



DECONSOLIDATIE VAN DE LIJN HOUDT GROTE RISICO'S IN.



SUGGESTIES VOOR DE NIEUWE CEO VAN DE LIJN

Koen Repriels

Stafmedewerker ACV studiedienst

Sandra Rosvelds

Diensthooft studiedienst [Beweging.net](https://www.beweging.net)

TIEN JAAR BESPAREN¹

De Lijn bestaat in 2021 30 jaar. Maar veel reden tot feesten is er niet. In 2009 werd De Lijn op een besparingsdieet gezet. Haar jaarlijks werkingbudget daalde van bijna 1,1 miljard EUR in 2009 naar ongeveer 870 miljoen EUR in 2020. Dat resulteert vandaag in zichtbaar kwaliteitsverlies, zoals sterk verouderd materieel, structureel personeelstekort en een sterk verminderd aanbod, vooral op het platteland.

Het personeel klaagt over de onzekere toekomst. De Vlaamse overheid koppelt een nieuwe beheersovereenkomst aan de uitkomst van een benchmarkstudie.² Die studie vergelijkt De Lijn met buitenlandse operatoren van openbaar vervoer. Enkel als die vergelijking positief is, komt er een nieuwe beheersovereenkomst. Daar kwam in 2020 een pandemie bovenop die de reizigers aantallen, en dus de eigen inkomsten, sterk deed slinken.

De besparingsoperatie van 2009 ging gepaard met de opdracht om de kostendeckingsgraad drastisch te verhogen. Dat gebeurde via het doorvoeren

van serieuze tariefverhogingen. Zo steeg de prijs van een Omnipas, het meest gebruikte netabonnement, met 43% sinds 2015. Die prijsstijging is beduidend hoger dan de evolutie van de inflatie, die maar met 9,5% steeg.

De kostendekkingsgraad van De Lijn steeg maar lichtjes van 16% in 2014 naar 20%, en dat ondanks de duurdere prijzen, Vooral het verspreid wonen en de drukte op onze wegen, die doorstroming en de commerciële snelheid van bus en tram verhinderen, zorgen voor deze lage kostendekkingsgraad. De oplossingen, zoals aanpassingen in infrastructuur en ruimtelijke ordening, vergen veel tijd en meer draagvlak bij wegbeheerders en lokale besturen dan nu het geval is. De Lijn zal daardoor de komende jaren in overgrote mate afhankelijk blijven van vaste overheidsdotaties.

AANKONDIGINGSPOLITIEK

De vorige Vlaamse regering kwam met twee beloftes na de forse tariefverhoging in 2015. Via het decreet Basisbereikbaarheid beloofde ze reizigers beter bereikbare bestemmingen zoals hospitalen, scholen en werkvloeren. Vijftien samenwerkingsverbanden van lokale besturen, vervoersregio's, krijgen meer plannings- en beslissingsbevoegdheid die voordien bij De Lijn zaten. In een of twee van die vervoersregio's zou de exploitatie niet via een beheersovereenkomst maar via aanbesteding gecontractualiseerd worden. De Lijn mag enkel meedoen als ze slaagt in haar benchmark.

Het decreet wil bus en tram ook beter verbinden met meer individuele mobiliteitsdiensten zoals deelsystemen. Basisbereikbaarheid wil zo gecombineerde verplaatsingen – combimobiliteit in het jargon - stimuleren. Voor De Lijn moet basisbereikbaarheid meer reizigers per bus en meer efficiëntie opleveren. De focus ligt op lijnen met veel potentieel: snelle lijnen met liefst eigen busbanen. Verbeterde doorstroming moet de frequentie en de reizigersinkomsten opdrijven. Basisbereikbaarheid zal zichzelf moeten financieren. Meer doen met dezelfde middelen is het mantra. De uitrol van basisbereikbaarheid is al een aantal keer uitgesteld. De introductie van nieuwe vervoerplannen is nu voorzien voor december 2021.

Een tweede belofte was de versnelde vergroening van de vloot, het 'E-bus-programma'. Tegen 2025 moeten de bussen in de grote steden emissievrij

rijden. En tegen 2035 zou het volledige Vlaamse openbaar vervoer helemaal emissievrij moeten gebeuren. Maar de vorige Vlaamse regering drukte zelf op de pauzeknop. Voor de implementatie van het E-busprogramma legde ze geen middelen vast in haar begroting.

