



Vlaams
Parlement

vergadering **C98**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 januari 2021

(Wegens de coronamaatregelen werd deze vergadering via videoconferentie georganiseerd.)

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe aanbesteding van elektrische bussen bij De Lijn – 1058 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van de bussen van De Lijn – 1090 (2020-2021)	3
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vrachtroute-netwerken – 1072 (2020-2021)	18

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe aanbesteding van elektrische bussen bij De Lijn
– 1058 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van de bussen van De Lijn
– 1090 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Mijn beste wensen, collega's.

Minister, we hebben over dit thema, de elektrificatie van De Lijn, ook al gesproken bij de bespreking van de begroting eind vorig jaar, maar het is toch wel een zeer belangrijk thema. We hopen dat er misschien nieuwe evoluties of nieuwe elementen zijn die u kunt meedelen.

We weten allemaal dat in september de aanbesteding van 970 elektrische bussen door De Lijn werd stopgezet. We dreigen daar een beetje een verhaal te tekenen waarbij we achterlopen ten opzichte van buurlanden als Nederland, waar inmiddels al 25 procent van de bussen elektrisch rijden. We zitten ook met het probleem dat er stevige boetes dreigen voor onze bussen die toch in de lage-emissiezones (LEZ's) in Antwerpen, Gent en Brussel moeten rijden, hoewel ze daar eigenlijk niet meer geschikt voor zijn. En in het algemeen is er natuurlijk de doelstelling van de Vlaamse Regering om tegen 2025 onze steden emissievrij te kunnen bedienen en in 2035 heel Vlaanderen emissievrij te kunnen bedienen.

Inmiddels heeft De Lijn een aanbesteding voor de bestelling van tweehonderd elektrische bussen gelanceerd. De selectieleidraad voor die aanbesteding bevat naast de levering van tweehonderd elektrische bussen ook drie andere deelopdrachten: de levering van de laadinfrastructuur voor die bussen, de adviesopdracht om De Lijn te begeleiden bij de ombouw van een twintigtal stelplaatsen en de adviesopdracht om De Lijn te begeleiden bij de implementatie van het EBS-programma (Elektrische Bussystemen).

De Lijn schat de waarde van die aanbesteding op maximaal 180 miljoen euro. Er wordt nu, in tegenstelling tot die eerdere keuze om 970 bussen tegelijk te bestellen, gekozen voor een gefaseerde aanpak, met in deze eerste fase 200 bussen. Het is de bedoeling, heb ik toch begrepen, dat De Lijn 2 kandidaten zou kiezen uit alle kandidaten die een offerte indienen. Die kandidaten mogen dan 30 bussen leveren. En de winnaar van die minicompentie mag dan de overige bussen leveren. De eerste bussen zouden in 2023 geleverd moeten worden. De Lijn heeft, waarschijnlijk mede op uw aandringen, bevestigd dat ze vasthoudt aan de ambities uit het Vlaamse regeerakkoord om tegen 2025 alle stadskernen emissievrij te bedienen en tegen 2035 heel Vlaanderen.

Minister, kunt u zich vinden in een gefaseerde aanbesteding voor de aankoop van elektrische bussen? Ik kan mij zeker inbeelden dat daar argumenten voor zijn, maar dan lijkt het mij belangrijk dat we ook weten dat de volgende fases ook zullen volgen. Kunt u daarover ook al wat meer zeggen?

Volstaat de aankoop van tweehonderd elektrische bussen om tegen 2025 de stadskernen emissievrij te bedienen? En is het nog steeds de bedoeling dat tegen 2025 ongeveer een kwart van de bussen bij De Lijn elektrisch zou rijden? Dan

zouden we, met vijf jaar vertraging, ook halen wat Nederland vandaag haalt. Dat moet toch zeker haalbaar zijn.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, ook op mijn beurt de allerbeste wensen voor een hopelijk beter 2021 dan de laatste negen maanden van 2020 het geval was. Ik denk dat iedereen ernaar snakt. Er is een constante, namelijk dat deze commissie toch samenkomt, voorlopig nog digitaal, maar binnenkort misschien hybride.

Collega's, mijn vraag gaat ook over de vergroening van de vloot van De Lijn, zoals collega Bex die daarnet duidelijk heeft geschetst. Ik ga dus niet meer in op de aanleiding van deze vraag, maar misschien wel nog even iets duiden. Ik hoor collega Bex zeggen dat het gaat om een heel belangrijk project voor De Lijn; ik wil zelfs toevoegen dat het om een cruciaal project gaat. Het gaat over een zeer groot investeringsprogramma dat een cruciaal element is in de verduurzaming en vergroening van heel wat facetten die de Vlaamse Regering kan behandelen. Het is ook belangrijk voor het behalen van de klimaatdoelstellingen.

De Lijn is een overheidsbedrijf dat heel wat impact heeft op de vergroening van de mobiliteit. We moeten er dus werk van maken. De doelstellingen zijn heel groot en heel concreet: tegen 2025 emissievrij rijden met de bus in de stadskern, tegen 2035 in heel Vlaanderen.

De aanpak van de aanbesteding is gewijzigd. Vandaar mijn vragen aan u, minister. Kunt u de gewijzigde aanpak van De Lijn en de motivering daarvoor nader duiden? Bent u van oordeel dat we met deze gewijzigde aanpak de doelstellingen, opgenomen in het regeerakkoord, zullen halen?

Het is nog vroeg, maar is het misschien mogelijk om al een tipje van de sluier op te lichten over de implementatie op het terrein van de emissievrije bussen in de stadskernen? Waar zullen we ze het eerst zien? Hoe ziet de fasering eruit?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank u voor jullie vragen. Ook mijn allerbeste wensen aan alle commissieleden, aan de voorzitter en aan de secretaris. Mijn allerbeste wensen voor een schitterend 2021, waarbij we hopelijk wat meer bewegingsruimte krijgen om mensen te kunnen ontmoeten en om over te schakelen naar hybride of fysieke commissievergaderingen. Het blijft toch nog altijd iets aangenaamer dan de digitale weg. Voorlopig zullen we nog maar even op dit elan verdergaan.

Zoals de collega's zeggen, zijn de e-bussen heel belangrijk en een cruciaal dossier in de vergroening van de vloot. We houden alleszins vast aan de ambities die zijn opgenomen in het regeerakkoord, waarbij we tegen 2025 de stedelijke kernen emissievrij willen hebben en heel Vlaanderen tegen 2035. Die ambitie waarmaken, betekent dat we volop moeten inzetten op de vergroening van de vloot bij De Lijn en bij iedereen die wordt ingeschakeld voor openbaar vervoer.

De historiek is gekend. Op 11 december 2019 is de selectieleidraad goedgekeurd en de publicatie volgde op 19 december 2019. Het ging over de bestelling van 970 e-bussen, samen met de infrastructuur en ondersteuning. De raad van bestuur van De Lijn besliste op 8 juli 2020 om de selectieleidraad stop te zetten. Het managementteam van De Lijn heeft in september en oktober een nieuw programma opgezet om te komen tot elektrificatie, vergroening en verduurzaming. Hier willen we nu volop op inzetten.

Ik moet u wel al onmiddellijk het volgende meegeven. De stopzetting van het dossier in juli heeft de raad van bestuur gemotiveerd door enerzijds te verwijzen

naar het feit dat de technologische evolutie zo snel gaat rond die e-bussen. Als men dan plots vastzit aan 970 bestelde bussen, gaat men al snel te maken hebben met een verouderd systeem. De technologische evolutie en verouderde technologie was de eerste reden, anderzijds zijn er uiteraard ook de infrastructuraanpassingen. Als men 970 elektrische bussen in 1 beweging zou willen bestellen, moeten ook in alle mogelijke stelplaatsen alle infrastructuurwerken zijn doorgevoerd. Dat leek hun ook niet haalbaar.

Ten slotte gaat ook de batterijtechnologie zo snel, dat de actieradius almaar groter wordt. Ook dat was een argument om te zeggen dat we niet langer gaan werken met opportunity charging, maar dat we kiezen voor depot charging, dus opladen ter plaatse, in de stelplaatsen. Dat waren de drie belangrijkste argumenten waarom de raad van bestuur van De Lijn heeft gezegd om dat dossier stop te zetten, en te werken aan een nieuw e-busprogramma, dat dan ook in het najaar of eind 2020 naar boven kwam.

Ik durf u ook gerust mee te geven dat, toen ik de eerste keer kennis kreeg van dat programma, ik vond dat daar veel te weinig ambitie in zat. En dan heb ik De Lijn inderdaad ook effectief gezegd dat we engagementen hebben opgenomen in het regeerakkoord. We hebben de ambitie om tegen 2025 die stedelijke kernen en tegen 2035 heel Vlaanderen emissievrij te laten rijden. Wel, dan moet ook de ambitie inzake de aankoop van e-bussen hoog genoeg zijn om ook die doelstellingen effectief te halen.

