

ingediend op **1430** (2022-2023) – Nr. 1
4 oktober 2022 (2022-2023)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Stijn Bex

over het openbaredienstencontract 2023-2027
met VVM De Lijn
en de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Inleiding door minister Lydia Peeters	4
2.	Toelichting door Ann Schoubs	4
2.1.	Fundamentele transformatie	4
2.2.	Wat gaat De Lijn opleveren?	5
2.3.	Hoe gaan beide partijen dit tot stand brengen?	7
3.	Vragen en opmerkingen van de leden	10
3.1.	Bert Maertens	10
3.2.	Stijn Bex	12
3.3.	Els Robeyns	14
3.4.	Karin Brouwers	15
3.5.	Marino Keulen	17
3.6.	Wim Verheyden	19
3.7.	Jos D’Haese	22
4.	Antwoorden van minister Lydia Peeters	24
5.	Antwoorden van Ann Schoubs	28
6.	Replieken	30
6.1.	Jos D’Haese en Ann Schoubs	30
6.2.	Stijn Bex	31
6.3.	Minister Lydia Peeters	32
7.	Bijkomende replieken	33
	Gebruikte afkortingen	35

Bijlagen: zie [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 7 juli 2022 een gedachtewisseling met Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken en Ann Schoubs, directeur-generaal van VVM De Lijn over het openbaredienstencontract 2023-2027 met VVM De Lijn en de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid.

Voor de toelichting maakte Ann Schoubs gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be. Ook het openbaredienstencontract is daar beschikbaar.

1. Inleiding door minister Lydia Peeters

Het was een werk van lange adem maar minister *Lydia Peeters* is heel tevreden over het openbaredienstencontract met De Lijn. De Lijn gaat hiermee een nieuw tijdperk in waar de reiziger centraal staat. De drie kernwoorden van het openbaredienstencontract zijn klantgerichtheid, duurzaamheid en efficiëntie.

Er is een wederzijds engagement. De Lijn krijgt, binnen een bepaald kader, meer autonomie inzake aanbod en prijszetting. Zo kan De Lijn flexibeler inspelen op nieuwe tendensen. Daartegenover staat de verwachting dat De Lijn evolueert naar een meer performante en efficiëntere organisatie.

Het openbaredienstencontract is een ander contract dan de vroegere beheersovereenkomsten. Dat het afsluiten veel tijd in beslag nam heeft te maken met de coronapandemie waardoor De Lijn zich in een andere financiële situatie bevond door onder meer het gedaalde aantal reizigers.

De minister verwijst verder naar de benchmarkstudie van eind 2020 waarna De Lijn door de Vlaamse Regering werd aangeduid als interne operator voor het kern- en aanvullend net. Daarbij werd ook opgemerkt dat er wijzigingen moesten komen in de organisatie van De Lijn. Het is dan ook een goed en weloverwogen openbaredienstencontract waarin financiële engagementen van de Vlaamse overheid tussen 2023 en 2027 zijn vastgelegd. Het gaat om financiële engagementen voor zowel het operationele luik als voor investeringen voor bijvoorbeeld de vergroening. Als men vraagt om in te zetten op duurzaamheid en vergroening dan moeten daar ook de nodige middelen tegenover staan. De Vlaamse overheid engageert zich hiertoe.

2. Toelichting door Ann Schoubs

Ann Schoubs overloopt de krachtlijnen van het openbaredienstencontract. De titel luidt 'De Lijn als hefboom voor duurzame mobiliteit'.

2.1. Fundamentele transformatie

Er komt een nieuwe rolverdeling en een nieuw structureel kader: een zogenaamd beheerder van het vervoerssysteem en er is de relatie met de vervoersautoriteit. Daarnaast is er een nieuw duurzaam financieel kader voor zowel exploitatie als investeringen (zie slide 3 van de presentatie).

De Lijn gaat drie engagementen aan: klantvriendelijkheid, duurzaamheid en efficiëntie (zie slide 4). Bij klantvriendelijkheid gaat het om de voorspelbaarheid van het openbaar vervoer (stiptheid en kwaliteit). Een bus of tram die er niet is of niet stipt rijdt, ervaart de klant als heel erg storend. Het openbaredienstencontract somt elementen op hierrond en er zullen veel acties ter verbetering worden uitgevoerd. Een ander element van klantvriendelijkheid, naast voorspelbaarheid, is het vraaggestuurd rijden. Het is de basis van basisbereikbaarheid. De Lijn zal zich dynamisch aanpassen aan de reizigersvragen. De Lijn krijgt hiervoor meer autonomie, in dialoog met de vervoerregio's. Zo kunnen de middelen zo optimaal mogelijk

worden ingezet. Zo kan het beter zijn om om middernacht te kiezen voor een taxi dan voor een gelede bus met slechts twee passagiers. Die autonomie vindt Ann Schoubs erg belangrijk omdat momenteel voor de aanpassing van het aanbod een heel lang traject moet gelopen worden, zowel intern – wat aanpassingen vraagt – en extern.

Een tweede engagement gaat over duurzaamheid. De vergroening is een van de speerpunten die door Vlaamse Regering vooropgesteld worden: een volledige vergroening van de vloot tegen 2035. Dat kost veel geld. Ze verwijst naar de toelichting hierover in de commissie in maart 2021 (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1253/1). Als men vlug wil schakelen, zal men wellicht creatief moeten zijn en bijvoorbeeld ook gebruik moeten maken van private financieringsvormen zoals een pps- of DBFM-constructie. Dat is duurder dan een klassieke investering maar daardoor kan men de vergroening vlugger realiseren.

Naast de investeringen in duurzaamheid is er ook de modal shift. Het is heel belangrijk dat De Lijn mensen ertoe kan aanzetten om gebruik te maken van het openbaar vervoer om zo de modal shift te realiseren. Vandaar ook de rol als beheerder van het vervoerssysteem en niet enkel als operator die rijdt met bussen en trams. Zo kan men beter kijken hoe het netwerk op elkaar kan aangesloten worden. Het gaat dan niet alleen over het kern- en aanvullend net, maar ook de aansluiting met het treinnet. Daarnaast moet men kijken naar de meest optimale invulling tussen aanvullend net en vervoer op maat. Ze benadrukt dat men altijd wil kijken naar een passend aanbod. Het is niet de bedoeling om zomaar lege bussen te schrappen zodat er geen aanbod meer is en vervoersarmoede ontstaat. De voorwaarde is altijd dat er een passend aanbod is in de landelijke gebieden. Daar kan worden gekeken of een combinatie mogelijk is met vervoer op maat. Het doel blijft immers om de modal shift te realiseren. Het wordt dus een evenwichtsoefening tussen voldoende aanbod – ook voor potentiële klanten – en kostenefficiëntie. Voor de realisatie van de modal shift zal De Lijn samenwerken met andere service providers. Er komt een verschuiving van het aantal kilometers in eigen regie naar de exploitanten (van 29,6 procent naar 33 procent, cf. de Europese richtlijnen). Ook voor de exploitanten geldt het duurzaamheidsprincipe met meer groene voertuigen, zuinigere gebouwen enzovoort. Het gebruik van groene energie geldt ook voor De Lijn.

Het derde engagement gaat over efficiëntie. De Lijn wil de performantie structureel en continu verbeteren in plaats van ad hoc te interveniëren zoals soms in het verleden gebeurde.

2.2. Wat gaat De Lijn opleveren?

2.2.1. *Aantrekkelijk en kwaliteitsvol openbaar vervoer*

Wat gaat De Lijn opleveren (zie slide 5)? Vooreerst zal De Lijn zorgen voor aantrekkelijk en kwaliteitsvol openbaar vervoer. Ten eerste gaat het dan om een fijnmazig en snel netwerk. Het is de basis die wordt gelegd in samenwerking met de vervoerregio's. Ten tweede komt er een vraaggestuurd en dynamisch openbaar vervoer. Als er bijvoorbeeld nieuwe attractiepolen komen, moet De Lijn vlug kunnen schakelen om daar ook een antwoord op te geven. Het moet dynamisch zijn door snel hierop in te spelen.

Ten derde moet het aanbod voorspelbaar zijn. Er moeten minder niet-gereeden ritten zijn en men moet stipter rijden. De communicatie naar de klant is daarin belangrijk. Er is nog werk om die voorspelbaarheid te verbeteren. Ook de betrouwbaarheid van vlotte en toegankelijke informatie blijft een werkpunt. Er zijn al acties gebeurd maar De Lijn zal hier de volgende jaren verder in investeren.

De Lijn zal ook een inclusief aanbod van openbaar vervoer leveren. Het is heel belangrijk dat ook minder mobiele en minder digitaal geletterde mensen hun weg vinden naar het openbaar vervoer. Verder moet het openbaar vervoer veilig zijn, zowel voor de chauffeurs als voor de klant. Het gaat ook om veilige infrastructuur, vandaar bijvoorbeeld de investeringen in tramsporen. Tot slot moet het aangeboden openbaar vervoer comfortabel zijn. Door de vernieuwing van de vloot met elektrische bussen zal men kunnen beschikken over voertuigen die stiller zijn, zachter rijden en met meer comfort en functionaliteiten.

2.2.2. *Dynamisch evoluerend vervoer*

Ten tweede zal De Lijn een dynamisch evoluerend vervoer opleveren (zie slide 6). In tegenstelling tot vroegere beheersovereenkomsten vertrekt De Lijn nu van een referentieaanbod waartegenover een bepaald aantal middelen staan. Als men vraagt dat De Lijn meer kilometers rijdt, dan zullen daar nieuwe middelen moeten tegenover staan. Het gaat om een kwalitatieve en kostenefficiënte inzet van de middelen.

De Lijn wil gaan naar een systematische en continue evolutie van het aanbod. Dat betekent dat De Lijn permanent analyses zal maken over het aantal reizigers en de verplaatsingen. Men zal ook kijken naar externe mobiliteitsgegevens om andere behoeften te detecteren. Zo kan men nagaan hoe men mensen kan aantrekken die het openbaar vervoer momenteel niet gebruiken. De bedoeling is om daar meer dynamisch op in te spelen.

Het gaat om een gekaderde flexibiliteit. Dat kader moet nog vastgelegd worden. Het overleg met de vervoerregio's voor het aanvullend net en het vervoer op maat blijft. De Lijn zal op eigen houtje geen aanpassingen doen aan het kernnet. De bedoeling is ook om meer advies te geven aan de vervoerregio's over hoe men met de bestaande middelen optimaal het openbaar vervoer kan organiseren. Daarbij hoort ook een jaarlijkse evaluatie van het aanbod, uiteraard in overleg met de vervoerregio's.

Verder is in het openbaredienstencontract vastgelegd hoe men zal omgaan met een ernstige daling van het aantal reizigers, bijvoorbeeld zoals bij de coronapandemie. Er zal op voorhand in overleg met de vervoerregio's een soort afschakelplan opgemaakt worden om te bepalen welke lijnen nog rijden en welke niet. De Vlaamse Regering kan echter vragen om te blijven rijden, maar hiertegenover staat dan een financiële compensatie.

Het openbaredienstencontract bepaalt dat aanpassingen gebeuren in functie van de ter beschikking gestelde middelen. Als De Lijn minder financiële middelen krijgt, dan zal De Lijn nagaan hoe men het aanbod gaat aanpassen.

Over uitbreiding van het aanbod is er in het openbaredienstencontract weinig terug te vinden. De afspraak is dat wanneer men het aanbod wil uitbreiden De Lijn een nieuw dossier met een duidelijke kosten-batenanalyse zal voorleggen aan de Vlaamse Regering. Op basis daarvan wordt er aan De Lijn een bijkomend budget toegewezen met investeringsmiddelen (CAPEX) en operationele middelen (OPEX).

2.2.3. *Toekomstbestendige systeemassets*

Ten derde zal De Lijn toekomstbestendige systeemassets opleveren. Het gaat onder meer om het beheer van de infrastructuur volgens de sectorstandaarden. Sporen moeten dus na 25 of 30 jaar worden vervangen in plaats van na 40 jaar. Verder is er de strategische evolutie van de stelplaatsen. In het kader van de vergroening gaan een heel aantal stelplaatsen vernieuwd worden met nieuwe infrastructuur.

Die wil De Lijn delen met derden zoals gemeenten of exploitanten, bijvoorbeeld voor het laden van voertuigen.

Zes maanden na de start van het openbaredienstencontract zal De Lijn een masterplan vaste activa opmaken. De Lijn beschikt over heel wat gebouwen, stelplaatsen enzovoort. De valorisatie ervan zal nagegaan worden. De opbrengsten kan men gebruiken voor investeringen.

Het voertuigenpark zal men optimaliseren en vergroenen, elektrisch of met waterstof, dat is nog te bekijken. Het aantal reservevoertuigen zal men afbouwen naar een marktconform niveau.

Tot slot is het haltebeheer in samenwerking met steden en gemeenten belangrijk. Momenteel weet De Lijn waar welke halte is en zorgt De Lijn voor een haltepaal en een bord. De staat van die halte behoort momenteel niet tot de bevoegdheid van De Lijn. De Lijn wil afspraken maken met steden en gemeenten om een zeker kwaliteitsniveau te waarborgen. Uiteindelijk is dat vaak het eerste contactpunt voor de reiziger met het openbaar vervoer.

2.3. Hoe gaan beide partijen dit tot stand brengen?

Hoe gaat De Lijn dit tot stand brengen? De Lijn wil vertrekken vanuit een nieuwe logica: vraaggestuurd en ecosystemisch. Daarvoor zal men samenwerken met verschillende partijen. Er is daarbij sprake van een evolutie van de rollen, namelijk de beheerder van het vervoerssysteem en een substantiële transformatie van De Lijn. Verder is er een stabiel financieel kader nodig. En er is ook nood aan een stabiel regelgevend kader want een aantal elementen uit het openbaredienstencontract hebben een impact op het regelgevend kader. Ann Schoubs bespreekt achtereenvolgens deze elementen.

2.3.1. *Evolutie van de rollen: beheerder vervoerssysteem*

Ten eerste is er de evolutie van de rollen (zie slide 9). Er is de vervoersautoriteit die verantwoordelijk is voor de structurele regie van de mobiliteit op strategisch niveau. Ze ziet ook toe op de uitvoering van het openbaredienstencontract met De Lijn. De Lijn staat dan meer in voor het operationeel beheer van het openbaar vervoer, met twee rollen: beheerder van het vervoerssysteem en de rol van operator. De rol van operator, het rijden met bussen en trams, doet De Lijn vandaag al en zal De Lijn ook in de toekomst doen. Beheerder van het vervoerssysteem is een rol die De Lijn vandaag ook deels doet door het uittekenen van het netwerk. Maar in een model met een vraaggestuurd aanbod moet die rol naar de toekomst verder uitgewerkt worden. Die rol wordt belangrijk omdat men moet inzetten op het dynamisch beheer van het netwerk met goede aansluitingen.

Er komt dus een nieuwe samenwerking tussen de vervoersautoriteit en de vervoerregio's (zie slide 10). Zo ontstaat een meer multimodaal overlegplatform waar de verschillende actoren samen tot mobiliteitsoplossingen kunnen komen. Ook moet er meer aandacht zijn voor de relatie met andere actoren zoals NMBS, MIVB en de exploitanten.

