

PERSBERICHT

25 maart 2019

Verslag aan het Vlaams Parlement

Rekenhof onderzoekt de realisatie van het project Registratie, Ticketing en Boordcomputer van De Lijn

In 2005 besliste De Lijn een nieuw registratie-, ticketing- en boordcomputersysteem (ReTiBo) op haar bussen en trams te installeren ter vervanging van het magneetkaartsysteem. Zij raamde de kostprijs in 2009 op ongeveer 120 miljoen euro. Pas in 2011 kwam het tot een contract met de tijdelijke vereniging ProFa. Het project zou in november 2014 klaar zijn. Er traden echter veel vertragingen op, waardoor het project eind 2018 nog altijd niet was opgeleverd. Inmiddels berekende het Rekenhof dat de kostprijs steeg met ten minste 41,9 miljoen euro, inclusief ongeveer 3 miljoen euro onverschuldigde betalingen.

Moeizame start

In 2005 besliste De Lijn het ReTiBo-project te starten, maar pas vanaf 2008 werd een volledige projectorganisatie uitgebouwd. De Lijn sloot daarvoor overeenkomsten met externe ondersteuners, die de sturing van het project grotendeels in handen namen. In 2009 raamde De Lijn de kostprijs van het totale project op 120,1 miljoen euro. Uiteindelijk heeft zij voor de eigenlijke projectuitvoering medio 2011 een contract gesloten met de tijdelijke vereniging ProFa. Volgens dat contract moest het project eind november 2014 afgerond zijn. In 2015 werd de kostprijsraming herzien en werd bepaald dat het project binnen een taakstellend budget van 149,8 miljoen euro moest worden uitgevoerd. Maar die herraming klopt volgens het Rekenhof niet, aangezien zij een aantal bijkomende kosten niet omvat.

Wijzigingen aan het hoofdcontract

Vrij kort na de start van het project werd al duidelijk dat de timing niet zou worden gehaald doordat minder gebruik kon worden gemaakt van bestaande software en meer analyse nodig bleek dan voorzien kon worden op basis van het bestek. Doordat de vertragingen bleven toenemen, sloot De Lijn in de loop der jaren drie bijkomende overeenkomsten, waarbij zij zich steevast in een moeilijke positie bevond, onder meer door de beperkte juridische boeten en schademogelijkheden in het bestek. ProFa ontving ruime vergoedingen voor het geleden nadeel of de gevraagde meerwerken, maar De Lijn kon maar beperkte boetes innen. De kostprijs van het hoofdcontract is daardoor verder opgelopen. Het Rekenhof is ook van oordeel dat De Lijn ongeveer 3 miljoen euro onterechte betalingen heeft gedaan.

Bijkomende contracten

Zowel tijdens de voorbereiding als tijdens de uitvoering van het project kocht De Lijn buiten het hoofdcontract nog andere goederen en diensten aan, zoals MOBIB-kaarten en ICT-ondersteuning. Ook de kostprijs daarvan steeg aanzienlijk tegenover de ramingen, vooral door de vertragingen en de onderschatte nood aan analysewerk. De Lijn wees enkele van deze dienstencontracten voor de volledige projectduur toe aan dezelfde externen. Dat bevordert wellicht de continuïteit van de dienstverlening, maar De Lijn heeft de vergoeding van deze externen niet afhankelijk gemaakt van het behalen van resultaten. Gelet op de aansturing door die externen, garandeert deze werkwijze de projectvoortgang niet. De rapportering van De Lijn over de betalingen aan externen is bovendien weinig transparant.

Andere projectkosten

Ook buiten het projectbudget deed De Lijn uitgaven die met het project verbonden waren. Zo diende zij door de vertraagde projectoplevering het oude Prodata operationeel te houden en de reizigers nog zoals vroeger te tellen. Een van de grootste kosten, namelijk die voor de inzet van haar eigen personeel, heeft De Lijn niet bijgehouden. Die kosten kunnen dan ook niet geraamd worden.

Herberekening totale projectkosten

De diverse ramingen en de totale kostprijs kunnen niet zonder meer vergeleken worden, onder meer door de talloze wijzigingen aan het hoofdcontract, een rekenfout en de kosten die De Lijn buiten het budget betaalde. Het Rekenhof heeft een herberekening gemaakt. Het kwam tot een totale projectkostprijs van 159 miljoen euro. De werkelijk te betalen kostprijs, na verrekening van de vertragsboetes, bedraagt 154,7 miljoen euro. Bovendien betwijfelt het Rekenhof of het project binnen dit budget van 154,7 miljoen euro zal kunnen worden gerealiseerd, aangezien veel kosten niet konden worden voorzien. Tegenover de oorspronkelijke projectraming van 120,1 miljoen euro, die het Rekenhof echter heeft bijgesteld tot ongeveer 112,8 miljoen euro, betekent dat een kostenstijging van het ReTiBo-project met ongeveer 41,9 miljoen euro. Tegenover die stijging staan naar schatting nauwelijks 7,5 miljoen euro bijkomende diensten of leveringen. De meerkosten, hoofdzakelijk ten gevolge van de vertragingen, kunnen worden geraamd op 34,4 miljoen euro. De Lijn heeft echter ook sommige gevraagde producten geschrapt zonder dat het duidelijk is welke impact dat zal hebben op het eindresultaat van het project. Het is dan ook niet duidelijk of het volledige project wel zoals gepland zal worden uitgevoerd.

Reactie van de minister

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken heeft ingestemd met de aanbevelingen die het Rekenhof heeft gemaakt om in de toekomst tot een betere projectwerking te komen.

Informatie voor de pers

Het Rekenhof controleert de openbare financiën van de federale Staat, de gemeenschappen, de gewesten en de provincies. Het draagt bij tot de verbetering van het overheidsbeheer door nuttige en betrouwbare informatie die voortvloeit uit een tegensprekelijk onderzoek, toe te zenden aan de parlementaire vergaderingen, aan de beheerders en aan de gecontroleerde diensten. Als collaterale instelling van het parlement werkt het Rekenhof onafhankelijk ten opzichte van de overheden die het controleert.

Het verslag *Realisatie van het project Registratie, Ticketing en Boordcomputer bij De Lijn* is bezorgd aan het Vlaams Parlement. Het verslag en dit persbericht staan op de website van het Rekenhof (www.rekenhof.be).