



Vlaams  
Parlement

ingediend op **731** (2020-2021) – Nr. 1  
20 april 2021 (2020-2021)

## **Verslag van de hoorzitting**

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

over de elektrificatie van de busvloot  
en de deconsolidatie van VVM De Lijn

*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;

Imade Annouri, Stijn Bex;

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;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

## INHOUD

|      |                                                                                          |    |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I.   | Toelichtingen .....                                                                      | 5  |
| 1.   | Toelichting door VVM – De Lijn .....                                                     | 5  |
| 1.1. | Inleiding .....                                                                          | 5  |
| 1.2. | Vergroening: leefmilieu en klimaat.....                                                  | 5  |
| 1.3. | Doelstelling 2025: emissievrij in stadskernen .....                                      | 6  |
| 1.4. | 'Lessons learnt' .....                                                                   | 7  |
| 1.5. | Uitdagingen .....                                                                        | 7  |
| 1.6. | Drie pijlers.....                                                                        | 9  |
| 1.7. | Investeringsbehoefte.....                                                                | 10 |
| 1.8. | Financiering .....                                                                       | 11 |
| 2.   | Toelichting door de MORA .....                                                           | 12 |
| 2.1. | Advies 2016 en Mobiliteitsrapport 2019 .....                                             | 12 |
| 2.2. | Advies van de MORA over de beleids- en begrotingstoelichting<br>MOW 2020-2021 (BBT)..... | 13 |
| 2.3. | Plan voor herstel en veerkracht .....                                                    | 15 |
| 3.   | Toelichting door FBAA.....                                                               | 15 |
| 3.1. | Wettelijk kader en kerncijfers.....                                                      | 15 |
| 3.2. | Invloedsfactoren op vergroeningsstrategie .....                                          | 16 |
| 3.3. | Concrete stappen.....                                                                    | 17 |
| 3.4. | Samenwerking met De Lijn .....                                                           | 18 |
| 3.5. | Conclusie .....                                                                          | 18 |
| II.  | Bespreking.....                                                                          | 18 |
| 1.   | Vragen en opmerkingen van de leden .....                                                 | 18 |
| 1.1. | Tussenkoms van Jos D'Haese .....                                                         | 18 |
| 1.2. | Tussenkoms van Stijn Bex .....                                                           | 20 |
| 1.3. | Tussenkoms van Els Robeyns .....                                                         | 21 |
| 1.4. | Tussenkoms van Marino Keulen .....                                                       | 22 |
| 1.5. | Tussenkoms van Bert Maertens .....                                                       | 23 |
| 1.6. | Tussenkoms van Lode Ceyssens .....                                                       | 23 |
| 1.7. | Tussenkoms van Koen Daniëls .....                                                        | 24 |
| 1.8. | Tussenkoms van Wim Verheyden.....                                                        | 24 |
| 2.   | Antwoorden van de sprekers .....                                                         | 25 |
| 2.1. | De Lijn .....                                                                            | 25 |
| 2.2. | MORA.....                                                                                | 27 |
| 2.3. | FBAA.....                                                                                | 27 |
| 3.   | Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden.....                                       | 29 |
| 3.1. | Tussenkoms van Marino Keulen.....                                                        | 29 |
| 3.2. | Tussenkoms van Jos D'Haese .....                                                         | 29 |
| 3.3. | Tussenkoms van Stijn Bex .....                                                           | 30 |

---

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| 4. Antwoorden.....                            | 30 |
| 4.1. Antwoorden van Marc Descheemaecker ..... | 30 |
| 4.2. Antwoorden van Ann Schoubs .....         | 31 |
| Gebruikte afkortingen.....                    | 32 |

Bijlage: zie [dossierpagina](#) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be)

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 11 maart 2021 een hoorzitting over de elektrificatie van de busvloot en de deconsolidatie van VVM De Lijn met volgende sprekers:

- Ann Schoubs, directeur-generaal, en Marc Descheemaecker, voorzitter van de raad van bestuur (VVM De Lijn);
- Frank Van Thillo, algemeen secretaris van de MORA;
- Luc Jullet (voorzitter van het VRA Bus Comité van de FBAA) en Olivier Van Mullem (werkgroep vergroening Bus Comité van de FBAA).

Zij maakten gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be).