De vervoersautoriteit zal in het algemeen instaan voor het strategisch advies en het wettelijk kader. Het is de autoriteit die toeziet op wat binnen het openbaar vervoer gebeurt, maar hij gaat zelf niet operationeel openbaar vervoer verzorgen.

Als beheerder van het vervoerssysteem van het kernnet en aanvullend net zal De Lijn meer inzetten op de reiziger, zorgen voor een goede reiservaring, het aanbod optimaliseren, zorgen voor de samenwerking met de andere actoren, en zorgen voor het beheren van de vervoerassets (zie slide 11).

De principes van de rolverdeling zijn opgenomen in het openbaredienstencontract (zie slide 12). De rol van beheerder van het vervoerssysteem is een rol die in het kader van basisbereikbaarheid niet aan bod kwam, maar wel is opgenomen in het openbaredienstencontract. Ann Schoubs wil die rol gebruiken om de transformatie van De Lijn intern te versnellen. Het heeft ook toegelaten om naar het 'move the needle'-scenario te gaan (zie slide 13). In het regeerakkoord staat dat er een uitbesteding van het openbaar vervoer zou komen in een proefregio. In de plaats daarvan zullen er meer kilometers verschuiven naar de exploitanten, maar De Lijn behoudt wel de regie voor het rijden van die ritten. Dit komt deels op hetzelfde neer maar geeft meer flexibiliteit. Dat moet nog verder vastgelegd worden in de regelgeving.

Momenteel rijden De Lijn en de exploitanten ongeveer evenveel kilometers. De Europese regelgeving is veranderd. Het gaat niet meer over het aantal kilometers maar over een gedeelte van de omzet die men als interne operator kan geven aan de exploitanten. Momenteel bedraagt dat percentage bij De Lijn 29,2 procent van de omzet. Men mag tot 33 procent gaan. Meer is ook mogelijk mits motivering. Uitgedrukt in kilometer zal De Lijn 5 procent aan kilometers afstaan aan de exploitanten. De Lijn zal dus 48 procent van de kilometers voor haar rekening nemen, de exploitanten 53 procent.

Er wordt nauw samengewerkt met de exploitanten en het is een model waarin de exploitanten zich vandaag thuis voelen. Het geeft ook de mogelijkheid om meer flexibel te kunnen inspelen op de toekomstige uitdagingen.

Deze regeling zorgt voor meer stabiliteit binnen de organisatie dan de uitbesteding van een vervoerregio. Dat zou sociaal een grote impact hebben.

2.3.2. *Substantiële transformatie van De Lijn*

Het openbaredienstencontract zorgt voor een substantiële transformatie van De Lijn. Er komt een betere en meer stabiele operationele dienstverlening. In het kader van de benchmark zijn een aantal indicatoren vooropgesteld die ook terugkomen in het openbaredienstencontract: kostenefficiëntie, productie-efficiëntie, allocatieve efficiëntie en dynamische efficiëntie. De Lijn heeft hiervoor een duidelijk plan en een roadmap uitgetekend voor de volgende jaren. De Lijn engageert zich om die indicatoren te realiseren.

Onder die transformatie valt ook een continue verbetering van de diensten, een hoger niveau van veiligheid en beveiliging, het versneld evolueren naar duurzaamheid, het blijven verbeteren van efficiëntie, het verder inzetten op digitalisering en innovatie en de samenwerking met andere partners binnen het openbaarvervoerssysteem. In dat laatste ziet Ann Schoubs nog veel potentieel.

2.3.3. *Stabiel financieel kader*

In de vroegere beheersovereenkomsten ontbrak vaak het financieel kader. De spreker vindt het belangrijk dat bij er het aangaan van een wederzijds engagement een stabiele financiering is.

De Lijn stelt een aantal efficiëntiewinsten voorop, zowel binnen Techniek en Operaties als binnen de Supportdiensten (zie slide 15). Cumulatief gaat het om 188 miljoen euro operationele efficiëntiewinsten voor de periode 2022 tot 2027. De maatregelen hangen samen met de indicatoren van de benchmark zoals de planningsefficiëntie en de voertuigefficiëntie.

Tegelijk met het boeken van een aantal efficiëntiewinsten wil men een aantal zaken uit het verleden rechtekken, zoals te veel besparingen op onderhoud en

schoonmaak. In 2022 en 2023 zal men verlies maken en investeren in procesverbetering om vanaf 2024 efficiëntiewinsten te boeken (zie slide 16). Dit mechanisme is ook opgenomen in het openbaredienstencontract.

De tarifiering wordt flexibel maar gekaderd (zie slide 17). De Lijn krijgt meer autonomie. In de pers werd dit vertaald als een tariefverhoging tijdens de piekuren. Dat is niet onmiddellijk de bedoeling. Als de ticketprijs zou verdubbelen zullen veel minder mensen nog het openbaar vervoer gebruiken en zullen ze de wagen of de fiets nemen. Het idee is om mensen meer te motiveren om in de dalperiode het openbaar vervoer te gebruiken. De piekuren drijven de kosten op omdat er dan veel voertuigen en chauffeurs nodig zijn. Als men de reizigers kan motiveren om zich te verplaatsen buiten in plaats van tijdens de piek, dan kan men de kostenstructuur misschien verlagen. Uiteraard gaat een heel groot stuk van de bevolking verplicht zijn om te reizen tijdens de piekuren.

Er wordt verder gedacht aan nieuwe producten, bijvoorbeeld abonnementen die meer gericht zijn op de nieuwe manier van werken. Men denkt ook aan een echt gepersonaliseerd product dat rekening houdt met het reisgedrag.

De bedoeling is ook om de kostendekkingsgraad te verhogen. Dat is ook opgenomen in het openbaredienstencontract. Tot op heden werd de kostendekkingsgraad berekend op basis van de nettovervoeropbrengsten gedeeld door de kosten. Momenteel bedraagt die 13 procent door de daling van de opbrengsten door de coronapandemie.

Uit de benchmark blijkt dat om de kostendekkingsgraad te vergelijken met andere OV-maatschappijen, men moet kijken naar de brutovervoeropbrengsten. Daarbij houdt men rekening met het feit dat men tickets verkoopt aan een sociaal tarief. Het openbaredienstencontract bepaalt dat de kostendekkingsgraad voortaan bepaald wordt op basis van de brutovervoeropbrengsten en dat er dus ook geen rekening wordt gehouden met de coronacompensatie. Op basis van de gegevens van 2021 bedraagt de kostendekkingsgraad dan 27,5 procent. Dat wordt de vertrekbasis voor de verhoging van de kostendekkingsgraad.

Vervolgens gaat Ann Schoubs dieper in op de investeringen (zie slide 19). Er werd een investeringsplan vooropgesteld. In totaal krijgt De Lijn 120 miljoen extra per jaar. De vraag is hoe dit bedrag zo goed mogelijk kan worden ingezet om zoveel mogelijk te realiseren. De noodzakelijke investeringen zijn in de eerste plaats strategische investeringen in data. Ann Schoubs wil gaan naar een meer datagedreven organisatie om zowel de dienstverlening te verbeteren, als het aanbod en de performantie.

Ten tweede zijn er instandhoudingsinvesteringen. Men moet het productieapparaat van De Lijn, dat kampt met achterstand, terug in orde krijgen. Ten derde zijn er cruciale investeringen in de vergroening en ten vierde de investeringen in uitbreidingen.

Ann Schoubs verwijst naar de tabel op slide 20 voor het overzicht van de instandhoudingsinvesteringen. Het gaat om aanzienlijke bedragen voor 2023 tot 2025 als gevolg van een inhaaloperatie rond de instandhouding van de sporen, de premetro in Antwerpen en het algemeen tractienet. De belangrijke investeringen rond instandhouding tram gaat over de vervanging van de huidige PCC-trams door de nieuwe CAF-trams. Een uitbreiding van het aantal tramvoertuigen zit hier dus niet in. Als dat nodig is, zal dat deel uitmaken van een apart dossier.

Vervolgens gaat de spreker in op de tabel op slide 21 over de strategische investeringen. Het gaat vooral over investeringen die te maken hebben met de

informatie naar de klant en IT op het voertuig. De Lijn wil hierop inzetten om meer informatie te geven en te krijgen.

Tot slot zijn er de vergroeningsinvesteringen die de grootste investeringen zijn. Er zal hiervoor gewerkt worden met een DBFM voor de stelplaatsen. De regel DBFM stelplaatsen in de tabel op slide 22 zijn de verschuivingen van klassieke investering naar DBFM-investering. Daaronder staat een regel over de vertraagde instroom van bussen en stelplaatsen. Het programma werd aangepast om het financieel plaatje te doen kloppen. Dat betekent dat de volgende jaren 170 bussen niet zullen instromen in de normale cyclus.

Slide 23 geeft een totaaloverzicht van die verschillende investeringen per investeringscategorie met telkens het bedrag dat beschikbaar is. De Lijn heeft momenteel 145 miljoen euro ter beschikking aan investeringsmiddelen en 12 miljoen euro voor stationsomgevingen. In 2023 zal dit in totaal 270 miljoen euro zijn. Dat bedrag zal verminderen in de loop der jaren. Dat komt omdat van de 65 miljoen euro FFEU-middelen een bedrag afgaat voor de vergroening van de vloot van de exploitanten. Zij krijgen 21.700 euro per bus per jaar. Het bedrag dat hieraan wordt uitgegeven wordt afgetrokken van de 65 miljoen euro.

Wat betekent dat voor het aantal bussen (zie slide 24)? Voor de exploitanten zullen in de periode van 2022 tot 2027 808 bussen vergroend zijn. Dat houdt rekening met de hypothese dat de exploitanten 100 bussen per jaar vergroenen en met het 'move the needle'-scenario waarbij kilometers verhuizen naar de exploitanten. In 2023 en 2024 wordt er dan meer vergroend bij de exploitanten omdat zij meer kilometers kunnen rijden.

Bij De Lijn evolueert het aantal elektrische bussen naar 567 in 2027. Daarnaast zijn er de e-hybridebussen die 98 kilometer elektrisch kunnen rijden en daarna overschakelen op diesel of opnieuw moeten geladen worden op de stelplaats. Ook die 324 bussen dragen bij aan de vergroening in de stedelijke omgeving.

In totaal gaat het tegen 2027 om 1699 bussen of een vergroening van 40 procent van de vloot.

Tot slot verwijst Ann Schoubs naar slide 25 en 26 voor de indicatoren van de benchmark, aangevuld met nog een paar andere operationele zaken zoals het aandeel zwartrijders dat men wil opvolgen en de opvolging van het investeringsritme.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

Bart Claes, voorzitter, verleent eerst het woord aan de commissieleden die een vraag om uitleg hadden ingediend over het openbaredienstencontract.

3.1. Bert Maertens

Bert Maertens is tevreden met het openbaredienstencontract. Het kan een evenwichtig en stabiel kader voor de toekomst bieden. Er is het budgettaire engagement van de Vlaamse Regering waartegenover staat dat aan De Lijn vrijheid en verantwoordelijkheid wordt gegeven. Goede afspraken maken goede vrienden. De uitdagingen zijn groot. De Lijn moet een nog grotere evolutie maken naar een moderne, klantgerichte, duurzame en efficiënte vervoermaatschappij.

Hij vindt het verstandig om de evolutie in het aanbod continu in de gaten te houden. Over de gekaderde flexibiliteit van het aanbod zegt Ann Schoubs dat er tussentijdse aanbodaanpassingen zullen zijn in functie van de reële evoluerende vervoersvraag. Hoe zal men dit monitoren? Op basis van welke criteria zal men beslissen wat moet gewijzigd worden? Hoe ziet men dit: gaat het over het

schrappen van haltes, het anders indelen van ritten, het schrappen van ritten? Wat is de timing van het kader dat zal worden vastgelegd in samenspraak met de vervoerregioraden?

Bij de valorisatie van activa gaat Bert Maertens ervan uit dat het gaat om overbodige activa. Hij vindt dat een praktijk van goed bestuur. Gaat het over gebouwen, gronden, stelplaatsen? Wat zijn de budgettaire verwachtingen?

Het verschuiven van buskilometers van De Lijn naar exploitanten vindt hij een goede beslissing. De burger merkt het verschil immers niet tussen een bus van De Lijn of de exploitatie door een onderaannemer. Het is een toonbeeld van goed beheer. Hij stelt namelijk vast dat bij de investeringen in de vergroening van de vloot De Lijn verantwoordelijk is voor ongeveer 47,5 procent en de exploitanten 42,5 procent. De exploitanten investeren dus meer dan dat zij mogen bijdragen tot de totale omzet. Zij zijn zeer bereidwillig om ook mee te investeren.

Ann Schoubs sprak ook over een hoger niveau van veiligheid en beveiliging. Bert Maertens zegt dat hij hier al lang op hamert. Hij is ervan overtuigd dat mensen nog altijd het openbaar vervoer mijden omwille van veiligheidsproblemen in bepaalde regio's. Gaat het over de aankoop van veiligheidscamera's, de inzet van controleurs, de beveiliging van haltes?

Verder vindt hij het ambitieus maar wel belangrijk om 188 miljoen euro operationele efficiëntiewinsten te halen, ook als signaal naar de politiek toe.

Voor de berekening van de kostendekkingsgraad vindt de spreker het heel verstandig dat men zal starten met 2021 als referentiejaar. Het pre-coronajaar 2019 nemen als referentiejaar is voorbijgestreefd. Hij hoopt wel dat men er zal in slagen om nog steeds meer mensen van niet duurzame vervoermiddelen op het openbaar vervoer te krijgen. De beweging van ook het openbaar vervoer naar de (elektrische) fiets is ingezet en is niet meer te stuiten. Dat is daarom geen slechte zaak.

Men kan de kostendekkingsgraad verbeteren door meer inkomsten door het verhogen van de tarieven, door efficiëntiewinsten en door minder uitgaven. Maar het kan vooral ook door extra reizigers te werven en dat aspect miste hij een beetje in het openbaredienstencontract: een echt wervend plan en ambitie om meer reizigers opnieuw aan te trekken. Dat werd vaak aangehaald in de commissie tijdens de vragen om uitleg over de impact van de coronapandemie op De Lijn. Hoe ziet Ann Schoubs dit? Wanneer kan men een dergelijk plan verwachten?

Als burgemeester stelt Bert Maertens in zijn gemeente vast dat voor de vergroening van het wagenpark de leveringstermijnen oplopen tot drie jaar in plaats van een jaar omdat er te weinig aanbod is. Hoe staat het met de levertijden voor elektrische bussen? Kunnen de leveranciers het tempo volgen waarmee De Lijn, de exploitanten en buitenlandse busfirma's hun vloot willen vergroenen?

Nog in het kader om meer mensen op het openbaar vervoer te krijgen, vraagt hij of al geweten is wat de impact is van het wegvallen van het verplicht dragen van het mondkapje. Bovendien is er weer meer sociale controle omdat men opnieuw vooraan kan opstappen. Verder zijn er meer actieve controles op zwartrijden. Wat is de impact hiervan?

