



Vlaams
Parlement

ingediend op **450** (2019-2020) – Nr. 3
7 januari 2021 (2020-2021)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen

over het voorstel van resolutie

van Jos D'Haese en Lise Vandecasteele

over de bestelling van emissievrije bussen
door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn
in het kader van de economische relance

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyssens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Stijn Bex, Jeremie Vaneeckhout;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Imade Annouri, Björn Rzoska;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

- 450** (2019-2020) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Amendement

INHOUD

1. Toelichting door Jos D’Haese	4
2. Bespreking	5
2.1. Tussenkoms van Wim Verheyden	5
2.2. Tussenkoms van Els Robeyns	5
2.3. Tussenkoms van Karin Brouwers	5
2.4. Tussenkoms van Stijn Bex	6
2.5. Tussenkoms van Marino Keulen	6
2.6. Tussenkoms van Bert Maertens	6
2.7. Antwoorden van Jos D’Haese	7
2.8. Repliek van Wim Verheyden	8
2.9. Repliek van Lode Ceyssens	8
2.10. Repliek van Marino Keulen	8
2.11. Bijkomende antwoorden en replieken	8
3. Stemmingen	9

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 1 oktober 2020 het voorstel van resolutie over de bestelling van emissievrije bussen door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn in het kader van de economische relance.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting door Jos D’Haese

Jos D’Haese zegt dat door de coronacrisis bezoekers de commissievergaderingen niet fysiek kunnen bijwonen. Daarom bevindt zich achter hem een aantal arbeiders van busbouwer Van Hool. Andere medewerkers volgen online. Over hen gaat het voorliggende voorstel van resolutie. Van Hool is een van de grootste bedrijven in ons land met 3500 medewerkers. Het bedrijf staat in de sector aan de top. Hun waterstofbussen zijn absolute spits technologie en rijden in heel Europa rond. Daarnaast is er een hele keten van toeleveranciers waar veel mensen tewerkgesteld zijn.

Maar de coronacrisis heeft heel zwaar toegeslagen in die sector. Samen met het toerisme is de markt voor de touringcars helemaal ingestort. Vakbond ABVV Metaal (ABVV: Algemeen Belgisch Vakverbond) trok eind september 2020 aan de alarmbel: bij Van Hool is bijna de helft van alle werknemers tijdelijk werkloos. Voor de coronacrisis werden er in Lier twee bussen per dag gemaakt; voor de komende maanden schat men nog maar één per week. Zonder een snel perspectief op bestellingen riskeren er honderden medewerkers hun job te verliezen. Jos D’Haese is ervan overtuigd dat men er over de partijgrenzen heen alles aan wil doen om dat te vermijden.

Dat is volgens hem mogelijk. De Lijn moet haar wagenpark dringend vergroenen. De Vlaamse Regering heeft de ambitie om tegen 2035 al haar bussen emissievrij te laten rijden. Met het voorliggende voorstel van resolutie wil de spreker die ambitie vervroegen naar 2030. Verder stelt hij voor om in de nieuwe aanbesteding lokale tewerkstelling en milieu-impact als een criterium op te nemen voor de toewijzing. Zo wordt gegarandeerd dat de bestelde bussen voor De Lijn in Vlaanderen worden gebouwd. Dat is essentieel om de Vlaamse economie op gang te trekken na de klappen door de coronacrisis. Vervolgens vraagt hij om verder te kijken dan elektrische bussen. De technologie van de toekomst is waterstof. Waterstof is veel flexibeler en past veel beter in de energiemix van de toekomst dan batterijbussen.

Minister-president Jan Jambon heeft er in de septemberverklaring nog eens de nadruk op gelegd dat er heel veel investeringen moeten komen in waterstofftechnologie. Dit is nu echt een uitgelezen kans om dat te doen. Door met De Lijn in te zetten op waterstofbussen en door infrastructuur uit te bouwen in heel Vlaanderen kan men waterstof een serieuze duw in de rug geven. Niet door publiek geld in private bedrijven te steken, maar wel door publieke infrastructuur te bouwen.