Ter voorbereiding op de hoorzitting bezorgde minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, een bijkomend antwoord op een schriftelijke vraag van Stijn Bex (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2020-21, nr. 634 aan minister Lydia Peeters). Het antwoord is eveneens terug te vinden als bijlage bij het verslag op de dossierpagina.

Minister Lydia Peeters woonde de vergadering ter informatie bij. Zij werd over de vergroening van De Lijn door Els Robeyns geïnterpelleerd op 18 maart 2021 (*Interpellaties* VI.Parl. 2020-21, nr. 35).

*(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)*

## I. Toelichtingen

### 1. Toelichting door VVM – De Lijn

#### 1.1. Inleiding

*Marc Descheemaecker* wil zich vooraf verontschuldigen dat hij door technische problemen niet verder kon deelnemen aan de gedachtewisseling (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 664/1, p. 20 en 29). Indien er vragen die toen werden gesteld, nog onbeantwoord zijn, zal hij ze in deze hoorzitting beantwoorden.

De directeur-generaal zal in haar presentatie ingaan op een aantal cruciale punten, zowel budgettair, technisch, als op het vlak van opbouw en timing, voor de vergroening van de volledige vloot van De Lijn. Hij waarschuwt dat het als een geheel moet gezien worden. Elke bouwsteen moet volledig tot zijn recht komen.

De financiering zal een gigantische uitdaging zijn. Het volledige e-project zou 3 miljard euro kosten. Voor de financiering daarvan is onder meer sprake van deconsolidatie. Dat is geen doel op zich voor De Lijn maar een mogelijkheid voor verstandige financiering van het project. De Vlaamse overheid bepaalt zelf over welke vorm van deconsolidatie het gaat; De Lijn kan daar alleen raad geven. De beslissing van de Vlaamse Regering heeft wel grote gevolgen op de timing, de corporate governance van De Lijn en het volledige openbaar vervoer in Vlaanderen.

#### 1.2. Vergroening: leefmilieu en klimaat

*Ann Schoubs* zegt dat vergroening en duurzaam ondernemen een hoeksteen zijn van de strategie van De Lijn. Zij wil de commissie dan ook het plan van aanpak voorleggen voor de vergroening van de vloot, ervan uitgaand dat De Lijn daartoe op de nodige financiering kan rekenen. De cijfers die worden gebruikt, zijn overgenomen van andere ondernemingen die al een dergelijke oefening hebben gemaakt en dus niet gebaseerd op een specifieke marktconsultatie.

Vergroening staat voor leefmilieu en klimaat. Wanneer men streeft naar een leefbaar Vlaanderen voor iedereen, moet op die beide aspecten worden gewerkt. Duurzaamheid en leefbaarheid zijn niet nieuw voor De Lijn; zij staan ook in haar huidige visie en missie. Het trackrecord was tot nu toe niet echt succesvol; er is dan ook een inhaalbeweging nodig. Doel is nu vooruit te kijken en te bekijken hoe De Lijn de leefmilieu- en klimaatproblematiek kan aanpakken.

Leefmilieu gaat vooral over de uitstoot van fijnstof en stikstof. Het is dan ook belangrijk dat De Lijn emissievrij gaat rijden in stedelijk en dichtbevolkt gebied. Klimaat gaat over de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het doel is zoveel mogelijk kilometers emissievrij te rijden. Ann Schoubs verwijst naar cijfers uit het duurzaamheidsrapport van 2019 waarin gegevens staan over de CO<sub>2</sub>- en stikstofuitstoot van De Lijn.

Wat de e-bus betreft, staat in het regeerakkoord (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 31/1) dat er de volgende jaren een investeringsimpuls zal plaatsvinden bij De Lijn om het rollend materiaal te kunnen vergroenen. De missie is om zoveel mogelijk emissieloos te rijden. Ook in de beheersovereenkomst van De Lijn is dat aspect van vergroening opgenomen. En de Europese wetgeving dringt eveneens aan op een verstrenging van de uitstootnormen en op propere voertuigen om de emissie van schadelijke stoffen in de toekomst te beperken.