De huidige aanpak is dan op de raad van bestuur van december – denk ik – goedgekeurd bij De Lijn. De huidige aanpak is nu een gefaseerde aanpak waarbij men eerst een selectieleidraad in de markt heeft geplaatst voor tweehonderd bussen. Dat moet dienen om een beperkte groep van aanbieders over te houden waarvan men zeker is dat de kwaliteit goed is. U weet dat de selectieleidraad een voorafgaandelijke procedure is die niet verplicht is, maar die men soms doet als er nog niet voldoende knowhow verworven is. Men werkt dan eerst met een selectieleidraad, om vervolgens over te gaan tot de effectieve aanbesteding. Men heeft nu dus een selectieleidraad in de markt geplaatst voor de aankoop van tweehonderd elektrische bussen, met de bedoeling daar een beperkt aantal aanbieders uit te distilleren, waarvan men zeker is van de kwaliteit.

Dan zal men in een tweede fase een bestelling doen van telkens 30 elektrische bussen bij twee leveranciers, die verdeeld worden over 3 stelplaatsen. Zo moet men op dat moment slechts op 3 locaties de laadinfrastructuur voorzien. In fase 3 worden dan 140 elektrische bussen besteld, zodat men dan zit op die 200 effectief bestelde bussen. Nadien gaat men opnieuw een bestelling plaatsen van minimaal 200 elektrische bussen, maar niet meer via diezelfde selectieleidraad die nu in december is goedgekeurd. Men heeft dan de nodige kennis opgedaan via de eerste en tweede fase, om dan in een derde fase rechtstreeks met een aanbestedingsprocedure te starten om minimaal 200 elektrische bussen aan te kopen. Dat blijft dan zo verder evolueren.

Nu, het gaat enerzijds om de aankoop van elektrische bussen, maar ook die laadinfrastructuur is opnieuw een belangrijk instrument waarmee men rekening moet houden. Heel wat stelplaatsen zullen moeten worden aangepast, zullen groter moeten worden. Er moet eventueel ook worden gewerkt aan het elektriciteitsdistributienetwerk. Daarvoor is recentelijk ook een overeenkomst gesloten met Fluvijs, om daar ook zeker elke mogelijke vertraging uit te sluiten, en te zorgen dat dat snel kan gebeuren.

Kortom, er moet een heel systeem worden uitgerold van energiebeheer in zowel aankoop als opslag van energie, en ook telkens een duidelijke planning van wanneer welke bus zal worden geladen.

Waar de 60-tal e-bussen in de eerste fase ongeveer 30 miljoen euro zouden kosten, schat De Lijn in dat de nodige laadinfrastructuur die daarbij hoort, 20 miljoen euro zal kosten. Om die eerste zestig e-bussen te laten rijden, rekent men dus op een bedrag van 50 miljoen euro.

Wij hebben laten weten dat wij ons op zich kunnen vinden in de gefaseerde aanpak zoals de raad van bestuur die heeft goedgekeurd, maar we hebben de raad van bestuur erop geattendeerd dat we blijven vasthouden aan de ambitie van emissievrij in stedelijke kernen tegen 2025 en ook de navolgende ambitie, en dat men er dus te allen tijde over moet blijven waken dat men die ambitie kan waarmaken.

Daarom hebben we ook, naast de reguliere investeringsmiddelen waar De Lijn aanspraak op maakt, een bijkomend bedrag van 96 miljoen euro aan relancemiddelen ter beschikking gesteld van De Lijn. We hebben uitdrukkelijk aan de raad van bestuur gevraagd om die relancemiddelen, die 96 miljoen euro, maximaal te gebruiken voor de aankoop van elektrische bussen. Initieel was De Lijn van plan om die volledig te gebruiken voor hybride bussen, maar we horen toch her en der dat het verhaal van hybride bussen langzaamaan achterhaald raakt. In plaats van nu hybride bussen te kopen, om die over x-aantal jaren om te bouwen naar volledig elektrische bussen, denk ik dat we volop de kaart moeten durven te trekken om in te zetten op het verhaal van de e-bussen en om daarmee verder te gaan.

Volstaat die gefaseerde aanpak om de doelstelling van 2025 effectief te halen? Ik ga niet zeggen dat die ambitie zeker en absoluut kan worden gehaald met de vorige selectieleidraad, die van de 970 bussen. Daar hadden we die garantie ook niet. Maar we blijven er bij De Lijn alleszins op hameren dat de ambitie 'emissievrij in de stadskernen' moet worden gehaald. Men geeft dan wel aan dat men ook met hybride bussen emissievrij kan rijden in de stadskernen en dan buiten de stadskernen overschakelen. Want die bussen stoppen natuurlijk niet aan de grenzen van de stedelijke kern. Die rijden meestal ook verder tot de eerstvolgende halte en desgevallend nog verder buiten die stedelijke kernen. Men geeft aan dat de hybride bussen daar ook voor kunnen worden ingezet. En tegelijkertijd kijkt men uiteraard ook naar de pachters, die toch ook een belangrijk aandeel hebben inzake de elektrificatie en het aanbod of de gereden kilometers tout court. Ook wat dat betreft, geeft men mij aan dat men die ambitie van 2025 kan halen, maar we zullen daar zeker een zeer strikte en nauwe opvolging moeten doen bij De Lijn. Ik garandeer u zeker dat ik daar ook over zal blijven waken.

Dan kom ik bij de laatste vraag, of de gewijzigde aanpak voldoende zal blijken om tegemoet te komen aan de totale doelstelling, dus ook de doelstelling tegen 2035. Het blijft de ambitie van deze Vlaamse Regering om beide doelstellingen te halen, dus zowel de tussendoelstelling – de stedelijke kernen in 2025 – als de einddoelstelling, heel Vlaanderen emissievrij in 2035. Wij blijven vasthouden aan dat verhaal.

Wat dat betreft, moet ik opnieuw aangeven dat de bedoeling is dat iedereen die participeert in het kader van het openbaarvervoersaanbod, effectief kan zorgen voor het emissievrij berijden in heel Vlaanderen tegen 2035. We weten opnieuw dat er heel wat technische logische vooruitgang is, zowel in de actieradius, in de range van de e-bussen die alsmaar groeit, maar ook in de laadinfrastructuur en dergelijke. Maar wij blijven alleszins vasthouden aan die doelstelling. Zoals ik al zei, zullen we er ook bij De Lijn op blijven hameren dat aan die doelstellingen moet worden vastgehouden en dat er onder geen enkel beding van mag worden afgeweken.

Tot zover, maar ik neem aan dat er nog wel wat bijkomende vragen zullen volgen. Daar kijk ik uiteraard naar uit. Dank u.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, hartelijk dank voor uw omstandige antwoord. Ik ben blij dat u de ambitie die in het regeerakkoord staat, blijft bevestigen.

De Lijn zegt dat er een aantal factoren zijn waardoor men die 970 bussen niet in bulk wil bestellen, maar men geneigd is om stapsgewijs te werken. Ik heb daar begrip voor, maar langs de andere kant toch ook weer niet. Als een buurland er wel in slaagt om 25 procent van de bussen elektrisch te doen rijden, dan zou je toch denken dat men ook eens naar Nederland kan gaan kijken wat werkt en wat niet, en zich in te schakelen in wat daar werkt. En Nederland is zeker niet het enige voorbeeld waar het werkt. Ergens heb ik er dus toch wat onbegrip voor dat De Lijn dat nu eerst helemaal moet gaan onderzoeken. Maar langs de andere kant: better safe than sorry. We zullen ons er dan maar bij neerleggen dat het op die manier moet gebeuren.

Ik heb een vraag over de financiering. U sprak over de relancemiddelen die daar dan naartoe zouden gaan. In de discussie die we in de plenaire vergadering hebben gehad, had ik begrepen dat het ook de bedoeling was om van die 96 miljoen euro relancemiddelen 50 miljoen euro te besteden aan tramrijtuigen. Heb ik dat dan verkeerd begrepen? Gaan die middelen integraal naar e-bussen? En is het dan toch de bedoeling dat er nog 50 miljoen euro daarbovenop in trams wordt geïnvesteerd? Dan heb ik het destijds verkeerd begrepen. En nog met betrekking tot de financiering: kunt u al een indicatie geven van wanneer u denkt dat de studie rond de deconsolidatie klaar zal zijn en wij die hier kunnen bespreken?

U hebt er terecht op gewezen dat er een aantal aanpassingen nodig zijn in de stelplaatsen rond oplaadinfrastructuur. Ik wil daar een aantal andere kanttekeningen bij maken, over de omkadering. Er zijn nu proefprojecten met elektrische bussen bezig, bijvoorbeeld in Leuven. In antwoord op een schriftelijke vraag hebt u mij laten weten dat die bussen pas geleidelijk aan volop in dienst kunnen worden genomen, omdat er te weinig chauffeurs zijn die met die elektrische bussen kunnen rijden. Dat is toch een bekommernis, als we zwaar gaan investeren in extra elektrische bussen, dat er ook een tijdspad wordt uitgewerkt om te zorgen dat vanaf de dag dat die bussen er zijn, die ook optimaal kunnen worden ingezet. Want nu zien we dat er een aantal elektrische bussen die we hebben, meer dan een jaar stil zullen hebben gestaan voordat ze hun eerste rit doen. En dat kan toch niet de bedoeling zijn, met die zware investering in elektrische bussen.