Tijdens de commissievergadering van 2 juni 2022 (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1355/1) stelde de voorzitter van De Lijn, Johan Sauwens, dat er ten laatste in juni een beslissing moest genomen worden over de uitrol van basisbereikbaarheid. Anders zou het onmogelijk zijn om basisbereikbaarheid nog in te voeren. Werd er al een beslissing genomen? En zo ja, welke? Welke garanties kunnen de minister en De Lijn bieden voor een mogelijke invoering op 1 juli 2023?

3.2. Stijn Bex

Stijn Bex zegt dat het openbaredienstencontract al in 2020 moest afgesloten zijn. Er zijn goede redenen waarom dat niet gelukt is, maar ook een stevige armworsteling tussen de minister en De Lijn is hiervan de oorzaak. Hij feliciteert beide met de positieve elementen: streven naar een grotere efficiëntie, een betere organisatie en meer klantgerichtheid. Hij heeft ook kritische bedenkingen. Een aantal belangrijke elementen uit het regeerakkoord zullen niet gerealiseerd worden: geen tendering van een vervoerregio en geen deconsolidatie. Het belangrijkste is dat De Lijn een duidelijke rol krijgt als beheerder van een vervoerssysteem. Tijdens de vorige gedachtewisseling met De Lijn legde Stijn Bex hierop de nadruk. Hij feliciteert An Schoubs met het ruim pakket aan taken dat De Lijn krijgt toebedeeld van de Vlaamse Regering. Dat staat een beetje haaks op de ambitie van de Vlaamse Regering voor de oprichting van een vervoersautoriteit. De taken van die vervoersautoriteit zijn nog niet vastgelegd in een besluit van de Vlaamse Regering. In het voorliggende openbaredienstencontract wordt er wel naar taken van de vervoersautoriteit verwezen. Aan de minister vraagt hij of dat eigenlijk wel kan.

De taken die De Lijn nu krijgt als beheerder van het vervoerssysteem sluiten nauw aan bij de taken van de vervoersautoriteit. Goede afspraken maken goede vrienden, maar die beslaan meer dan een A4 in een openbaredienstencontract met vrij algemene principes. Werd dit al in detail verder uitgewerkt of blijft de rol van de vervoersautoriteit minimaal? Anders is dit een voedingsbodem voor verdere territoriumgevechten. Daarbij vraagt Stijn Bex aan de minister en Ann Schoubs of De Lijn de rol van beheerder van het vervoerssysteem kan uitvoeren zonder zich bezig te houden met vervoer op maat.

Ook de vergroening van de vloot is een belangrijk aspect in het regeerakkoord. Het is al een tijd geweten dat de doelstelling om tegen 2025 alle stadskernen emissievrij te bedienen, niet gehaald zal worden. Groen betreurt dat, maar is blij dat er een engagement is om toch heel wat stappen in de goede richting te zetten. Wel is de vraag of de middelen die vandaag daarvoor worden uitgetrokken, voldoende zijn. Aan Ann Schoubs vraagt hij of tegen 2027 het gros van de stadskernen emissievrij bediend zal kunnen worden. Is hiervoor een verder plan uitgewerkt?

Er wordt 1 miljoen per jaar uitgetrokken voor het ontwikkelen van een MaaS-applicatie. Is dat niet dubbel op met de mobiliteitscentrale waarvoor de Vlaamse overheid al een heel groot budget voorzag?

De grootste angel betreft de financiën. In het verleden stelden Ann Schoubs en de toenmalige voorzitter van De Lijn, Marc Descheemaeker, dat er al tot op het bot was bespaard. Stijn Bex is dan ook verbaasd dat De Lijn, gecumuleerd tegen 2027, nog 188 miljoen euro operationele efficiëntiewinsten kan maken.

Zijn er afspraken gemaakt over de covidtegemoetkomingen voor 2022-2023?

Aan Ann Schoubs vraagt hij of het budget van 120 miljoen extra investeringsmiddelen volstaat om alle ambities van het openbaredienstencontract zoals meer reizigers en een hogere kostendekkingsgraad effectief te realiseren. De eerstkomende jaren zal men interen op het eigen vermogen. Hoeveel extra reizigers zijn er nodig om ervoor te zorgen dat dit maar een tijdelijk verlies is? Dat is niet duidelijk. Heeft de raad van bestuur van De Lijn hierover gedebatteerd en gaat die akkoord met deze werkwijze? Is de raad van bestuur overtuigd dat de financieringsbasis zal volstaan om alle ambities waar te maken? Stijn Bex vreest dat als er geen extra exploitatiemiddelen komen, het feit dat De Lijn voortaan zelf de tarieven mag bepalen, een eufemisme zal zijn voor een tariefverhoging. Men zegt dat de prijs van een ticket niet zal verdubbelen, maar dat stelt hem nog minder gerust want het doet vrezen dat de tarieven serieus zullen stijgen.

Zoals al geschetst door Bert Maertens vroeg De Lijn tegen 1 juli duidelijkheid over de ingangsdatum van basisbereikbaarheid. Volgens Stijn Bex heeft de minister bij de bekendmaking van het openbaredienstencontract een kans gemist. Het bevat namelijk de mogelijkheid dat De Lijn kan starten met wijzigingen aan het rittenschema, weliswaar in overleg met de vervoerregio's. Tegelijk is het voor de spreker duidelijk dat de basisbereikbaarheid niet meer deze zittingsperiode zal ingevoerd worden. Vanuit communicatieoogpunt was het beter dat de minister dat ook zo had aangekondigd dat met De Lijn werd overeengekomen om basisbereikbaarheid geleidelijk aan in te voeren door waar het kan, al verbeteringen door te voeren. Zo is er geen risico op hiaten in het aanbod voor mensen die een beroep moeten doen op een onbestaand vervoer op maat. Op die manier had de minister de hoofdangelt uit dit dossier kunnen trekken. Nu zullen de parlementsleden vragen blijven stellen over de uitvoering van basisbereikbaarheid.

Hij zal dan ook zijn vragen die hij had verwerkt in een vraag om uitleg stellen. Kan de minister duidelijkheid verschaffen over de startdatum van basisbereikbaarheid? Wat is de uiterste datum waarop deze beslissing genomen moet worden om op 1 juli 2023 te kunnen starten?

Welke kritische factoren bepalen of de mobiliteitscentrale operationeel zal zijn op 1 juli 2023 en hoever staat het daarmee? Wat is de stand van zaken van het vervoer op maat? Kwamen er voldoende offertes binnen voor deelsystemen? Zijn de bestekken voor de 'spot market', dus de kortetermijncontracten voor het uitvoeren van individuele ritten en voor de langetermijncontracten voor vervoer op maat al gelanceerd? Is het gelet op de hoge brandstofprijzen en inflatie mogelijk om het voorziene aanbod van vervoer op maat binnen de afgesproken budgetten uit te bouwen en zal de minister de voorziene middelen voor vervoer op maat aan de veranderde situatie aanpassen?

Wanneer zal er gecommuniceerd worden naar gemeenten, burgers en stakeholders over de dienstregelingen en beschikbare haltes onder basisbereikbaarheid? Zal er nog inspraak van burgers of stakeholders mogelijk zijn?

Wat is de stand van zaken van de tarief- en ticketintegratie en het waarborgen van aansluitingen? Hoe zal het betalen van een meerkost vermeden worden bij extra overstappen, bijvoorbeeld bij vervoer op maat of tussen meerdere vervoerregio's?

In het openbaredienstencontract staat dat de belbussen stoppen op 1 juli 2023. Er is dus geen toekomstperspectief voor die contracten met als gevolg dat er chauffeurs en andere medewerkers afhaken, dat er geen nieuw materieel wordt besteld en dat de belbuscentrale onderbemand zou zijn. Klopt dat laatste? Welke impact heeft dat op de dienstverlening en welke maatregelen worden er genomen om die problemen op te lossen? Erkent de minister dat de aflopende belbuscontracten en die voortdurende onzekerheid ertoe leiden dat het aanbod vermindert en welke maatregelen neemt de minister om deze problemen op te lossen?

Specifiek voor de vervoerregio Antwerpen vraagt Stijn Bex wat daar de stand van zaken is van het openbaarvervoerplan in het algemeen en de uitwerking van het Antwerpse tramnet in het bijzonder. Zal het Antwerpse tramnet deel uitmaken van het nieuwe vervoerplan of komt er een apart plan voor trams en bussen? De Antwerpse trams en buslijnen maken deel uit van het kernnet. Dat betekent dat de beslissing bij De Lijn en de Vlaamse Regering ligt, na advies van de Antwerpse vervoerregio. Zal de minister het dossier naar zich toe trekken als de Antwerpse vervoerregio met De Lijn niet tot een vergelijk komt?

Bekijkt de minister samen met de vervoerregio's welke aanpassingen aan kern- en aanvullend net wel doorgevoerd kunnen worden indien een volledige inwerkingtreding op 1 juli 2023 onmogelijk zou blijken?

Komt er een pilootproject flexplusvervoer in de vervoerregio's Gent en Limburg? Zo ja, hoe zal dit project eruit zien?

Tot slot vraagt hij of er een nieuwe prognose is gemaakt voor de reizigersaantallen na de invoering van basisbereikbaarheid op basis van meer recente reizigersgegevens, of plant de minister nog zulke studies?

Mocht de minister op zijn suggestie ingaan om basisbereikbaarheid over de verkiezingen te tillen en in tussentijd de aanpassingen te doen die mogelijk zijn, dan kan een groot deel van zijn vragen ook later worden behandeld.

3.3. Els Robeyns

Els Robeyns stelt vast dat na twee jaar van stilzwijgende verlengingen van de oude beheersovereenkomst van 2017 De Lijn een nieuw openbaredienstencontract heeft. Het is goed dat De Lijn de rol van interne operator kan behouden en dat ze er de rol bij krijgt van beheerder van het vervoerssysteem en operationeel beheerder van het bus- en tramnet. Tot zover de felicitaties.

Het openbaredienstencontract leest als een blauw manifest dat de verdere privatisering van het openbaar vervoer moet vormgeven en de maatschappelijke en sociale rol volledig loslaat. Eerder stelde *Els Robeyns* bij de discussies over basisbereikbaarheid dat er aandacht moet zijn voor het wegwerken van vervoersarmoede. Het valt haar op dat het openbaredienstencontract uitgaat van een openbaarvervoerssysteem dat extreem vraaggestuurd is zonder de ambitie om een modal shift te bereiken en om meer reizigers te vervoeren in gebieden waar het openbaar vervoer nu al ondermaats is. Dat zijn politieke keuzes die ze absoluut niet kan ondersteunen.

Ze benadrukt dat in het regeerakkoord een aantal heel belangrijke en goede voornemens staan waartoe dit beheerscontract zou kunnen bijdragen, zoals het versnellen van de modal shift met een budgettair groeipad met extra investeringen en toenemende exploitatiemiddelen. Ook de vergroening van de vloot, een betere dienstverlening en ticketintegratie zijn nog enkele van dergelijke positieve elementen. Met het openbaredienstencontract zal men De Lijn nog meer prestatiegericht maken op basis van meetbare ambitieuze prestatiegerichte indicatoren. *Els Robeyns* is bezorgd dat er veel beloftes niet zullen gerealiseerd zullen worden.

De tariefvrijheid die aan De Lijn wordt gegeven kan men op twee manieren interpreteren. Men kan enerzijds stellen dat de Lijn nu de mogelijkheid krijgt om via aantrekkelijke abonnementsformules en -tarieven reizigers aan te trekken die de weg nog niet hebben (terug)gevonden naar het openbaar vervoer. Daartegenover staat de reactie van de woordvoerder van De Lijn dat het voortaan mogelijk is tickets tijdens de spitsuren duurder te maken om de kostendekkingsgraad te verhogen. Daar is ze extreem bezorgd over, ook al nuanceerde *Ann Schoubs* die uitspraak. Het gaat hoe dan ook lijnrecht in tegen de modal shift waarvan sprake in het regeerakkoord. Wat zijn de concrete afspraken over de tariefvrijheid? Wat zijn de grenzen waarover de minister spreekt? Gaat het enkel over differentiatie van tarieven naar tijd, of ook naar plaats? Hoe vaak kan De Lijn die tarieven aanpassen? Vroeger was dat een keer per jaar. Behoort tarief- en ticketintegratie met andere OV-bedrijven tot de opdracht?

Verder ziet *Els Robeyns* met het openbaredienstencontract een verdere privatisering van het openbaar vervoer. Vooruit vindt dat de organisatie van het openbaar vervoer een kerntaak is van de overheid en dat dat zo moet blijven zodat iedere Vlaming zich op een betaalbare manier kan verplaatsen. De Vlaamse Regering doet het omgekeerde: na de besparingen en het achteruitgaan van de dienstverlening gaat men nu verder privatiseren. Voorbeelden uit het buitenland hebben spijtig

genoeg aangetoond waar dat toe leidt: minder bussen en duurdere tickets. Daar is Els Robeyns heel bezorgd over. Welk probleem wil men oplossen met move the needle? De Europese richtlijn kan toch niet de reden zijn? Betekent dit dat er personeelsleden bij De Lijn moeten verdwijnen? Als ze het goed begrijpt zou het feit dat er geen tendering komt van een vervoerregio zorgen voor meer stabiliteit binnen De Lijn en zou de sociale impact kleiner zijn, maar die is er wellicht nog.

Het meest essentiële zijn de budgetten. Er zijn heel wat voornemens opgesomd in het openbaredienstencontract maar alles staat of valt met het financieel plan dat er achter zit. Het investeringsbudget gaat stijgen maar de vraag is of dit zal volstaan voor bijvoorbeeld de vergroening van de vloot en de stelplaatsen. Uit de toelichting blijkt dat het bedrag niet zal volstaan en dat de plannen voor de vergroening al werden bijgesteld.

Een nog groter probleem is dat de werkingsmiddelen van De Lijn aanvankelijk zullen dalen. Het is geweten wat de gevolgen zijn als investeringsmiddelen worden verhoogd zonder dat de werkingsmiddelen volgen: trams die door een gebrek aan onderhoud 10 km per uur rijden.

Meermaals stelden voorzitters en directeurs-generaal van De Lijn in het verleden dat de vervoermaatschappij op haar tandvlees zit. Nu is er sprake van nog eens 188 miljoen euro efficiëntiewinsten en dat met een daling van de werkingsmiddelen. Hoe zal men met een daling van werkingsmiddelen de ambities uit het openbaredienstencontract kunnen waarmaken? Hoe zal men het aanbod kunnen uitbreiden? Voor dit laatste zou er wel een toename van werkingsmiddelen zijn.

De Lijn krijgt meer autonomie inzake aanbod. Betekent dit dat De Lijn niet-rendabele lijnen kan schrappen?

Verder heeft de spreker een vraag over de doelstelling voor reizigerstevredenheid. Vroeger werd er altijd gekwantificeerd. Nu is er gewoon sprake van een stijgende trend van algemene reizigerstevredenheid. Is er geen meer concrete doelstelling? Wat is de doelstelling inzake aantal reizigers en inzake stiptheid?

