

ingediend op **1897** (2023-2024) – Nr. 1
23 november 2023 (2023-2024)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Els Robeyns

over de werking
van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

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, Willem-Frederik Schiltz;

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;

Stephanie D'Hose, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Toelichting door Ann Schoubs	4
1.1.	Stand van zaken	4
1.2.	Asset-‘life cycle’-management	4
1.3.	Werkingsmiddelen	6
2.	Vragen en opmerkingen van de leden	7
2.1.	Stijn Bex	7
2.2.	Marino Keulen	8
2.3.	Bert Maertens	9
2.4.	Els Robeyns	10
2.5.	Jos D’Haese	11
2.6.	Karin Brouwers	12
2.7.	Bart Claes	13
3.	Antwoorden van Ann Schoubs	14
4.	Replieken en bijkomende vragen en opmerkingen van de leden	17
4.1.	Jos D’Haese	17
4.2.	Els Robeyns	17
4.3.	Bert Maertens	18
4.4.	Stijn Bex	18
4.5.	Marino Keulen	19
4.6.	Karin Brouwers	20
4.7.	Bart Claes	20
5.	Bijkomende antwoorden van Ann Schoubs	21
	Gebruikte afkortingen	22
	Bijlage: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 9 november 2023 een hoorzitting met Ann Schoubs, directeur-generaal van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

De aanleiding voor de hoorzitting was een interview met Ann Schoubs over de werking van De Lijn (Het Nieuwsblad van 21 oktober 2023). Over de uitspraken van de directeur-generaal werden vier actuele vragen gesteld aan minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken tijdens de plenaire vergadering van 25 oktober 2023 (*Actuele Vragen* Vl.Parl. 2023-24, nr. 71, 73, 79 en 82).

Bij de toelichting maakte Ann Schoubs gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door Ann Schoubs

1.1. Stand van zaken

Ann Schoubs zegt dat De Lijn volop bezig is met de vergroening van de bussen, het plaatsen van laadinstallaties en het vernieuwen van infrastructuur. Voor dit laatste verwijst ze naar het dossier van de Antwerpse premetro waarover ze meer informatie gaf in de commissie op 28 september 2023 (*Vragen om uitleg*. Vl.Parl. 2022-23, nr. 3476, 3498 en 3602). Verder is er het leerlingenvervoer dat werd verbeterd en de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid. De tweede fase start op 6 januari 2024 waarbij 89 procent van het netwerk zal aangepast zijn. De Lijn is na de beslissing van oktober 2022 om het flexvervoer opnieuw door De Lijn te laten te organiseren van start gegaan. Het flexvervoer is gegund en zal ook starten op 6 januari 2024. Het toont volgens de spreker aan dat De Lijn in een doemodus zit en niet in een toestand van zagen en klagen. Ze vindt het belangrijk om dat niet uit het oog te verliezen.

1.2. Asset-'life cycle'-management

De life cycle van de busvloot is gekend (zie slide 4 van de presentatie als bijlage). De gemiddelde leeftijd van de bussen is 9,9 jaar terwijl die 7,5 jaar zou moeten zijn. Momenteel is 30 procent van de vloot ouder dan vijftien jaar. De financiering in de periode 2010 tot 2022 dekte 80 procent van het benodigde budget voor een goed 'life cycle'-management.

Bij een gezond 'life cycle'-management zou De Lijn elk jaar 147 bussen moeten vervangen. Dat was in het verleden niet altijd het geval. Vervolgens toont Ann Schoubs een grafiek over de evolutie van de financiering van de busvloot (zie slide 5). Daaruit blijkt dat in het verleden gedurende een lange periode de middelen die werden vastgelegd voor de vernieuwing van de busvloot ontoereikend waren voor een gezond 'life cycle'-management. Dat laatste is in de grafiek de zwarte horizontale lijn. Tot 2019 gaat het over dieselbussen, daarna over hybride en elektrische bussen. Voor een normaal vervangingsritme van 147 bussen door elektrische bussen is elk jaar 81 miljoen euro nodig. Als gevolg van de hoge inflatie en de evoluties in de batterijmarkt is dat volgens de meest recente offertes 93 miljoen euro per jaar.

Vanaf 2021 werden de investeringsbedragen verhoogd, door de samenhang met het openbaredienstencontract dat werd afgesloten. De bedragen die voor de toekomst zijn voorzien in het ODC zijn ontoereikend voor een gezond 'life cycle'-management, gezien de inflatie en de evoluties op de wereldmarkt. Daarvoor zijn meer middelen nodig. Dat geldt des te meer voor het verderzetten van de inhaaloperatie. Door een lagere instroom van het aantal nieuwe voertuigen vertraagt zelfs de verjonging. Maar de verstrenging van de LEZ-regels in Gent en Antwerpen vraagt zelfs een versnelling van de vergroening. Zo niet zou men alleen in deze

steden groene bussen kunnen inzetten. In dat geval is er zelfs meer dan 93 miljoen euro per jaar nodig.

Eenzelfde oefening werd gemaakt voor de life cycle van de infrastructuur van De Lijn. De gemiddelde leeftijd van de sporen is 16,7 jaar (zie slide 7). Voor een gezond 'life cycle'-management zou dit 12,5 jaar moeten zijn. Frappant is dat zo'n 24 procent van de sporen ouder is dan 25 jaar.

Wat de financiering van de infrastructuur betreft, zou er voor een gezond 'life cycle'-management in de periode 2010 tot 2021 ongeveer 40 miljoen euro per jaar nodig zijn geweest. De financiering in de periode 2010 tot 2022 dekte maar 68 procent van het nodige vervangingsbudget. Door de inflatie is dat jaarlijkse bedrag nu 46 miljoen euro. Uit de grafiek op slide 8 blijkt dat de financiering meestal lager lag. In het ODC is er een inhaaloperatie voorzien voor de vernieuwing van de sporen. Met deze voorziene inhaalbeweging dekt de financiering voor de periode 2010-2027 ongeveer 90 procent van het budget nodig voor een gezond 'life cycle'-management. De planning van het ODC wordt gevolgd maar vervangingsinvesteringen vragen tijd door de afstemming met wegbeheerders en nutsbedrijven, door de aanbestedingen enzovoort.

Slide 10 toont de evaluatie met de conditiescore van het patrimonium (gebouwen, terrein en milieu). Een groot deel van de diagrammen kleurt (donker)rood en oranje wat wijst op een achterstand. De conditiescore van 28 procent van de gebouwen is slecht tot zeer slecht. De evolutie van de financiering van het patrimonium valt af te lezen uit de grafiek op slide 11. Daaruit blijkt dat er hieraan weinig aandacht werd besteed. De pieken in de grafieken tonen de investeringswaarde bij de oplevering van pps-constructies zoals bijvoorbeeld nieuwe stelplaatsen. De financiering in de periode 2010 tot 2022 dekte, rekening houdende met de investeringskost van de pps, 68 procent van het nodige budget voor een gezond 'life cycle'-management. Ook hier zal de planning van het ODC worden gevolgd. Voor het vergroenen van stelplaatsen zal vaak gewerkt worden met pps-constructies. Dat valt niet onder het investeringsbudget maar is terug te vinden bij de beschikbaarheidsvergoedingen in de werkingskosten. De beschikbaarheidsvergoedingen teren wel in op het investeringsbudget.

Vervolgens gaat Ann Schoubs in op de globale evolutie van de financiering van de instandhouding (slide 13). Dat bevat alles: sporen, bussen, trams enzovoort. Daaruit blijkt dat de financiering sinds 2010 meestal lager lag dan noodzakelijk. Er is in het ODC een verhoging voorzien met 203 miljoen euro per jaar. Maar door de inflatie is het nodige budget voor instandhouding gestegen tot ongeveer 240 miljoen euro.

Naast de middelen die nodig zijn voor de instandhouding zijn er nog overige, nieuwe investeringen zoals de nieuwe laadinstallaties, informatieschermen in de voertuigen, nieuwe IT-toepassingen voor reizigersinformatie enzovoort. Hiervoor is ongeveer 60 miljoen euro voorzien op jaarbasis. Maar als men dit wil verbeteren en een inhaaloperatie voor bijvoorbeeld de vernieuwing van de vloot wil doen, en als gevolg van de inflatie, zou het huidige budget van 270 miljoen euro moeten verhogen naar 370 miljoen euro (slide 14).

Het ODC heeft gezorgd voor een kentering in de financiering maar door de prijsstijgingen, de inflatie, de nieuwe regelgeving rond LEZ enzovoort zullen meer middelen nodig zijn. Dat een groot aantal assets in slechte staat zijn, heeft ook gevolgen voor de dienstverlening: trager rijden door versleten sporen, meer bussen die in panne vallen, minder comfort enzovoort. Het zorgt ook voor meer onderhoudskosten waardoor de werkingskosten verhogen. Ann Schoubs roept op om die assets zo snel mogelijk op orde te kunnen krijgen voor een betere dienstverlening. Een inhaaloperatie is daarom noodzakelijk. Er werd een aanzet gegeven maar

ze vraagt om dit te kunnen versnellen in de toekomst. Men mag door de inflatie niet opnieuw verzeilen in een situatie van onderfinanciering.