Sommigen opperen misschien dat lokale tewerkstelling en milieu-impact als criterium opnemen in een openbare aanbesteding niet is toegestaan door de Europese Unie. Jos D’Haese stelt hen gerust. Zoals in de toelichting van het voorstel van resolutie staat, is het perfect mogelijk volgens de Europese richtlijnen.

Hij rekent erop dat over alle partijgrenzen heen een sterk signaal kan worden gegeven. Een signaal om de investeringen in duurzame mobiliteit die toch al gepland waren, te versnellen en om zo perspectief te geven aan de bedrijven en aan de duizenden werknemers die vandaag getroffen zijn door de coronacrisis.

De indieners van het voorstel van resolutie hebben ook een amendement ingediend (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 450/2) omdat de realiteit ondertussen is gewijzigd. Het voorstel van resolutie handelt over de lopende aanbesteding van 970 emissievrije bussen, maar die procedure is stopgezet. Het amendement is ingediend om

dit recht te zetten, zodat in het voorstel van resolutie wordt verwezen naar de nieuw uit te schrijven aanbesteding.

2. Bespreking

2.1. Tussenkomenst van Wim Verheyden

Wim Verheyden sluit zich aan bij het voorstel van resolutie van de Partij van de Arbeid. Daarvoor is een eenvoudige reden. De Vlaams Belangfractie heeft een drietal maanden geleden in de commissie de vraag gesteld om steun te verlenen aan de autoproductie. Het antwoord was eigenlijk vrij ontnuchterend. Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, ging daar niet op in.

Zijn fractie is nog altijd van mening dat de autosector met honderdduizend medewerkers een belangrijke bron van tewerkstelling is in België. Een aantal autofabrieken waar elektrische modellen worden geproduceerd, is zeer innoverend. Het nieuwe elektrische model van Volvo dat op de markt komt, zal in Vlaanderen worden geproduceerd. Dat kan worden doorgetrokken naar de autobusbouwers. Ook Van Hool is een zeer innoverend bedrijf dat investeert in nieuwe, moderne, milieuvriendelijke technologie die ervoor kan zorgen dat er banen worden behouden in die sector en dat er nieuwe worden gecreëerd. Daarom hoopt hij op de steun van de andere fracties.

2.2. Tussenkomenst van Els Robeyns

Els Robeyns verwijst naar de bespreking van de vragen om uitleg op 1 oktober 2020 (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2020-21, nr. 3441, 3450 en 3468). Iedereen is het erover eens dat de doelstelling van emissievrij rijden heel belangrijk is en dat daar snel de nodige middelen voor voorzien moeten worden. In de huidige coronacrisis, die ook een economische crisis is, zouden versnelde stappen voor een vergroening van de vloot de juiste keuze moeten zijn. Daarom steunt de sp.a-fractie het voorstel van resolutie en in het bijzonder het opnemen van ecologische, sociale en maatschappelijke criteria in de aanbestedingen.

2.3. Tussenkomenst van Karin Brouwers

Karin Brouwers vindt het een zeer interessant voorstel van resolutie. Het is de vaste wil van de meerderheid om de vloot van De Lijn verder te vergroenen. In het voorstel van resolutie wordt gevraagd om die vergroening versneld door te voeren zodat het volledige wagenpark emissievrij is tegen 2030. In het Vlaamse regeerakkoord werd echter 2035 afgesproken. Daarom kan de CD&V-fractie dit voorstel van resolutie niet steunen.