Minister, u hebt gezegd hoeveel bussen er in welke fase zullen worden besteld, maar u hebt geen indicatie gegeven van de timing waarbinnen dat dan zou gebeuren. Is het de bedoeling dat die 200 bussen – dus tweemaal 30 plus 140 – nog allemaal voor eind 2023 in dienst zullen zijn? Dat was toch de bedoeling, dacht ik. Kunt u dat bevestigen? En voor wanneer zou dan die volgende fase van 200 bussen zijn? We spraken oorspronkelijk over 970 bussen. Hier hebt u over 400 bussen gesproken. Wat met die 570 andere?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Bedankt, minister, voor uw antwoord. Collega Bex, ik begrijp de minister wel als ze zegt dat het misschien wel verstandig is om die opdracht op te splitsen en om in een eerste fase voor die tweehonderd bussen te gaan, omdat de technologische evolutie natuurlijk wel van belang is. Die technologie evolueert. We hopen allemaal dat we ooit, wellicht over aanzienlijke tijd, bussen op waterstof hebben, bijvoorbeeld. De technologie zal dus ook voor de elektrificatie evolueren. Dan denk ik dat het niet onverstandig is om te spreiden.

Ten andere weet u ook, net als ik, dat het budgettair ook gewoon noodzakelijk is. De volledige elektrificatie van de vloot van De Lijn zou om en bij 3 miljard euro kosten, met alles erop en eraan. Dat kun je natuurlijk niet in één keer doen met één aanbesteding. Dat is onmogelijk. Die spreiding is dus budgettair noodzakelijk.

En dan is het niet onverstandig om ook de technologische evolutie als element daarvoor te hanteren en dus ook die investering te gaan spreiden.

Minister, ik heb nog een paar aanvullende vragen. Mijn laatste vraag ging over de concrete implementatie van de e-bussen in de stadskernen, ten laatste in 2025. U hebt er niet meteen op geantwoord. Ik weet niet of er vandaag al een plan is wanneer de bussen in welke stad zullen rijden. Ik ga ervan uit dat het voor u misschien nog niet duidelijk is, maar ik ga er eveneens van uit dat dit thema nog vaak aan bod zal komen in de komende maanden en jaren. Ik vraag het niet om het zelf te weten, maar het is belangrijk voor de steden om op de hoogte te zijn en om afspraken te maken. Het kan natuurlijk zijn dat er gefaseerd met een percentage bussen in elke stad wordt gewerkt. Dat is ook een optie, maar ik laat dat aan u en de Vlaamse Regering.

U hebt het over de 96 miljoen euro extra middelen gehad die uit het relanceplan komen. U hebt De Lijn gevraagd om die middelen maximaal in te zetten voor de aankoop van elektrische bussen. Wat betekent maximaal? Is er een concrete doelstelling? Is er een concreet budget voorzien?

U had het ook over de pachters. Het zijn belangrijke spelers die we soms vergeten. Ongeveer de helft van de ritten wordt door pachters gereden, wat een zeer aanzienlijk deel is. Als we de ritten in de steden maar ook daarbuiten willen vergroenen, dan zijn ook de pachters een belangrijke partner. Ik vraag me af of we bij de vernieuwing van contracten een expliciete doelstelling zullen inschrijven over elektrische bussen. Is het dus denkbaar dat we bij de vernieuwing van een contract van een privéondernemer die werkt voor De Lijn, inschrijven dat hij met elektrische bussen of met een percentage elektrische bussen moet werken, net zoals de Vlaamse overheid dat ongetwijfeld zal inschrijven in de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn?

Tijdens de gesprekken over de vorming van een nieuwe regering is het door uw partij zeker ook aan bod gebracht: de deconsolidatie van De Lijn. Het is een belangrijk instrument om de vergroening te kunnen financieren. Ik ga er nu niet uitvoerig op ingaan, maar het is een belangrijk element. Hoe staat het met de timing van de voorbereiding van de deconsolidatie? We verwachten die toch binnenkort. Het is ook belangrijk voor De Lijn zelf zodat ze weten binnen welk kader ze werken, maar zeker ook voor de vergroening en de elektrificatie van de bussen. Voorzitter, ik vermoed dat dit ook de volgende weken aan bod zal komen tijdens hoorzittingen en gedachtewisselingen over de toekomst van De Lijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, uit uw antwoord blijkt duidelijk dat de omslag naar een duurzame aandrijving en brandstof, een duurzaam openbaar vervoer, voor eens en voor altijd is gemaakt. Zoals de vorige sprekers al hebben gezegd, zal het voor een deel via de e-techniek gebeuren en voor een deel via waterstof. Minister, daarom is het goed dat u die keuze hebt gemaakt. U hebt de raad van bestuur en het management moeten aanporren, want ze wilden eigenlijk de handdoek in de ring gooien. Door het feit dat men het gefaseerd doet, geeft men ook kansen om nieuwe evoluties en technieken te laten binnensijpelen in de organisatie. Men kan aan het eind wel een groene vloot hebben, maar met technologie van eergisteren. Het gaat vandaag heel snel. Men moet dus heel behoedzaam zijn. Het kan niet zijn dat een belangrijke verplaatser, in dit geval De Lijn, op dat vlak passief zou blijven. Fasering is dus heel belangrijk.

We moeten ook stilstaan bij het flankerende aspect: laadpalen, mensen opleiden, zoals chauffeurs, onderhoudspersoneel, mecaniciens. Beeld u in: garages vol elektrische bussen die niet kunnen vertrekken omdat laadpalen, infrastructuur en uitrusting niet in orde zijn. Dat mogen we onszelf zeker en vast niet aandoen.

Ik vind de opmerking van collega Maertens over de pachters een zeer relevante opmerking. Als je in het openbaar vervoer kwantumsprongen voorwaarts wilt maken, dan moet je dat ook doen via de pachters, want zij bedienen de helft van het grondgebied en de helft van de reizigers. Op bepaalde plaatsen in Vlaanderen zijn het enkel pachters en onderaannemers die de rol van openbaarvervoerder voor hun rekening nemen. Op die manier geeft men kansen om de verplaatsingstechnologie en alles wat op het duurzame, en bij uitbreiding op het technologische vlak, gebeurt, te ontwikkelen.

Last but not least, en dat is een boodschap aan de beleidsorganen van De Lijn: we moeten het warm water niet opnieuw uitvinden. In steden ten zuiden van Vlaanderen, waar vaak minder welvaart is en minder economische ontwikkeling, rijdt men al generaties elektrisch. Ook hogerop, in Eindhoven, heeft men al een hele ervaring opgebouwd. Maak gebruik van de aanwezige kennis en van de aanwezige ervaring om een doorstart te maken met de introductie van de e-bussen in Vlaanderen. Dit is uitvoering geven aan politieke prioriteiten en aan een regeerakkoord.

Minister, u kunt dan binnen uw ambtsperiode tot en met medio 2024 het verschil maken en uw stempel drukken. Zo kunnen duurzame trams en duurzame bussen onder uw bestuur in Vlaanderen hun weg vinden en zijn ze niet meer uit het straatbeeld weg te denken.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, ook mijn beste wensen voor het nieuwe jaar.

Minister, dit is een van de belangrijkste dossiers, waar we het ongetwijfeld nog vaak over zullen hebben. Iedereen is het erover eens dat de doelstelling de enige juiste is. We hebben het er bij de beleidsbrief in de begroting onlangs ook nog uitgebreid over gehad. We hebben toen ook aangedrongen op snelle duidelijkheid over de globale aanpak, maar ook over de financiering.

De Lijn kiest voor een gefaseerde aanpak, en dat is, wat ons betreft, zeker niet slecht, maar ik blijf me afvragen hoe u zich sterk blijft maken dat die doelstelling om in 2025 elektrisch te rijden, zeker niet in het gedrang komt, met daaraan gekoppeld de vraag waar de middelen blijven. Ik heb u horen zeggen dat met die 970 elektrische bussen de garantie er ook niet was. U hebt ook gezegd dat u blijft vasthouden aan de doelstelling en dat u er bij De Lijn blijft op aandringen dat hieraan moet worden vastgehouden en dat er op geen enkele manier van mag worden afgeweken. Ik heb bij de beleidsbrief ook gezegd dat u, als het over De Lijn gaat, altijd gemakkelijk de verantwoordelijkheid volledig bij De Lijn legt. Het blijft natuurlijk een feit dat die bussen hoe dan ook gefinancierd zullen moeten worden. Voor die 970 bussen was er sprake van een bedrag van 1,3 miljard euro. Ik hoor u hier zeggen dat er voor 60 elektrische bussen, laadpalen en infrastructuur samen, 50 miljoen euro nodig is. Dat betekent nog altijd dat er verschillende honderden miljoenen euro's nodig zullen zijn. Er is nu sprake van 200 of 400 in het totaal. Zal dat voldoende zijn?

