Vlaams Parlement

**894** (2016-2017) – Nr. 2
ingediend op 6 oktober 2016 (2016-2017)

# Amendementen

## op het voorstel van resolutie

van Annick De Ridder, Karin Brouwers, Marino Keulen, Lies Jans, Dirk de Kort en Paul Van Miert

## betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2017-2020 van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

Documenten in het dossier:
**894** (2016-2017) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

verzendcode: OPE

## AMENDEMENT Nr. 1

## voorgesteld door Joris Vandenbroucke

## In het eerste streepje punt 7° vervangen door wat volgt:

*"7° de internationale benchmarkstudie openbaar vervoer van 2009 en de actualisering ervan in 2014 en de interne benchmarkstudie over de vergelijking van de kost per gereden kilometer in eigen regie versus de exploitanten;".*

VERANTWOORDING

Naast de internationale benchmarkstudie werd het Vlaams Parlement ook in kennis gesteld van een interne benchmarkstudie. Daarin werd een vergelijking gemaakt tussen de kost per gereden kilometer door enerzijds De Lijn en anderzijds de pachters. Ook deze studie geeft inzicht in de bedrijfsvoering van De Lijn.

■

## AMENDEMENT Nr. 2

## voorgesteld door Joris Vandenbroucke

## In het eerste streepje punt 11° vervangen door wat volgt:

*"11° het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen betreffende de transitiebeheersovereenkomst met De Lijn van 2 september 2016;".*

VERANTWOORDING

In het voorstel van resolutie wordt het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) gedateerd op 26 augustus 2016. Het advies 'Transitiebeheersovereenkomst De Lijn' dateert echter van 2 september 2016.

■

## AMENDEMENT Nr. 3

## voorgesteld door Joris Vandenbroucke

## In het tweede streepje een punt 3°/1 invoegen, dat luidt als volgt:

*"3°/1 het expliciteren van de sociale, inclusieve opdracht van openbaar vervoer middels bepalingen die de toegankelijkheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer garanderen;".*

VERANTWOORDING

De indieners menen vast te kunnen stellen dat de vervoersarmoede in Vlaanderen niet verminderd is, maar geven verder nergens aan of en hoe het tegengaan van vervoersarmoede nog een rol speelt in het openbaarvervoerbeleid.

In het advies van de MORA wordt daarover terecht het volgende gesteld (pagina 15): "Voor de MORA moet de beheersovereenkomst met De Lijn dan ook de nodige bepalingen bevatten die de sociale, inclusieve opdracht van basisbereikbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer garanderen.".

■

## AMENDEMENT Nr. 4

## voorgesteld door Joris Vandenbroucke

## In het tweede streepje aan punt 4° na d) een e) toevoegen, die luidt als volgt:

*"e) het opzetten van een doelgericht investeringsprogramma voor de uitbouw van het kernnet via extra investeringen in het vraaggestuurd en bestemmingsgericht verbeteren van de belangrijke vervoersassen;"*.

VERANTWOORDING

Uit de hoorzittingen over basisbereikbaarheid is gebleken dat investeringen noodzakelijk zijn om te komen tot een kernnet waar bus en tram vlot, stipt en comfortabel kunnen doorrijden. De stiptheidscijfers van De Lijn tonen aan dat net op het toekomstige kernnet (onder andere in en rond stedelijke centra) de doorstroming van het openbaar vervoer het meest problematisch is. De Lijn geeft in haar memorandum van 2014 aan dat gerichte investeringen op de belangrijke vervoersassen noodzakelijk zijn.

■

## AMENDEMENT Nr. 5

## voorgesteld door Joris Vandenbroucke

## In het tweede streepje punt 5° vervangen door wat volgt:

*"5° het permanent monitoren van de kostenefficiëntie van De Lijn in internationaal perspectief met het oog op de optimale inzet van de beschikbare middelen;"*.

VERANTWOORDING

Met de internationale benchmarkstudie van 2009 (geüpdatet in 2014) is een goed instrument voorhanden om de kostenefficiëntie van De Lijn te monitoren. Voorgesteld wordt om deze metingen te blijven updaten. De indieners van het voorstel van resolutie verwarren kostendekkingsgraad met kostenefficiëntie. De kostendekkingsgraad is een ratio die aangeeft op wie de kosten verhaald worden (de reizigers versus de algemene middelen van de Vlaamse overheid), niet of die kosten in verhouding zijn tot de prestaties. Dat blijkt ook uit de in het voorstel van resolutie aangehaalde internationale benchmarkstudie: er is geen verband tussen de kostendekkingsgraad en kostenefficiëntie.