Ten tweede wordt gevraagd om de ecologische impact van het transport van bussen tussen de productieplaats en de plaats van indienstneming op te nemen als belangrijke kwaliteitsvereiste. Karin Brouwers is geen specialist overheidsopdrachten, dus is het haar niet duidelijk of dit mogelijk is. Men mag andere bedrijven in de Europese Unie echter niet discrimineren. Bovendien rijst de vraag of het voor een bedrijf als Van Hool wel interessant is om op die manier te werken. Ze betwijfelt dat. Het lijkt haar voor Van Hool, VDL of welke Vlaamse busbouwer niet interessant als alle andere EU-landen, waar ook busbouwers zijn, op dezelfde manier gaan redeneren om hun busmaatschappijen te voorzien van bussen. België is een klein en typisch exportland. De afzetmarkt is echt wel groter dan alleen Vlaanderen, dus ze heeft daarover haar twijfels.

Het voorstel van resolutie is goed bedoeld, maar ze weet niet of het de juiste impact zal hebben. Daarom kan de CD&V-fractie als meerderheidspartij dit voorstel van resolutie niet aannemen.

2.4. Tussenkost van Stijn Bex

Stijn Bex zegt dat de Groenfractie twee aspecten van het voorstel van resolutie heel belangrijk vindt, ten eerste dat er maakindustrie in België wordt behouden en ten tweede dat het bussenbestand snel wordt vergroend. Hij verwijst ook naar zijn vraag om uitleg over de aanbesteding van elektrische bussen door De Lijn (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2020-21, nr. 3450). Daarbij kwam een aantal punten ter sprake die maken dat de Groenfractie op dit ogenblik het voorstel van resolutie niet zal steunen, maar zich zal onthouden. De Vlaamse Regering is namelijk van plan om De Lijn te consolideren, en dus eigenlijk voor een stuk te privatiseren. Om die reden wil ze de aankoop van bussen uit de begroting houden. Stijn Bex is er niet van overtuigd dat dat voordelig is voor de Vlaamse belastingbetaler. Hij wil afwachten hoe de minister hiervoor te werk zal gaan. Uiteraard steunt hij wel de doelstelling van de indieners om zo snel mogelijk tot emissievrij publiek transport te komen.

In het federale regeerakkoord werd overeengekomen dat vanaf 2026 bedrijfswagens emissievrij moeten zijn. Dat is ook een belangrijke stap vooruit. Het opnemen van de ecologische impact van de productie en het transport als criterium in de aanbesteding zou volgens Karin Brouwers ook tegen de Vlaamse autobusbouwers kunnen worden gebruikt. Hij vindt het echter logisch dat de ecologische kosten van het transport als criterium zou gelden. Mocht dat moeilijkheden opleveren, dan moet op een hoger niveau bekeken worden hoe het wel mogelijk is.

Hij wil het dossier van de bestelling van de elektrische bussen samen verder opvolgen, maar bij de stemming over dit voorstel van resolutie zal de Groenfractie zich onthouden.

2.5. Tussenkost van Marino Keulen

Marino Keulen denkt dat er in Europa alleen een toekomst is voor de maak- en technologische industrie als deze wordt verduurzaamd. Een klassieke wagen assembleren zal bijvoorbeeld in Turkije en in Indië veel goedkoper kunnen en kwalitatief minstens evengoed. Het is vaak door te verduurzamen dat hoge loonkosten kunnen worden gerechtvaardigd, want dan is er sprake van toptechnologie en topproducten van de 21ste eeuw.

Vervolgens gaat hij dieper in op het hanteren van ecologische criteria in aanbestedingen. Hij zegt dat het op deze manier wordt gebruikt als een variant op eigen volk eerst, namelijk eigen bussen eerst. Zo schermt men de binnenlandse markt af voor buitenlandse busfabrikanten. De Vlaamse open economie en exportkracht zijn echter de basis voor de hoge graad van welvaart in Vlaanderen. Indien alle landen dezelfde logica zouden hanteren, dan betekent dat meteen het einde van een bedrijf als Van Hool. Als het echt om ecologische doelstellingen gaat, is dit misschien toegelaten, maar niet als het vooral is om buitenlandse fabrikanten te weren, want dan maakt men mensen iets wijs. Mocht het mogelijk zijn, dan hadden andere EU-landen dit al lang toegepast. Het kan juridisch niet volgens Marino Keulen.