1.3. Werkingsmiddelen

Voor de evolutie van de werkingsmiddelen van 2012 tot 2023 verwijst Ann Schoubs naar slide 16. Ze wijst erop dat de Y-as van de grafiek start op 500 miljoen euro. De exploitatietoelage is de laatste jaren gestegen. Dit is het gevolg van de toename van het budget voor leerlingenvervoer van 78 naar 136 miljoen euro. Daarnaast werd het budget voor het flexvervoer toegevoegd en dit steeg van 30 miljoen euro naar 55 miljoen euro voor het vervoer op maat. Voor die gestegen budgetten komen er dus extra prestaties in de plaats. Uit de grafiek blijkt dat er in een bepaalde periode ook een daling was van de exploitatietoelage. Alle besparingen opgeteld komt men tot 200 miljoen euro. Dat betekent volgens Ann Schoubs niet dat die 200 miljoen euro onmiddellijk opnieuw nodig zijn: die besparingen zijn gebeurd en hadden wellicht een impact op onderhoud enzovoort. Maar er is een ODC ondertekend met financiële afspraken. Er werden daarin ook afspraken gemaakt over een transformatiebudget, interingen op het eigen vermogen en efficiëntieverbeteringen voor 50 miljoen euro per jaar. Zoals ook in het bewuste interview gesteld, moet De Lijn inderdaad niet altijd met de hand open staan. Maar ook voor de werkingskosten is er de impact van de inflatie op alle andere kosten dan de personeels- en energiekosten. Daarvoor is er geen compensatie.

De oplossing hiervoor is om te zorgen voor meer opbrengsten. Met het ODC werd afgesproken dat De Lijn de tarieven kan bepalen binnen een bepaald kader. Voor 2024-2025 heeft minister Lydia Peeters beslist om de tarieven niet te indexeren. Dit kost De Lijn 24 miljoen euro, maar zal in 2024 worden gecompenseerd. Maar dat stelt wel een probleem in de toekomst, namelijk een toekomstige besparing van 74 (50+24) miljoen euro. Samengeteld met een aantal andere extra kosten komt men al snel tot 75 à 80 miljoen euro. Ann Schoubs zegt dat men hiervoor waakzaam moet zijn. 50 miljoen euro per jaar op een budget van 1,2 miljard is substantieel. Wetende dat hierin ook het leerlingenvervoer zit, gaat het al snel over enkele procenten. Op een bepaald ogenblik is de limiet bereikt.

Kortom, er staan duidelijke afspraken in het ODC over de werkingsmiddelen en er is een engagement van De Lijn voor een efficiënte werking die vertaald wordt in een aantal hefboomen. In ruil verkreeg De Lijn meer vrijheid rond de tarieven maar niet-indexaties moeten gecompenseerd worden. Ook kan De Lijn nu flexibeler inspelen op het aanbodkader en zo de middelen efficiënter inzetten. Ze stelt wel vast dat er een verschil is tussen het huidige niveau van het productieapparaat en het aanbod, wat resulteert in een capaciteitsprobleem en dus gevolgen heeft voor de beloofde dienstverlening. Ann Schoubs merkt een gelijkaardige evolutie bij de exploitanten die kampen met een tekort aan chauffeurs en bussen. De Lijn is vragende partij om, in overleg met de vervoerregio's, het aanbod een klein beetje af te schalen. Op die manier kunnen de beloofde ritten gereden worden en is capaciteit en aanbod in evenwicht. Zo kan ook een betrouwbare dienstverlening worden aangeboden aan de klant. Wanneer blijkt dat de assets weer beter op orde zijn en de markt is gestabiliseerd, kan het aanbod opnieuw vergroten. De directeur-generaal vindt dat een belangrijk gegeven om rekening mee te houden.

Samengevat stelt Ann Schoubs dat de assets niet op punt staan. Met de vastlegging van de middelen in het ODC 2023-2027 werd een kentering ingezet, maar ondertussen is er een gewijzigde context: hoge inflatie, nieuwe regelgeving (LEZ) en bijkomende duurzaamheidseisen. Het gevolg is dat een aantal afspraken van het ODC moet gefinetuned worden. De middelen moeten in lijn worden gebracht want anders zullen de assets verder degraderen en dat zal een impact hebben op de dienstverlening naar de klant, wat men uiteraard niet wil. Als men een kwaliteitssprong en versnelling wil maken dan moet men hiervoor de middelen voorzien.

De spreker maakt de vergelijking met de middelen die MIVB en TEC krijgen. Vergeleken met het aantal kilometers dat de TEC rijdt, zou zich dit vertalen in 1,6 miljard euro (cijfers 2022).

Er moeten bewuste keuzes worden gemaakt om de modal shift te realiseren. Cruciaal voor De Lijn is dat de klant centraal staat en er dus een betrouwbaar, stipt en comfortabel aanbod aan openbaar vervoer is. En net zo belangrijk is de realisatie van de doelstellingen rond vergroening.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Stijn Bex

Stijn Bex vindt de toelichting vrij hallucinant en betreurt dat hij deze informatie pas in het laatste jaar van de zittingsperiode krijgt. De titel van het bewuste interview gaat over minstens twee zittingsperiodes verrottingsstrategie. Op welke zittingsperiodes doelt ze? Gaat het over de voormalige ministers Hilde Crevits en Ben Weyts of gaat het ook over de huidige zittingsperiode van minister Lydia Peeters? Uit de boosheid van minister Peeters bij het beantwoorden van de actuele vragen in de plenaire vergadering van 25 oktober lijkt het alsof ze zich betrokken partij voelde (*Actuele Vragen* VI.Parl. 2023-24, nr. 71, 73, 79, 82).

De evolutie van de investeringsmiddelen is erg opmerkelijk. Voor de bussen blijft men van 2013 tot 2016 en van 2020 tot 2025 onder het nodige investeringsniveau. In totaal werd maar 80 procent van de nodige middelen ter beschikking gesteld. De huidige Vlaamse Regering heeft in het regeerakkoord wel de ambitie ingeschreven om in de stadscentra alleen nog groene bussen te laten rijden. Het is bekend dat dat niet zal lukken. Voor de sporen werd van 2010 tot 2022 maar 68 procent van de nodige middelen voorzien. Dat noemt hij bijzonder pijnlijk. Hij erkent wel dat, zoals uit de grafiek blijkt, minister Peeters hier een inhaalbeweging heeft ingezet. De grootste verwaarlozing had plaats onder de voormalige ministers Crevits en Weyts.

Uitspraken van werknemers die in het verleden aan Stijn Bex meedeelden dat ze moesten werken in aftandse gebouwen, worden nu bevestigd met de voorgelegde cijfers.

Voor een inhaalbeweging om alles weer op orde te krijgen zou De Lijn de volgende jaren 370 miljoen euro per jaar moeten krijgen, met elk jaar nog een correctie voor gestegen prijzen en dergelijke. Is het dat wat De Lijn vraagt? En kunnen hiermee ook alle ambities voor de vergroening gerealiseerd worden in de volgende vijf jaar?

In haar antwoord in de plenaire vergadering op de actuele vragen wees minister Peeters erop dat De Lijn eind oktober nog maar 31 procent van de investeringsmiddelen had vastgelegd. De Lijn zou volgens de minister haar aanbestedingen sneller in de markt moeten plaatsen als de nood zo hoog blijkt. Klopt dit? Hoeveel van de middelen werden er de voorbije jaren vastgelegd?

In het interview stelde Ann Schoubs dat in 2019 een berekening werd gemaakt voor de nodige werkmiddelen waaruit bleek dat er toen 250 miljoen euro te kort was als gevolg van de opeenvolgende besparingen en de indexatiekosten. Daarbij komt nog een grote indexsprong in 2022 en stijgende prijzen die niet gecompenseerd worden. Tijdens de toelichting stelde Ann Schoubs dat er over de bewuste periode 200 miljoen euro is verdwenen uit het exploitatiebudget, rekening houdende met de indexering. De krant *De Morgen* spreekt in een bericht van vandaag over een tekort van 244 miljoen euro sinds het begin van de huidige zittingsperiode omdat de kosten veel sneller zijn gestegen dan de extra middelen die

werden toegekend. Het gaat dan onder meer om over de indexatie van lonen en vergoedingen voor de pachters. Leden van de raad van bestuur zouden dit tekort bevestigen. Hoe vallen die bedragen met elkaar te rijmen? Dat lijkt erop te wijzen dat de toestand nog erger is dan gedacht. Hij wil hierover duidelijkheid.

Er zouden nota's gepresenteerd zijn aan de leden van de raad van bestuur over de impact van de besparingen over drie zittingsperiodes (van 2009 tot nu) en over de extra financiële noden die er tijdens de huidige zittingsperiode extra zijn bijgekomen. Kan Ann Schoubs dat bevestigen en deze gegevens overmaken?