■

## AMENDEMENT Nr. 6

## voorgesteld door Joris Vandenbroucke

## In het tweede streepje punt 6° vervangen door wat volgt:

*"6° de nieuwe inzichten die voortvloeien uit de evaluatie van proefprojecten basisbereikbaarheid te verwerken in een specifiek luik en deze als addendum toe te voegen aan de transitiebeheersovereenkomst;"*.

VERANTWOORDING

Men kan niet verwijzen naar een decreet dat nog niet bestaat. Bovendien is het evident dat een door het parlement goedgekeurd decreet door de Vlaamse Regering moet worden uitgevoerd. Overigens zal het decreet Basisbereikbaarheid pas in voege treden na afloop van de proefprojecten.

Op dat ogenblik is de beheersovereenkomst waarover dit voorstel van resolutie handelt al een jaar lopende. Aan de regering kan bijgevolg nu niet gevraagd worden om daarop vooruit te lopen. De MORA

adviseert daarover het volgende (pagina 15): "De resultaten van de proefprojecten basisbereikbaarheid, waarvan de evaluatie is gepland in het najaar van 2017, zullen dus niet kunnen worden meegenomen bij de opmaak van deze beheersovereenkomst. De MORA raadt aan om, na de evaluatie van de proefprojecten basisbereikbaarheid, de nieuwe inzichten te verwerken in een transitieluik en als addendum toe te voegen aan de transitiebeheersovereenkomst.".

■

## AMENDEMENT Nr. 7

## voorgesteld door Annick De Ridder, Marino Keulen, Karin Brouwers, Lies Jans, Dirk de Kort en Joris Vandenbroucke

## In het tweede streepje punt 6° vervangen door wat volgt:

"*6° het afstemmen van de interne organisatiestructuur van De Lijn in functie van het toekomstige decreet Basisbereikbaarheid en de uitrol ervan, en de nieuwe inzichten die voortvloeien uit de proefprojecten basisbereikbaarheid te verwerken in een addendum bij de transitiebeheersovereenkomst;"*.

■

## AMENDEMENT Nr. 8

## voorgesteld door Joris Vandenbroucke

## In het tweede streepje punt 7° vervangen door wat volgt:

"*7° het verankeren van het huidige samenwerkingsmodel met de exploitanten op basis van de 50/50-verhouding, het duidelijk afbakenen van en voldoende focussen op de operationele kerntaken van De Lijn als een van de mobiliteitsspelers in Vlaanderen door middel van het doorvoeren van de nodige personeels- en budgetverschuivingen en via optimale kennisdeling te komen tot een performante en deskundige modusoverschrijdende regie- en informatiecel binnen de Vlaamse administratie;"*.

VERANTWOORDING

Ingevolge het aanduiden van De Lijn als interne operator voor het kernnet en aanvullend net, evenals met het oog op duidelijkheid voor het personeel en de sociale partners, zou het goed zijn om te bevestigen dat aan het huidige samenwerkingsmodel niet verder getornd wordt.

Ook in het memorandum van De Lijn (2014) wordt hierop aangedrongen (pagina 17): "Met De Lijn nemen we de helft van de busritten in Vlaanderen voor onze rekening. Voor de andere helft doen we een beroep op privébedrijven. Onze exploitanten zijn grotere en kleinere bedrijven die in onderaanneming voor ons werken. Een gedeeltelijke uitbesteding heeft als voordeel dat wij de vinger aan de pols houden: we weten perfect wat er op de markt beweegt. Een deel in eigen handen houden, zorgt ervoor dat we zelf voldoende marktkennis in huis houden: we kennen het terrein, weten wat een buskilometer kost en hoe je een rit goed uitvoert. Omgekeerd houdt de benchmark met de privésector De Lijn als overheidsbedrijf scherp op het vlak van efficiëntie en kwaliteit.

De Lijn staat voor de consolidatie van dit succesvolle samenwerkingsmodel. Dat model behoudt het evenwicht tussen de uitvoering van geregelde vervoersdiensten door een publieke operator en een veelheid van privé-exploitanten.".

Daarnaast stelt het MORA-advies over de transitiebeheersovereenkomst (pagina 14): "Voor de MORA is het belangrijk dat het huidige samenwerkingsmodel met de exploitanten op basis van de 50/50-verhouding wordt verankerd in de beheersovereenkomst.".

■

## AMENDEMENT Nr. 9

### voorgesteld door Joris Vandenbroucke

**In het tweede streepje aan punt 10° de zinsnede** *", in consensus met de sociale partners"* **toevoegen.**

VERANTWOORDING

Een gegarandeerde dienstverlening heeft enkel kans op slagen als zij in samenspraak gebeurt met de werknemers die dit uiteindelijk zullen moeten uitvoeren. Zonder akkoord dreigt dit een maat voor niets te worden.

■