Hij gaat volledig akkoord met het zo snel mogelijk verduurzamen en vergroenen van de vloot van De Lijn, maar hij vreest dat het al een huzarenstuk zal zijn om dat tegen 2035 te realiseren. 2030 is praktisch en technisch gewoon onmogelijk.

2.6. Tussenkost van Bert Maertens

Bert Maertens verwijst naar het Vlaamse regeerakkoord, waarin al een heel ambitieuze doelstelling is opgenomen, zijnde het vergroenen van de bussen in de stadskern tegen 2025 en overal in Vlaanderen tegen 2035. Tijdens de regeringsonderhandelingen werd heel gedetailleerd bekeken wat technisch en

budgettair mogelijk. Men koos liever voor een strikt budget dan de schulden door te geven aan volgende generaties. Er is al een budgettaire achterstand die men zal moeten ophalen. Als gevolg van de coronacrisis zal men de komende jaren de broekriem moeten aanhalen, maar voor de vergroening wil de N-VA-fractie de doelen halen. De spreker denkt dat die doelstellingen al bijzonder ambitieus zijn. Hij wil die uitvoeren eerder dan, om de achterban te plezieren, wat straffer te willen zijn dan het Vlaamse regeerakkoord. Hij heeft ook ooit oppositie gevoerd en het leuke eraan is dat men weinig verantwoording moet afleggen voor wat men voorstelt. De N-VA-fractie zal er alles aan doen met de huidige Vlaamse meerderheid om de doelstellingen van het Vlaamse regeerakkoord te behalen.

2.7. Antwoorden van Jos D'Haese

Jos D'Haese stelt vast dat alle fracties tijdens de coronacrisis op Facebook en elders campagnes hebben gevoerd om lokaal te kopen, bijvoorbeeld groenten, kleding enzovoort. Maar wanneer het gaat over bussen, dan hoeft dat niet meer. Dat vindt hij raar. Wanneer hij voorstelt om de bussen lokaal te kopen om ervoor te zorgen dat 3500 arbeiders aan het werk kunnen blijven, dan stelt Marino Keulen dat gelijk met de slogan Eigen volk eerst. Jos D'Haese tilt hier bijzonder zwaar aan. Hij vindt dat geen ernstige manier van debatteren.

Het ecologische aspect en de tewerkstelling gaan uiteraard wel hand in hand. Marino Keulen moet niet doen alsof het ene wordt gebruikt als een schaamlapje voor het andere. Het ecologische aspect is belangrijk omdat men de economie zal moeten verduurzamen. Ook de tewerkstelling is belangrijk. Marino Keulen stelt dat de productie elders altijd goedkoper zal zijn. Dat is echter het gevolg van sociale dumping. Ook in Vlaanderen wordt er steeds meer gedelokaliseerd en daarbij komt sociale dumping kijken. De kwaliteit is niet altijd dezelfde.

Er wordt geargumenteed dat het voorstel van resolutie juridisch niet mogelijk is. Hij herhaalt dat de Europese richtlijnen in de toelichting van het voorstel van resolutie zijn opgenomen. Het is perfect mogelijk om binnen de Europese richtlijnen die criteria van tewerkstelling en duurzaamheid op te leggen.

De commissieleden van de meerderheid verwijzen naar wat werd afgesproken in het Vlaamse regeerakkoord. Dat begrijpt Jos D'Haese, maar hij zegt dat ondertussen de grootste gezondheids- en economische crisis in honderd jaar plaatsheeft. Er werd terecht een Vlaams relanceplan opgesteld met 4,3 miljard euro aan investeringen. Dat was een jaar eerder ook niet afgesproken. Hij vraagt om de middelen concreet aan te wenden om het openbaar vervoer vooruit te helpen en de werknemers aan de slag te houden. Hij vraagt om de flexibiliteit die er was om het relanceplan op te stellen, nu ook toe te passen en de termijn naar 2030 te verschuiven.