Slide 10 van de presentatie geeft de verschillende elementen aan uit het plan van De Lijn om emissievrij te rijden. De grafiek toont het dieselverbod en de LEZ's in Vlaanderen, Brussel en Wallonië en in Maastricht. Verder is er het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid dat een impact heeft op het aantal kilometers en het nieuwe exploitantencontract. De huidige contracten lopen af in de periode 2022-2024. Samen met de exploitanten moet worden bekeken hoe een vergroening van de vloot kan worden verankerd binnen de bestaande overeenkomsten. Daarnaast is er het intern operatorschap van De Lijn dat in 2030 opnieuw in vraag kan worden gesteld. Verder is er de idee om een aanbesteding te doen van de vervoerregio's. Wanneer bijvoorbeeld een bepaalde vervoerregio niet meer wordt uitgevoerd door De Lijn, kan dat gevolgen hebben voor de investeringen en het voorgestelde plan.

### 1.3. Doelstelling 2025: emissievrij in stadskernen

De doelstelling is volgens het regeerakkoord om tegen 2025 emissievrij te rijden in de stadskernen. Probleem is echter dat de stadskern nergens duidelijk is gedefinieerd. De Lijn geeft daar dan ook een eigen invulling aan. In steden met een LEZ gaat het om het gebied met een LEZ. Voor de andere steden houdt De Lijn rekening met de stadsring en de topologie.

Wat het netwerk van De Lijn betreft, zijn er verschillende buslopen die soms maar een heel kort traject binnen de stadskern rijden. In Leuven bijvoorbeeld wordt overdag 26.200 kilometers afgelegd waarvan de stadslijnen per dag maar 3400 kilometer in de stadskern rijden. De streeklijnen – de rode lijnen op de kaart op slide 12 – rijden zelfs minder dan 10 procent in de stadskern. Er zijn dus veel streeklijnen die ook de stadskern passeren maar die de meeste kilometers buiten de stadskern rijden.

Wanneer alle buslopen worden bekeken die stadskernen aandoen, betekent dit dat 70 procent van de vloot of 2550 bussen, zowel exploitanten als De Lijn, emissievrij zou moeten rijden tegen 2025. Dat is niet realiseerbaar. Zelfs als die hybride- en elektrische bussen er tegen 2025 zouden zijn, dan moeten de stelplaatsen en de laadinfrastructuur worden omgebouwd om de bussen te kunnen laden. Daarnaast heeft een e-bus vandaag nog altijd een beperkte autonomie van 250 kilometer wat voor een aantal buslopen onvoldoende is. Tot slot zijn er ook verschillende

bustypes: de standaardbus, de citybus en de gelede bus. Voor de gelede bus is er vandaag geen e-bus op de markt met voldoende autonomie.

De Lijn streeft er maximaal naar om emissievrij te rijden in de stadskernen. Zij geraakt aan 75 of 89 procent stikstofvermindering binnen de stadskernen maar volledig emissieloos rijden is tegen 2025 niet realistisch.

#### 1.4. 'Lessons learnt'

De Lijn is gaan kijken bij een aantal PTO's die al een dergelijk traject hebben afgelegd. Uit hun ervaringen blijkt dat er gefaseerd moet worden gewerkt, onder meer om te zorgen voor voldoende draagvlak binnen de organisatie en om de technische evoluties te kunnen volgen. Zo zal de huidige batterijautonomie van 250 kilometer binnen een aantal jaren wellicht 400 kilometer bedragen. Een ander advies is om de behoeften en mogelijkheden via het 80/20-principe te respecteren en de total cost of ownership te bekijken. De opstart gebeurt ook bij voorkeur op een gemakkelijke locatie met weinig problemen inzake vergunningen enzovoort.

Een ander, eerder technisch, advies is om te opteren voor laden op de stelplaats eerder dan voor laadpalen op het openbaar terrein, en te werken met open ICT-standaarden. Zo kunnen makkelijk data worden gecapteerd van de bussen voor technisch onderhoud en voor klantgerichte informatie die kan worden gebruikt voor de e-bussen. Voor de aankoop wordt geadviseerd om te kiezen voor meerdere leveranciers voor bussen en infrastructuur. Daar is voldoende tijd en expertise voor nodig.

Uit de gesprekken van De Lijn met andere PTO's blijkt verder dat een aantal fases moeten worden doorlopen: de technologietesten waarvoor de meeste PTO's een tiental bussen inzetten, de operationele testen waarbij veertig tot zestig bussen worden ingezet en de gecontroleerde uitrol waarbij honderd tot tweehonderd bussen worden gebruikt.

Het is voor De Lijn geen optie te copy-pasten van andere operatoren en de eerste twee fases over te slaan. Zij moet al die fases doorlopen en de nodige testen doen om te zien of de processen moeten worden aangepast om dan de stap te zetten naar een vlotte uitrol. Maar De Lijn kan zich wel baseren op de ervaringen van andere PTO's.