VERGROENEN JA, DECONSOLIDEREN NEEN

Deze grootste plannen van de Vlaamse regering voor een vlootvergroening van De Lijn maken weinig indruk op klimaatexperten. Uiteraard is de doelstelling legitiem en noodzakelijk. Maar het is een duur programma van 1,3 miljard EUR dat ook nog geen volledig afgeschreven moderne bussen wil vervangen door elektrische bussen. Het aandeel van bussen in de globale uitstoot door wegtransport is echter verwaarloosbaar. En hebben deze investeringen wel zin als individueel autobezit en de salariswagens niet meer worden ontraden?

Ook de huidige Vlaamse regering heeft in de begroting geen middelen voorzien voor vlootvergroening. Ze kiest er daarentegen voor op zoek te gaan naar private financiering voor de aankoop van 970 elektrische bussen. Zo kan de investering van 1,3 miljard EUR voor het E-busprogramma buiten de Vlaamse begroting worden gehouden. Dat heet in het jargon deconsolidering. De deadline voor deconsolidering heeft de Vlaamse regering in een recente conceptnota op 1 januari 2022 gezet. De goedkeuring gebeurde ‘stoemelings’ zonder al te veel publiek debat. En zonder de gebruikelijke voorafgaande advisering door INR of de SERV.³

Maar, aan deconsolidering koppelt Europa serieuze voorwaarden die verregaande gevolgen hebben voor De Lijn en het Vlaamse openbare vervoer. Zo moet de jaarlijkse vaste werkingsdotatie het kleinste gedeelte van de financiering worden. Het merendeel van de inkomsten van De Lijn dient te komen van variabele financiering op basis van het concept gerealiseerde reizigersritten. De huidige Vlaamse minister van mobiliteit, Lydia Peeters, is op haar website ook duidelijk over de achterliggende doelstelling. Het moet van De Lijn een marktpartij maken die kan meedingen naar contracten. De minister wil via deconsolidering overheidsfinanciering koppelen aan goede of minder goede werking. Dit betekent ook dat bij toewijzing van een contract aan een concurrent van de Lijn in een vervoersregio, deze andere marktpartij dezelfde variabele vergoeding per reizigersrit moet krijgen.

Een andere voorwaarde is dat De Lijn 50% van haar middelen uit eigen inkomsten en prestatiefinanciering (dus op basis van gerealiseerde reizigersritten) haalt en dit gedurende drie jaren voorafgaand aan de invoering in januari 2022. Die voorwaarde is volgens waarnemers nu simpelweg niet vervuld.⁴ Ook de Mobiliteitsraad Vlaanderen waarschuwt in een recent advies dat deconsolidering om die reden geen evidentie is.⁵ Europa dreigt daarom post factum de operatie niet goed te keuren en alsnog te vragen dat E-businvesteringen in de Vlaamse begroting worden opgenomen. Zoals dat in 2016 al gebeurde met uitgaven van meer dan 600 miljoen EUR in het kader van investeringsprogramma's voor ziekenhuisinfrastructuur en scholenbouw.

De conceptnota 'deconsolidering' belooft de Lijn meer commerciële tariefvrijheid om haar inkomsten te verhogen. Nu is de Vlaamse regering verantwoordelijk voor het tariefbeleid. Die verhoogde autonomie zou ook kunnen betekenen dat De Lijn tarieven mag laten differentiëren in functie van plaats en tijdstip. Bij hoge bezetting en beperkte capaciteit kan een rit dan duurder worden. De vraag wordt zo meer gespreid naar de daluren. Deze commercialisering zou vooral nadelig uitvallen voor minder kapitaalkrachtige reizigers die afhankelijk zijn van openbaar vervoer en werken met vaste arbeids- en schooltijden.

VEEL RISICO'S

Aan de deconsolidering zijn grote risico's verbonden voor reiziger, personeel, de belastingbetaler en de Vlaamse overheid als enige eigenaar van De Lijn. De conceptnota gaat niet in op deze risico's. We sommen ze hier even op.

De omweg via bancaire financiering zal duurder uitvallen dan klassieke financiering uit de begroting. Het gevaar bestaat dat het uiteindelijk de reiziger is die de hogere factuur moet dragen.

Er zijn ook goedkopere alternatieven die nog niet zijn onderzocht. Momenteel kunnen overheden zich heel goedkoop direct financieren, wat klassieke overheidsopdrachten met financiering uit de begroting mogelijk maakt. Ook zijn er alternatieve mogelijkheden met middelen uit het Europese herstellfonds. Dit project zou perfect passen in de groene prioriteiten

van het Europese herstelfonds en directe financiering met een soepele begrotingsbehandeling mogelijk maken.