Marino Keulen beweert dat het technisch niet mogelijk is om zo veel bussen tegen 2030 te produceren. Dat is onzin volgens Jos D'Haese. Van Hool kan vijf bussen per dag maken. Reken maar uit wat op tien jaar mogelijk is, zelfs rekening houdende met openbare aanbestedingen enzovoort. Het probleem is dus niet technisch. Het is ook geen financieel probleem want de kosten zijn al ingerekend. Hij vraagt niet om meer investeringen maar wel om deze naar voren te schuiven. Het is een politiek probleem omdat men deze beslissing niet wil nemen.

Stijn Bex wil de deconsolidatie afwachten, wat volgens Jos D'Haese in tegenstelling staat tot de slogans van de klimaatbeweging zoals *The time is now* en *No time to waste*.

Jos D'Haese dankt diegenen die het voorstel van resolutie wel steunen. Hij vindt het zeer jammer dat de leden van de meerderheid niet buiten het kader van het Vlaamse regeerakkoord kunnen kijken en de kans niet willen grijpen om het

openbaar vervoer sneller te verduurzamen en de enorme klap die corona aan de Vlaamse industrie geeft, te verzachten.

2.8. Repliek van Wim Verheyden

Wim Verheyden stelt vast dat andere landen, zoals Frankrijk, hun eigen busbouwers al bevoordelen. Als zij dat kunnen, dan kan Vlaanderen dat ook. Anderzijds denkt hij dat Vlaanderen genoeg troeven heeft om de Vlaamse producten aan het buitenland verkocht te krijgen. Van Hool heeft ook een zeer goede reputatie in binnen- en buitenland.

Hij vindt het nog altijd jammer dat men de suggestie niet heeft gevolgd om de strategische autosector, met enorm veel banen en toeleveranciers, te ondersteunen.

2.9. Repliek van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens heeft een aantal jaren geleden het genoegen gehad een bedrijfsbezoek te brengen aan de firma Van Hool in Lier. Hij bezocht daarna ook enkele projecten van Van Hool in Frankrijk. Als gevolg daarvan lanceerde de CD&V-fractie als eerste de trambus voor hoogwaardig openbaar vervoer. Bij Van Hool kreeg men een ongelooflijk lange lijst van plaatsen waarnaar Van Hool exporteerde: Frankrijk, Italië enzovoort. Het zou prachtig zijn moest men voor een bepaald project een beroep kunnen doen op een Vlaamse leverancier. Maar bepalen dat het per definitie een Vlaamse leverancier moet zijn, zal een boemerangeffect veroorzaken. Dat zou een heel slechte ontwikkeling zijn voor de firma Van Hool.

2.10. Repliek van Marino Keulen

Marino Keulen wil repliceren op het argument dat men voor andere producten promotie maakt om lokaal te kopen. Met eigen centen doet men wat men wil; als bedrijf koopt men wat men wil. Een overheid echter moet werken met aanbestedingen en een lastenboek waarin alle mogelijke parameters opgenomen zijn. Men moet dan kiezen voor de goedkoopste. Iedereen hoopt dan uiteraard dat dat de lokale, de Vlaamse, de Belgische producent is. Maar het gaat over een open markt. Mocht iedereen zijn markt afschermen, dan is Van Hool het eerste slachtoffer.

Daarenboven zijn er pleidooien om meer financiële middelen te geven aan de zorg, het onderwijs enzovoort. Maar elke euro kan men maar één keer uitgeven. Als men bereidt is om een pak meer te betalen om kunstmatig een product in Vlaanderen te laten produceren, dan kunnen die financiële middelen niet gaan naar de zorg, personen met een beperking, veilige fietspaden enzovoort.