Is er al een meer concrete kijk op het verbeteren van de veiligheid op het openbaar vervoer?

Klopt het dat de middelen die voorzien zijn binnen het openbaredienstencontract kunnen overgeheveld worden van het ene naar het andere net? Wat is daarvan de bedoeling?

Wat zijn de gevolgen als De Lijn de doelstellingen en KPI's niet haalt, vraagt Els Robeyns aan de minister.

Zal De Lijn een lijst moeten opmaken van gebouwen die op dit moment niet gebruikt worden om ze vervolgens te verkopen? De opbrengst zou geïnvesteerd worden in een pps- of DBFM-constructie. Verarmt de Vlaamse Regering daardoor niet het eigen vermogen van De Lijn? Het zou de door Els Robeyns gevreesde weg van een verdere privatisering nog vergemakkelijken.

Ten slotte vraagt ze zoals de andere sprekers of de datum van 1 juli 2023 zal gehaald worden voor de invoering van basisbereikbaarheid.

3.4. Karin Brouwers

Karin Brouwers zegt dat het voor de cd&v-fractie absoluut positief is dat de oude beheersovereenkomst die al twee jaar was afgelopen vanaf 1 januari 2023 eindelijk vervangen zal worden door het voorliggende openbaredienstencontract. Om de

reizigerstevredenheid te verhogen, moet De Lijn immers eerst en vooral kunnen werken met een duidelijk beleidskader en dito budgetten. De overgangssituatie zorgde voor een moeilijke situatie.

Het Vlaams Parlement keurde een resolutie goed over het openbaredienstencontract (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 863/1-6). Aan de basis van de resolutie lag de benchmark. Er werd gevraagd naar meer elektrificatie, meer toegankelijkheid en flexibele gebruiksvriendelijke en betaalbare tarief- en combiformules.

De Lijn krijgt nu een grotere vrijheid bij het bepalen van zowel aanbod als tarieven. Dat wijst op een groot vertrouwen. Die grotere autonomie zal gekaderd worden en Karin Brouwers hoopt dat deze grenzen in de komende maanden duidelijker worden. Eerder deed ze al het voorstel voor lagere tarieven in de daluren. Nooit is er sprake geweest van hogere tarieven tijdens de spitsuren. Het kader moet vastleggen welke tarieven kunnen verhogen, maar alvast niet de sociale tarieven. Het is ook belangrijk maar evident om rekening te houden met de prijselasticiteit. Het heeft geen zin om de prijzen dusdanig te verhogen dat de reizigers geen gebruik meer maken van het openbaar vervoer. In het openbaredienstencontract staat op pagina 31 dat De Lijn voor de aanpassing van tarieven een hele hoop elementen al in rekening moet brengen: betaalbaarheid, tariefintegratie enzovoort. Er is dus eigenlijk al een soort kader dat nog verder zal moeten uitgewerkt worden. Het is geen vrijgeleide om zomaar prijzen te verdubbelen.

De mogelijke aanpassingen van het aanbod kunnen niet los worden gezien van die invoering van basisbereikbaarheid. Voor het openbaredienstencontract werd afgesloten diende Karin Brouwers een schriftelijke vraag in met gelijkaardige vragen als die Stijn Bex stelde (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 1484, aan minister Lydia Peeters). Ze had ook graag meer vernomen over de stand van zaken van basisbereikbaarheid en de vervoersautoriteit. Wat vervoer op maat betreft en specifiek het flexvervoer, moet er voor de cd&v-fractie een alternatief zijn voor de zogenaamde witte vlekken in het aanbod als de belbussen van De Lijn verdwijnen. Kan De Lijn in haar nieuwe rol als beheerder van het vervoerssysteem niet in een eerste fase de taak opnemen om dat vervoer op maat in die blindevlekkengebieden te garanderen via eventueel nog belbussen of contracten met private vervoerders? De Lijn doet dit immers al in Limburg.

In het openbaredienstencontract merkt de spreker een grote flexibiliteit op. Dat biedt meer mogelijkheden. Kan de minister dit bevestigen of moet men wachten op het kader dat de volgende 6 maanden wordt opgesteld voor een verdere verfijning? Voor Karin Brouwers is het belangrijk dat de vrijheid om het aanbod aan te passen niet leidt tot een uitholling van de netplannen van de vervoerregio's, die door de gemeenteraden overal al werden goedgekeurd. Ze is er wel gerust op dat dit niet zal gebeuren. Belangrijk is verder dat zodra die basisbereikbaarheid wordt ingevoerd dat het vervoer op maat, en het flexvervoer in het bijzonder, ook gegarandeerd wordt. Het flexplusvervoer werd al tijdelijk uit basisbereikbaarheid gehaald omdat het te ingewikkeld was en omdat er heel goed werkende diensten aangepast vervoer zijn. De deelsystemen kunnen ook later geleidelijk worden ingevoerd.

Op pagina 27 staat een procedure beschreven voor aanbodwijzigingen in het geval van een pandemie. Per vervoerregio zal men een plan opmaken voor het aanpassen van het aanbod. Is zo'n plan er al? De cd&v-fractie vroeg dit ook al in het verleden in haar conceptnota (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 428/1).

De tabel op pagina 41 met de indicatoren van de benchmark van 2020 lijkt haar zeer belangrijk. De kostendekkingsgraad is daarbij een essentiële resultaatsindicator. Het is goed dat 2021 als basis wordt genomen. Een andere belangrijke indicator is stiptheid en betrouwbaarheid omdat de reiziger zich voor 50 procent laat

leiden door de snelheid bij de keuze voor een vervoersmiddel. Karin Brouwers kijkt uit naar wat de precieze doelstellingen zullen worden.

Ook een niet te onderschatten indicator is de doelstelling voor propere en comfortabele voertuigen. Dat speelt ook voor 30 procent mee bij de keuze voor openbaar vervoer. De drukte in de voertuigen zal men ook opvolgen. In de conceptnota werd ook gevraagd om een druktebarometer te ontwikkelen. Ondertussen bestaat er al een druktebarometer die aangeeft welke drukte men mag verwachten op een bepaald voertuig op een bepaald moment. Zal De Lijn in het kader van een verder doorgedreven digitalisering werken aan een realtime druktebarometer?

De cd&v-fractie is ook heel tevreden dat er rond toegankelijkheid een aantal belangrijke engagementen worden opgenomen. In verband met verkeersveiligheid vraagt de spreker of de bussen van De Lijn al beschikken over een zogenaamde zwarte doos.

Move the needle vindt Karin Brouwers een slimme zet omdat men drie vliegen vangt in een klap: een snellere vergroening door inschakeling van de privésector, de tendering is niet meer nodig, en een oplossing voor de vergrijzing van het personeel van De Lijn.

Wat de vergunningen betreft, wil ze twee boodschappen doorgeven die ze kreeg tijdens een werkbezoek in Zwolle waar men sinds eind 2021 met elektrische bussen rijdt. Ten eerste: pas eerst de stelplaatsen aan met laadinfrastructuur. Ten tweede: testen, testen, testen.

Voor de berekening van het aandeel dat mag worden uitgevoerd door de private sector is het niet duidelijk of alleen het openbaar vervoer wordt meegeteld of ook het vervoer op maat. Op pagina 39 leest ze rond uitbesteding dat De Lijn als enige partij gemachtigd is om een deel van de openbaarvervoerdiensten in onderaanneming uit te besteden in Vlaanderen. Kunnen de exploitanten een rol spelen in dat vervoer op maat?

De Lijn krijgt 120 miljoen euro per jaar extra. Dat is een aanzienlijke investering. Daarbij is het belangrijk dat er duidelijke afspraken zijn gemaakt over de budgetten: als de Vlaamse Regering minder geld geeft, dan kan De Lijn het aanbod verminderen.

Voor het vervoer op maat waren ook middelen voorzien. Van de 30 miljoen euro voor de belbussen gaat men nu naar 60 miljoen euro. Waar bevinden die middelen zich? Wie gaat die kunnen besteden? De Lijn, de vervoersautoriteit, anderen?

Het allerbelangrijkste is voor cd&v een vlotte, pragmatische samenwerking tussen de Vlaamse Regering, het Departement MOW, de vervoersautoriteit, De Lijn, de vervoerregio's en de private sector om te komen tot de model shift. Die zal nodig zijn gelet op de klimaatuitdaging en de files. Samen met De Lijn en het hele systeem basisbereikbaarheid moet men zorgen dat er een betaalbaar alternatief is voor het dure autogebruik zodat de reiziger meer en meer het openbaar vervoer gaat omarmen.

3.5. Marino Keulen

Marino Keulen zegt dat het openbardienstencontract bij De Lijn positief wordt onthaald. Het is een akte van vertrouwen van de huidige meerderheid van cd&v, Open Vld en N-VA. Ze geeft ook mogelijkheden en middelen hiervoor, en meer autonomie. Daar staan ook een aantal verwachtingen tegenover. Het is geen revolutie, maar dat is niet nodig. Meer dan ooit zal men de reiziger centraal stellen, wat ook voorspelbaarheid en betaalbare tarieven impliceert en moet leiden tot de

noodzakelijke modal shift. Verder is er de vergroening van de vloot waarmee te lang werd getreuzeld maar waar nu voluit de schouders worden ondergezet.

Zijn fractie betreurt enerzijds dat de tendering wordt opgegeven maar het belangrijkste is dat een moderne regio als Vlaanderen in de 21e eeuw een klantvriendelijk en dus een vraaggestuurd openbaar vervoersaanbod nodig heeft. Het maakt niet uit of de kat dan wit of zwart is, als ze maar muizen vangt. Marino Keulen maakt een vergelijking met de concurrentie omtrent kwaliteit tussen de toenmalige BRT en VTM. VTM staat op een hoger niveau dan de klassiek commerciële aanbieders in het buitenland. En de VRT beseft sinds de komst van VTM meer dan ooit hoe belangrijk de kijker en de luisteraar zijn en dat men niet zich in de plaats moet stellen van die kijker en van die luisteraar.

De overheid wordt al overbevraagd voor allemaal legitieme verzuchtingen in de sectoren van zorg en welzijn en bij het onderwijs enzovoort. De schaarse middelen zou men dan voor hen kunnen aanwenden. Er is ook een reden waarom die tendering werd gevraagd. Marino Keulen verwijst naar de 31 stakingsdagen in 2019. Tegenover één stakingsdag bij de exploitanten stonden er tien bij De Lijn.

De akte van vertrouwen in De Lijn geldt nu alleen voor de autonomie voor tarifiering, maar ook de organisatie van dat openbaar vervoer. Dat is heel belangrijk.

Er komen veel extra middelen. De oppositie kan alleen maar spreken over het interen op de reserves. De spreker herinnert eraan dat gewezen Vlaams minister Wivina Demeester de reserves van alle Vlaamse openbare instellingen afpakte om de begrotingsproblemen op te lossen. Dat doet deze meerderheid niet.

Het is niet de eerste keer dat de meerderheid vertrouwen aan De Lijn geeft. Hij herinnert eraan dat na het matig negatieve benchmarkrapport het interne operatorschap in december 2020 aan De Lijn werd toevertrouwd.

De Lijn krijgt meer bestuurlijke autonomie, de gegarandeerde dienstverlening is een feit en de tendering laat men vallen. Daartegenover eist Marino Keulen wel de uitrol van basisbereikbaarheid op 1 juli 2023 waar dat kan en op de andere plaatsen moet men dan maar het huidige aanbod van De Lijn behouden. Het gaat niet op om zoals Stijn Bex te pleiten voor het schrappen van basisbereikbaarheid.

Er worden een aantal gestes gedaan naar De Lijn toe omdat De Lijn nodig is voor het voorzien van openbaar vervoer en voor de regie. Voor die regierol had de Vlaamse Regering zijn hoop gesteld op het Departement MOW, maar daar ziet hij vooral op dat vlak onvermogen.

Basisbereikbaarheid moet starten vanaf juli 2023, ook als het in een onvolmaakte vorm is. Dit over de verkiezingen tillen en het zo in de diepvriezer steken om uiteindelijk te begraven, zal hij niet laten gebeuren.

Verder positief is dat er 10 miljoen kilometer op jaarbasis verschuift van De Lijn naar de pachters. Niet omdat dat privé is, maar het gaat om kleinere kmo's en familiebedrijven die in staat zijn om ook voor de vergroening een versnelling hoger te schakelen. Zij zijn minder gebonden aan de restricties van de wetgeving overheidsopdrachten en kunnen makkelijker inspelen op de vergrijzing van het personeel. Zoals Bert Maertens zei, ziet de reiziger het verschil niet.

Verder wijst Marino Keulen erop dat een tendering ontzettend veel werk met zich mee zou brengen. Hij begrijpt dat men zegt dat dit er bovenop de uitrol van basisbereikbaarheid teveel aan is. Die workload is er niet en dat is een reden te meer waarom de basisbereikbaarheid, zeker in de onvolmaakte vorm in juli 2023 uit de startblokken moet komen.

Op die manier kan men een stap zetten naar een meer klantvriendelijk openbaar vervoer waarbij ook die kostendekkingsgraad omhoog gaat. Dat laatste is belangrijk voor de Vlaamse belastingbetaler, want anders moet die bijpassen.

Het voorliggende openbaredienstencontract is volgens Marino Keulen een kansverhaal. Zowel voor De Lijn als voor de pachters en de reiziger met een klantvriendelijker aanbod. Open Vld staat achter de inhoud van dit openbaredienstencontract, met een aantal kritische bemerkingen die hij maakte gelet op de intellectuele eerlijkheid.

3.6. Wim Verheyden

De fractie van *Wim Verheyden* ziet zowel positieve als negatieve punten in het openbaredienstencontract. Het lijkt dat de problemen waar De Lijn mee kampt over vijf jaar tot het verleden behoren. Het lijkt hem echter hoogst onzeker dat dit openbaredienstencontract tot meer reizigers zal leiden. Hij hoort hetzelfde riedeltje als bij de jaarlijkse rapportage over de werking van De Lijn. De vraag is hoe men dit concreet gaat uitvoeren en binnen welke termijn de reizigers de effecten van deze mooie engagementen zullen ondervinden.

Wat in het openbaredienstencontract staat zou al lang moeten gerealiseerd zijn. Zowel de vorige directeurs-generaal als de ministers weten dat. In sommige Europese landen kan het wel. In Vlaanderen lukt het maar niet, integendeel. Wie herinnert zich niet de televisiereportage in het voorjaar 2022? Bussen die niet komen opdagen, passagiers die in het ongewisse blijven, oude en veel defecte bussen, verloop van chauffeurs enzovoort. Gelukkig is er nog het personeel zoals mecaniciens, chauffeurs en het lagere kader die dagelijks met alle macht deze problemen proberen aan te pakken om ondanks alles toch service te verlenen aan de weinige passagiers die De Lijn nog telt.

Wim Verheyden vraagt om niet alle problemen af te wentelen op de coronapandemie. De leiding van de Lijn is minstens even schuldig. Ann Schoubs krijgt van hem vooralsnog het voordeel van de twijfel omdat ze nog niet lang aan het stuur zit. Al te vaak wezen de commissieleden in de commissie- en plenaire vergaderingen erop dat het beter moest.