Banken daarentegen zullen garanties vragen bij tekorten waarvoor dan de Vlaamse overheid als eigenaar toch opnieuw zal moeten opdraaien als die garanties ingewonnen worden. Bovendien ondergraaft de Vlaamse overheid zelf de onderhandelingspositie van De Lijn (en zichzelf als aandeelhouder) tegenover diezelfde banken. Banken zullen onvermijdelijk lastige vragen stellen over grote risico's die de eigenaar zelf creëert voor De Lijn, met name het benchmarkexamen en het voornemen van de Vlaamse overheid om de uitbating van bus en tram volledig te liberaliseren in een of twee vervoersregio's.

Ook de pandemie legt een hypotheek op de haalbaarheid van de deconsolidering. Het variabele gedeelte van de overheidsvergoeding van meer dan 50% dient te gebeuren volgens volumes van reizigersritten. Dat is geen evidentie in tijden wanneer reizigers massaal afhaken, de bezetting terugvalt en dit alles de inkomstenstabiliteit ondergraaft. De coronacrisis toont de gevaren van variabele financiering duidelijk aan.

Dus vanuit het perspectief van tariefbeleid, risicobeheersing, de financieringskost en het Europees voorwaardenkader is deconsolidering op dit moment een totaal onzinnig idee. Die conclusie werd alvast gemaakt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Brusselse openbare vervoersmaatschappij, MIVB, besliste om, ondanks een veel hogere kostendekking dan De Lijn, niet te deconsolideren om de uitbreiding van haar metronet te financieren.

Het ACV acht het hoog tijd om ook in Vlaanderen dit idee af te serveren. Het belangrijkste argument is een Europese voorwaarde die niet aan bod komt in de conceptnota. Die voorwaarde zegt dat het beheer van De Lijn volledig autonoom dient te gebeuren zoals bij eender welke marktpartij. Dus onafhankelijk van de Vlaamse overheid. In de besluitvorming van de Lijn kan de Vlaamse overheid dus geen dominante rol meer spelen. De facto geeft de Vlaamse overheid door De Lijn te deconsolideren een belangrijk mobiliteitsinstrument uit handen. De Lijn vervelt daarmee van

een openbare vervoersmaatschappij tot een semipubliek bus- en trambedrijf.

De echte knelpunten van het E-busprogramma zijn trouwens niet financieel. Die gaan over ontbrekende vergunningen, betere netcapaciteit, geschikte stelplaatsen voor het plaatsen van laadinfrastructuur, en natuurlijk meer aparte busbanen zodat de batterij niet leegloopt in de file.

Het E-busprogramma is dus veel meer dan een aankoop van bussen. Het is een complex infrastructuurproject in elektrisch laden dat samenwerking met tal van andere stakeholders vereist; lokale besturen, vervoersregio's, distributienetbeheerders, beheerders van vastgoed, beheerders van het wegnnet etc...

CORONA ALS KANS OP OMMEKEER

Deze hele consolidatie legt een zware hypotheek op De Lijn. Het opent de weg naar meer marktwerking en privatisering. Zowel reizigers als personeel willen na de pandemie vooral kwalitatief openbaar vervoer dat toekomstbestendig is en kan inspelen op de trend naar meer combimobiliteit. Daarom geven we alvast de volgende tips voor de nieuwe CEO mee.

INTERNE OPERATOR- EN ORGANISATIERUST

1. Verzet u tegen de vervelling van De Lijn tot een marktpartij. Maak duidelijk dat de dagdromerij over meer contractualisering en deconsolidering beter onmiddellijk stopt. Met teruglopende reizigersvolumes en inkomsten is dit tijdens deze pandemie sowieso niet realistisch. Marktpartijen zijn per definitie enkel geïnteresseerd in extra reizigerspotentieel en een zeer vraaggericht, commercieel openbaar vervoer dat voor extra winsten kan zorgen.
2. Zorg voor een nieuwe beheersovereenkomst die De Lijn erkent als interne operator voor een lange periode. Dit zorgt voor sociale stabiliteit. Veranker het unieke Vlaamse pachtmodel waarmee De Lijn momenteel de inbreng van de privésector organiseert, in de nieuwe beheersovereenkomst. Dat model loopt nu goed tot ieders tevredenheid omdat het gebeurt aan dezelfde tarief-, arbeids- en vervoersvoorwaarden.

3. Zorg voor organisatierust. Investeer in goede relaties met het personeel, goede sociale dialoog en goede relaties met de pachters. Sterke vakbonden bij De Lijn zijn geen tegenstanders maar bondgenoten om de dienstverlening voor de reiziger te verbeteren.