Tot slot deelt hij mee dat een bus een levensduur heeft van ongeveer vijftien jaar. Als men die allemaal vervroegd uit roulatie haalt, is dat deels een kapitaalvernietiging. Men maakt dan een keuze ten koste van de zorg, het onderwijs enzovoort.

2.11. Bijkomende antwoorden en replieken

Marino Keulen zegt dat een overheid voor de goedkoopste leverancier moet kiezen. Dat is niet zo volgens *Jos D'Haese*. In een openbare aanbesteding zitten verschillende criteria. De indieners van het voorstel van resolutie stellen voor om daar twee criteria aan toe te voegen, namelijk lokale tewerkstelling en duurzaamheid. Dat kan perfect en is mogelijk volgens de Europese Unie.

Verder stelt Marino Keulen dat men door het voorstel van resolutie meer geld zal uitgeven. Jos D'Haese zegt dat zijn voorstel is om de centen die sowieso gepland zijn om uit te geven, vervroegd te spenderen. Men kan elke euro maar één keer

uitgeven, maar of men die nu in 2035 of in 2030 uitgeeft, maakt niet zo heel veel uit. Het zijn dezelfde euro's, dezelfde eenmalige investering.

Een volgend argument van Marino Keulen is dat deze bussen duurder zullen zijn. Dat zal misschien beperkt het geval zijn volgens Jos D'Haese. Alhoewel geweten is dat Van Hool een hoogtechnologisch bedrijf is en dus ook heel efficiënt kan produceren. Maar wat zal de impact op de overheidsfinanciën zijn wanneer het bedrijf in januari 2021, wanneer de technische werkloosheid stopt, overkop gaat en duizenden mensen hun job kwijtraken, werkloosheidsuitkeringen nodig hebben, omgeschoold moeten worden? Wat zal de impact zijn op de Vlaamse begroting wanneer al de toeleveranciers van dat bedrijf hun boeken moeten sluiten? Die zal gigantisch zijn. Net daarom is die lokale tewerkstelling in een crisisperiode belangrijk.

Ten slotte, wat het vervroegd uit roulatie nemen van de bussen betreft, heeft hij niet gezegd dat alle bussen vervangen moeten worden tegen 2030. Hij heeft wel gezegd dat ze allemaal emissievrij moeten zijn tegen 2030. Over tien jaar zullen de meeste bussen zijn afgeschreven, met uitzondering van diegenen die de laatste jaren zijn besteld. Maar dat zijn grotendeels hybridebussen en die kunnen worden omgebouwd tot volledig elektrische bussen. Daar zit een elektromotor in. Er is wat werk aan en dat zal geld kosten, en toevallig kan men dat ook bij Van Hool. Op die manier kan men tegen 2030 een volledig emissievrije busvloot hebben.

Bart Claes hoorde Marino Keulen stellen dat men verantwoordelijk moet omgaan met het geld van de gemeenschap die men vertegenwoordigt. Hij wil daarbij verwijzen naar het dossier-Bombardier uit 2017. Toen werd ervoor gekozen om de nieuwe trams voor De Lijn in Spanje aan te kopen. Dat was goedkoper maar daardoor kwamen er bij Bombardier in Brugge 160 banen op de tocht te staan. Als men banen verliest, moet men dat mee incalculeren in de totale kostprijs. De totale kostprijs was dus uiteindelijk veel hoger dan de trams bestellen in Vlaanderen. Daarom zal de Vlaams Belangfractie het voorstel van resolutie van de PVDA steunen.

3. Stemmingen

Amendement nr.1 (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 2) wordt verworpen met 6 stemmen tegen 3.

Het ongewijzigde voorstel van resolutie wordt verworpen met 7 stemmen tegen 3.

Bart CLAES,
voorzitter

Marino KEULEN,
verslaggever