Aan de basis van het openbaredienstencontract liggen de doelstellingen van het Vlaamse regeerakkoord en de beleidsnota 2019-2024 en het decreet Basisbereikbaarheid. De focus ligt op de reizigerstevredenheid. Het Vlaams Belang is het ermee eens dat De Lijn hierdoor opnieuw reizigers moet kunnen winnen. Hoe zal men dat praktisch realiseren? De Lijn bleek in het verleden niet meteen een toonbeeld van efficiëntie en betrouwbaarheid. Zijn fractie is dan ook bezorgd over de nieuwe rol van spelverdeler van het bus- en tramvervoer die De Lijn toebedeeld krijgt. Hoe gaat De Lijn die rol invullen? Hij zal niet nalaten om ook Ann Schoubs op een kritische wijze te volgen en indien nodig op de vingers te tikken.

De engagementen van hoofdstuk drie worden gecategoriseerd als een resultaatsverbintenis. Bij een resultaatsverbintenis verbindt de schuldenaar zich tot een bepaald resultaat en als dat resultaat niet wordt bereikt, is de schuldenaar aansprakelijk wegens het niet nakomen van de aangegane verbintenis. Bij een inspanningsverbintenis daarentegen verbindt de schuldenaar zich ertoe de nodige inspanningen te zullen leveren met het oog op het bereiken van het gewenste maar niet gegarandeerde resultaat. Het Vlaams Belang denkt dat een middelenverbintenis beter de realiteit zal weerspiegelen. Wat is bijvoorbeeld een gepast aanbod (pagina 8)? Men gaat de resultaatsverbintenis aan dat het niet meer zal gebeuren dat een tramlijn niet kan bereden worden door gebrek aan onderhoud (zie pagina 11).

Verder verbindt De Lijn zich ertoe jaarlijks het bestaande aanbod te evalueren. Voor het kernnet komt er een advies van de vervoerregioraad (pagina 8). Welke gevolgen zijn er voor De Lijn als het advies niet gevolgd wordt?

Wim Verheyden heeft nog een aantal opmerkingen over pagina 12 over het masterplan vaste activa en over pagina 47 over de valorisatie van het vastgoed. Valt de verkoop van vastgoed dat geïnvesteed wordt in leasing van elektrische bussen of de huur van groene gebouwen daaronder? Zo ja, dan is dat pure verarming. Het doet denken aan de uitverkoop van België onder voormalig eerste minister Guy Verhofstadt met de sale-and-lease-backconstructies. Dat was zeker geen voorbeeld van behoorlijk bestuur.

Om de klantvriendelijkheid te verbeteren zal ingezet worden op stiptheid en betrouwbaarheid. De Lijn wil overstappen verzekeren door een slim beheer van aansluitingen. Hoe zal men dit concreet aanpakken? Komt er een nieuwe dienstregeling?

Men wil verder de informatie en tickets digitaliseren en integreren met andere vervoersmodi. Prioritair zal geïnvesteed worden in verkoopkanalen en kwalitatieve reisinformatie en de klemtoon ligt op het verder ontwikkelen van een platform voor geïntegreerde digitale klantervaring dat aansluit op nieuwe mobiliteitstoepassingen zoals MaaS-systemen. Men mag echter niet vergeten dat vele burgers die vaak aangewezen zijn op het openbaar vervoer niet mee zijn met die digitalisering. Op pagina 18 is er sprake van inclusieve dienstverlening. Er zal dus vervoersarmoede en sociale verarming ontstaan. Hoe gaat De Lijn inspelen op deze groepen?

Op pagina 19 staat onder klachtenbehandeling dat De Lijn iedere klacht ziet als een opportuniteit en rapporten zal opmaken. Met welke regelmaat? Is dat per regio of per traject?

Over basisbereikbaarheid vraagt het Vlaams Belang zich af of dit op 1 juli 2023 effectief in voege zal treden. Het lijkt erop dat een passage op pagina 29 onderaan lijkt te suggereren dat deze startdatum te vroeg komt en men hiervoor verwijst naar september 2024.

De Lijn vroeg en kreeg meer autonomie. Dat noemt Wim Verheyden een pluspunt. Dat men in overleg met de lokale besturen flexibeler kan inspelen is goed, zolang men effectief ook met het advies van de gemeenten en vervoerregioraden rekening zal houden. De Lijn zal voortaan ook zelf de ticketprijs voor trams en bussen kunnen bepalen. Men zegt dat het niet meteen de bedoeling is om tijdens de spitsuren de prijs te verhogen. Hij begrijpt de redenering niet dat duurdere tickets tijdens de spits de bussen moeten ontlasten. Het omgekeerde lijkt hem juist: hoe meer mensen, hoe goedkoper de tickets. Het is ten eerste de vraag of de kostendekkingsgraad met het nieuwe openbaredienstencontract zal stijgen. Het feit dat er geen concreet doel is gesteld, is veelzeggend. Met duurdere tickets tijdens de spitsuren wordt de hardwerkende Vlaming die dagelijks het openbaar vervoer gebruikt nog maar eens financieel gestraft. Bovendien heeft De Lijn een tekort aan reizigers en is het de bedoeling om zoveel mogelijk pendelaars opnieuw naar de bus en de tram te lokken. Ook in het licht van de klimaatdoelstellingen is het een vreemde redenering. Enerzijds wil de overheid mensen stimuleren om het openbaar vervoer te gaan gebruiken maar anderzijds remt men dat af door de ticketprijs te verhogen. Als dit een voorsmaakje is van wat men mag verwachten van basisbereikbaarheid, dan past het Vlaams Belang hiervoor.

Is het feit dat de pachters een groter aandeel van de ritten krijgen een opstap naar de privatisering van De Lijn? Privatisering is niet per definitie slecht maar men moet hiermee ook opletten. Het zijn vaak de reizigers die het eerste slachtoffer

van een privatisering van het openbaar vervoer zijn. Hij verwijst naar het voorbeeld van Groot-Brittannië.

Ondertussen blijft deze Vlaamse Regering inzetten op de vergroening van De Lijn. Het investeringsbudget wordt met 120 miljoen euro per jaar opgetrokken tot gemiddeld meer dan 260 miljoen euro. Maar het is hoogst onzeker dat de vergroeningsdoelstellingen daarmee ook effectief worden gehaald. Het totale kostenplaatje bedraagt immers enkele miljarden. Vergroening is de absolute prioriteit die blijkbaar voorrang krijgt op investeringen die de passagiers ten goede komen. Hij verwijst hiervoor naar een passage op pagina 47 waarbij wordt gesteld dat de opbrengsten die voortkomen uit het masterplan Vaste activa enkel mogen aangewend worden voor eigen investeringen die bijdragen aan de vergroening van de assets. Wim Verheyden pleit eerder om een serieus tandje bij te steken in investeringen in het reizigerscomfort, in efficiëntie en in proper functioneel openbaar vervoer. Reizigers liggen veel minder wakker van het feit of ze al dan niet op een elektrische bus zitten.

De ambitie van de Vlaamse Regering blijft om tegen 2025 emissievrij te rijden in de stadskernen van de centrumsteden en tegen 2035 in heel Vlaanderen. Blijft dat haalbaar? De Lijn zei eerder al dat 2025 onhaalbaar is voor de centrumsteden. Maar ook 2035 is nog altijd een uitdaging. Wat is de visie van Ann Schoubs over deze deadlines?

Als men meer reizigers wil aantrekken dan zal op de veiligheid moeten ingezet worden. Men heeft het in het openbaredienstencontract op pagina 20 slechts summier over de strijd tegen zwartrijden en overlast. Wat verstaat men onder technologische oplossingen? Meer controleurs en gerichte controles zijn volgens het Vlaams Belang een betere oplossing. Waarom wordt er nog altijd niet ingegaan op het voorstel om zoals in het buitenland controleurs anoniem in te zetten? Wat met veelplegers van overlast en pesterijen? De overlast in juni 2022 door onder andere allochtone jongeren is het levende bewijs dat erop moet ingezet worden. Wanneer zal men iets doen aan de straffeloosheid? Een controleur die deel uitmaakt van het overlegcomité over veiligheid vertelde Wim Verheyden dat het nauwelijks of niet samenkomt. Er wordt in dat forum ook telkens gezegd dat De Lijn niks kan doen aan deze problematiek.

Wim Verheyden hoort minister Lydia Peeters vaak zeggen dat men meer De Lijn-spotters en politie gaat inzetten, maar dat is altijd tijdelijk. De medewerkers van De Lijn vragen waar de nultolerantie is en waar de bestraffing blijft.

Op pagina 20 leest de spreker dat De Lijn alle incidenten op en in de buurt van het geregeld stads- en streekvervoer registreert aan de hand van een sociaalveiligheidsbeheerssysteem en deze gegevens analyseert. Zijn er analyses bekend? De probleembuurt en de tijdstippen zijn volgens Wim Verheyden nochtans niet zo heel moeilijk te detecteren.

De Lijn zal de komende jaren minder ritten rijden, terwijl het omzetvolume van de privébedrijven of de pachters gaat toenemen. Het gevolg is dat chauffeurs van De Lijn die vertrekken of met pensioen gaan niet per definitie zullen vervangen worden. De chauffeurs zullen daarenboven flexibeler moeten gaan werken. De Lijn denkt aan deeltijdse contracten om de pieken 's ochtends en 's avonds beter op te vangen. Het lijkt Wim Verheyden het ideale recept voor sociale onrust. Werd dit besproken met de vakbonden?

Op pagina 24 staat dat De Lijn erover waakt dat haar personeelsbestand een afspiegeling is van de maatschappij. Moeten de criteria niet zijn dat degene die de beste kwaliteiten voor een functie heeft, weerhouden wordt?

Er komt een jaarlijkse evaluatie door een opvolgingscomité dat bestaat uit de afgevaardigden van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken, van de vervoersautoriteit en van De Lijn (pagina 37). Kan een comité dat slechts één keer per jaar zal samenkomen een degelijk toezicht onderbouwen en tijdig bijsturen?

Welke financiële sanctie zal men opleggen wanneer men de tussentijdse doelstellingen niet haalt? De Lijn zit al krap bij kas en wordt bovendien gesubsidieerd met belastinggeld. Wat gaat dit in de praktijk inhouden?

3.7. Jos D'Haese

Jos D'Haese hoort spreken over een nieuw tijdperk en over drie kernbegrippen. Hij zou zeer graag een nieuw tijdperk zien, maar heeft de indruk dat men verder strompelt met de oude recepten. De drie kernbegrippen die hij ziet zijn besparen, privatiseren en hogere prijzen. Dat vindt hij bijzonder jammer. Vergeleken met de hervorming van OV-systemen in het buitenland om te komen tot een modal shift is dit openberedienstencontract erg teleurstellend en een gemiste kans. In Duitsland zijn er momenteel meer reizigers op het openbaar vervoer dan voor de coronapandemie. Het gebrek aan ambitie voor het openbaar vervoer in Vlaanderen is stuitend. Er is meer aandacht voor de kostendekkingsgraad van De Lijn dan voor de impact die De Lijn kan hebben op de samenleving.

Wat is de ambitie van De Lijn? Hoeveel procent van het personenvervoer wil men via het openbaar vervoer van De Lijn laten verlopen? Hoe wil men dit laten groeien? Zijn er concrete cijfers? Hoe wil men er voor zorgen dat mensen zich kunnen verplaatsen naar plaatsen die nu niet bereikbaar zijn met het openbaar vervoer?

Het concept dynamisch aanpassen krijgt een bizarre invulling: het is mogelijk om kleinere bussen en taxi's in te zetten in plaats van bussen en om lijnen te schrappen. Maar om lijnen uit te breiden is er een heel plan nodig met goedkeuring door de ministerraad. De Lijn moet verder binnen het keurslijf van de twee vorige regeringen. Een vijfde van de middelen is wegbespaard op tien jaar tijd.

Voor de werkingsmiddelen spreekt men van een stabiel kader. Dat betekent dus dat men verder gaat met het gebrek aan middelen dat er al was. Dat laatste werd al door de huidige en voormalige directeurs-generaal en voorzitters bevestigd. De voorzitter van De Lijn, Johan Sauwens, stelde eerder in de commissie (*Parl.St. VI.Parl. 2021-22, nr. 1355/1*) dat er bespaard is op onderhoud en dat De Lijn nu op het bot zit. De Lijn moest perspectief krijgen. Hij had een onderbouwde aanvraag voor extra budgetten ingediend en daar ging constructief over overlegd worden. Wat is het resultaat daarvan? Het budget voor de werkingsmiddelen blijft exact hetzelfde. Erger nog, men moet verder besparen op diensten zoals onderhoud en technische ondersteuning. Hebben die onderhandelingen tot niks geleid? Johan Sauwens wou die onderbouwde vraag niet publiek maken omdat de onderhandelingen nog liepen. Kunnen de parlementsleden die onderbouwde vraag voor extra budgetten nu krijgen nu het contract is afgesloten?

Dat de voorgangers het openbaar vervoer kapot hebben laten gaan door de investeringen stop te zetten, noemt de spreker een schande. Het is daarom een zeer goede zaak dat men opnieuw gaat investeren in de tramsporen. Jos D'Haese begrijpt echter niet waarom men dan ook niet het werkingsbudget verhoogt. Tijdens haar ronde van de stelplaatsen heeft Ann Schoubs wellicht contact gehad met chauffeurs, technici enzovoort en hetzelfde gehoord als hijzelf: personeelsleden die zeggen dat ze De Lijn niet meer herkennen omdat het zo hard achteruit gaat. De spreker ziet niets in het openberedienstencontract dat dit gaat veranderen.

Eerst zal men een beetje investeren in techniek en daarna zal men recurrent opnieuw besparen. Zoals voorgesteld door de benchmark, zal men de voertuigreserve

afbouwen. Dat begrijpt hij niet. In Antwerpen worden veel ritten niet gereden omdat er niet genoeg bussen zijn. Onlangs zag hij nog een bus waarvan de ramen waren vastgeplakt met ducttape. Hoe ziet men concreet die afbouw van die voertuigreserve? Hoe zal men ervoor zorgen dat dit niet leidt tot nog meer geschrapte ritten?

Er komt een rationalisatie van het aantal onderhoudscentra. Over hoeveel centra gaat het? Waarom is het efficiënter om voertuigen verder weg te herstellen? Wat met de personeelsbezetting?

Verder stelt men een benchmarkvergelijking en een 'make or buy'-analyse in het vooruitzicht om de kerncompetenties te bepalen die De Lijn in huis houdt en welke activiteiten worden uitbesteed. Wat moet er nog allemaal worden uitbesteed en wordt daarbij rekening gehouden of dat dat allemaal wel efficiënt is? Zo wordt de depannage van bussen en trams ondertussen uitbesteed. Het gevolg is een hogere kostprijs en minder flexibiliteit. Wordt er bij die benchmarkvergelijking ook rekening gehouden met de loon- en arbeidsvoorwaarden van de mensen die de jobs uitvoeren? Dat is meestal hetgeen waar men dan op bespaart.