Bij de bespreking van de beleidsbrief en de begroting heb ik ook gezegd dat het niet de bedoeling kan zijn dat de volledige budgettering in handen van die deconsolidatie wordt gelegd. U hebt toen bevestigd dat het niet alleen daarvan afhankelijk zou zijn, omdat het totaal niet zeker is of die deconsolidatie zal kunnen. Bij de nachtelijke bespreking daarna heb ik ook nog eens gevraagd of het feit dat De Lijn het interne operatorschap toegewezen heeft gekregen, geen impact heeft op de deconsolidatie. Men kan zich de vraag stellen of het nog wel gewenst is.

Minister, ik blijf een beetje op mijn honger zitten. Ik ben blij dat u zo sterk vasthoudt aan de doelstelling, maar bent u er zeker van dat die zal worden gehaald? Waar blijven de middelen? Wanneer krijgen we daar duidelijkheid over?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, u weet dat ik in een stad woon, de derde stad van Vlaanderen. Zoals u weet hebben wij ook veel last van fijnstof door de kleine en fijne straatjes, net omdat de uitstoot van die bussen in al die kleine straatjes blijft hangen. We zijn dus reeds lang vragende partij om te kunnen overschakelen naar de elektrische bussen, vooral ook vanwege de leefbaarheid.

Uw aanpak om die omslag te maken vind ik natuurlijk een hele goede zaak. Het feit dat u alle steden tegen 2025 emissievrij wilt maken vinden wij ook een hele goede zaak. Het is zoals mijn collega Marino Keulen heeft aangehaald: dit is de omslag die we moeten maken. Niet alleen Göteborg doet het, ook Londen wil dat doen tegen 2025. Inderdaad, iedereen verwijst naar Nederland. Nederland is koploper, zij hebben 1400 bussen die nu reeds elektrisch zijn, op de ongeveer 5000 bussen die rondrijden.

Mijn concrete vraag is: hoe zult u die bussen in uw eerste fasering, uw bestelling van die eerste tweehonderd bussen, toebedelen? Zal dat naar de provinciehoofdsteden gaan, zal dat naar specifieke steden gaan, of hoe zult u dit uitrollen? Collega Maertens heeft gelijk, wij hebben eigenlijk al rekening gehouden met de elektrische bussen bij de heraanleg van nieuwe wegen. Want zware bussen vragen soms andere materialen dan lichtere, elektrische bussen. Het is ook zo dat wij de haltes volledig opnieuw moeten aanleggen. Dat is ook belangrijk: welk soort bussen moeten er aan die haltes komen? Vandaar mijn vraag aan u: hoe zal die uitrol gebeuren, en naar wie zullen die eerste tweehonderd bussen gaan? We zouden daar graag heel vlug duidelijkheid over krijgen.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Minister, er komt eindelijk die nieuwe aanbesteding voor de aankoop van elektrische bussen voor De Lijn. Ik denk dat dat een hele goede zaak is. Maar ik heb er toch ook een aantal serieuze vragen bij. We hebben namelijk gehoord dat in de aanbesteding aan potentiële leveranciers wordt gevraagd om referenties voor te leggen, waaronder de productie van 150 vol-elektrische bussen in de afgelopen drie jaar. Sorry dat ik in de details ga, maar dit is belangrijk. Want op die manier wordt Van Hool, de grootste busbouwer van ons land, uitgesloten om mee te dingen voor dit project. En dat is heel vreemd, want Van Hool is perfect in staat om die bussen te produceren, mocht het vergund worden. Zij hebben de laatste jaren talloze elektrische bussen gemaakt, maar met gecombineerde aandrijving, of met waterstofcellen. Collega Maertens zei: 'als we ooit waterstofbussen hebben.' Maar die waterstofbussen worden vandaag al gemaakt bij Van Hool, alleen koopt Vlaanderen ze niet. De bouw van zulke bussen – waterstofbussen, gecombineerde aandrijving – is technisch heel wat complexer dan die van vol-elektrische bussen. Van Hool is dus perfect in staat om die vol-elektrische bussen te produceren, maar toch is er een criterium opgenomen om onze grootste busbouwer uit te sluiten.

Ik moet u niet vertellen dat ik heel bezorgd ben over de situatie bij Van Hool op dit moment. Door de instorting van de toeristische sector en de eventsector komen er geen nieuwe bestellingen meer binnen. Honderden werknemers zijn al maanden tijdelijk werkloos, en zonder nieuwe bestellingen komen de jobs van die mensen in gevaar. Ik wil hier dan ook echt een oproep doen om terug te komen op die beslissing om Van Hool uit te sluiten. Zo kunnen we langs de ene kant volop investeren in die duurzaamheid, die propere lucht, en tegelijkertijd ook in lokale tewerkstelling. Als we alle burgers aanmoedigen om hun groentjes lokaal te kopen, dan kunnen wij toch ook onze bussen lokaal aankopen?

Ik heb daarom een aantal vragen. Kunt u ten eerste bevestigen dat De Lijn effectief die selectievoorwaarde – 150 vol-elektrische bussen in de afgelopen drie jaar

geproduceerd – heeft opgenomen in haar bestelling? Zo ja, waarom werd dat opgenomen, wetende dat de grootste busbouwer van ons land daarmee wordt uitgesloten?

En als die informatie die ik heb gehoord klopt, bent u dan bereid om er bij De Lijn op aan te dringen om dat aan te passen? Want u gaat als minister heel wat geld inzetten om die bussen te vergroenen, en dat heeft een heel groot belang voor de vergroening van ons wagenpark, voor de schone lucht, het klimaat, enzoverder. Maar we zitten midden in een economische crisis, u hebt ook een verantwoordelijkheid bij die economische relance. Dit is een perfecte gelegenheid om die twee hand in hand te laten gaan.

Tot slot zijn er rond de financiering heel wat vragen geweest. Maar ik heb de indruk dat er een en ander wordt verward. U mag mij verbeteren als ik verkeerd ben, minister, maar volgens mij komt er niet 96 miljoen euro uit het relanceplan maar 93 miljoen euro uit het plan. 96 miljoen euro is het bedrag dat ingeschreven staat om te investeren in bussen. En die 93 miljoen euro gaat daar volledig naartoe. Dat is alleszins wat blijkt uit uw schriftelijke antwoorden tijdens de begrotingsbespreking. Die 93 miljoen euro die werd vrijgemaakt binnen het relanceplan, maakt onderdeel uit van de 96 miljoen euro die in het investeringsplan van 2021 voorzien wordt voor de aankoop van bussen.

En als we dan hebben gevraagd waarvoor die 96 miljoen euro wordt gebruikt, dan zegt men: 211 hybride bussen binnen het raamcontract met VDL Bus & Coach. Dus mij is het niet meer duidelijk: volgens mij was er 93 miljoen euro aan relancemiddelen die onderdeel uitmaken van de 96 miljoen euro die zijn vastgelegd voor het lopende raamcontract met VDL. Ik weet dus niet hoe u van plan bent om daar dan ongeveer 50 miljoen uit te halen om dan elektrische bussen te gaan kopen via een andere weg. Hoe gaat u dat raamcontract dan blijven honoreren? Of gaan er daar minder bussen besteld worden? Dat is mij niet helemaal duidelijk, dus ik zou daar graag een beetje meer duidelijkheid over hebben. Bedankt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik heb een paar opmerkingen. Inderdaad, de uitrol van die elektrische bussen zal allemaal nog niet zo'n probleem geven. De aankoop, dat is tot daaraantoe. Maar ik wil in de eerste plaats toch aansluiten bij collega D'Haese wanneer het gaat over nieuwe technologieën en de technologie rond waterstof. Het is inderdaad duidelijk dat Van Hool daar expertise in heeft. We mogen toch onze busbouwer niet uitsluiten van dergelijke aanbestedingen. Collega Keulen heeft er trouwens naar verwezen: de technologie gaat heel snel, ook de waterstoftechnologie evolueert heel snel. We lezen herhaaldelijk in de pers dat men ook inzet op de productie van waterstof in Vlaanderen. Laat ons dat dan inderdaad ook doortrekken naar onze autobussen. Op dat punt zit ik volledig op dezelfde lijn als de heer D'Haese.

Een tweede bekommernis is eigenlijk het technische aspect. We hebben enkele weken terug allemaal vernomen dat u 30.000 laadpunten wilt zetten tegen 2025. We weten uit het verleden dat dat vaak enorm traag gaat. Ik herinner mij, amper een jaar geleden geloof ik, nog die hele discussie rond amper 4 laadpalen die moesten worden gezet in Gent. We zien dat ook dikwijls in persberichten: gemeenten plaatsen eens 2, dan weer 3 of 5 punten, en sommige steden zetten er 11. Laat ons eerlijk zijn: dan betwijfel ik of we echt aan die 30.000 laadpalen zullen komen.

En als we dat dan doortrekken naar De Lijn: laat ons eerlijk zijn, bij De Lijn gaat het bij bepaalde aspecten toch wel vaak om een processie van Echternach. Ik vraag mij dan ook af of u in inderdaad kunt hardmaken dat al die stelplaatsen tegen 2025

aangepast zullen zijn om met elektrische bussen te kunnen rijden, en of er voldoende laadpunten zullen zijn.