Hij apprecieert dat Ann Schoubs in het interview duidelijk maakt dat ze het haar taak vindt om de middelen goed te beheren en niet altijd met de hand open wil staan. De Lijn efficiënter maken blijft een belangrijke opdracht. Maar als bedrijf moet men wel voldoende kunnen investeren om efficiënter te kunnen worden.

Ann Schoubs heeft gewezen op de capaciteitsproblemen en ze vraagt aan de Vlaamse overheid om het aanbod te verminderen tot deze problemen opgelost zijn. Dat verontrust Stijn Bex ten zeerste. Hij vraagt hierover meer verduidelijking. In september werd al beslist om anderhalf procent van de ritten niet uit te voeren door het tekort aan chauffeurs en technici. Dat zou na enkele maanden opgelost worden. Nu blijkt dat dit veel langer zou duren. Wat moet hij hieronder precies verstaan?

Tot slot wijst Stijn Bex erop dat het hele debat er momenteel over gaat of De Lijn kan blijven doen wat men 10 tot 15 jaar geleden al deed. Het gaat dus niet eens over een verbetering van het aanbod. Zo'n ambitieniveau vindt hij beneden alle peil en dat verwijt hij de huidige minister en regering.

2.2. Marino Keulen

Marino Keulen herhaalt zijn opmerking van tijdens de plenaire vergadering dat hij een dergelijk interview met termen als verrottingsstrategie en kadavers niet zou geven als hij een civil servant was. Als er problemen zijn moeten die op tafel worden gelegd maar op de juiste plaats. De minister is makkelijk aanspreekbaar.

Er wordt gezegd dat De Lijn in het verleden kapot werd bezwaard. De exploitatiedotatie bedroeg in 2019 860 miljoen euro. In 2024 is dat 1,1 miljard euro. De investeringstoelage ging in dezelfde periode van 180 miljoen euro naar 275 miljoen euro. In de periode 2014-2019 bedroeg de investeringsdotatie meer dan 1 miljard euro. Tussen 2019 en nu is dat 1,66 miljard euro. Dat zijn kolossale bedragen.

Hij wijst verder op de belangrijk vaststelling van minister Lydia Peeters dat De Lijn tot vandaag nog maar 31 procent van de middelen heeft vastgelegd. Dat is cruciaal. Als dat klopt, betekent dat dat De Lijn de zaken intern niet op orde heeft en zelf verantwoordelijk is. Middelen moeten tijdig worden omgezet in aanbestedingen, aankopen van bussen, aanwervingen en het uitrusten van stelplaatsen. Deze vaststelling ondergraaft de rest van het betoog van Ann Schoubs over zware besparingen. Dat lage vastleggingspercentage heeft gevolgen voor de vergroening van de vloot. De Lijn moet ook voor eigen deur vegen.

Hij vindt het interview hard voor de politiek. Het interne operatorschap werd aan De Lijn toevertrouwd ondanks dat de benchmark negatief was. Als de meerderheid ideologisch vooringenomen zou zijn geweest om De Lijn kapot te maken, dan had men dit niet gedaan. Men had toen immers alle troeven in handen om privépartners te zoeken voor het openbaar vervoer.

Ook de geplande tendering in één vervoerregio is niet doorgegaan. Dat werd onderhandeld door de Open Vld in 2019. Dat werd prijsgegeven omwille van een

zekere verzoeningspolitiek om vertrouwen te geven voor de omschakeling naar basisbereikbaarheid.

Hij vraagt aan Ann Schoubs of zij bij de opmaak van het ODC ook gewag heeft gemaakt van het feit dat 28 procent van de gebouwen in slechte tot zeer slechte staat is? Hij heeft het gevoel dat zij nu allerlei zaken erbij betreft om de sérieux van het interview te onderbouwen. Als accountant weet hij dat er naast een boekhoudkundige realiteit met regels voor afschrijvingen, er ook een bedrijfsrealiteit bestaat: in bedrijven die wagens in eigendom hebben, rijden die zo lang mogelijk rond.

Marino Keulen heeft de tijd meegemaakt dat de bomen tot in de hemel groeiden. In de jaren negentig is de dotatie meer dan verdubbeld tot wel bijna verdriedubbeld. Maar ook toen waren de reizigers niet tevreden. Ook burgemeesters zoals Renaat Landuyt en Daniël Termont klaagden over de klantvriendelijkheid van De Lijn. De samenwerking met lokale besturen bestond erin dat De Lijn kwam zeggen welke trajecten werden gereden en welke haltes afgeschaft. Dat was eenrichtingsverkeer en was de reden waarom men het openbaar vervoer wilde veranderen. Hij verwijst ook naar de campagne van Annick De Ridder over de lege bussen. Op een bepaald ogenblik werd het ook een erg ideologisch verhaal: de Lijn moest helpen om het politieke programma van sommige politici te visualiseren. Maar de reizigers waren er niet. Men durfde zelfs niet de echte cijfers van het aantal reizigers geven.

Marino Keulen heeft altijd gezegd dat een moderne regio als Vlaanderen een klantvriendelijk en modern openbaar vervoer nodig heeft. Dat is niet realiseerbaar met een conflictmodel, maar wel met een overlegmodel tussen De Lijn en het beleid.

2.3. Bert Maertens

Bert Maertens vindt het vervelend dat de presentatie maar beschikbaar is bij de start van de hoorzitting. Hij vraagt om hiervoor in de toekomst een minimale voorbereidingstijd te krijgen.

Hij verwijst naar zijn tussenkomst in de plenaire vergadering. Een medewerker van een overheidsdienst moet het respect en de deontologie hebben om bepaalde zaken eerst intern aan te kaarten. Interviews met grote woorden helpen niet. Toen hij in de plenaire vergadering stelde dat er een zekere loyaliteit mag zijn van ambtenaren, merkte hij animositeit bij enkele oppositieleden. Het is voor hen altijd leuk als een topambtenaar de minister publiek afvalt in de media. Mocht dit zich op een gelijkaardige manier voordoen bij bijvoorbeeld een federale minister, dan zou men dat ook niet appreciëren. Dat is geen goede evolutie. Heeft Ann Schoubs dit ondertussen uitgepraat met minister Lydia Peeters?

Vandaag wordt er in West-Vlaanderen gestaakt als gevolg van de sluiting van enkele stelplaatsen, terwijl dit onderdeel uitmaakt van de efficiëntie-oefening van De Lijn om zo de kostendekkingsgraad te verhogen. Hij vindt elke staking bijzonder betreurenswaardig, al begrijpt hij het onbegrip van de getroffen medewerkers. Maar staken moet het allerlaatste middel zijn. Is er voorafgaande overleg geweest over die overplaatsingen?

Uit de benchmark kwam De Lijn niet al te best uit. De kostendekkingsgraad is niet goed. Welke inspanningen werden ondertussen geleverd om de interne kosten te verminderen? Is er ook een verdere analyse geweest zoals werd aanbevolen in de benchmark?

In het ODC werd een zekere tariefautonomie voor De Lijn afgesproken. De Vlaamse Regering koopt dit nu af door de gemiste inkomsten van een tariefverhoging te compenseren door een extra dotatie. Hij begrijpt uit de toelichting van Ann Schoubs dat ze liever, met uitzondering voor de sociale tarieven, die tariefautonomie ten volle

zou benutten zoals afgesproken in het ODC omdat ze van die compenserende dotatie niet zeker is in 2025. Klopt dit?

Bovendien stond vandaag te lezen in de pers dat er een tekort is van 244 miljoen euro. Klopt dit cijfer? Hij vindt dit getal niet terug in de toelichting.

Erg frappant vond hij dat Ann Schoubs in haar toelichting pleitte voor een tijdelijke afschaling van het aanbod. Hoe valt dit te rijmen met het ODC? Hoe ziet ze dit concreet?

De oppositie schreeuwt altijd dat de huidige meerderheid De Lijn wil privatiseren. Niets is minder waar. Hij verwijst naar het betoog van Marino Keulen. Bert Maertens vindt het belangrijk dat de overheid zorgt voor een openbaarvervoeraanbod. Wie dit doet, maakt voor de klant niet uit, zolang de bus maar op tijd is. Een deel van dit openbaar vervoer is nu uitbesteed aan onderaannemers. Volgens hem leveren zij geen slechtere dienstverlening dan De Lijn zelf. Wat zou er tegen zijn om te onderzoeken hoe men die onderaannemers nog meer zou kunnen inschakelen voor De Lijn? Hoe ziet Ann Schoubs het inschakelen van privébedrijven in de toekomst? Hij vraagt dit omdat Ann Schoubs zelf heeft gesteld dat de pachters voldoende tijd moeten krijgen om op voorhand investeringen en aanwervingen te plannen.

Voor de spoorvernieuwingen worden veel middelen uitgetrokken in het GIP: sinds 2019 42 miljoen euro, in 2023 76 miljoen euro. Wat is er met die middelen gebeurd de voorbije jaren en konden de huidige spoorproblemen dan niet vermeden worden? Als er middelen zijn, is het belangrijk dat die ook effectief worden besteed.