Er moet op termijn 20 miljoen euro bespaard worden op techniek en onderhoud. Wat betekent dat voor het aantal mensen die daar werken en voor het verloop van die jobs? Hoe zal men bussen properder krijgen met minder personeel?

Verder wil men jaarlijks 400.000 euro besparen door de invoering van gesplitste diensten met deeltijdse contracten. Betekent dit dat de gesplitste diensten die nu gereden worden zullen vervangen worden door chauffeurs met minder betaalde contracten of gaan er chauffeurs minder uren rijden? Wat is de visie op de deegelijkheid van de contracten van de chauffeurs?

De kostenefficiëntie moet verhogen. Wat is het streefcijfer richting 2027 en hoe wil men dit bewerkstelligen? Er zijn maar twee mogelijkheden: meer inkomsten of minder uitgaven. Minder uitgaven ziet hij door de besparingen op onderhoud en techniek enzovoort. Over verhoging van de inkomsten zal hij het verder hebben.

Men wil de kostendekkingsgraad verbeteren door tariefflexibiliteit. Jos D'Haese veronderstelt dat dit niet zal zijn door de tarieven te verlagen. Men wil de tarieven niet verdubbelen of verdriedubbelen, maar hoe ziet men dat dan? Engageren de minister en Ann Schoubs zich dat er geen prijsverhoging komt tijdens de spitsuren? Men wil mensen ontmoedigen om tijdens de spitsuren te rijden, maar om hoeveel mensen gaat het? Hij merkt terzijde op dat er bovendien aangename zaken zijn dan op een overvolle bus te zitten tijdens de spitsuren.

Hij leest in het openbaredienstencontract dat het ideale vergroeningsplan voorziet in de elektrificatie van een aantal stelplaatsen en de instroom van e-bussen. Maar dat wordt niet gehaald. Wil dat zeggen dat de ambities uit het regeerakkoord niet gehaald worden, ja of neen?

Doordat meer ritten door exploitanten zullen gereden worden, zullen chauffeurs van De Lijn niet vervangen worden. Jos D'Haese vraagt hierover meer cijfers.

De Lijn wordt met dit openbaredienstencontract echt uitgekleeft: techniek wordt uitbesteed, de onderste vervoerlaag wordt geprivatiseerd, zoveel mogelijk diensten worden afgestoten, het aantal busdiensten voor de pachters wordt opgetrokken enzovoort. De toelichting was verhelderend. Ann Schoubs stelde dat in plaats van een tendering van een vervoerregio er exploitanten nu meer ritten gaan rijden en dat het resultaat hetzelfde is. Dat vindt de spreker bijzonder interessant. Dat betekent dat de enige reden voor tendering een privatisering was. Eerder zei men altijd dat de tendering nodig was om na te gaan of het men het openbaar vervoer

niet beter kon organiseren, weze het via De Lijn of de privé. Er blijkt een onderhandeling geweest te zijn tussen De Lijn en de Vlaamse Regering. De regering wou een privatisering maar dat vond De Lijn, terecht, een slecht idee om dat in één vervoerregio te doen. Het alternatief is dat er meer moet uitbesteed worden via de pachter. De doelstelling is dus privatiseren en het overige is newspeak.

Marino Keulen is in zijn tussenkomst daar heel helder en eerlijk in geweest. Dat apprecieert Jos D'Haese. Het is volgens Marino Keulen ideologisch belangrijk dat er private partners komen die op een private markt opereren, naast De Lijn. Dat heeft niets te maken met dienstverlening. Het is goed dat er na jaren discussie over basisbereikbaarheid duidelijk is dat het gaat over het doorvoeren van een ideologische agenda. Een liberale minister mag liberale ideeën hebben, maar het is beter als men daarvoor uitkomt.

De spreker vraagt zich af wat het voordeel is voor De Lijn dat er meer ritten worden uitbesteed. In theorie moet dat aan dezelfde arbeidsvoorwaarden gebeuren, met dezelfde bussen die evenveel moeten vergroenen en die dezelfde inkomsten hebben, dus is dat goedkoper, is dat kwalitatiever? Wat is het voordeel voor De Lijn? Marino Keulen is daar opnieuw tenminste eerlijk over. Er moeten meer ritten naar de pachters gaan om de kracht van vakbonden te kunnen breken. Dat is ook de reden waarom De Lijn dat wil: minder personeel op grote stelplaatsen waar er sterke vakbonden zijn, en meer personeel bij verschillende pachters waardoor er meer versnippering is. Of zijn er andere redenen daarvoor?

Klopt het dat zoals Ann Schoubs beweert men met een DBFM sneller vooruit kan gaan? Tijdens de vorige gedachtewisseling beweerde ze dat dat de enige reden om via een DBFM te werken is, omdat boekhoudkundig gezien men de Vlaamse Regering niet met schulden opzadelt, terwijl het op het einde van de rit wel meer kost. Vanuit het perspectief van De Lijn is dat begrijpelijk, vanuit het perspectief van de Vlaamse Regering is dat een absurditeit.

Gaat de valorisatie van de activa over gebouwen en terreinen die men niet meer nodig heeft en verkocht worden? Of zal men de infrastructuur nog wel gebruiken, maar verkopen en terug huren? Het eerste betekent een afbouw van het vermogen van De Lijn. Het is zeer de vraag of dat het een goed idee is. Het tweede is een peperdure operatie die op korte termijn geld opbrengt en op lange termijn geld kost.

Over basisbereikbaarheid werden alle vragen door de vorige sprekers gesteld. In juni moest er een beslissing zijn, maar die is er vooralsnog niet. Marino Keulen zegt nu tegen De Lijn dat basisbereikbaarheid er moet komen zonder excuses. Maar het is niet De Lijn die dwars ligt, het is de minister die het niet van de grond krijgt of in de woorden van Marino Keulen, het onvermogen van het Departement MOW. Jos D'Haese merkt dat men zich er al bij heeft neergelegd dat het er niet zal komen, of toch niet volledig tegen 1 juli 2023. Men stelt dan niet alleen voor om een slecht model in te voeren, maar dat ook nog versnipperd in te voeren: in de ene vervoerregio wel, in de andere niet, de ene vervoersvraag wel, de andere niet. Dat is een zeer slecht idee.

4. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* bevestigt dat het openbaredienstencontract er is gekomen in samenspraak met alle partners. Op vraag van Stijn Bex bevestigt de minister dat ook de voltallige raad van bestuur het heeft goedgekeurd. Er ging een lange onderhandelingsperiode aan vooraf maar het contract is een trendbreuk. De mensen die dat er niet in terugvinden, nodigt ze uit om het opnieuw te lezen. Er worden heel duidelijke afspraken over verantwoordelijkheden, taken, doelstellingen en de financiering vastgelegd. Het is voor het eerst dat De Lijn de komende vijf jaar heel

duidelijk weet welke operationele en investeringsmiddelen ze zal krijgen. In het verleden moest men elk jaar de begrotingsopmaak afwachten.

Sommigen zeggen dat met dit openbaredienstencontract De Lijn in een keurslijf wordt geduwd, anderen spreken van veel autonomie voor De Lijn. Alleszins geeft de Vlaamse Regering als overheid veel vertrouwen en verantwoordelijkheid. Binnen een nog op te maken kader kan De Lijn het aanbod hier en daar wijzigen en kan zij ook de tarieven veel meer differentiëren. Belangrijk is dat De Lijn ook de rol krijgt van beheerder van het vervoerssysteem. Als regisseur zal De Lijn vraag en aanbod over alle vervoersmodi heen moeten afstemmen op elkaar. Het is opnieuw een blijk van vertrouwen. Dat de klant centraal staat in heel het verhaal is een resultaatverbintenis. Tegelijk trekt men de kaart van efficiëntie en duurzaamheid.

Meerdere commissieleden vroegen naar de gekaderde flexibiliteit en wat de impact is op de reiziger. Alle drie de elementen klantgerichtheid, duurzaamheid en stijgende efficiëntie hebben een impact op de klant. In tegenstelling tot de televisiereportage van Terzake heeft de minister aan een busstelplaats aan het station in Genk heel wat positieve verhalen gehoord. Nog positiever is de laatste tevredenheidsenquête, uitgevoerd door een objectieve instantie, die duidelijk aantoonde dat er al een trendbreuk is. De minister heeft alle vertrouwen in het management van De Lijn dat zij de juiste weg bewandelen om meer reizigers te vervoeren. Het openbaredienstencontract zal niet alleen zorgen voor een meer kwalitatieve dienstverlening maar laat ook toe om meer in te zetten op dat vraaggestuurd en flexibel model. Zo kan men heel snel en accuraat inspelen op nieuwe hotspots, wegenwerken enzovoort. Dat moet men net doen ten behoeve van de reiziger.

Betekent dit dat er haltes zullen geschrappt worden en ritten anders worden ingedeeld? Het doel van De Lijn is nog altijd wat in het regeerakkoord staat: meer reizigers, werk maken van de modal shift 40/60 (40 procent duurzame verplaatsingen) en 50/50 in de stedelijke kernen Gent en Antwerpen en in de Vlaamse Rand. Meer reizigers zal bovendien een positief effect hebben op de kostendekkingsgraad en de inkomsten van De Lijn.

De vraag naar het openbaar vervoer zal door De Lijn continu gemonitord en geëvalueerd worden. De Lijn kan autonoom beslissen om bepaalde tussentijdse aanpassingen van het aanbod te doen, bijvoorbeeld minder frequent rijden als blijkt dat er minder reizigers zijn. Of bij een nieuw bedrijf of ziekenhuis bijvoorbeeld moet men flexibel het aanbod kunnen aanpassen.

Jaarlijks zal De Lijn de evaluatie moeten voorleggen aan de vervoerregioraden. Zij hebben het kern- en aanvullend net en het vervoer op maat mee helpen uittekenen. Het is dan niet meer dan logisch dat zij ook inspraak krijgen als er drastische wijzigingen zouden zijn. Ook bij een pandemie moet men hierop flexibel kunnen inspelen. Karin Brouwers verwees naar de flexibele abonnementen waar recent een eerste aanzet toe werd gegeven, maar er zijn nog meer mogelijkheden naar doelgroep en zone.

De minister is het eens met de commissieleden dat move the needle een positief verhaal is. De reiziger merkt het inderdaad nauwelijks want de bussen van de pachters hebben hetzelfde logo enzovoort. Sommigen zien hierin alleen een privatiseringsverhaal. De tendering was bedoeld om efficiëntiewinsten te kunnen boeken en om na te gaan wat het verschil is tussen verschillende aanbieders. Ze herhaalt dat bij een eventuele tendering De Lijn niet zou uitgesloten worden.

Waarom werd de tendering niet weerhouden? Bij de bespreking en stemming van het decreet Basisbereikbaarheid in 2019 ging men ervan uit dat men maar op een knop moest drukken om basisbereikbaarheid uit te rollen. Bij haar aantreden moest

minister Lydia Peeters op vraag van de vervoerregioraden een eerste keer uitstel verlenen omdat zij niet rond geraakten met hun OV-plannen. Het tweede uitstel was nodig omdat het allemaal niet zo simpel en eenvoudig is. Er is nog een hele weg af te leggen met basisbereikbaarheid. Het zou geen goede zaak zijn om gelijktijdig met de uitrol van basisbereikbaarheid de zaken nog complexer te maken met een tendering in een vervoerregio. Beide zijn niet gekoppeld: het regeerakkoord voorzag oorspronkelijk de start van basisbereikbaarheid in januari 2021 en de tender in 2023.

Daarnaast is er *move the needle*. Men wil enerzijds inzetten op de vergroening. Anderzijds zijn de pachters al langer vragende partij om de regierol van De Lijn verder te bestendigen en om tegelijkertijd het aanbod aan voertuigkilometers van de pachters te vergroten. De minister is blij dat Els Robeyns het openbaredienstcontract ziet als een blauw manifest. Voor de minister is het een verhaal van rechten en plichten, een verhaal van meer autonomie en verantwoordelijkheden. Maar het klopt niet dat er volop wordt ingezet op een privatisering. Ze dacht dat het Joris Vandenbroucke was die destijds een pleidooi hield om meer pachters in te zetten om ritten te laten rijden. Het gaat niet om een privatisering of het uitkleden van De Lijn. Ze vraagt om het contract nog eens na te lezen.

Hoe verhoudt zich de regierol van De Lijn als beheerder van het vervoerssysteem met de vervoersautoriteit? In het openbaredienstcontract staat het heel duidelijk omschreven volgens minister Lydia Peeters. De vervoersautoriteit zal instaan voor de contracten voor het vervoer op maat. Zij zal die contracten en het contract met de mobiliteitscentrale controleren en monitoren.

Vervolgens gaat de minister dieper in op het luik financiering. Ze is het niet eens met wie in het openbaredienstcontract een besparing ziet voor De Lijn. Integendeel, er komt een vast kader met een duidelijk zicht op de investeringen tot 2027. Het investeringsbedrag wordt opgetrokken tot 270 miljoen euro. Ook wanneer een volgende Vlaamse Regering besparingen wil doorvoeren, is er in een vast investeringsbedrag voorzien. Er is wel een voorbehoud in verband met de coronapandemie.

Dat het mondk masker niet langer verplicht is, heeft een duidelijke positieve impact op de opbrengsten van De Lijn. Ten opzichte van 2019 was er tijdens de pandemie een daling met 40 procent reizigers, nu zijn er nog 20 procent minder. Het vooraan opstappen zal een enorme impact hebben op het zwartrijden, dus dat zal zeker ook een positief effect hebben. Voor 2022 werd 55 miljoen euro verankerd om de verliezen door de pandemie te dekken. Of dit ook voor 2023 nodig zal zijn, zal de toekomst uitwijzen.

Jos D'Haese zegt dat al het vastgoed van De Lijn zal verkocht worden. Dat klopt absoluut niet. Maar zoals voor elke entiteit van de Vlaamse overheid geldt dat men valorisaties moet doen als dat mogelijk is. Het is niet verkeerd en getuigt van goed beheer dat niet-gebruikte assets verkocht worden. Ze merkt op dat als men een stelplaats verkoopt, daar ook nog een sanering bij komt. Rijk zal De Lijn er niet van worden. Het is goed dat in het openbaredienstcontract is opgenomen dat de opbrengsten van dergelijke valorisaties worden gebruikt voor de vergroening van de vloot van De Lijn.

De kostendekkingsgraad kan volgens sommige sprekers alleen verhoogd worden door de prijzen enorm te verhogen of door meer besparingen. Het klopt dat er in het verleden veel werd bespaard en er een onderhoudsachterstand is. Vandaag is het een en-en-verhaal. Er worden middelen uitgetrokken voor de vernieuwing van tramsporen maar ook voor de vergroening voor het uitfaseren van Euro 3- en Euro 4-bussen. Men zal dus niet besparen op De Lijn.