Ten slotte hebben we het altijd maar over onze steden. Maar wanneer bent u van plan om overal in Vlaanderen tot de uitrol te komen van die elektrische bussen? Hebben onze buitengebieden dan geen recht op schone bussen? Tot daar mijn vraag.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende en terechte bedenkingen en opmerkingen. Ik ga zoveel mogelijk de vragen beantwoorden, maar zoals sommige collega's al een aantal keren hebben gezegd, denk ik dat we dit dossier nog vaker gaan behandelen in deze commissie. We kunnen dat het best met z'n allen zeer nauwkeurig blijven opvolgen.

Ten eerste was er de vergelijking met Nederland. Mijnheer Bex, u zegt daar dat Nederland op dit moment 25 procent had, maar ik had begrepen dat zij op dit ogenblik aan om en bij de 15 procent zaten. En zij hopen tegen het einde van dit jaar aan 25 procent te zitten. Alleszins vind ik ook wel dat Nederland een goed voorbeeld is voor ons. Ik beaam ook hetgeen een aantal mensen hier al hebben gezegd, onder meer collega Bex en Keulen: als we kunnen leren van onze burens moeten we dat zeker doen. Dan moeten we zeker kennis opdoen via hun knowhow, en moeten we in een soortgelijk verhaal kunnen instappen.

U weet wel dat er in Nederland een ietwat andere manier van aankopen geldt, in die zin dat zij daar eigenlijk allemaal werken met concessies. En dat is ook iets dat wij willen laten onderzoeken: het verhaal van de pachters. Daar kom ik straks nog op terug.

In Nederland heeft men ook zoiets dat als men een concessie krijgt om in een bepaald gebied in openbaar vervoer te voorzien, en er komt een einde aan die concessie, de nieuwe concessionaris wel verplicht is om het rollend materieel van de vorige concessionaris over te nemen. En dat geeft natuurlijk veel meer garantie om ook effectief te investeren, want men weet dat het niet voor amper vijf of tien jaar zal zijn. Er kan sowieso nog een vergoeding aan gekoppeld worden. Ik vind dat alleszins een goede zaak. Ik denk dat we dat toekomstgericht ook zeker moeten meenemen als het over onze pachters gaat.

Dan waren er vragen over hoe het nu juist zit met de financiering van al die middelen. Ik heb in onze laatste nachtelijke vergadering in het Vlaams Parlement inderdaad gezegd dat het totale investeringsbedrag van De Lijn voor het jaar 2021 een bedrag is van 269,59 miljoen euro. Dat is het bedrag dat ik toen genoemd heb. De heer Bex heeft al terecht de trambestellingen aangehaald. Er was daar expliciet een bedrag van 49,3 miljoen euro voorzien voor trams. Voor bussen was er een bedrag van 96 miljoen euro voorzien. De heer D'Haese heeft terecht de opsplitsing gemaakt: 93 miljoen euro relancemiddelen en 3 miljoen euro vanuit de investeringsdotatie. Is die opsplitsing heel belangrijk? Als dusdanig niet, want dat zit mee in de totaliteit van die 270 miljoen euro. Maar een tijdje geleden hadden we natuurlijk nog geen zicht op het verkrijgen van die relancemiddelen. We hebben nu relancemiddelen gekregen. We willen met die relancemiddelen echt inzetten op duurzaamheid. Daarom hebben we gezegd dat die relancemiddelen ook moeten worden gebruikt om in te zetten op de vergroening van de vloot. We hebben aan De Lijn gezegd: 'U kent onze ambitie: tegen 2025 de stedelijke kernen emissievrij. Gebruik dus die relancemiddelen voor de vergroening van de vloot.' Ik koppel daar meteen aan dat De Lijn daar initieel alleen maar hybride bussen mee wilde aankopen. Maar wij hebben gezegd: 'Nee, wij willen, naar het voorbeeld van Nederland, volop inzetten op de elektrificatie. We willen daar niet achterophollen, dus

gebruik nu toch al een belangrijk aandeel van die relancemiddelen om ook elektrische bussen aan te kopen.'

Betekent dat dat we niet verder inzetten op het bestaande raamcontract voor de hybride bussen? Neen, ook dat loopt verder. We bestellen dus ook nog altijd hybridebussen, zoals het in dat raamcontract was voorzien. Dus enerzijds heeft de raad van bestuur een selectieleidraad voor elektrische bussen. En die zal men gaan bestellen. Die eerste tweehonderd lopen dan. We hebben daarnaast ook nog altijd het vorige lastenboek, dat nog lopende is. En daar worden nog altijd hybride bussen van afgenomen, die uiteindelijk ook mee kunnen worden ingezet in het kader van de emissievrije stedelijke kernen, en in een latere fase heel Vlaanderen.

Wat betekent dat nu de facto? In het beste scenario – en ik zal er zeker over blijven waken dat men dat beste scenario, dat maximale scenario, ten volle gaat benutten – gaat men tegen 2025 sowieso een vierhonderdtal elektrische bussen kunnen hebben. Men zal 750 hybride bussen hebben rondrijden. En tegelijkertijd rekent men bij de exploitanten ook nog op een belangrijk aandeel aan elektrische bussen. Daar kom ik straks nog in detail op terug. Maar eigenlijk is het scenario dat nu is uitgetekend in de gefaseerde aanpak van De Lijn, dat men in het beste scenario in 2025 1470 elektrisch rijdende bussen heeft, deels hybride, deels full electric.

U weet dat wij in totaal ongeveer 2200 bussen hebben rondrijden. U weet ook dat uit de benchmark blijkt dat ons wagenpark niet optimaal wordt ingezet en dat er met andere woorden veel te veel bussen veel te weinig kilometers rijden. Dat bleek ook duidelijk uit de benchmark, zeker in vergelijking met omliggende landen. Dat zijn alleszins een aantal punten die ook in rekening moeten worden gebracht.

Alleszins geeft men mij nu aan – maar ik zeg opnieuw dat we daar heel waakzaam over zullen blijven – dat men met dit maximale scenario zeker en vast die stedelijke kernen in 2025 allemaal emissievrij kan hebben. Maar opnieuw, we zullen daar ten volle over moeten blijven waken.

Het klopt wat de heer Verheyden zegt. Het gaat niet op om te zeggen dat we de vuile bussen dan maar in de buitengebieden laten rijden en de propere bussen in de stedelijke kernen. We hebben natuurlijk wel de ambitie in de stedelijke kernen, waar meestal ook de kwantiteit van het fijnstof wat hoger ligt. Er wordt eerst gefocust op die stedelijke kernen, en tegen 2035 op heel Vlaanderen. Maar we moeten volop de kaart van de verduurzaming trekken. Dus wat mij betreft: het liefst alles zo snel mogelijk, en volop inzetten op die vergroening.

Mijnheer Bex, uw vraag over de aankoop begreep ik niet zo goed. U zei dat als het conform deze gefaseerde aanpak loopt, we tegen 2025 400 elektrische bussen gaan hebben. En u vroeg dan waar die andere 570 bussen blijven, maar dan gaat u wel nog uit van de selectieleidraad van die 970 bussen. Die is stopgezet. Die 970, dat magische getal dat men binnen de raad van bestuur van De Lijn ergens eind 2018 of 2019 gelanceerd heeft en waarvoor men in 2019 een selectieleidraad heeft uitgeschreven, daarvan zegt De Lijn een half jaar later zelf dat men zich eigenlijk een beetje vergaloppeerd heeft en dat dat eigenlijk absoluut niet aanvaardbaar is. Men gaat dat niet doen, gelet op de technologische vooruitgang, de verandering van de batterijen, de verandering van de 'range' tout court, de verandering van de laadinfrastructuur. Daar stapt men dus van af. Het is dus niet zo dat we nu 400 bussen en dan nog eens 570 bussen aankopen. Dat getal van 970 moeten we eigenlijk vergeten. Het gaat nu, in deze gefaseerde aanpak, over 400 e-bussen die tegen 2025, of in deze legislatuur, sowieso moeten zijn aangekocht.

Dan is er de betaling, of het verhaal van de deconsolidatie. Ook daar hebben een aantal collega's vragen over gesteld. Ik ga toch even terug naar die 970. Mevrouw Robeyns zegt terecht: een bedrag van 1,3 miljard euro, waar is dat geld? Anderzijds: de aankoop van alle toekomstige e-bussen, waar is dat geld? Het is juist

specifiek dat wij daarvoor zeggen: laat ons werk maken van die constructie van die deconsolidatie, zodat De Lijn de middelen kan gaan lenen en ook de aankopen van de bussen kan afschrijven over de looptijd dat die bussen meegaan. En dat is niet één jaar. Dat is gemiddeld een vijftiental jaren. Vandaar dat voorstel van de deconsolidatie.