#### 1.5. Uitdagingen

De grootste uitdaging is de stelplaatsinfrastructuur, zowel voor de laadinfrastructuur als voor de herinrichting van de stelplaats. Elektrificatie is meer dan bussen kopen. Er is de problematiek van de sourcing van liefst groene energie, de aansluiting op het net, de IT-systemen die moeten worden opgezet voor de opvolging van de systemen binnen de laadinfrastructuur, het principe van smart charging dat moet worden toegepast om aan te geven wanneer een batterij het best wordt geladen zonder het energienet te belasten. De huidige 51 stelplaatsen van De Lijn en 89 stelplaatsen van de exploitanten moeten in die zin worden uitgerust. Verder is er de problematiek van de onderhoudscentra waar herstel en onderhoud gebeuren. Voor een e-bus is dat anders dan voor een klassieke dieselbus.

Naast stelplaatsinfrastructuur zijn andere grote uitdagingen: de verouderde vloot, de organisatie en processen die moeten worden herbekeken, en de financiering. Het probleem is niet zozeer bussen kopen maar wel ze te laten rijden.

### 1.5.1. *Verouderde vloot*

Wat die verouderde vloot betreft, wijst Ann Schoubs erop dat De Lijn vandaag nog met een groot aantal EUR3- en EUR4-bussen rijdt (zie slide 22). Die moeten snel worden vervangen want zij zijn de grootste vervuilers en hebben hun levensduur van 15 jaar al overschreden. De EUR3-bussen zijn tussen 16 en 21 jaar. Ook de exploitanten hebben nog een aantal EUR3- en EUR4-bussen maar dat aantal ligt veel lager. Zij gebruiken vooral EUR5- en EUR6-bussen. De Lijn gebruikt dan weer meer hybridebussen dan de partners. Uit een vergelijking met de MIVB blijkt dat de MIVB geen EUR3-bussen meer heeft en dat hun EUR4-bussen dit jaar uit de vloot worden gehaald. De Lijn kampt dus met een achterstand in de vernieuwing van haar vloot.

De EUR3- en EUR4-bussen moeten eruit omdat zij veel stikstof en fijnstof uitstoten. Dat blijkt uit de rode en donkeroranje kleur in de grafiek op slide 23. Het uitfaseren van de EUR3- en EUR4-bussen kan die uitstoot serieus beperken maar houdt wel een aantal keuzes in. Een eerste optie is vervanging door e-bussen maar dat vraagt tijd. Tweede optie is uitbesteding aan exploitanten wat van hun kant tijd en middelen vraagt op het vlak van stelplaats en vernieuwing van bussen. Derde optie is de aankoop van bijkomende e-hybridebussen. In een memorandum van De Lijn staat echter dat er geen hybridebussen meer worden gekocht, enkel nog elektrische bussen, maar dat is geen optie voor de gelede bussen. Daar moet De Lijn overschakelen naar een e-hybridebus om die achteraf eventueel om te bouwen naar een e-bus. Een andere optie is wachten op een valabel alternatief, maar voor een aantal buslopen is de e-hybridebus vandaag het enige alternatief op de markt.

Ann Schoubs verwijst naar de grafiek op slide 24 over de evolutie van de vloot per type voertuig zoals voorzien in het plan. Het gearceerde deel geeft de aankoop van een aantal e-hybridebussen weer die vanaf 2028 kunnen worden omgebouwd tot e-bussen.

### 1.5.2. *Infrastructuur stelplaatsen*

Uit een marktbevraging blijkt dat de omvorming van de stelplaatsen drie, vijf tot zeven jaar kan duren. Bij een brownfieldimplementatie vertrekt men van de huidige stelplaats en brengt men de nodige aanpassingen aan. Bij een greenfieldimplementatie moet een volledig nieuwe stelplaats worden gebouwd. De ombouwwerken vallen onder de Europese wetgeving op de overheidsopdrachten. Het vraagt dan ook tijd om dergelijke procedures op te starten. Het is ook niet altijd evident om, zeker in een stedelijke context, een vergunning te krijgen voor dergelijke installaties.

In de stelplaatsen is 50 procent extra ruimte nodig voor bijkomende laadinfrastructuur. Daarnaast moet bij de ombouw van een bestaande installatie de continuïteit van de operaties worden gegarandeerd.