De kostendekkingsgraad verhogen kan ook door meer efficiëntiewinsten. Dat kan bijvoorbeeld door binnen de tariefautonomie tijdens de daluren en in weekends de tarieven te verlagen om zo meer reizigers aan te trekken waardoor ook de inkomsten verhogen. De minister vindt het een goede zaak dat er geen percentage werd vastgelegd voor de kostendekkingsgraad. De Lijn zit volop in een transitie en deed zelf een voorstel van een aantal verbeteracties. Door de realisatie van een aantal hefboomen om meer reizigers aan te trekken zal ze de eerste jaren nog een tekort hebben maar vanaf 2024 zal dat resulteren in meer middelen. Het is een blijk van vertrouwen van de Vlaamse overheid in het management van De Lijn dat De Lijn eerst kan interen op de eigen middelen. Afrondend zegt de minister dat Ann Schoubs wellicht ook nog verder kan ingaan op meer specifieke en technische vragen.

Voor basisbereikbaarheid blijft 1 juli 2023 het uitgangspunt. Zoals eerder ook al gezegd, zijn er nog altijd heel wat lichten die op oranje of rood staan, en gelukkig ook een aantal op groen. Daarom wordt er iedere maand overlegd met alle stakeholders. Het klopt dat de voorzitter van De Lijn Johan Sauwens, die verhinderd is voor de vergadering, heeft gezegd dat De Lijn in juni moest weten of de datum van 1 juli 2023 werd behouden. Die datum is belangrijk omdat tegen dan ook het flexvervoer op punt moet staan en de pachters die de belbuscentrale uitbaten tijdig moeten opgezegd worden. De minister wil dat dit vooruitgaat en dat de knipperlichten zo snel mogelijk verdwijnen.

Maar er staat nog veel te gebeuren. De minister verwijst hiervoor naar de laatste gedachtewisseling en de stand van zaken van de bestekken, de Hoppinpunten en de mobiliteitscentrale. Deze laatste zal in het laatste kwartaal van 2022 proefdraaien. Initieel werd gedacht om dit te doen met de DAV's en MAV's maar dat vond niemand een goede zaak. De idee is om proef te draaien met de belbuscentrale. Als blijkt dat de mobiliteitscentrale goed draait moet men nagaan of dit kan verruimd worden zodat dit volledig operationeel is vanaf 1 juli 2023. Die zekerheid is er vandaag niet maar ze hoopt die wel te hebben tegen het einde van 2022.

Welke kritische knelpunten zijn er nog? Over de MaaS-applicatie was er overleg met Via. Minister Lydia Peeters vindt dat elk bedrijf dat een contract heeft met de overheid zoals Cambio, Blue-bike en Donkey Republic op die mobiliteitscentrale moet kunnen aansluiten. Blijkt dat niet mogelijk, dan moet men dat bijsturen.

Zijn er voldoende offertes binnen voor de deelsystemen? Voor de deelfietsen loopt de procedure nog. Voor de deelauto's werd geen aanbieder gevonden. Initieel tekenden er enkele private spelers in, maar zij haakten finaal af. Dat moet zo snel mogelijk met de administratie verder worden bekeken.

Er werd gevraagd naar de impact van de hoge brandstofprijzen en de inflatie. In het openbaredienstencontract is een indexeringsmechanisme opgenomen waardoor De Lijn vergoed wordt uit de algemene middelen bij stijgende brandstofprijzen. Ook voor het vervoer op maat zal er tot en met 2024 rekening worden gehouden met de brandstofprijzen.

Er werd gevraagd naar de communicatie met de gemeenten, de burgers en de stakeholders van de dienstregelingen en de beschikbare haltes. De minister wijst er daarbij op dat de plannen voor het kern- en aanvullend net en het vervoer op maat tot stand zijn gekomen binnen de vervoerregio's waar alle lokale besturen en heel wat stakeholders betrokken waren.

Voor de tarief- en ticketintegratie blijft overeenstemming tussen de vervoerregio's van cruciaal belang. Nog niet alle vervoerregio's gaven hiervoor groen licht.

Wat de vervoerregio Antwerpen betreft, werd in mei 2021 het kernnet voor Antwerpen door de Vlaamse Regering bekrachtigd. Daarbij werd een voorbehoud gemaakt door de vervoerregio omdat men zelf nog wou nagaan welke mogelijkheden er waren als alternatief voor het tramnet. Het eerste tramnet werd niet aanvaard. De Lijn tekende een tweede plan uit maar ondanks het hogere kostenplaatje werd door een aantal stakeholders gevraagd om terug te keren naar het eerste plan. Er is nog geen definitieve beslissing. Op de vraag of de minister dit niet beter naar zich toe zou trekken, antwoordt ze dat ze hoopt dat men binnen de vervoerregio-raad nog zelf zo snel mogelijk een consensus kan vinden.

Tot slot zegt de minister dat het absoluut niet haar bedoeling is om basisbereikbaarheid over de verkiezingen te tillen. Ze wil integendeel zo snel mogelijk groen licht hebben dat juli 2023 haalbaar is. Verder herhaalt ze wat ze eerder zei over de regierol van De Lijn, de blijk van vertrouwen, het centraal stellen van de reiziger, het inzetten op de vergroening van de vloot, en een betere allocatie van middelen en personeelsleden zoals nodig volgens de benchmark.

5. Antwoorden van Ann Schoubs

Ann Schoubs gaat dieper in op een aantal meer specifieke en eerder technische vragen.

Er werd gevraagd waarop De Lijn zich zal baseren om het aanbod aan te passen. De Lijn zal meer inzetten op data. De Lijn beschikt al over eigen data zoals het aantal reizigers op een bus. Daarnaast zal men ook data van andere verplaatsingen per fiets, te voet, met de auto gebruiken om het verplaatsingsgedrag te analyseren. Op basis daarvan kan men het aanbod aanpassen. Na de wijziging van het aanbod is er een zekere tijd nodig om dit te evalueren omdat mensen tijd nodig hebben om zich aan te passen.

Momenteel baseert men zich voor het bepalen van het aantal reizigers op een bus op de validaties. Als men niet scant, dan wordt het niet geregistreerd. Vandaar dat er in vijftien voertuigen telcamera's werden geïnstalleerd. Zo weet men welke correctiefactor men moet toepassen. Men wil verder de weg van de digitalisering inslaan en systematisch gaan werken met registratiesystemen met camera's om te weten hoeveel reizigers effectief op de bussen zitten. Zo kan men in realtime meer bijsturen. Een andere methode is nagaan hoeveel reizigers met een smartphone op de bus zitten. Door een combinatie van die gegevens uit verschillende bronnen kan men een goede inschatting maken van de bezetting en de evolutie tijdens de reis.

Het gaat daarbij niet alleen om minder of kleinere bussen te laten rijden als er minder reizigers zijn, maar ook omgekeerd: wanneer trams stampvol zitten, kan men de frequentie van het aanbod verhogen. Daarbij moet men ook stimuleren dat niet alle reizigers op de eerste tram opstappen, maar dat een deel wacht op de tweede tram. Daarom is het belangrijk om de bezettingsgraad van die voertuigen door te geven aan de klant. Op dergelijke digitale transformatie, die ook in het openbaredienstencontract staat, wil De Lijn verder inzetten. Er zullen geen ritten worden geschrapt die interessant zijn voor de reiziger. Het doel is een gepast aanbod. Wat daaronder moet verstaan worden, is nog niet gedefinieerd. In overleg met de stakeholders en vervoerregio's zal hiervan de komende maanden werk worden gemaakt. Ten laatste half 2023 moet het kader volledig uitgewerkt zijn.

Er is een grote bezorgdheid over de valorisatie van activa. Ze wil het enthousiasme hierover temperen: de vergroening van de vloot en stelplaatsen zal men hiermee niet kunnen financieren. Het gaat over bijvoorbeeld stelplaatsen waarvoor De Lijn geen vergunning meer krijgt. Of wanneer een renovatie meer geld zou kosten dan het samenvoegen van een aantal onderhoudscentra. Verder beschikt De Lijn nog

over verschillende administratieve gebouwen die overbodig zijn na de herstructurering. Ann Schoubs wijst er verder op dat er twee dagen per week wordt thuisgewerkt waardoor ook minder werkplekken nodig zijn. Het is beter om gebouwen die men niet meer nodig heeft te valoriseren dan ze te laten verkommeren. Ook voor het imago van De Lijn zou dat geen goede zaak zijn.

Veiligheid is een belangrijk punt en daar wil De Lijn meer op inzetten. Voor bussen en trams in stedelijke gebieden denkt men aan afgesloten stuurposten om de chauffeurs tegen agressie te beschermen. Verder moeten hulpdiensten snel oproepen kunnen worden, moeten controleurs meer zichtbaar zijn. Met de sociale partners worden de verbeteringen bekeken. Verder zal het personeel beter worden geïnformeerd hoe te reageren in geval van agressie om escalatie te vermijden.

De Lijn wil meer reizigers aantrekken door een interessanter aanbod te garanderen en het veiligheidsgevoel te verhogen. Is er hiervoor een plan? De Lijn wil kijken naar welk potentieel er is bij mensen die het openbaar vervoer nog niet nemen. Door specifieke acties wil men hen kennis laten maken met het openbaar vervoer. Zo worden bij festivals de jongeren gestimuleerd om het openbaar vervoer te nemen naar de festivalweide. Hierop moet De Lijn verder werken. Het imago is belangrijk. Het openbaar vervoer wordt nogal vaak gezien als alternatief voor wie geen wagen heeft of wie minder gegoed is. Men kan daarentegen ook de connectie maken met mensen die bezig zijn met klimaat en daarom bewust voor openbaar vervoer kiezen.

Zoals aangehaald door de minister kende De Lijn heel wat minder reizigers als gevolg van de coronapandemie en zwartrijden. Dat is terug aan het stijgen. Men hoort wel van de MIVB en TEC, waarbij er eerder terug vooraan mocht opgestapt worden, dat het aantal reizigers dat terugkomt niet meer stijgt maar eerder stabiliseert. Ann Schoubs denkt niet dat het mogelijk is om alle reizigers van voor de coronapandemie terug te halen. Ze vindt dat niet erg omdat sommige vroegere bus- en tramreizigers een alternatief vonden in de fiets, wat een duurzaam vervoermiddel is. Men moet er wel voor zorgen om meer autobestuurders naar het openbaar vervoer te lokken.

De rol van beheerder van het vervoerssysteem bekijkt Ann Schoubs over de verschillende vervoerslagen heen: trein, kernnet en aanvullend net en vervoer op maat. Het is niet goed om muren te bouwen tussen die verschillende vervoerslagen, want die muren zijn er ook niet voor de reiziger want zijn reis loopt over die verschillende vervoerslagen heen. Op die manier kan men ook tot een evenwicht komen tussen het aanvullend net en het vervoer op maat. Zoals gestipuleerd in het openbaredienstencontract, wil De Lijn vanuit die rol advies geven aan de vervoerregio's, niet enkel over aanvullend net en kernnet maar ook over vervoer op maat.

Wat de besparingen betreft, wijst de directeur-generaal erop dat De Lijn in eerste instantie voor rechtzetting en transformatie binnen de organisatie 26 miljoen euro extra vraagt ten opzichte van de huidige situatie (zie slide 16). Het gaat wel niet om een extra exploitatiedotatie, maar er wordt ingeteerd op het eigen vermogen. Op het niveau van de Vlaamse Regering komt dit op hetzelfde neer want De Lijn is volledig geconsolideerd binnen de Vlaamse overheid. Vanaf 2024 gaat De Lijn er vanuit dat men efficiëntiewinsten kan maken. Het klopt dat er al heel veel bespaard is op onderhoud en de vernieuwing van tramsporen. Vandaar ook de vraag voor 26 miljoen euro extra. Door in te zetten op dat onderhoud samen met de vernieuwing van de sporen zal de toekomstige onderhoudskost eerst stabiliseren en later verminderen.

Hetzelfde geldt voor de voertuigen. De Lijn beschikt nog steeds over bussen die 20 jaar oud zijn, terwijl dat maximum 15 jaar is. Die vragen veel onderhoud en extra

inspanningen van de werknemers in de zoektocht naar onderdelen enzovoort. Met de investeringsmogelijkheden die De Lijn krijgt, kan men verder. De mogelijke efficiëntiewinsten binnen Techniek en Operaties sluiten aan bij de aanbevelingen van de benchmark om de KPI's te kunnen halen. Voor Techniek en Operaties gaat het over een totale kost van 1 miljard euro. Een efficiëntiewinst van 34 miljoen euro tijdens de periode tot 2027 moet haalbaar zijn als organisatie door het verder inzetten op digitalisering, het stroomlijnen van het onderhoud en planningsefficiëntie. Ann Schoubs geeft het voorbeeld van diensten van enkele uren die misschien interessanter kunnen zijn voor een exploitant die dat kan combineren met andere diensten. Het plan werd samen met het managementcomité van De Lijn opge maakt. Er gingen verschillende discussies over heen. Maar het volledige managementcomité staat erachter.

Heeft het nieuwe plan impact op het personeel? De voorwaarde die in dit plan altijd werd opgenomen is dat er geen sociaal plan is. Wanneer er wordt gewerkt rond efficiëntiewinsten dan heeft dat inderdaad impact op een aantal aspecten zoals het aantal personeelsleden in de toekomst. Maar het gaat bijvoorbeeld ook over het heronderhandelen van contracten zodat De Lijn betere prijzen krijgt. Het is een combinatie van verschillende factoren en het vertaalt zich niet enkel in een vermindering van het aantal vte's binnen de organisatie.

Move the needle betekent zeker geen ontslagen van het personeel omdat er momenteel een uitstroom is van een dertigtal chauffeurs per maand. De Lijn moet al veel inspanningen doen om telkens nieuwe chauffeurs te rekruteren, net zoals de exploitanten. Move the needle betekent niet dat bij vertrek van een chauffeur die dienst kan toegekend worden aan een exploitant. Het is een complexe oefening die over verschillende jaren zal lopen.

De kostendekkingsgraad wordt herberekend met een nieuwe methode. De kostendekkingsgraad zoals ze gedefinieerd was, houdt geen rekening met de covidcompensatie. Met de nieuwe definitie zal de kostendekkingsgraad al stijgen als De Lijn erin slaagt om reizigers terug te halen. Het maakt dat de kostendekkingsgraad in de toekomst beter kan vergeleken worden met andere vergelijkbare OV-maatschappijen.

Het percentage van 33 procent kilometers voor de pachters houdt geen rekening met het vervoer op maat. Het heeft enkel betrekking op het regulier vervoer.

In verband met de vragen over de efficiëntiewinsten, zegt Ann Schoubs dat men bewust een oefening gemaakt heeft om te kijken waar men het beter kan doen. Het is niet gedreven vanuit louter lineair besparen. Door effectief naar de processen te kijken en ze te verbeteren, blijken efficiëntiewinsten mogelijk. Dat is volgens haar het verschil met het verleden. Door het opleggen van plotse besparingen had de organisatie niet de tijd om daar gepast op te reageren en zag men zich gedwongen om lineair te besparen op zaken die onmiddellijk een impact hadden op de klant. Daarom wordt er nu een stuk transformatie ingebouwd. De directeur-generaal wil echter vooruitkijken naar de toekomst, eerder dan naar het verleden te blijven kijken.