Hoe zit het nu exact met de deconsolidatie qua timing? We hebben daaromtrent een punt goedgekeurd op de Vlaamse ministerraad. Op de ministerraad van 10 juli is de conceptnota goedgekeurd voor de verdere uitrol van die deconsolidatie. Het is dus, voor alle duidelijkheid, niet een deconsolidatie om een deconsolidatie te hebben, maar wel om de financiering van dergelijke grote projecten gemakkelijker te maken en om sowieso qua investeringen bij diverse banken te kunnen aankloppen. Nadat de conceptnota is goedgekeurd, is er nog heel wat voorbereidend werk geweest. We hebben ook heel bewust gewacht op het verhaal van de benchmark.

Mevrouw Robeyns, u vraagt of het feit dat De Lijn nu aangeduid is als interne operator, geen negatieve impact heeft op de deconsolidatie. We hebben eigenlijk specifiek gewacht totdat daaromtrent duidelijkheid was. Want de financiële positie van een instantie die straks geen interne operator is, is natuurlijk veel zwakker. Die heeft eigenlijk weinig te bieden om bij de verschillende investeringsinstanties aan te kloppen, terwijl wanneer we in de huidige fase zitten zij wel degelijk de garantie hebben dat zij nog tien jaar lang die interne operator zijn. Dus het verhaal van de benchmark en het feit dat De Lijn nu opnieuw een contract heeft voor minstens tien jaar om daar de interne operator te zijn, versterkt eigenlijk het verhaal om verder te gaan met de deconsolidatie.

Op dit ogenblik is het dossier overgemaakt aan het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR), om verder te kijken hoe men het hele verloop van de deconsolidatie kan laten gaan. Die analyse zal ten vroegste kunnen ingaan in januari 2020. Men zal dan voor het jaar 2020 de analyse maken of men voor het hele boekjaar in aanmerking komt voor deconsolidatie. Er moeten natuurlijk voldoende eigen middelen zijn en men moet sterk genoeg staan om daarvoor in aanmerking te komen. Europa zal zeker nagaan of aan alle criteria is voldaan. Het voorbije jaar 2020 is voor niemand een goed jaar geweest door de coronapandemie, en zeker niet voor De Lijn. Het maakt het allemaal nog wat complexer.

Betekent het dat wij afhaken? Neen, we gaan verder met het verhaal van deconsolidatie. Ongeacht of ze er komt of niet, er zal financiering moeten worden gezocht voor de aankoop van de e-bussen. Men zal dus bij een bank moeten gaan aankloppen, en liefst gebeurt dat door een gedeconsolideerd bedrijf. Als dat niet kan, dan zullen we met de Vlaamse Regering moeten onderzoeken hoe we de financiering kunnen voorzien. Ik zeg het opnieuw: deze Vlaamse Regering heeft zich vastgeklonken aan emissievrij rijden in 2025, en dat betekent investeren in emissievrije bussen.

Ik maak me er dus niet te veel zorgen over. Als het echt niet via een deconsolidatie kan – waar ik wel nog volop op inzet –, dan zal het via een andere financiering moeten en dan zal het via de Vlaamse Regering moeten verlopen. Dat heb ik toen ook al in de plenaire vergadering gezegd: men zal dan financiering moeten zoeken.

De heer Maertens en mevrouw Van Volcem vroegen wanneer in welke stad emissievrij zou worden gereden. Hoe zullen de eerste tweehonderd bussen worden verdeeld? Ik zou kunnen zeggen dat we de eerste bussen in de Limburgse steden laten rijden, omdat er heel veel Limburgers in deze commissie zitten, maar ik denk niet dat alle commissieleden daarmee tevreden zullen zijn. Kortom, we kunnen er lacherig over doen, maar we hebben op dit ogenblik uiteraard nog geen plan. Ook dat is puur en louter exploitatie. Als u mij vraagt waar de laatste vijftig geleverde hybride bussen nu rijden, dan zeg ik dat het pure exploitatie is en bij het

management van De Lijn zit. Het is niet aan mij als medebeleidsmaker om te bepalen waar welke bus gaat rijden. Op dit ogenblik kan ik dus geen concreet antwoord geven.

De bedenking over de pachters is terecht. Ik blijf erbij dat we de pachters ten volle moeten betrekken bij de e-bussen. Opnieuw, de pachters moeten ook een garantie hebben. Het is moeilijk om vandaag te investeren in e-bussen als men geen garantie heeft dat men die e-bussen de volgende tien jaar effectief kan inzetten voor het openbaar vervoer. In principe zouden de pachters en onderaannemers tot 50 procent van de gereden kilometers voor hun rekening kunnen nemen. Op dit ogenblik zit men daar nog een heel pak onder. Als straks de nieuwe openbaarvervoerplannen in werking treden en als we dan kijken naar het kernnet en het aanvullend net, dan zal die verhouding nog groter zijn. Er is dus nog veel meer ruimte om aanbestedingen te plaatsen om het aantal projecten of het aantal gereden kilometers voor de pachters op te krikken. Ik wil daar zeker werk van maken, omdat ik denk dat zij belangrijke partners zijn voor de e-bussen en voor het verzorgen van het openbaar vervoer. Ik wil dus volop deze kaart trekken.

Bij deze geef ik u ook al in alle transparantie mee dat ik recent een brief heb gericht aan de raad van bestuur van De Lijn waarin ik heel expliciet heb gevraagd om het investeringsbudget maximaal te gebruiken voor e-bussen. Ik heb ook gevraagd om, in het kader van de vergroening, de pachters maximaal te betrekken bij het emissievrij rijden in de stadskernen. Wij hebben hun gevraagd om te zorgen dat het aantal kilometers dat wordt toegewezen aan de exploitanten, maximaal wordt benut. Er kan dus nog een upgradering komen van het aantal aanbestedingen voor de pachters. Ik heb ook aan het management van De Lijn gevraagd om de pachters de mogelijkheid te geven om ook te kunnen afnemen van de bestekken en van de contracten die wij sluiten met eventuele toekomstige leveranciers van e-bussen. Er is nu dus de selectieleidraad waaruit we een aantal leveranciers hopen te selecteren om de bestellingen te plaatsen.

We vragen aan het management van De Lijn om ook de pachters de mogelijkheid te geven om mee te kunnen intekenen op de bestaande bestekken zodat zij een garantie hebben. Ik heb ook aan De Lijn gevraagd om mij hierover midden februari een stand van zaken te geven. We weten van de federatie van de autocarbedrijven dat zij volop inzetten op e-bussen. Ik weet dat ze ook vragende partij zijn om te kunnen participeren in bestekken van De Lijn. Ik hoop dus midden februari feedback van De Lijn te krijgen over hoe ze de pachters betrekken in de aankoop van elektrische bussen. Ik heb hun tegelijk ook gevraagd om te onderzoeken of de mogelijkheid van Nederland hier kan: als men een contract niet verlengt, krijgt men de mogelijkheid om zijn bussen te laten overnemen door de volgende contractant. Dat biedt veel meer zekerheid en zal de pachters ertoe aanzetten om mee in te tekenen op de e-bussen. De overheid moet natuurlijk zelf het voorbeeld geven. Als we hen tegelijkertijd ook kunnen faciliteren, is het een win-win wat ervoor zal zorgen dat we nog meer de kaart kunnen trekken van emissievrij rijden. Emissievrij rijden gebeurt niet alleen met elektrische bussen maar ook met de waterstofbus. We spreken altijd wel over e-bussen, maar ook de waterstofbussen moeten we blijven meenemen.

Er zijn ook bedenkingen gemaakt over het bestek. Mijnheer D'Haese, ik ben blij dat u het aanhaalt. Ik moet zeggen dat het gerucht mij zopas ook heeft bereikt dat men denkt dat er een aantal criteria zouden kunnen zijn opgenomen die het moeilijker maken voor bepaalde leveranciers of die bepaalde leveranciers zouden uitsluiten. Ik heb zo snel mogelijk tekst en uitleg gevraagd. Ik wil natuurlijk niet dat men iemand uitsluit.

Mevrouw Robeyns verwijt mij regelmatig dat ik mij verschuil achter het verhaal dat De Lijn een verzelfstandigd agentschap is, maar het is wel de realiteit. Ik ben

het niet die een bestek heeft opgemaakt of die een selectieleidraad heeft opgemaakt of die selectiecriteria heeft vastgelegd. De raad van bestuur van De Lijn heeft dat gedaan. Als het daar wordt goedgekeurd, gaan ze over tot publicatie en nemen wij daar kennis van. U kunt zeggen dat er toch een aantal mensen zijn die ik kan bevragen. Ja, maar als de raad van bestuur beslist dat dit het bestek is, dan is het niet aan ons als overheid om te zeggen wat er moet worden aangepast.