Van de 51 stelplaatsen van De Lijn, waarvan acht in een pps, en van de 86 stelplaatsen van de partnerexploitanten zijn er veel verouderd, vooral bij De Lijn. Het gaat meestal over kleinere stelplaatsen met minder dan 45 bussen. Bij het streven naar vergroening is een optimalisatieoefening nodig waarbij de stelplaatsen en hun onderhoudscentra worden herschikt en geheroriënteerd. Die optimalisatie is niet doorgerekend in het huidige plan. De Lijn wil ook samen met de exploitanten bekijken of een door De Lijn aangepaste stelplaats en laadinfrastructuur ook niet kan worden gebruikt door de partners.

### 1.5.3. *Organisatie en processen*

De elektrificatie heeft een grote impact op de organisatie, zeker wat competenties en vaardigheden betreft van het personeel dat instaat voor het onderhoud en de

opvolging van de laadinfrastructuur. Ook het laden in de stelplaatsen moet worden gemonitord zodat het energiebeheer optimaal kan gebeuren.

#### 1.5.4. *Financiering*

De laatste uitdaging betreft de financiering. Ook daar wil De Lijn gebruikmaken van de ervaring van andere operatoren. De Lijn zal gefaseerd te werk gaan en overgaan tot een eerste wave waarbij een aantal bussen worden geïmplementeerd. Bedoeling is daar lessen uit te trekken en maatregelen te treffen om de risico's voor een volgende wave te beperken. De Lijn wil daarbij zoveel mogelijk gebruikmaken van de ervaring van operatoren die deze technologie al hebben geïmplementeerd en weten wat de voor- en nadelen zijn. Ze houdt ook rekening met de snelle evolutie van de technologie.

Concreet zal De Lijn volgens de 80/20-regel in eerste instantie focussen op standaardbussen die minder dan 250 kilometer per dag rijden. Ze kiest voor buslopen met een grote CO<sub>2</sub>-impact, die 250 kilometer benaderen en die in een stadskern of stedelijk gebied rijden zodat de impact van stikstof en fijnstof daar kan verminderen. De Lijn gaat na welke stelplaatsen daarvoor in aanmerking komen als implementatiebasis.

De Lijn herbekijkt ook de samenwerking met de exploitanten in het kader van de vervanging van de EUR3-bussen en wil tot een nieuwe vorm van contracten komen. De exploitanten moeten weten hoe ze in de toekomst moeten kijken naar de noden van De Lijn en kunnen investeren in e-bussen. Zij moeten ook een kader hebben voor de haalbaarheid en de rentabiliteit van hun investeringen.

#### 1.6. *Drie pijlers*

Het plan van De Lijn bevat drie pijlers. De eerste pijler is de aankoop van e-bussen voor De Lijn zelf. De tweede pijler betreft de e-hybridebussen en de derde de e-bussen bij de exploitanten. Bij De Lijn gaat het over 51 stelplaatsen en 2263 bussen, bij de exploitanten zijn er 89 stelplaatsen en 1566 bussen waarvoor een plan moet worden opgemaakt (zie slide 34). Dat plan voorziet in drie waves.

Binnen de eerste pijler (zie slide 35), aankoop e-bussen in eigen regie, loopt momenteel de eerste wave van 2021 tot 2023. Daarin is beslist om als eerste drie de stelplaatsen in Genk, Kortrijk en Destelbergen om te bouwen. De bedoeling is om op die stelplaatsen een test te doen met drie leveranciers van 63 standaard e-bussen, bijbehorende laadinfrastructuur en softwaretoepassingen, en een keuze te maken voor een of meerdere leveranciers.

Tijdens de tweede wave, 2024-2026, komt er een uitbreiding met negen of meer complexe stelplaatsen om dan eerst tot 200 en dan tot 500 e-bussen te gaan met bijbehorende laadinfrastructuur en softwaretoepassingen. Daarbij wordt zoveel mogelijk het draaiboek uit de eerste wave toegepast om het geheel te versnellen.

Tijdens de periode 2027-2035 is er de verdere uitrol tot 1120 standaard e-bussen, 720 gelede bussen, 180 stadsbussen en maximaal 40 stelplaatsen. Die cijfers zijn indicatief. Wanneer het aanbod verandert, kunnen ook de cijfers veranderen. Het zijn de cijfers die gebruikt zijn voor de berekening van het financiële plan.