2.4. Els Robeyns

Els Robeyns vindt het ook moeilijk om concreet in te gaan op de pas gekregen cijfers. Ze vindt dat men nu niet verwonderd moet zijn over de uitspraken van Ann Schoubs. Haar voorganger Roger Kesteloot heeft in het verleden ook al publiekelijk gezegd dat de financiering onvoldoende was om aan de verwachtingen te kunnen voldoen. In 2021 stelde toenmalig voorzitter van de raad van bestuur Marc Descheemaeker dat er honderden miljoenen euro's extra nodig zijn. De huidige voorzitter Johan Sauwens stelde in juni 2022 dat de vorige regeringen te ver zijn gegaan in de besparingen. Voor het openbaar vervoer zijn er twee zittingsperiodes verloren gegaan. En het gaat in de eerste plaats over vorige regeringen en Els Robeyns begrijpt dan ook niet waarom minister Lydia Peeters en Marino Keulen zo geërgerd reageren. Het is toenmalig minister Hilde Crevits die voor 167 miljoen euro gesnoeid heeft in het exploitatiebudget. Dat werd doorgetrokken door haar opvolger, minister Ben Weyts. Dat is ook duidelijk zichtbaar in de gepresenteerde grafieken.

Ze vraagt welk bedrag er tijdens de huidige zittingsperiode is bespaard op het exploitatiebudget. Soms is er sprake van 244 miljoen euro, soms van 250 miljoen euro. De besparing is dan geen daling van het budget, maar is het gevolg van het feit dat de kosten meer zijn gestegen dan de toename van de middelen, verduidelijkt Els Robeyns. Als ze het goed heeft begrepen, gaat het dan nog maar alleen om de middelen die nodig zijn om de gestegen kosten door de inflatie te compenseren.

Wat zijn de concrete vragen van Ann Schoubs voor de volgende zittingsperiode? Welke middelen zijn er voor exploitatie en investeringen nodig om die besparingen van het verleden weg te werken? In 2019 bracht De Lijn naar aanleiding van de verkiezingen een memorandum uit met duidelijke cijfers: er zouden anderhalf tot twee keer meer werkingsmiddelen nodig zijn.

Uit de getoonde slides blijkt dat er wel een budgettaire inhaaloperatie is, maar dat die niet volstaat om de stijgende kosten te compenseren en de voertuigen tijdig te vervangen. Aan een onderscheid tussen een boekhoudkundige realiteit en een

bedrijfsrealiteit, zoals aangehaald door Marino Keulen, heeft de reiziger geen boodschap.

Het is hoogstwaarschijnlijk waar dat het, zoals Bert Maertens poneert, voor de reiziger niet uitmaakt wie het openbaar vervoer aanbiedt. Maar dan wel op voorwaarde dat het betaalbaar is, en dat er voldoende en overal aanbod is. Buitenlandse voorbeelden waar het openbaar vervoer werd geprivatiseerd maken duidelijk dat commerciële spelers in landelijke gebieden geen aanbod meer voorzien. Voor Vooruit moet het openbaar vervoer in handen blijven van de overheid. Er wordt door sommigen gesuggereerd om de pachters meer vervoer te laten verzorgen als De Lijn het niet kan. Maar die kampen met dezelfde problemen met aanwervingen en voertuigen. In Limburg werd het aanbod al eens teruggeschroefd als gevolg van een gebrek aan chauffeurs bij de pachters.

Het verhogen van ticketprijzen is absoluut niet aan de orde bij een slechte dienstverlening. Het aanbod terugschroeven zoals Ann Schoubs voorstelt, is niet de oplossing waar de reiziger op wacht. Een betere overheidsfinanciering kan wel zorgen voor een goed openbaar vervoer.

De kritiek van de minister op een gebrekkige vastlegging van de middelen deelt Els Robeyns. Zo maakt De Lijn zich erg kwetsbaar. De vraag is wel hoeveel het vastleggingspercentage op het einde van het jaar bedraagt. Ze vraagt zich af of het ook niet het gevolg is van een gebrek aan personeel om de dossiers op te volgen. Ze vraagt aan Ann Schoubs wat de oorzaak is.

Er wordt door Bert Maertens en Marino Keulen verwezen naar de negatieve benchmark, maar hierin stond ook kritiek op het beleid inzake doorstroming en vergroening.

Tot slot vraagt Els Robeyns wat Ann Schoubs verwacht van de volgende regering en of ze zich nog gesteund voelt door minister Lydia Peeters na haar zware uithaal in de plenaire vergadering van 25 oktober 2023?

2.5. Jos D'Haese

Jos D'Haese stelt vast dat Marino Keulen in zijn betoog niet is ingegaan op de toelichting door Ann Schoubs. Dat verwondert hem niet omdat de presentatie ging over de realiteit op het terrein die hij wellicht niet kent. De realiteit is dat de tramsporen ouder zijn dan 25 jaar waardoor de gehele premetro in Antwerpen volledig sluit midden in de Oosterweelwerken als gevolg van de besparingen. Marino Keulen stelt voor om bussen langer te laten rijden. Maar de realiteit op het terrein is dat chauffeurs zitten te wachten op een herstelde bus en reizigers op hun bus die niet komt. Er zijn drie keer meer geschrapte ritten dan bij het begin van de zittingsperiode als gevolg van materiaalpech.

Hij is blij dat Ann Schoubs nu de concrete cijfers presenteert, maar men had die al veel langer moeten hebben. Tien jaar lang heeft men gesteld dat men bij De Lijn moest snoeien om te bloeien. De laatste vier jaar wordt er beweerd dat er niet wordt bespaard op het budget voor De Lijn. Die ballon is nu doorprikt. Het is de taak van de directeur-generaal van een openbare dienst die werkt met belastinggeld om te zorgen dat die dienst goed kan werken. Het is duidelijk dat dit niet kan met de huidige budgetten. Jos D'Haese begrijpt de houding van de meerderheid niet dat personen aan het hoofd van publieke bedrijven publiek moeten zwijgen. Hij vindt het zelf een plicht. Heeft Ann Schoubs hierover ook al eerder gesprekken gehad met de minister of haar kabinet?

In het bewuste interview was sprake van een verrottingsstrategie, wat hij een correct woord vindt: bespaar de openbare diensten kapot, maak de mensen kwaad

en privatiseer vervolgens. De Vlaamse Regering is met vlag en wimpel geslaagd in de eerste twee fases. Kan de kar nog gekeerd worden voor de derde fase is uitgevoerd?

De spreker raadt de leden van de meerderheid aan om de grafieken uit de presentatie boven hun bed te hangen. De cijfers zijn heel duidelijk. Gedurende vijftien jaar werd er roofbouw gepleegd op De Lijn. Er zijn extra budgetten nodig, niet om de dienstverlening uit te breiden, maar om ze alleen nog maar in stand te houden. Jaar na jaar zit men onder het nodige budget daarvoor. Dat is een politieke beslissing en niet de verantwoordelijkheid van De Lijn.

Een derde van de bussen is te oud, een vierde van de tramsporen is versleten en een vierde van de gebouwen is in slechte staat. Volgens Ann Schoubs is er 100 miljoen euro extra nodig hiervoor. Het gaat dan nog niet over een uitbreiding van dienstverlening die nodig is om de doelstellingen voor de modal shift te behalen.

Over de werkingsbudgetten is er verwarring. In het interview sprak Ann Schoubs van 250 miljoen euro, wat niet overeenkomt met de cijfers van Marc Descheemaecker uit 2020. Hij stelde toen dat De Lijn 167 miljoen euro minder exploitatiebudget heeft ten opzichte van 2009. In de krant van vandaag staat dat er in de huidige zittingsperiode voor de exploitatie 244 miljoen euro is bijgekomen. Klopt dat? Als hij beide cijfers optelt komt hij op 411 miljoen euro op een werkingsbudget van 1,1 miljard euro. Dat is veel om exact hetzelfde te blijven doen.

Minister Lydia Peeters zegt dat de budgetten worden geïndexeerd. Ann Schoubs stelt dat ze de levensduurte niet volledig volgen. Kan dit worden uitgesplitst? Kan men hiervan een financieel overzicht geven sinds 2009?

Welk budget is er nodig om de huidige werking voort te zetten? Jos D'Haese is het niet eens met de voorgestelde afbouw. Eigenlijk moet men de dienstverlening uitbreiden om de doelstellingen van de modal shift te behalen. Hoeveel euro is daarvoor nodig?

Momenteel wordt er in West-Vlaanderen gestaakt als gevolg van de aankondiging, zonder voorafgaand overleg met het personeel, van de verplaatsing van enkele stelplaatsen. Dat noemt de spreker het sociaal conflict organiseren en is onbegrijpelijk. Hij begrijpt ook niet hoe dit de efficiëntie ten goede kan komen als door de sluiting van de stelplaats in Antwerpen defecte bussen in Antwerpen voortaan naar Rumst moeten gesleept worden. Het aantal lege kilometers, een minpunt uit de benchmark, zal daardoor alleen maar toenemen. Wat is de oorzaak voor het schrappen van stelplaatsen? Is het door een gebrek aan instandhoudingsbudget? Wat zal de impact zijn op de efficiëntie van De Lijn?