Alleszins is het gerucht mij ook ter ore gekomen. Wie legt het geld op tafel? Daarom heb ik De Lijn gevraagd hoe het daarmee zit. Is dat louter een gerucht, of klopt het? Ik kan daar vandaag helaas geen antwoord op geven, maar ik heb de informatie wel opgevraagd. Hoe zit het met die selectievoorwaarden? Zijn die te streng, in die mate dat bepaalde instanties sowieso uitgesloten zijn? Desgevallend zal ik wel vragen om dat aan te passen, dat klopt wel. Ik kan vandaag niet bevestigen of ontkennen dat het te streng is, maar ik heb er wel al informatie over opgevraagd. Alleszins denk ik dat jullie terecht die bedenking hebben gemaakt: we vinden niet dat het kan dat bepaalde busbouwers automatisch worden uitgesloten. Een bestek, een overheidsopdracht moet in alle objectiviteit verlopen. Als die criteria dusdanig streng zijn dat niemand erop kan intekenen, dan schort er iets. Dan moet dat aangepast worden. Maar dat gaan we verder nog wel horen en bekijken, en ik neem aan dat ook de commissieleden daar de nodige informatie over willen krijgen.

Dan denk ik dat ik nog een laatste vraag had, over de laadpalen. Ik heb inderdaad de doelstelling gelanceerd van 30.000 laadpalen, die dan vooral betrekking hebben op de elektrificatie van de auto's. Want we willen ook zoveel mogelijk inzetten op Clean Power for Transport. Sinds dit jaar zit dat qua bevoegdheden volledig bij mij. We hebben inderdaad de ambitie om 30.000 laadpalen te plaatsen, en om zeker om de 25 kilometer snellaadinfrastructuur te plaatsen via onze drukke verkeersassen. Ik hoor daar heel gemengde reacties op. Sommigen zeggen dat die 30.000 palen veel te weinig is, anderen zeggen dat 30.000 een wel hele hoge ambitie is. Het feit dat de reacties alle kanten uitgaan, lijkt mij een teken dat we wat dat betreft wel goed zitten. Ik heb de voorbije weken al heel wat instanties gehoord die mee op de kar willen springen om die ambitie waar te maken.

In het verleden heeft men in elke gemeente inderdaad hier eens twee laadpalen, en daar nog eens twee palen geplaatst. Dat was de uitrol waarvoor in het verleden is geopteerd. Dat was ook waar Fluvius vooral in participeerde. Nu kiezen we vooral voor een beduidend andere uitrol: we willen maximaal inzetten op die laadpalen, enerzijds snellaadinfrastructuur, anderzijds bij bedrijven en op lokaal niveau. Maar eigenlijk heeft dat wel iets minder betrekking op De Lijn. We hebben met Fluvius wel die samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen De Lijn en Fluvius. Want als er ergens wegenwerken of elektriciteitswerken worden uitgevoerd of werken aan een stelplaats van De Lijn, dan gaat men automatisch samenzitten. Men kijkt dan hoe men ervoor kan zorgen dat er voldoende elektriciteit wordt aangeleverd om een volwaardige laadinfrastructuur te installeren, misschien niet onmiddellijk maar op langere termijn. Zo veroorzaakt men geen vertraging bij de elektrificatie van de bussen.

Ik denk dat ik alle vragen heb beantwoord. Maar ik denk dat we er nog regelmatig op zullen terugkomen. Alleszins hoop ik tegen half februari meer te weten over de pachters. En wat de selectieleidraad betreft: als het stopgezet moet worden, dan is dat zo. Ik geef nog mee dat ik zelf eerder voorstander ben van een gewoon bestek dat in de markt wordt geplaatst. Men blijft volhouden dat dat via een selectieleidraad moet gaan, om eerst kennis te vergaren. Maar u weet ook dat de procedure van de selectieleidraad voorafgaat aan het plaatsen van een bestek. En dat neemt ook altijd nog heel wat tijd in beslag. Maar persoonlijk denk ik: neem de vlucht vooruit, en plaats onmiddellijk het bestek. Maar de raad van bestuur kiest voor een selectieleidraad. Ik hoop dat het de juiste leidraad is, en dat de geruchten

niet blijken te kloppen. Maar daarover moet ik het antwoord nog even schuldig blijven.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Bedankt, minister. Ik kom nog kort terug op dat artikel over Nederland. Ik denk dat we allebei over hetzelfde artikel spreken, met 15 procent eind 2019. Maar volgens mij is dat artikel een jaar oud, en was het wel degelijk de ambitie om aan 25 procent te komen eind 2020. Maar dat is niet de essentie van deze discussie.

Het is positief dat het vooruit lijkt te gaan. Het is ook positief dat er aandacht is voor de pachters. Maar eigenlijk zegt u hier vandaag over de initiële doelstelling van De Lijn om 970 bussen te bestellen, dat het er onder uw bewind maar 400 zullen zijn. Dat is dus toch een serieuze terugschroefing van de ambities die er al dan niet gerechtvaardigd waren. Ik zeg ook niet dat dat uw fout is of dat de oorzaak daarvoor bij u ligt. Maar wat we hier vandaag te horen krijgen is wel betekenisvol.

Als je dan gaat kijken naar die eerste 60 bussen, waarvoor er 50 miljoen wordt voorzien, dan zou dat voor die 400 bussen volgens de regel van drieën ongeveer 333 miljoen euro zijn, waarvan u dit jaar al 93 miljoen euro, of iets meer, voorziet in de begroting. Dat betekent dus dat we in dit debat over die deconsolidatie, dat werd gevoerd omdat er een massale investering van meer dan een miljard zou moeten komen, stilaan beginnen te spreken over cijfers die die deconsolidatie misschien toch niet zo hoogdringend of belangrijk maken. Want het gaat uiteindelijk niet meer over die 1,3 miljard, het gaat nog over een dikke 200 miljoen euro die u buiten de begroting zou kunnen houden tot 2025. Maar laat ons dat debat verder voeren.

Ik merk hier toch dat u soms op twee gedachten hinkt. Soms zegt u dat het de bevoegdheid van De Lijn is, dat het De Lijn is die als een zelfstandig orgaan zegt: 'Zo zal het zijn.' Maar als u het er niet mee eens bent, dan gaat u tegen De Lijn zeggen dat ze het anders moeten doen. Ik denk dat het een goede zaak zou zijn dat we hier in deze commissie beslissen of we De Lijn aanspreken op alles wat met elektrificatie te maken heeft wanneer we de nieuwe directeur-generaal hier ontvangen. We hebben het daar in het verleden ook al over gehad. Er waren ook collega's die vonden dat we beter een aparte commissie met De Lijn zouden wijden aan heel dit verhaal van de elektrificatie en de deconsolidatie.

En ik zou bij deze toch nog eens een oproep willen doen, want er zijn toch wel heel veel vragen die nog op tafel liggen. Uiteindelijk is het toch niet rechtvaardig dat wij met onze bezwaren telkens bij u komen, terwijl het dan eigenlijk ook voor een stuk de verantwoordelijkheid is van de raad van bestuur, van mensen die al hebben gezegd: 'We weten bij de Europese Investeringsbank wel hoe we daar aan de middelen moeten komen, als we daar via de deconsolidatie aankloppen.' Misschien kunnen we beter eens rechtstreeks met die mensen praten, om te zien hoe zij dit dossier zien.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Bedankt voor het hele uitgebreide antwoord. Maar als er veel vragen zijn van iedereen over een belangrijk thema, dan is het belangrijk dat we daar uitgebreid en uitvoerig kunnen op ingaan. Dat zal ook wel het geval zijn bij de gedachtewisseling die we hebben met De Lijn. Ik heb daarnet nog eens de agenda gecheckt, ik denk dat het in januari is dat De Lijn langskomt, of toch digitaal. Dat is zeker een thema dat dan nog eens aan bod zal komen.

Minister, ik hoor dat u hoopvol bent richting oplossingen voor de pachters. Ik denk dat het heel terecht is dat u zegt dat die ook garanties moeten krijgen. Die

onderaannemers moeten ook zekerheid krijgen om mee te stappen in dat verhaal van elektrificatie, of van het emissievrij maken van hun vloot. Dat zij zouden kunnen participeren aan aanbestedingen is zeer goed, maar ik vind het ook een zeer lovenswaardig voorstel om bij het aflopen van het contract de overname van hun bussen te regelen. Maar we wachten met heel veel interesse op de voorstellen die De Lijn nu half februari zal doen. We zullen daar zeker op terugkomen. Het is zeer belangrijk dat die pachters, die voor de helft instaan voor het openbaar vervoer in Vlaanderen, mee in het bad zitten. Zij zijn broodnodig om het emissievrij maken van het openbaar vervoer in Vlaanderen te doen slagen.

En wat de deconsolidatie betreft, het laatste woord is daar zeker nog niet over gezegd. Dat zullen we wel nog verder blijven opvolgen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vrachtroutenetwerken – 1072 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, in 2012 bouwde de provincie West-Vlaanderen samen met enkele gemeenten een routeringsplan uit voor het doorgaand zwaar verkeer in de driehoek Ieper-Diksmuide-Roeselare (IDR). In samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werden een aantal routes voor het vrachtverkeer uitgestippeld en werd een bewegwijzeringsplan opgemaakt. Dat plan zou later dan ook voor heel Vlaanderen uitgerold worden.

Uw voorganger kondigde de definitieve uitrol een paar keer aan, maar in 2017 zei hij uiteindelijk: "Uit onderzoek is gebleken dat de realisatie van het vrachtroutenetwerk, zoals het werd uitgetekend, zeer unimodaal is opgevat, dus enkel uitgaande van één vervoersmodus, namelijk het vrachtverkeer over de weg. Dat lijkt mij nogal in strijd met alles wat we tevoren hebben nagestreefd op het vlak van combimobiliteit en multimodale knopen en combilogistiek."