TARIEVEN

4. Pas op met tariefautonomie. Pleit ervoor dat de Vlaamse overheid het tariefbeleid blijft sturen. Het is een essentieel instrument in de aansturing van het mobiliteitsbeleid. Anders dreigt de reizigerskritiek op nieuwe tariefverhogingen, als gevolg van de politieke keuzes voor een betere kostendekkingsgraad en versnelde vergroening, volledig bij De Lijn te belanden.
5. Maak tarieven in de spits in drukke regio's niet duurder dan tijdens de daluren. Het maatschappelijk leven van heel veel reizigers die afhankelijk zijn van openbaar vervoer, is rond die uren georganiseerd. Het zal de druk op het verrichten van atypische uren voor veel werknemers alleen maar vergroten.
6. Combimobiliteit vereist tariefintegratie. Stop daarom de huidige chaos van verschillende biljetten en abonnementen voor spoor, metro, tram en bus. Werk samen met de collega's in Wallonië, in Brussel en bij NMBS rond tariefintegratie. Een abonnement voor alle vormen van openbaar vervoer op één kaart moet het principe zijn. Dit zal zorgen voor meer reizigers en extra inkomsten.
7. Zorg er mee voor dat de derdebetalersregeling voor het spoor, het 80/20 systeem, toegepast kan worden voor het hele openbaar vervoer. Zo wordt schakelen tussen spoor, tram, metro en bus tijdens het woon-werkverkeer veel makkelijker. Dan wordt het ook mogelijk om cao 19/9, die interprofessionele mobiliteitsrechten geeft aan werknemers, uit te breiden tot alle vormen van duurzaam vervoer. Dan kan iedereen die met een ander duurzaam vervoermiddel naar het werk komt, ook een stimulerende vergoeding voor fiets, trein, tram of bus krijgen.⁶ Ook dit zal zorgen voor meer reizigers.

BASISBEREIKBAARHEID

8. Stel de reiziger die helemaal afhankelijk is van bus en tram voor zijn mobiliteit, centraal. Blijf inzetten op de basis van basisbereikbaarheid.
9. De overstap naar nieuwe mobiliteitsdiensten in het lokale vervoer, zoals deelsystemen, kunnen autoverplaatsingen en -bezit doen verminderen. Maar

de Vlaamse overheid moet dan wel de leiding nemen en deze nieuwe privé-diensten reguleren⁷. Dat is van groot belang voor veiligheid, standaardisatie en privacy. Ook De Lijn blijft beter actief betrokken bij de regie en ontwikkeling van nieuwe digitale en fysieke mobiliteitsdiensten. En zoals gezegd is tarief- en ticketintegratie absoluut noodzakelijk en moet hoogdringend ingevoerd worden om aantakking van nieuwe mobiliteitsdiensten aan het openbaar vervoer te stimuleren.

VERGROENING

10. Voer de vlootvergroening gefaseerd uit waardoor middelen stapsgewijs kunnen uitgegeven worden. Deconsolidering is dan niet meer nodig. Dring er in ieder geval op aan om de doelen en middelen voor het E-busprogramma beleidsmatig te onderbouwen en decretaal vast te leggen. Zodat er financiering is om E-bussen te laten rijden in Vlaamse centrumsteden tegen 2024 die niet afhankelijk is van de deadline van 2022 om te deconsolideren.

CORONA

11. Verzeker tijdens de pandemie en de uitlopers ervan een aanbod voor reizigers die volledig afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Met als concrete uitdagingen een betere opvolging van bezittingsgraden met druktemeters, het inleggen van extra capaciteit tijdens piekmomenten, het proberen spreiden van de reizigersvraag, het goed meten van reizigersvolumes....

1. Met dank aan Jan Coolbrandt (ACV - Openbare diensten), Jo Van der Hertten (ACV – Openbare diensten) voor de input en het nalezen.
2. Een nieuwe langdurige beheersovereenkomst blijft uit. Zo'n overeenkomst geeft garanties over werkzekerheid en legt vast hoe lang De Lijn het openbaar vervoer kan uitbaten.
3. Instituut van de Nationale Rekeningen (INR - <https://inr-icn.fgov.be/nl>) en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV - <https://www.serv.be/serv>)
4. <https://dannygeerts.wordpress.com/2020/07/26/deconsolidatie-de-lijn-de-vlucht-vooruit/>
5. Mobiliteitsraad Vlaanderen, oktober 2020. Advies over begrotings- en beleidstoelichting 2021. https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA_20201117_ADV_beleids-en%20begrotingstoelichting%20MOW%20%28002%29.pdf, pagina 7-9.
6. Voor meer info over het 80/20 systeem zie ook vakbeweging 25 februari 2020. Maak combineren van openbaar vervoer makkelijker en volledig kosteloos.
7. In het jargon heet dit "mobility as a service" of kortweg MaaS.

N