

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 837
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 9 maart 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

De Lijn - Verkoop van uit dienst genomen bussen

Eind februari 2018 dook in de media het beeld op van een afgedankte bus van De Lijn die werd ingezet om vluchtelingen in Syrië te evacueren. Maar hoe geraakt zo'n oude lijnbus in Syrië? Volgens de woordvoerder van De Lijn, waarbij ik verwijs naar het journaal op de VRT van 28 februari 2018, brengt De Lijn zelf geen bussen op de markt. Alle bruikbare onderdelen worden uit oude bussen gerecupereerd en de rest gaat naar het schroot.

In uitzonderlijke gevallen worden wel oude lijnbussen verkocht, meestal aan mensen die De Lijn zelf contacteren en de bus willen ombouwen voor een project. Als bussen verkocht worden, is de nieuwe eigenaar verplicht om alle logo's van De Lijn te verwijderen. Verder mag de nieuwe eigenaar met het voertuig doen wat hij wilt, ook doorverkopen. Wellicht is de bus op die wijze in Syrië geraakt.

1. Kan de minister een overzicht geven van het aantal bussen dat jaarlijks afgedankt werd voor de periode 2012-2017?
Graag ook per jaar hoeveel van deze afgedankte bussen tot schroot werden herleid en hoeveel er verkocht werden.
2. Worden de oude bussen rechtstreeks door De Lijn verkocht of wordt gewerkt met een tussenstructuur?
3. Graag ook een overzicht van de inkomsten die de Lijn haalt uit de verkoop van oude bussen, en dit voor de periode 2012-2017.
4. De nieuwe eigenaar is verplicht om de logo's te verwijderen, maar dat gebeurt blijkbaar niet altijd.
 - a) Op welke manier controleert De Lijn of de nieuwe eigenaar zijn verplichtingen nakomt?
 - b) Waarom verwijdert De Lijn de logo's niet zelf?

ANTWOORD

op vraag nr. 837 van 9 maart 2018

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Aantal bussen buiten dienst gesteld en verwijderd uit het park, alle na (meer dan) veertien jaar gebruik:

- 2012: 43
- 2013: 52
- 2014: 121
- 2015: 220
- 2016: 116
- 2017: 158

De opdeling van deze aantallen in "te verschroten"/"verkocht als rijvaardig" wordt niet automatisch geregistreerd. Het achterhalen ervan is m.a.w. manueel werk en geen prioriteit in het beleid van De Lijn. De versnelde vergroening van de busvloot van De Lijn maakt natuurlijk dat er de laatste jaren een heel aantal oudere bussen konden afvloeien.

2. Bij verkoop van buiten dienst gestelde voertuigen wordt gewerkt met een tussenstructuur.
3. Een relevant antwoord op deze vraag kan niet worden gegeven.
Uit de boekhouding van De Lijn vielen – na manueel werk – de bedragen "verkoopwaarde" te traceren (gemiddeld ongeveer 56 keuro per jaar). Op zich geeft dat echter geen volledig beeld van de gerealiseerde beschikbare middelen. De kosten die door De Lijn worden gemaakt om een voertuig klaar voor verkoop te maken of te laten verschroten, zitten daar bijvoorbeeld niet in.
4. Zoals dit algemeen geldt voor in occasie verkochte voertuigen, blijven die meestal wel een herkennings- of herkenbaar element behouden, zeker als de verkoper sporen van zijn/haar logo op de carrosserie voorzag (vb. typische kleur, afdrukken van letters, ...).

Controle op - laat staan "handhaving van" - wat een nieuwe eigenaar uiteindelijk met een overgenomen voertuig doet, lijkt weinig realistisch/weinig redelijk en is dan ook geen prioritair beleidsaandachtspunt.