

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 470
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 5 januari 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Meetbare doelstellingen in nieuwe beheersovereenkomst

De Lijn is gebuigd voor stiptheid en betrouwbaarheid, dat blijkt uit de lang aangekondigde benchmark die uitsluitsel moet brengen over de toekomst van de vervoersmaatschappij. De regering bestelde de studie die De Lijn neutraal diende te beoordelen op tien punten, waaronder haar productiviteit, haar tarief per kilometer, de kwaliteit van haar dienstverlening en de kostendekkingsgraad. Bovendien blijkt de productiviteit van de chauffeurs laag te zijn. Dat komt onder andere omdat hun dienstregelingen niet zo flexibel zijn. Los van het personeel moeten ook de bussen meer kilometers maken. Nu staat gemiddeld 15 procent ervan stil. Belangrijk lichtpunt: de chauffeurs van De Lijn scoren positief qua vriendelijkheid. Ook betaalt de reiziger een veel lager tarief voor een ritje in Vlaanderen dan in het buitenland.

Men komt tot de slotsom dat De Lijn het slechter doet dan gemiddeld, maar niet slecht genoeg om haar aan de kant te schuiven. Binnen de regering werd ondertussen besloten om De Lijn nog tien jaar aan te duiden als interne operator. Over vijf jaar zal er wel een tussentijdse evaluatie ingelast worden. Bovendien wordt de Vlaamse vervoersmaatschappij onder curatele geplaatst. Zo zal de Vlaamse Regering een aantal meetbare doelstellingen opnemen in de nieuwe beheersovereenkomst. Als de vervoersmaatschappij die niet haalt, volgen er financiële sancties.

1. Wat zijn de meetbare doelstellingen die de regering in de nieuwe beheersovereenkomst zal opnemen?
2. Is er in consequenties voor de directie van De Lijn voorzien indien zou blijken dat de vooropgestelde doelstellingen niet gehaald worden?
3. De Vlaamse Regering is nog altijd van plan om in 2023 een proefproject te organiseren waarbij De Lijn in een bepaalde regio zal moeten concurreren met private spelers.
Wat zijn de gevolgen indien zou blijken dat De Lijn die concurrentie niet aankan?
4. Welke andere initiatieven neemt de minister in dit verband?

ANTWOORD

op vraag nr. 470 van 5 januari 2021
van **WIM VERHEYDEN**

1. De opvolging via indicatoren van de nieuwe beheersovereenkomst zal zoveel mogelijk geënt worden op de concepten en structuur van de laatste benchmark-oefening.
2. De belangrijkste component van de nieuwe beheersovereenkomst is het openbare dienstencontract. Het financieringsmechanisme dat de voorkeur geniet, gaat uit van een prestatiegerichte compensatie. Deze compensatie bestaat uit een vast en variabel gedeelte. Het variabel gedeelte wordt mee bepaald door de mate waarin de gevraagde doelstellingen behaald worden.

De doelstellingen van de beheersovereenkomst maken integraal deel uit van de doelstellingen van de directie van De Lijn. Het al dan niet behalen van de doelstellingen uit de beheersovereenkomst heeft rechtstreeks impact op de evaluatie van de directieleden.

3. Indien er in een regio de markt wordt opengesteld voor invulling van kernnet en aanvullend net dan vervalt hier de functie van interne operator. De Lijn is dan vrij om mee te dingen naar deze diensten in de betreffende regio. Het is aan De Lijn om zich concurrentieel op te stellen en klaar te maken om deze uitdaging aan te gaan. De nieuwe beheersovereenkomst moet de nodige flexibiliteit voorzien om een dergelijke situatie adequaat op te vangen.
4. In eerste instantie moet de impact van een dergelijk model met meerdere operatoren verder onderzocht worden. Dit om de impact naar klant en openbare dienstverlening grondig te analyseren zodat de gevolgen van omschakeling geminimaliseerd worden en de regelgeving adequaat aangepast kan worden.