Ook hij vraagt meer verduidelijking over het vastleggingspercentage van 31 procent. En hoeveel bedroeg dat percentage de voorbije jaren?

Jos D'Haese vindt het aandoenlijk om te zien dat commissieleden van de meerderheid en minister Lydia Peeters beweren dat ze De Lijn helemaal niet willen privatiseren, maar gewoon meer busritten aan de pachters willen geven. Dat is nu net de definitie van privatiseren: van een publieke dienst overschakelen naar een private onderneming. Welke strategieën ziet Ann Schoubs nog ter ondersteuning van een dergelijke verrottingsstrategie?

2.6. Karin Brouwers

Karin Brouwers heeft liever dat Ann Schoubs in de commissie haar verhaal doet in plaats van in de krant. Maar ze vindt wel dat de directeur-generaal het recht heeft om publiek haar mening te uiten en De Lijn te verdedigen. Ze was wel geschrokken

van het taalgebruik, net zoals van de harde reactie van minister Lydia Peeters in de plenaire vergadering. Publieke disputen kunnen gemist worden als het gaat over een belangrijke opdracht zoals het openbaar vervoer. Het heeft een erg belangrijke functie voor mindermobielen, kinderen enzovoort. Daarnaast is het behalen van de klimaatdoelstellingen erg belangrijk. Karin Brouwers hoopt dat er ondertussen een vruchtbaar overleg plaats had.

Een journalist had het over een vicieuze cirkel. Er was het gematigd negatieve benchmarkrapport wat tot wantrouwen leidt bij politici om nog meer geld te geven waardoor het nog slechter dreigt te gaan. Die cirkel moet doorbroken worden. De cd&v-fractie gelooft in het gemengde model van samenwerking van De Lijn met private exploitanten. Vlaanderen wordt hiervoor benijd in het buitenland. Karin Brouwers wil niet terug naar de tijd van aparte stedelijke vervoerbedrijven zoals de MIVA.

Klopt het percentage van 31 procent vastleggingen en wat is de oorzaak? Zitten er nog aanbestedingen in de pijplijn?

De cijfers hebben het voor de spreker niet veel duidelijker gemaakt. Een grafiek over het exploitatiebudget (slide 16) met daarop gelijkaardige horizontale lijnen – het 'life cycle'-managementbudget – zoals in de andere grafieken, was nuttig geweest. Hoeveel heeft men nu nodig: 244 of 250 miljoen euro? Of komt dit er nog bij? Meer gedetailleerde cijfers in een soort van memorandum lijkt haar wenselijk met het oog op de verkiezingen.

Een heel belangrijke vraag is hoe dit alles zich verhoudt tot de invoering van basisbereikbaarheid? Zal dit hieronder leiden? Wat met het budget voor vervoer op maat? Dat werd al binnen een krap budget berekend terwijl sommige vervoerregio's lieten verstaan dat ze meer wensten te doen. Als er na de invoering van fase 2 op 6 januari 2024 blinde vlekken overblijven en er noden zijn die niet opgelost kunnen worden door de beperking van het budget van vervoer op maat, dan moet hierover worden nagedacht, om dan eventueel bij de begrotingscontrole te kijken wat mogelijk is.

Karin Brouwers heeft vernomen dat de communicatie over de uitrol van fase 2 vroeger zal starten en hoopt dat er communicatiefiches voor lokale mandatarissen en ambtenaren komen om klachten op te vangen. Ze hoopt dat dit gestroomlijnder verloopt dan in juli 2023 bij fase 1, en dat ook bedrijven en handelaars worden ingelicht van de wijzigingen.

Er kan altijd efficiënter worden gewerkt maar op een bepaald punt zit men op het bot. Er werd verwezen naar de periode van toenmalig minister Hilde Crevits maar toen zat er ook nog veel vet aan het been.

Op een bepaald ogenblik heeft men beslist om de provinciale entiteiten van De Lijn af te schaffen en alles te centraliseren om efficiëntieredenen. Karin Brouwers hoort dat dit ervoor zorgt dat sommige zaken moeilijker verlopen. Is van deze centralisatie al een evaluatie gemaakt? Moet dit niet worden bijgestuurd?

De spreker vraagt of Ann Schoubs bij het afsluiten van het ODC de cijfers kende voor het 'life cycle'-managementbudget. Werd er toen voldoende budget gevraagd en niet gekregen? Of is het door de hoge inflatie en dergelijke dat er nu extra middelen nodig zijn?

2.7. Bart Claes

Verwijzend naar de opmerkingen van enkele commissieleden over het feit dat Ann Schoubs publiekelijk commentaar gaf, wil *Bart Claes* herinneren aan de publieke

uitspraken van Marc Descheemaeker over de NMBS toen hij er afgevaardigd bestuurder was. Toen was er wel applaus van een partij die nu kritiek heeft en hij kreeg er een lijstduwersplaats op de lijst voor de Europese verkiezingen voor. Hij werd niet verkozen.

Hij heeft van Ann Schoubs grotendeels met cijfers onderbouwde kritiek gehoord. Anderzijds betreurt hij dat die cijfers nu pas beschikbaar zijn. De dalende populariteit van De Lijn is al langer aan de gang. Hij herinnert aan het eerste actualiteitsdebat van deze zittingsperiode op 23 oktober 2019 over de toekomst van De Lijn. Het ging over afgeschafte ritten, een groot gebrek aan chauffeurs enzovoort. Die kritiek is er dus al veel langer. Ann Schoubs is ongeveer 2,5 jaar in functie. Zij moet hierover toch al eerder hebben gesproken met de minister? Hoe vaak? Wat was de teneur van de gesprekken? Is het interview een noodkreet omdat ze geen gehoor vindt?

In hoeverre denkt Ann Schoubs dat het beleid aanstuurt op een gehele of gedeeltelijke privatisering van het Vlaamse openbaar vervoer? In het regeerakkoord stond immers dat er in een vervoerregio een testproject zou komen met een private partner. Dat is niet doorgegaan, wellicht omdat men geen partner vond die een gelijkaardige kwaliteit kon bieden. Bij haar aanstelling als directeur-generaal moet ze hierover toch met de minister hebben gesproken? Wat was het resultaat hiervan?

De vergroening is ook een van de doelstellingen. In hoeverre is de elektrificatie van de busvloot een financiële molensteen? De aankoopprijs van een e-bus is bijna het dubbele van een dieselbus. Sommigen zullen wijzen op de TCO maar dat is voorlopig theorie. Daarbij komen ook de stelplaatsinfrastructuur en opleidingen voor het personeel. Legt dit een rem op de doelstellingen van De Lijn? Bart Claes krijgt opmerkingen van misnoegde reizigers die hun halte afgeschaft zien en het aantal ritten beperkt en dit wijten aan geld dat nodig is om in Antwerpen elektrische bussen te laten rijden.

De *voorzitter* merkt op dat de presentatie net voor de vergadering werd overgemaakt maar ook dat aan Ann Schoubs niet uitdrukkelijk werd gevraagd om de presentatie op voorhand te bezorgen. Dat werd ook niet gevraagd door de commissie bij de beslissing tot deze hoorzitting. In de toekomst zal dit standaard gevraagd worden.

3. Antwoorden van Ann Schoubs

Ann Schoubs zegt dat momenteel het vastleggingspercentage 65 procent bedraagt. Voor het einde van het jaar moet er nog een vastlegging gebeuren voor de aankoop van elektrische bussen. Er waren problemen met VDL en Van Hool. Ze hadden moeten leveren eind 2022. Ondertussen heeft Van Hool de 36 bestelde bussen geleverd, VDL 2. Er is een nieuwe opdracht in de markt gezet. Ofwel wordt er gegund via de nieuwe opdracht ofwel zal er een bijbestelling gebeuren bij Van Hool. Er zal dus nog een bestelling worden voorgelegd aan een raad van bestuur in november of december. Dat verklaart momenteel het lage vastleggingspercentage. Ze verzekert dat op het einde van het jaar 100 procent van de middelen zal vastgelegd zijn, zoals elk jaar. Het is eigen aan de aard van grote investeringen dat het percentage wat achteroploopt.

Wat de uitspraken in het interview betreft, zegt ze dat er weinig nieuws in het krantenartikel stond. De cijfers en grafieken over de leeftijd van de bussen werden eerder al in de commissie gepresenteerd in mei 2023 (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1741/1). Een deel van de spoorproblematiek kwam aan bod in het dossier van de premetro in Antwerpen in september 2023 (*Vragen om uitleg.* VI.Parl. 2022-23, nr. 3476, 3498 en 3602).

Ann Schoubs zegt dat ze niet verantwoordelijk is voor de titels van de krantenartikelen. Maar er is sprake van een verrottingsstrategie in het verleden in die zin dat systematisch investeringen niet werden gedaan, waardoor gradueel en sluimerend de assets verder verouderden. Er is minstens twee zittingsperiodes een onderfinanciering geweest. Dat tonen de grafieken aan. Ze heeft maar cijfers vanaf 2010 en misschien was voordien ook sprake van onderfinanciering. De boodschap is geen vingerwijzing naar personen. Bedrijfsmatig moet ze als CEO van De Lijn zeggen dat een modal shift niet mogelijk is met zo'n verouderde assets. Het opnieuw rechte trekken van wat scheef is gegroeid vraagt tijd, zoals voor het heraanleggen van sporen en de bestelling van nieuwe bussen. Als men zegt dat De Lijn het niet goed doet, dan wijst ze erop dat de toestand maakt dat het ook niet makkelijk is om in deze situatie een goede dienstverlening aan te bieden. Dat was de boodschap, en die was niet nieuw.

Wat de werkingsmiddelen betreft, is er destijds een oefening gemaakt voor de periode 2009-2019 om na te gaan hoeveel er werd bespaard. Er is een verschil van 250 miljoen euro. Daar zitten zowel recurrente als eenmalige besparingen in. Als het alleen gaat over recurrente besparingen vanaf 2012 tot 2023 – personeelsbesparingen, verschuivingen van werkingsmiddelen naar investeringsmiddelen, de vergrijzing die niet in rekening is gebracht – komt men aan 200 miljoen euro. Het gaat ook over de compensatie van de indexatie van de werkingsmiddelen voor diensten en diverse goederen. Die indexatie werd in de vorige zittingsperiode voor 75 procent gecompenseerd maar nu niet meer. Dat heeft een grote impact door de hoge inflatie van de voorbije jaren. Kortom, de verschillende cijfers kan men zomaar niet optellen omdat het gaat over een andere periode en over andere inhoud.

Voor het ODC werden berekeningen gemaakt. Daarbij werd er ook van uitgegaan dat De Lijn efficiënt moet werken en werd vooropgesteld dat men door het toepassen van een aantal hefbomen kosten recurrent kan verminderen. Voor Ann Schoubs betekent het ook niet dat alle besparingen uit het verleden moeten teruggedraaid worden. Wel vraagt ze dat de middelen zouden volgen bij meer inflatie, meer opdrachten enzovoort. De tarieven worden nu gecompenseerd, maar er zou een mechanisme moeten zijn zodat dit ook volgend jaar het geval is. Ze kan ook moeilijk volgend jaar de tarieven zodanig verhogen dat de ontstane kloof wordt overbrugd. Dat zou alleen maar reizigers weggagen. Als de kosten groter zijn dan de opbrengsten, moeten de opbrengsten verhogen of de kosten verminderen. Efficiënter werken heeft zijn limieten. Ofwel gaat men naar een verminderd aanbod. Er zijn niet veel mogelijke oplossingen.

De werkingsmiddelen die in het ODC werden opgenomen zijn gebaseerd op de huidige dienstverlening. Als men meer kwalitatief vervoer wil, of een groter aanbod, dan moeten daar de nodige middelen tegenover staan. Dit moet verder bekeken worden met het oog op de volgende Vlaamse Regering. Wat zijn de verwachtingen?

De verouderde toestand van bussen, sporen en gebouwen is geen geheim en werd al eerder besproken met de minister. Sinds het kranteninterview zijn er ook al gesprekken geweest. Er is een goede verstandhouding. Maar het is haar taak als CEO van De Lijn om de problemen aan te kaarten omdat de modal shift niet haalbaar is met de huidige toestand.

De sluiting van stelplaatsen past in de rationalisering die is opgenomen in het ODC. Er werd een oefening gemaakt over de toestand van gebouwen. Er zijn verschillende redenen om te komen tot minder stelplaatsen: er zijn nieuwe milieuwetten waaraan gebouwen moeten voldoen en die grote investeringen vergen, en er is de vergroening en daaraan gekoppeld de monitoring van bussen die 's nachts worden opgeladen. Daarom werd beslist om stelplaatsen met minder dan 20 bussen te integreren in nabijgelegen stelplaatsen en het personeel over te plaatsen. Voor

sommige chauffeurs is de verhuis naar een andere locatie een verbetering door de kortere woon-werkverplaatsing, voor anderen een verslechtering. Er wordt verder onderhandeld over een compensatie. Er ligt een eerste voorstel op tafel. Verder wordt individueel bekeken welke oplossing voor het personeel het beste is. Het verhuisplan leidt tot commotie binnen De Lijn en tot stakingen. Ann Schoubs merkt daarbij op er sociale verkiezingen aankomen en dat die stakingen misschien deels hierin kunnen worden gekaderd. De directie wil alleszins zorgen voor een compensatie en voor een aangename werkplek voor de chauffeurs, in plaats van een verloederde standplaats zoals nu soms het geval is.

Het aanbod verminderen als gevolg van de capaciteitsproblemen, zou Ann Schoubs liever vermijden. Maar als men moeilijk chauffeurs vindt door de krapte op de arbeidsmarkt en als er veel defecte bussen zijn, is het kiezen tussen pest en cholera. Zodra er voldoende chauffeurs en voldoende beschikbare bussen zijn, kan men, liefst zo vlug mogelijk, opnieuw opschalen. Het is belangrijk om die flexibiliteit te hebben, zo niet kan men geen goede dienstverlening garanderen. De directeur-generaal vindt het belangrijk om te rijden wat men belooft. Hoelang die vermindering van het aanbod zal duren, is moeilijk te voorspellen en hangt af van situatie tot situatie, en van de locatie. Men zal proberen een evenwicht te vinden in het aanbod op de verschillende locaties.

De meeste exploitanten nemen een bus uit gebruik als hij vijftien jaar oud is. Maar De Lijn rijdt met bussen tot ze soms 20 jaar zijn. Het probleem is dat het voor dergelijke oude bussen moeilijk is om nog onderdelen te vinden en er soms creatieve oplossingen nodig zijn, en dat ze opnieuw snel defect zijn. De afschrijvingstermijnen bij De Lijn zijn niet zodanig kort om vlug te kunnen afschrijven voor het einde van de levensduur. Ze zijn gerelateerd aan de bedrijfsrealiteit.

Er wordt gewerkt aan de KPI's van de benchmark. Voor de berekening van de kostendekkingsgraad werd in het rapport opgemerkt dat er bij De Lijn voor de berekening geen rekening wordt gehouden met het aandeel van de sociale tarieven waarvoor De Lijn wordt gecompenseerd, en dat in tegenstelling tot andere vervoersmaatschappijen. Voor het ODC werd hiermee wel rekening gehouden voor het berekenen van de kostendekkingsgraad. Andere opmerkingen in het benchmarkrapport gingen over de kosten voor het onderhoud van de bussen. Maar er is natuurlijk de verouderde vloot. Ondertussen wordt er gewerkt aan een systeem voor de planning van het onderhoud en aan de planningsefficiëntie, waarover ook opmerkingen waren.

Enkele commissieleden hadden opmerkingen over de privatisering. Ann Schoubs zegt dat al de helft van het aantal kilometers wordt gereden door exploitanten. Zij verzorgen ook volledig het leerlingenvervoer en het vervoer op maat. Ze vindt dit ook niet ongezond. Over de juiste verhouding kan men altijd discussiëren. In plaats van de tendering in één vervoerregio, werden meer kilometers toegekend aan de exploitanten. Het is altijd zoeken naar een evenwicht. Verschuivingen van kilometers naar exploitanten moet men niet zomaar doen, maar alleen als dit efficiënter is. Bovendien waarschuwt ze voor een risico dat zich nu manifesteert bij het leerlingenvervoer. De vermindering van de duur van de busrit tot maximum 90 minuten leidt tot een hogere vraag naar bussen en chauffeurs en bijgevolg een significante prijsstijging bij de exploitanten. Het is altijd goed om een evenwicht te behouden en dat er concurrentie is volgens Ann Schoubs. Het huidige hybride model vindt ze goed.

Er werd gevraagd hoeveel middelen nodig zijn voor de exploitatie. Dat is afhankelijk van welk soort openbaar vervoer men wil. Ann Schoubs vindt het belangrijk dat de volgende Vlaamse Regering dit duidelijk maakt. Als men een hoger aanbod wil, moet men de vraag stellen of de markt dit kan doen en tegen welke prijs.

De uitrol van basisbereikbaarheid is volop aan de gang en lijdt niet onder de onderfinanciering. Voor vervoer op maat is er een vast budget van 55 miljoen euro waarbinnen men moet blijven bij de marktconsultatie. Voor Ann Schoubs is het belangrijk om basisbereikbaarheid te implementeren en dat vervolgens na een zekere werkingstijd te evalueren. Het lijkt haar te voorbarig om nu al te stellen dat er voor vervoer op maat te weinig middelen zijn.

De vergroening is opgenomen in het ODC en er werd beslist om geen dieselbussen meer aan te kopen. Men botst wel aan tegen de limieten met leveranciers die niet tijdig kunnen leveren en een oververhitte markt. Of de TCO lager ligt, valt nog af te wachten. Bij buitenlandse bussen die al langer rijden blijkt de TCO van elektrische bussen hoger te liggen dan verwacht.

4. Replieken en bijkomende vragen en opmerkingen van de leden

4.1. Jos D'Haese

Jos D'Haese dankt voor de verduidelijking over het vastleggingspercentage. Hij is teleurgesteld dat nu blijkt dat er geen enorm budget over blijkt te zijn. Hij vraagt zich af of de minister, Marino Keulen en Bert Maertens hun excuses zullen aanbieden aan De Lijn omdat hun verhaal over de vastleggingen niet blijkt te kloppen.

Wat zijn eenmalige werkingsmiddelen? Hij neemt akte van de berekening van 200 miljoen euro maar begrijpt niet waarom men die berekening pas start in 2012. De besparingspolitiek is in 2009 gestart, dus hij vraagt om die berekening te maken vanaf 2009.

Wat valt er onder de indexering van de werkingsmiddelen voor diensten en diverse goederen en wat niet? Klopt het dat er geen compensatie is voor de stijgende prijzen?

Minister Lydia Peeters heeft eerder gesteld dat de prijzen van de exploitanten voor leerlingenvervoer enorm zijn gestegen als gevolg van de indexatie maar ook door de gestegen vraag. Ann Schoubs bevestigde dat dit door de marktwerking komt. Zou De Lijn dit zelf goedkoper kunnen doen dan de exploitanten?

Tot slot vindt hij het onaanvaardbaar dat De Lijn de dienstverlening verder zou afbouwen. Er was al een vermindering in september die als minimaal en tijdelijk werd aangekondigd. Nu wordt het verlengd en uitgebreid. Dat kan niet door de beugel. Het is de verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering om de nodige middelen op tafel te leggen. Hij hoopt dat het alleen maar een dreigement is om die middelen te krijgen.

4.2. Els Robeyns

Els Robeyns stelt vast dat op de dag met een van de drukste ochtendspitsen van het jaar De Lijn enkele serieus negatieve boodschappen komt geven: de modal shift is niet haalbaar en het aanbod wordt afgebouwd. Dat vindt ze redelijk hallucinant. Er werd gevraagd naar welk budget nodig is, waarop Ann Schoubs antwoordt dat dit afhangt van het ambitieniveau van de volgende Vlaamse Regering. Dat vindt ze vreemd. Voor de modal shift en de vergroening staan er in het huidige regeerakkoord duidelijke doelstellingen. En in het ODC wordt aan De Lijn een zekere verantwoordelijkheid gegeven voor het realiseren van de modal shift. Ze verwacht daarom dat er vanuit De Lijn een visie is over het realiseren van de modal shift en welk budget daarvoor nodig is. De vraag welk budget nodig is, blijft dus.

Schrappen in het aanbod is het slechtste wat men nu kan doen. Ann Schoubs zegt dat De Lijn weinig keuze heeft. Is het dan al beslist? En over welk aanbod gaat

het? Het huidige aanbod? Het aanbod na invoering van fase 2 van basisbereikbaarheid? Wat is de impact hierop?

Ten slotte vraagt ze wat de prijs is per kilometer die aan de pachters moet betaald worden? En wat is de prijs als De Lijn zelf rijdt? Eventueel zal Els Robeyns de vraag schriftelijk stellen aan de minister.

4.3. Bert Maertens

Bert Maertens stelt vast dat Ann Schoubs bij het beantwoorden van de vragen iets voorzichtiger is dan in haar toelichting als het gaat over te maken keuzes, nu of in de toekomst.

Een dossier dat nog zal terugkomen is het percentage ritten dat aan de exploitanten wordt toegekend. De Europese regelgeving beperkt dit. Het klopt niet dat als er pachters worden ingeschakeld, er blinde vlekken zullen zijn. Het is immers de overheid die de organisatie en het tarief bepaalt en betaalt. Zoals door Ann Schoubs gezegd, is het goed om ook privéonderaannemers te hebben die vaak kostenefficiënter werken en soms een betere dienstverlening kunnen aanbieden.

Momenteel wordt een deel van de ritten niet gereden als gevolg van een tekort aan personeel en problemen met defecte voertuigen. Wat Ann Schoubs nu voorstelt, blijkt een stap verder te gaan. Wat is het voorstel concreet? Hij gaat ervan uit dat hierover grondig wordt nagedacht.

Hij vraagt tot slot meer duidelijkheid over wat er onder de kostenpost diensten en diverse goederen valt?

4.4. Stijn Bex

Stijn Bex heeft Ann Schoubs niet horen klagen en zagen. Ze heeft belangrijke probleempunten aangegeven die verhinderen om van De Lijn opnieuw een succesverhaal te maken. Hij vindt het goed dat zij het kranteninterview heeft gegeven, anders had deze hoorzitting niet plaats gehad. Ze moet als directeur-generaal in de eerste plaats luisteren naar de raad van bestuur. Men moet haar geen verwijten maken als een lid daarvan zegt dat minister Peeters geen strategie heeft. Twee opeenvolgende voorzitters van De Lijn hebben al in het verleden gezegd dat De Lijn kapot is bespaard.

Het is goed dat het vastleggingspercentage momenteel 65 procent bedraagt en dat Ann Schoubs verzekert dat dit eind 2023 100 procent is. Elk jaar worden alle middelen vastgelegd. Stijn Bex vindt het dan ook frappant en niet correct wanneer de minister het cijfer van 31 procent vastleggingen eind oktober gebruikt om stevig uit te halen naar De Lijn. Hij vindt het problematisch dat er geen extra bestellingen kunnen worden geplaatst bij Van Hool en VDL omdat de leveringen niet op tijd zijn of de bussen niet betrouwbaar genoeg zijn. Dat is een aanslag op een belangrijke ambitie van de Vlaamse Regering en geeft aan dat de vergroening van de vloot bijna volledig is mislukt.

Uit de grafieken blijkt een duidelijke onderfinanciering van de investeringen. De extra inspanningen van de huidige minister volstaan niet voor een inhaaloperatie. Die zal moeten gebeuren in de volgende zittingsperiode om tot een modal shift te komen. Hij herhaalt zijn vraag of de 370 miljoen euro volstaat om de busvloot volledig te vergroenen.

Over de werkingsmiddelen is er in het interview sprake van een tekort van 250 miljoen euro tot 2019. Bronnen in de raad van bestuur stellen vandaag in de krant dat het van 2019 tot nu gaat om 244 miljoen euro. Samen is dat 494 miljoen euro.

In de toelichting stelt ze dat het van 2012 tot op heden gaat over 200 miljoen euro. Ergens klopt er iets niet, los van het weglaten van een aantal niet-recurrente uitgaven. Kan ze dit nog verduidelijken? Hij heeft de indruk dat er ook deze zittingsperiode een probleem is voor de werkingmiddelen. Uit de grafiek op slide 16 blijkt dat, zonder de coronatoelagen en de stijging van de uitgaven voor het leerlingenvervoer – met uitzondering van 2022 en 2023 – een lijn die het nodige budget voor 'life cycle'-management aan zou duiden nagenoeg vlak zou zijn tijdens de huidige zittingsperiode. Dat betekent dat ondanks opeenvolgende indexeringen sinds 2012 De Lijn in 2023 met nauwelijks enkele extra miljoenen moet verder blijven werken. Hij zal eventueel meer verduidelijking vragen via schriftelijke vragen.

Basisbereikbaarheid moet leiden tot een betere dienstverlening en meer aanbod op drukke lijnen. Maar Ann Schoubs zegt dat de volgende maanden, en dus de rest van de zittingsperiode, het aanbod zal worden teruggeschroefd. Dat is voor Groen compleet onaanvaardbaar. Waar gaat men dan bij de start van fase 2 in januari besparen? Zullen grote delen van Vlaanderen dan zonder openbaar vervoer vallen? En hoe zal ze nadien een nieuwe Vlaamse Regering, als ze niet iets progressiever is samengesteld, overtuigen om daar opnieuw openbaar vervoer aan te bieden? Stijn Bex roept minister Peeters op om samen te gaan zitten met De Lijn en te kijken hoe men via een noodplan het aanbod niet verder hoeft terug te schroeven. Er is de Vlaming immers vijf jaar lang voorgehouden dat er met basisbereikbaarheid een beter openbaar vervoer zou komen, maar nu moet men zeggen dat men eerst nog even het aanbod gaat verminderen. Dat is een blamage voor de minister en de Vlaamse Regering. Ze heeft altijd volgehouden dat men met een gesloten enveloppe door basisbereikbaarheid tot een betere dienstverlening zou komen.

Hij besluit dat er op het vlak van vergroening van de vloot deze zittingsperiode amper stappen zijn vooruitgezet. Voor de modal shift blijkt het openbaar vervoer geen alternatief te zijn; het wordt integendeel afgebouwd. De minister mag blij zijn dat De Lijn binnen dit budgettaire kader haar rol als beheerder van het vervoersysteem opneemt. Die rol was eerst weggelegd voor de administratie maar toen bleek dat dat niet lukte, is de minister met hangende pootjes moeten teruggaan naar De Lijn. Het is dus niet omdat ze zoveel vertrouwen had in De Lijn, zoals de minister beweerde, dat De Lijn die rol heeft teruggekregen. Bovenop al die mislukkingen kwam eind september 2023 de aankondiging dat de Antwerpse premetro dicht moet tijdens de Oosterweelwerken, met daarbij vandaag de mededeling dat het aanbod zal verminderen. De conclusie is voor Stijn Bex dat er sprake is van een totale mislukking van het beleid op het vlak van openbaar vervoer. Ann Schoubs heeft met haar toelichting duidelijk gemaakt waarom dat dit te wijten is aan de huidige en twee vorige regeringen met nagenoeg dezelfde samenstelling. Ze pleegden een sluipmoord op De Lijn. Hij dankt Ann Schoubs om duidelijk te maken wat er nodig is om in een volgende zittingsperiode beter te doen. Hij roept de andere commissieleden op om daar samen werk van te maken en dat op te nemen in hun verkiezingsprogramma.

4.5. Marino Keulen

Marino Keulen merkt op dat voor de begroting 2024 er 1,375 miljard euro is ingeschreven voor De Lijn. Dat lijkt volgens sommigen een peulschil. Hij hekelt de lichtzinnigheid waarmee men met een zekere dramatiek een beeld probeert op te hangen dat de waarheid zwaar geweld aan doet. Dat voedt alleen maar de antipolitiek.

Het feit dat men pas tijdens het laatste kwartaal een groot deel van de vastleggingen doet, blijft een fundamenteel probleem. Als men al aan het begin van het jaar zou kunnen aanbesteden, dan zou men de extra middelen winnen die De Lijn vraagt. Dat is basiskennis wiskunde. Door dit op te schuiven, verliest men kostbare maanden tijd en blijven middelen onbenut. De spreker maakt de vergelijking met

AWV die in hetzelfde bedje ziek was maar de vastleggingen heeft vervroegd. Hij stelt voor dat De Lijn eens contact opneemt met AWV. Het gaat om efficiënt omgaan met de middelen.

Hij blijft bij zijn mening over het interview. Termen zoals verrottingsstrategie zou hij nooit gebruiken in haar functie. De Lijn vraagt nu 244 miljoen euro maar dit is nooit aan bod gekomen bij de begrotingsonderhandelingen voor 2024. Wel een tariefverhoging die 11 miljoen euro moest opbrengen. De minister heeft dit niet gewild omdat hogere tarieven geen extra reizigers lokken.

De spreker vraagt waarom de raad van bestuur het ODC goedgekeurde als daarin een structurele onderfinanciering werd voorzien. Een handtekening en een contract hebben een betekenis. Dat is geen formaliteit en daar mag men niet lichtzinnig overheen gaan. Hij verzet zich tegen het beeld dat men ophangt dat de huidige Vlaamse Regering schromelijk tekortschiet.

Wat de pachters betreft, verwijst hij naar de tussenkomsten van voormalig parlementsvoorzitter Jan Peumans die daarvoor ook nog directeur Marketing en Strategie van De Lijn is geweest. De pachters mogen uiteraard niet goedkoper werken dan de prijzen die werden vastgelegd samen met De Lijn. Als men de markt echt zou laten werken op basis van een lastenboek met alle verplichtingen, dan zou men andere prijzen krijgen. Het gaat dus om een gecontroleerde private werking onder strakke voorwaarden om geen te groot spanningsveld met De Lijn te laten ontstaan.

4.6. Karin Brouwers

Uit een antwoord op een schriftelijke vraag over de aangepaste dienstverlening in Leuven die startte op 1 april 2023, verneemt *Karin Brouwers* dat die blijft gelden tot eind 2023. En verder: "Wat de impact voor het voorjaar 2024 betreft, maakt De Lijn momenteel de analyse of ze het volledige netwerk met voldoende zekerheid kan rijden of niet." (*Schriftelijke Vragen* VI.Parl. 2023-24, nr. 46 aan minister Lydia Peeters). Als dit in 2024 nogmaals wordt verlengd komt men aan een jaar tijdelijk verminderde dienstverlening. Ze vindt dat een probleem, al kan ze begrip opbrengen door het chauffeurstekort en om zekerheid te geven dat de bussen daadwerkelijk opdagen. Maar hoe valt het starten van fase 2 van basisbereikbaarheid te rijmen met een verminderd aanbod en de goedgekeurde netplannen door de gemeenteraden? Hoe kan men dit nog uitleggen?

Ze was ook geschrokken door de uitspraak dat men vervoer op maat zou opstarten, een tijd laten lopen en vervolgens evalueren om te kijken of er misschien niet te veel aanbod is. Een goede communicatie over dit vervoer op maat zal belangrijk zijn zodat men het bestaan ervan kent. Het zou te makkelijk zijn om vast te stellen dat vervoer op maat niet wordt gebruikt om vervolgens het aanbod af te bouwen. Hoe zal men evalueren en meten of er voldoende vervoer op maat is? Door de klachten die men ontvangt? De cd&v-fractie is hierover zeer bezorgd.

4.7. Bart Claes

Bart Claes komt terug op de TCO van groene bussen die hoger blijkt te liggen dan dieselbussen. De kost voor het vervangen van de 2500 bussen van De Lijn en van de 1500 bussen van de pachters, die de kost zullen doorrekenen, zal dus toenemen. Het gevolg is dat De Lijn, die nu al financieel in de problemen zit, keuzes moet maken: tickets duurder maken of verder snoeien in het aanbod. Dat baart hem veel zorgen want het aanbod is al sterk verminderd ten opzichte van 10 jaar geleden. Hij ziet ook geen enkel plan om de reizigers die in de loop der jaren afhaakten, terug te winnen. Dat zal niet lukken door het aanbod en het aantal haltes verder te verminderen. Is er een plan, want het openbaar vervoer is nodig?

5. Bijkomende antwoorden van Ann Schoubs

Ann Schoubs verduidelijkt dat de bedragen die eenmalig uit het exploitatiebudget werden gehouden bijvoorbeeld, verband houden met pps-constructies die gekoppeld zijn aan bepaalde investeringen en een impact hadden op het exploitatiebudget. Dat is in tegenstelling tot recurrente besparingen zoals bijvoorbeeld het verminderen van het aantal vte's. In de 250 miljoen euro zitten wel dergelijke eenmalige besparingen. In de 200 miljoen euro zijn die er uitgehaald omdat ze eenmalig zijn en de globale evolutie vertekenen.

Onder diensten en diverse goederen vallen onder andere onderhoudsprestaties en ICT-diensten die worden uitbesteed en dus onderhevig zijn aan de inflatie. Verder gaat het om onderdelen voor bussen. Verder worden de personeelskosten geïndexeerd en is er een koppeling met de marktprijs voor elektriciteit en diesel. Gas en elektriciteit voor gebouwen worden dan weer niet geïndexeerd.

Wat de reacties op de aanbodvermindering betreft, zegt *Ann Schoubs* dat dit gestart is in september 2023. Daar werd over gecommuniceerd. Een aantal diensten zullen opnieuw worden gereden maar aan 100 procent zal men niet meer geraken in januari 2024. Er is wel een inhaalbeweging voor het aanwerven van chauffeurs en technici. Het is niet de bedoeling om het aanbod verder af te bouwen. Maar als men geen chauffeurs meer vindt, dan zal men op een bepaald ogenblik moeten schrappen. Het is dan de keuze om te zeggen welke bussen systematisch niet zullen rijden zodat de klant zekerheid heeft. In Leuven zijn er inderdaad ritten geschrapt omdat men daar geen chauffeurs vindt. *Ann Schoubs* noemt het geen afbouw en dat is ook niet de bedoeling.

Met 370 miljoen euro kan niet de volledige vergroening worden gefinancierd. In de commissie werd eerder al gezegd dat hiervoor in totaal 3,2 miljard euro nodig is. Er wordt getracht om de volgende vijf jaar 144 bussen per jaar te vervangen, en in het beste geval iets meer, maar daarmee is niet de volledige vloot vergroend. Dat is niet mogelijk op vijf jaar. Ook alle stelplaatsen en sporen gaan met 370 miljoen euro niet vernieuwd zijn. Zelfs als men de middelen zou hebben, is er ook een eindige capaciteit aan het leveren en het uitvoeren van spoorwerken.

Van waar het cijfer van 244 miljoen euro komt waarvan sprake is in het krantenartikel van vandaag, is *Ann Schoubs* niet bekend. Het is zeker niet op een raad van bestuur gepresenteerd. Bijkomende vragen over bijvoorbeeld de verdelingen van de cijfers per zittingsperiode zijn uiteraard altijd mogelijk.

De *voorzitter* dankt *Ann Schoubs* en deelt mee dat ze opnieuw wordt verwacht op 18 januari 2024 voor een gedachtewisseling samen met de minister over de uitrol van fase 2 van basisbereikbaarheid.

Bart CLAES,
voorzitter

Els ROBEYNS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
CEO	chief executive officer
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
IT	informatietechnologie
KPI	key performance indicator, kritieke prestatie-indicator
LEZ	lage-emissiezone
MIVA	voormalige Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen
ODC	openbaredienstencontract
pps	publiek-private samenwerking
TCO	total cost of ownership
TEC	Transport en Commun
vte	voltijdsequivalent / voltijdequivalent