6. Replieken

6.1. Jos D'Haese en Ann Schoubs

Jos D'Haese stelt vast dat Ann Schoubs niet is ingegaan op het dossier basisbereikbaarheid. De Lijn heeft tijdens de vorige gedachtewisseling de deadline van 1 juli 2022 naar voor geschoven opdat basisbereikbaarheid nog zou kunnen van start gaan op 1 juli 2023. Volledig in tegenstrijd daarmee stelde de minister nu dat

men snel moet kijken of 1 juli 2023 haalbaar is. Wat is de impact voor De Lijn dat er begin juli 2022 geen beslissing is?

Ann Schoubs antwoordt dat De Lijn nu moet starten met het vastleggen van de diensten om die te kunnen rijden vanaf 1 juli 2023. Er kan nog enkele weken worden gewacht maar naarmate de tijd vordert wordt dit moeilijker en moeilijker. Normaal worden nu de diensten opgemaakt en krijgen de chauffeurs die in oktober of november zodat ze weten welke diensten ze wanneer moeten rijden. Ze kunnen dan vervolgens starten met de lijnverkenning enzovoort. De Lijn kan in sociaal overleg gaan, zorgen dat iedereen geïnformeerd is maar op een bepaald moment komt men aan het punt dat het onmogelijk wordt.

Jos D'Haese apprecieert de openheid en eerlijkheid van Ann Schoubs. Het point of no return was 1 juli 2022 en is al een week overschreden. Is er een nieuwe datum? Gaat het om enkele weken of eerder enkele maanden zoals de minister opperde?

Ann Schoubs antwoordt dat De Lijn al zou kunnen starten met een aantal zaken, maar het risico bestaat dat het verloren moeite zal zijn. Tijd steken in bepaalde activiteiten betekent dat die niet kan gebruikt worden voor andere activiteiten terwijl er tal van uitdagingen zijn die voor de klant heel belangrijk zijn en waar De Lijn absoluut wil aan werken.

6.2. Stijn Bex

Stijn Bex heeft de indruk dat Marino Keulen hem soms verkeerd heeft begrepen. De spreker heeft de minister en De Lijn gecompimenteerd met het openbaredienstencontract. Hij stelde wel dat De Lijn betere punten krijgt dan de minister.

De extra ritten voor de pachters zijn niet het grote probleem voor de Groenfractie. Hij deelt niet de analyse van Els Robeyns en Jos D'Haese dat dit contract in de richting van een privatisering gaat. Hij was integendeel in het verleden bezorgd dat taken van De Lijn bij de vervoersautoriteit zouden geplaatst worden en dat tegelijkertijd met de vooropgestelde tendering duidelijk zou gemaakt worden dat het aanbieden van ritten ook naar de privésector zou kunnen gaan. In dat geval bleven er voor De Lijn nog maar weinig taken over. De Lijn zou een eenvoudige uitvoerder van ritten worden die evengoed aan de privé zouden kunnen uitbesteed worden. Met dit openbaredienstencontract is de rol van De Lijn in het openbaarvervoerlandschap versterkt of alleszins bevestigd. In die zin is hij tevreden met het openbaredienstencontract.

Het is geen privatisering, ook omdat de tendering er niet komt. Blijkbaar was dat een vrij bittere pil voor de Open Vld-fractie. De uitspraak van een partijgenoot van de minister die wees op het onvermogen van de administratie van de minister om basisbereikbaarheid uit te voeren, is voor Stijn Bex het meest opvallende dat hij tijdens deze gedachtewisseling heeft gehoord. Dat is echt een motie van wantrouwen van de fractie van de minister aan de administratie van de minister.

Ten aanzien van Marino Keulen wil Stijn Bex ook verduidelijken dat de Groenfractie achter basisbereikbaarheid staat, maar zoals altijd gezegd, op voorwaarde dat er voldoende middelen zijn zodat er geen vervoersarmoede ontstaat.

Hij zegt ook al bijna een jaar dat het beter zou zijn om de DAV's uit de hervorming te halen. Marino Keulen doet alsof het De Lijn is die de invoering van basisbereikbaarheid heeft tegengehouden. Dat is de wereld op zijn kop volgens Stijn Bex. Het is juist de Vlaamse Regering die zoveel mogelijk taken en diensten bij De Lijn wou weghalen die nu stelt dat er onvermogen is bij haar administratie, en nu aan De Lijn vraagt om het werk – dat ze blijkbaar toch niet zo slecht deden zoals al een

tijd wordt gezegd – toch te blijven doen. Het is zeker niet aan De Lijn te wijten dat basisbereikbaarheid er nog altijd niet is.

De spreker stelt vast dat de cd&v-fractie ook pleit voor een geleidelijke invoer van basisbereikbaarheid in plaats van een big bang. Volgens hen kan bijvoorbeeld de belbus nog altijd bij De Lijn blijven terwijl basisbereikbaarheid al deels wordt uitgerold. De minister wacht tot de knipperlichten op groen staan. Stijn Bex vraagt te stoppen met die onzin. Het is duidelijk dat het niet gaat lukken. De minister deelt nu mee dat er voor de deelauto's geen aanbieder is gevonden. Misschien is dat te wijten aan het onvermogen van de administratie en niet aan het onvermogen van de minister, maar er blijkt wel iets fout gelopen. Dat zal ook niet snel opgelost zijn.

De minister zegt verder dat tegen het einde van 2022 geweten zal zijn of de mobiliteitscentrale – die veel geld kost – in staat is om het werk te doen dat de belbuscentrale van De Lijn eigenlijk vandaag al doet.

Hij vraagt aan de minister om te erkennen dat ze er deze legislatuur helaas niet in zal slagen om basisbereikbaarheid volledig uit te rollen. Dan kan De Lijn zich richten op de taken die opgenomen zijn in het openbaredienstencontract. Het geeft ook de mogelijkheid om een aantal contracten die nu snel snel moeten gesloten worden degelijk voor te bereiden zodat er bijvoorbeeld wel aanbieders zijn van deelauto's. Op die manier kan dan na 2024 effectief gestart worden met basisbereikbaarheid. De manier waarop nu wordt gewerkt, is tijd- en geldverlies. Dat is niet goed voor De Lijn, niet goed voor de minister en vooral niet goed voor de reizigers.

Wie gelooft nog dat een volledige uitrol van basisbereikbaarheid deze legislatuur nog mogelijk is? Marino Keulen zegt dat het er moet en zal komen. Maar waarom? Soms moet men in de politiek durven erkennen dat men het vooropgestelde doel niet volledig zal halen.

Tot slot wil Stijn Bex nog stilstaan bij het verhogen van de kostendekkingsgraad door het aantrekken van extra reizigers. Hij is het eens met andere parlementsleden dat in het openbaredienstencontract te weinig stimulansen of concrete ideeën zitten hiervoor. Het zal niet alleen lukken met nieuwe reizigers te bedienen tijdens concerten en festivals. Niet alleen een sterk aanbod is belangrijk, maar men moet ook mensen ontmoedigen om de auto te gebruiken. Momenteel doet de Vlaamse Regering dat totaal niet. De minister voert een en-enbeleid en dat leidt ertoe dat mensen voor de gemakkelijke oplossing kiezen. Dat is momenteel helaas hun eigen auto gebruiken. Door de slechte ruimtelijke ordening in Vlaanderen is er al een sterk en duur openbaarvervoerssysteem nodig om dat interessanter te maken dan de wagen. Ook daar zal de Vlaamse Regering energie moeten insteken, bijvoorbeeld met een gebiedsdekkende slimme kilometerheffing, om de kostendekkingsgraad te verhogen. Anders zal men alleen busreizigers hebben die zich geen auto kunnen permitteren.

6.3. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* vindt Stijn Bex heer en meester in het verdraaien van woorden en het in de mond leggen van woorden die men niet heeft uitgesproken. Een aantal zaken wil hij op zijn eigen conto schrijven zoals het voorlopig uit basisbereikbaarheid halen van de DAV's en MAV's. Het is echter doordat de DAV's en MAV's zijn komen aankloppen bij het kabinet en na heel wat vragen van parlementsleden zoals Karin Brouwers en Katrien Schryvers dat werd ingegrepen en beslist om dit in een latere fase samen met het leerlingenvervoer uit te rollen vanaf 2024.

De minister herhaalt dat bij de goedkeuring van het decreet Basisbereikbaarheid werd gedaan alsof alles in kannen en kruiken was. In december 2020 zouden de OV-plannen klaar zijn en zou alles rond zijn voor dit vraaggestuurd model. Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement MOW, gaf in een eerdere gedachtewisseling al aan dat er al 23 uitvoeringsbesluiten zijn. Er moeten bestekken gemaakt worden voor het flexvervoer en voor de deelsystemen. Het is altijd afwachten wie daarop inschrijft. Initieel waren er specifiek voor de deelauto's twee inschrijvers. Begin juli 2022 vernam de minister dat er finaal geen inschrijver meer is. Het bestek moet dus opnieuw in de markt worden geplaatst.

Van de mobiliteitscentrale is geweten dat er moeilijkheden waren bij de toewijzing van het contract. Twee keer werd een procedure uiterst dringende noodzakelijkheid bij de Raad van State aangespannen. Er werd snel geschakeld en Via werd aangeduid om die mobiliteitscentrale uit te rollen. Er is altijd gezegd, ook bij het sluiten van het contract dat de mobiliteitscentrale uiterlijk in het laatste kwartaal van 2022 moet beginnen met proefdraaien. Dat moet optimaal werken. De minister geeft het voorbeeld van de saga met het Omgevingsloket voor de digitalisering van de aanvraag van bouwgunningen waarbij er vanaf de eerste dag heel veel kinderziektes optraden.

Wanneer op 1 juli 2023 basisbereikbaarheid start, moet alles werken. Mensen mogen niet in de kou blijven staan omdat hun boeking niet gewerkt heeft of aan een Hoppinpunt staan waar er geen deelsysteemaanbieder, flexvervoer of taxi is. Anders creëert men vervoersarmoede. Alles moet werken maar sommige zaken zijn minder fundamenteel. Als van de 1900 Hoppinpunten er maar 1500 gerealiseerd zijn, is dat niet problematisch. Als het er maar 50 zijn, is het een moeilijker verhaal. De minister heeft er vertrouwen in dat de mobiliteitscentrale optimaal zal werken na de proefperiode.

Ze kan haar hand nu nog niet in het vuur steken maar samen met alle partners, wordt er continu gemonitord en bijgestuurd. De minister wil de uitrol van basisbereikbaarheid absoluut niet over de verkiezingen tillen. Alles moet op alles gezet worden opdat de mobiliteitscentrale kan starten.

Verder is geen enkel lokaal bestuur vragende partij om bijvoorbeeld in januari 2024 of het tweede of derde kwartaal van 2024 te starten. Bij een drastische wijziging van het OV-net krijgen alle lokale politici enorm veel klachten en dat wil niemand. Men moet nu dus snel schakelen.

De minister weet dat De Lijn haar planning moet opmaken. Ze zou het liefst kunnen zeggen dat 1 juli 2023 haalbaar is, maar helaas kan ze dat nog niet. Ze wil daar niemand voor met de vinger wijzen. Maar ze vraagt wel alle hens aan dek om alles op alles te zetten zodat er zo snel mogelijk een doorbraak is. De minister engageert zich dat ze hierop de komende weken nog heel hard zal werken.

7. Bijkomende replieken

Stijn Bex is opgelucht dat de minister geen enkel concreet voorbeeld heeft kunnen geven dat hij iemand woorden in de mond zou leggen. Verder is hij de laatste om te zeggen dat hij verdiensten heeft die aan Karin Brouwers zouden toekomen. Hij wil haar geen vliegen afvangen. Maar de spreker denkt wel dat hij diegene was die pleitte voor uitstel.

Hij kijkt uit naar het antwoord op zijn schriftelijke vraag over het aantal tot op heden gerealiseerde Hoppinpunten (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 1482 aan minister Lydia Peeters – omgezet in *Vragen om uitleg* VI.Parl. 2022-23, nr. 1). Zijn er dat 50 of eerder 1500?

Pas in de loop van november of december, na het proefdraaien, zal duidelijk zijn of er groen licht is voor de mobiliteitscentrale. Slaagt De Lijn er dan nog in om tegen 1 juli 2023 basisbereikbaarheid uit te rollen?

Ann Schoubs zegt dat er een jaar nodig is om de planning op een goede manier te laten verlopen, dus daarmee is het antwoord gegeven. Op zes maanden tijd lukt dat niet.

Stijn Bex stelt vast dat men niet kan wachten op het proefdraaien van de mobiliteitscentrale om op 1 juli 2023 te starten met basisbereikbaarheid.

Ann Schoubs zegt dat dit twee afzonderlijke zaken zijn. Ze hoopt dat men al druk aan het testen is met de mobiliteitscentrale. Haar ervaring in IT leert dat als men in het vierde kwartaal iets operationeel wil hebben, men nu al druk in acceptatie zou moeten bezig zijn.

Minister *Lydia Peeters* zegt dat met Via van bij het begin is overeengekomen dat de mobiliteitscentrale in het laatste kwartaal moet kunnen proefdraaien. Tegelijk is geweten dat als De Lijn de OV-plannen voor het kern- en aanvullend net wil uitrollen zij een jaar van tevoren de planning moet hebben. Dat is niet nieuw.

De Lijn weet ook al heel lang dat men pas in het vierde kwartaal zal proefdraaien met de mobiliteitscentrale. De minister begrijpt niet waarom Stijn Bex dit aan elkaar linkt.

Maar als men het aanvullend en kernnet heeft uitgerold maar niet het vervoer op maat, dan ontstaan er blinde vlekken en creëert men vervoersarmoede. Dat wil de minister ook niet. Het vervoer op maat moet er dus ook zijn en de mobiliteitscentrale moet zorgen voor de match van vraag en aanbod. Het gaat om heel veel elementen. Nog niet alle stukjes van de puzzel liggen er.

Op basis van de informatie die *Stijn Bex* tijdens deze gedachtewisseling ontving van de minister en *Ann Schoubs*, is het voor hem een absoluut raadsel hoe zij nog kunnen geloven dat basisbereikbaarheid op 1 juli 2023 van start kan gaan. Hij leidt daaruit af dat door het niet nemen van een beslissing er onnodige overheidskosten worden gemaakt. Als dat het geval zou zijn, is dat een jammere zaak. Hij ziet parlementsleden van meerderheid en oppositie instemmend knikken.

Minister *Lydia Peeters* vraagt *Stijn Bex* om vertrouwen te hebben.

Bart CLAES,
voorzitter

Stijn BEX,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

CAPEX	Capital Expenditures
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
DBFM	Design Build Finance Maintain
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven
IT	informatietechnologie
kmo	kleine of middelgrote onderneming
KPI	key performance indicator, kritieke prestatie-indicator
MaaS	Mobility as a Service
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (STIB)
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
OPEX	Operational Expenditures
pps	publiek-private samenwerking
TEC	Transport en Commun
VRT	Vlaamse Radio- en Televisieomroeporganisatie
vte	voltijdsequivalent / voltijdequivalent
VTM	Vlaamse Televisiemaatschappij
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn