344
van **KARIN BROUWERS**
datum: 15 juni 2015

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Vergelijking kostprijs regie-pachters

1. In de vierde kolom van de tabel van De Lijn m.b.t. de vergelijking kostprijs regie-pachters gebeurt er een correctie voor "afschrijving kapitaalsubsidie". Dit laatste is een systeem dat gangbaar is bij De Lijn, maar niet bij de pachters.

Waarom is er een beperkte kostprijsverhoging in de rijen "exploitant" maar niet bij leerlingenvervoer (dat ook door pachters gebeurt)? Dekt die "afschrijving kapitaalsubsidie" alle exploitatiegebonden afschrijvingen, inclusief de gebouwen en uitrusting relevant voor de busexploitatie?

2. Een aspect waarvoor geen correctie wordt doorgevoerd, is de kapitaalkost van vreemde en eigen middelen die dienen voor de financiering van de bussen en gebouwen + uitrusting relevant voor de busexploitatie. Voor de pachters zijn die meegenomen in de aan De Lijn aangerekende kostprijs. Voor De Lijn is ervan uitgegaan dat de kapitaalkost gelijk is aan nul.

Wat is het effect van zulke correctie?

3. Kan de minister de gebruikte methodologie bezorgen aan het parlement?

ANTWOORD

op vraag nr. 1344 van 15 juni 2015

van **KARIN BROUWERS**

1. In tegenstelling tot het segment "leerlingenvervoer" worden de regie- en exploitantendiensten in het geregeld vervoer gekenmerkt door tal van ondersteunende diensten: planning van de voertuig- en chauffeursdiensten, netbeheer, controle, haltebeheer, abonnementen- en ontvangstensystemen, marketing, reizigersinformatie...

Het is dan ook logisch dat betreffende investeringskosten worden verdeeld.

Leerlingenvervoer heeft een relatief beperkte administratieve planning en opvolging.

De afschrijving kapitaalsubsidie dekt inderdaad alle exploitatiegebonden afschrijvingen.

2. Opmerking:

In de methodologie van het INR voor berekening van de kostendeckingsgraad dienen de theoretische financiële kosten op ter beschikking gestelde activa niet mee te worden opgenomen.

Een theoretische kapitaalkost voor financiering van investeringen m.b.t. busexploitatie bedraagt 0,06 euro per kilometer. De berekening is gebaseerd op het huidige gemiddelde van de rentevoeten op investeringsleningen van De Lijn.

De kostprijsvergelijking wordt bijgevolg niet noemenswaardig gewijzigd.

3. Op vraag van de Vlaamse Regering (van 5 juni 2007) werd door de regeringscommissaris een tegensprekelijke berekening gemaakt van de kilometerkostprijs De Lijn enerzijds en de exploitanten anderzijds.

Deze methodologie wordt in continuïteit toegepast voor de tijdreeks.

- Binnen de exploitatiegebonden kosten wordt een opsplitsing gemaakt tussen tram, regiediensten bus, exploitanten en de overhead die dient om voorgaande te organiseren en veilig en efficiënt aan te bieden.
- De kostprijsberekening van de kilometers exploitanten volgt uit de facturen van de exploitanten.
- De kosten verbonden aan de kilometers tram (en voorheen trolley) worden afzonderlijk genomen.
- Voor de kostprijs regie wordt rekening gehouden met de loontrekkenden exploitatie en technische diensten.
- Voor de andere kostenrubrieken worden de kosten voor de entiteiten aangenomen als kilometergerelateerde kosten en voor de Centrale Diensten in Mechelen als overheadkosten.
- De facturen m.b.t. leerlingenvervoer worden afgezonderd.

- De afschrijvingskost m.b.t. kapitaalsubsidies wordt toegewezen aan de onderscheiden tracties.
- Aangezien de personeelskost een groot deel van de kostprijs uitmaakt, wordt het element commerciële snelheid verrekend.
- Onder antwoord 2 wordt bijkomend de fictieve kapitaalkost voor financiering van investeringen m.b.t. busexploitatie gegeven.