Het was voor mij wat vreemd dat uw voorganger twee jaar nodig had om tot die conclusie te komen. Combimobiliteit is uiteraard niet slecht als oplossing, maar we moeten de dagdagelijkse realiteit ook onder ogen zien. Nog vaak komen internationale vrachtwagens leveren in onze lokale buurten. Een goede werking van het IDR-systeem toont aan dat woonkernen en bedrijven verzoend kunnen worden.

Minister Weyts beloofde uiteindelijk in 2018 dat hij een vrachtroutenetwerk zou invoeren, rekening houdend met de informatie uit de meetpunten van de kilometerheffing. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) vroeg daarbij om "ervoor te zorgen dat bestemmingen voor vrachtwagens op een zo duurzaam mogelijke manier bereikbaar blijven en dat bij het bepalen van de routes rekening wordt gehouden met de sociaaleconomische impact en de impact op leefbaarheid en milieu. Het vermijden van interactie met het fietsroutenetwerk is hierbij een aandachtspunt".

We hebben ondertussen ook al de data uit de metingen van de kilometerheffing zien passeren in de commissie, studies werden uitgevoerd en voorstellen besproken. Binnen de IDR-zone zijn zeker aanpassingen nodig of zijn minstens ingrepen nodig voor de fietsers of de schoolgaande jongeren. Maar ook omgekeerd, op andere plaatsen in Vlaanderen kan zo een vrachtroutenetwerk zinvol zijn.

Minister, wat is de stand van zaken van het Vlaamse vrachtrouten netwerk? Wordt daar nog verder aan gewerkt? Komt het er nog? En wat is de stand van zaken rond het IDR? Waarom staan die borden er nog? Worden er aanpassingen aan doorgevoerd? En welke beleidsconclusies of aanpassingen probeert u te realiseren op basis van de informatie die beschikbaar is uit de kilometerheffing?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, bedankt voor uw vragen over het Vlaamse vrachtrouten netwerk. U hebt zelf verwezen naar wat daaromtrent in de vorige legislaturen al besteed is aan tijd en energie aan de uitwerking van dat vrachtrouten netwerk. We gaan die energie uiteraard niet verloren laten gaan. We gaan de inspanningen die daar geleverd zijn alleszins gebruiken om daar verder op te werken. Onder andere worden al die elementen ook meegenomen in de verdere uitwerking van de wegcategorisering. Daarbij willen we voorkomen dat er conflicten zijn tussen vrachtwagens en fietsers of schoolgaande jongeren. Dat moeten we allemaal zoveel mogelijk vermijden. Dus wat in het verleden al is opgebouwd zal zeker meegenomen worden in de verdere uitrol, zeker ook van onze wegcategorisering.

Dan kom ik bij de stand van zaken rond het IDR-netwerk. Ik zie dat uw vraag dateert van 15 december. Op 10 december heeft er nog een overleg plaatsgevonden over het vrachtrouten netwerk IDR, dat eigenlijk veel verder gaat dan een vrachtrouten netwerk. Dat is een volledig gebiedsdekkend verhaal, dat richting poogt te geven aan alle mogelijke vrachtstromen in de regio Ieper-Diksmuide-Roeselare, daar waar een Vlaams vrachtrouten netwerk zich vooral entte op de regionale bedrijventerreinen en de beleving van materialen via vrachtwagens.

Het IDR-netwerk is een veel ruimer project, een gebiedsdekkend verhaal, een verhaal van de provincie in samenspraak met AWW en de lokale besturen als dusdanig. Er staan inderdaad nog een aantal borden. Zoals ik al zei, heeft daar op 10 december een evaluatie rond plaatsgevonden, waar onder meer de gemeenten, de provincie, de politiezones en dergelijke meer bij betrokken waren. Dat was een heel uitgebreid overleg met alle mogelijke stakeholders. Daar heeft men zich onder andere gebogen over toekomstgerichte scenario's die kunnen worden uitgewerkt om het verhaal van het IDR-netwerk niet verloren te laten gaan.

Is het daarmee af? Neen, maar er is wel een vervolgtraject afgesproken op die vergadering. Er moet nog een terugkoppeling gebeuren naar een aantal instanties. Daarna wil men een aantal rode draden die bij alle stakeholders terugkomen, uitfilteren en duidelijk in kaart brengen. Men gaat ook een of meerdere scenario's verder uitwerken en toetsen op hun budgettaire haalbaarheid. Men zal steeds terugkoppelen met de vervoersregio's waar het thema vrachtverkeer heel binnenkort ook aan bod zal komen. Verder zullen er nog een aantal bilaterale gesprekken plaatsvinden met een aantal lokale besturen en een aantal kleinere groepen. Zo waren er onder andere vragen van Staden, Kortemark, Hooglede, Zonnebeke, Moorslede en Ieper. Men zou ook zoeken naar een consensus rond een voorkeurscenario dat men opnieuw zou gaan bespreken met alle stakeholders en zeker ook met de lokale besturen. Men kan het een beetje vergelijken met een startoverleg. Vervolgens wil men de maatregelen die voortvloeien uit het voorkeurscenario, implementeren.

Is het IDR-netwerk nog actief? Tot op dit ogenblik blijft het nog altijd actief, vandaar dat de borden er ook nog staan. Als het vervolgtraject niet verder wordt doorlopen, dan kan het wel zijn dat er hier en daar bepaalde wijzigingen komen, afhankelijk van het voorkeurscenario dat straks wordt uitgetekend.

Er is een tool beschikbaar die mijn administratie toelaat om semi-geautomatiseerde analyses uit te voeren van onboardunitdata (OBU-data), waarbij indicaties

kunnen worden gegeven van de herkomst en de bestemming van vrachtwagens en een onderscheid gemaakt kan worden tussen doorgaand en lokaal verkeer. Tevens is het mogelijk om hieruit de intensiteit af te leiden van het vrachtwagenverkeer dat onderworpen is aan de kilometerheffing.

Omdat dit een semi-geautomatiseerd proces is, vergen de analyses de nodige tijd en middelen, waardoor er slechts een beperkte set van analyses uitgevoerd kunnen worden. Momenteel worden de beschikbare middelen ingezet om discussiepunten bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen in beeld te brengen.

We moeten hierbij de belangrijke kanttekening maken dat deze analyses voornamelijk worden uitgevoerd voor specifiek aangeduide locaties waarbij de data over een bepaalde periode worden geanalyseerd. We kunnen dus nog geen totaalbeeld distilleren. Daarvoor moet men nog intenser en over een ruimere periode en gebied gegevens distilleren. In de toekomst zou dit wel kunnen, maar het vraagt meer mankracht en meer middelen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik heb geen bijkomende vragen, maar wel enkele opmerkingen. Minister, ik was inderdaad niet op de hoogte van het overleg van 10 december. Ik denk dat mijn vraag en het overleg elkaar gekruist hebben. U hebt een volledige uitleg gegeven over het overleg en de stand van zaken van het vrachtrouten netwerk IDR. Wat ik een beetje mis in uw antwoord, is of u van plan bent om vanuit Vlaanderen in heel Vlaanderen zulke netwerken uit te stippelen. Of gaat het meer een taak zijn van de vervoersregio's om dit te implementeren in hun mobiliteitsplan?

Ik ben een beetje bang dat, als iedere vervoersregio of iedere gemeente zelf een vrachtrouten netwerk of een verbod op zwaar verkeer invoert, dat altijd wel een impact heeft op de buurgemeenten. Mijn vraag is of er vanuit Vlaanderen een totaalplan gaat zijn voor een vrachtrouten netwerk, of is dat volledig de taak van de vervoerregio's?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het IDR-netwerk is een ander verhaal. Dat is volledig gebiedsdekkend en gaat veel ruimer dan alleen het Vlaamse vrachtrouten netwerk. Dat heeft zich in het verleden vooral geënt op die bovenregionale bedrijventerreinen. U zegt terecht dat het niet logisch is dat elk lokaal bestuur een eigen vrachtrouten netwerk gaat uittekenen. De administratie geeft aan dat men dat nu voornamelijk wil laten plaatsvinden in de vervoerregioraden, die in het kader van hun regionale mobiliteitsplannen ook het best een vrachtrouten netwerk als volwaardig thema mee opnemen in de opmaak van hun plannen. Dat is waar we naar kijken.

Tegelijkertijd is er ook de wegcategorisering. Daar wordt ook zeker rekening mee gehouden. Er wordt de vervoerregioraden alleszins gevraagd om ook een thema vrachtrouten netwerk uit te werken binnen de regio. Want als elk lokaal bestuur dat moet uittekenen, zal dat inderdaad tot conflicten leiden. Het is wel de bedoeling dat de vervoerregioraden daar in eerste instantie mee aan de slag gaan, of er binnen hun regionale mobiliteitsplannen de nodige aandacht aan besteden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.