Wat de tweede pijler betreft (zie slide 36), gebruikt De Lijn vandaag al 500 hybridebussen. Voor de gelede bussen is het nog wachten op de technologische evolutie. Hybridebussen worden zoveel mogelijk uitgerust met 'geo-fencing' waardoor ze binnen een LEZ kunnen overschakelen op elektrisch en buiten de stadskern op nieuw op diesel.

Momenteel loopt een bestelling van 33 gelede e-hybridebussen in 2021. Daarnaast zullen 250 hybridebussen worden omgebouwd naar e-hybridebussen zodat zij een maximale autonomie hebben van 120 kilometer. 177 gelede EUR3- en EUR4-bussen moeten in de toekomst nog omgeschakeld worden naar e-hybride- of elektrische bussen.

De Lijn wil in twintig stelplaatsen werken met modulaire containerlaadoplossingen voor het laden van de e-hybridebussen. Dat is de enige investering die nog gebeurt in e-hybridebussen. Bedoeling is de laatst gekochte e-hybrides op termijn om te bouwen naar e-bussen.

Ann Schoubs zoomt in op de problematiek van e-bussen en e-hybrides. Aangezien de autonomie van een e-bus beperkt is tot 250 kilometer, worden zij het best ingezet in zones waar zij die 250 kilometer zo dicht mogelijk benaderen en binnen stadskernen. E-hybridebussen kunnen de langste buslopen aan en kunnen omgevormd, in short range, e-busrijden tussen 60 en 120 kilometer. Zij kunnen in totaal 550 kilometer rijden in deze modus. Zij worden dan ook het best ingezet op de lange buslopen met een beperkt traject in de stadskern.

Op slide 39 worden de verschillende bussen, hun totaal aantal kilometers en hun kilometers binnen de stadskern weergegeven. Daaruit kan worden opgemaakt wat de interessantste zone is voor de e-bus en de e-hybrides, en welke buslopen het best eerst worden omgevormd naar e-bussen en e-hybrides. Zo kan worden bepaald welke bus bij voorkeur op welke busloop wordt ingezet. Die oefening wordt nog vervolgd.

Binnen de derde pijler (zie slide 40) komt emissievrij rijden bij de partner-exploitanten aan bod. Bedoeling is om met hen nieuwe contracten op te maken zodat zij duidelijkheid krijgen over de investeringen die moeten gebeuren. Het doel is om in 2021 120 emissievrije bussen te hebben in vier stelplaatsen. In de tweede wave wordt gestreefd naar 530 emissievrije bussen in vijftien stelplaatsen. In de periode 2027-2035 zouden alle bussen emissievrij moeten rijden. Ann Schoubs wijst erop dat die cijfers nog moeten worden verfijnd in overleg met de exploitanten.

Zij verwijst naar het overzicht op slide 41 van het aantal e-bussen, het aantal e-hybrides, het aantal e-stelplaatsen, het aantal e-kilometers per dag en de besparing op het vlak van CO<sub>2</sub> en stikstof. Tussen 2024 en 2026 zou 89 procent minder stikstof en fijnstof worden uitgestoten en 41 procent minder CO<sub>2</sub>. De Lijn gaat hier niet zozeer voor emissievrij rijden in de stadskern maar zet in op de vergroening in Vlaanderen. De simulatie geeft op het vlak van CO<sub>2</sub>-besparing het beste resultaat wanneer de oefening zoals vooropgesteld wordt uitgeoefend.

De kaarten op slides 42, 43 en 44 geven het aantal mogelijke groene buslopen weer in 2023, in 2025 en in 2035. Op al deze buslopen zal emissievrij worden gereden.

Tijdens de eerste wave zal De Lijn met e-bussen de buslopen bedienen van Genk, Kortrijk en Gent en vijftien kleine steden. Er zullen e-hybrides rijden in Antwerpen, Gent, Leuven, Turnhout en de Vlaamse Rand en in een twintigtal kleinere steden. Die zullen emissieloos rijden binnen de stadskern. De exploitanten bedienen zes centrumsteden en een dertigtal kleinere steden (zie slide 45). De tweede wave wordt uitgewerkt met een driejarenplan 2024-2026.

#### 1.7. Investeringsbehoefte

De kostprijs van dit alles wordt geraamd op 2,4 miljard euro in low cost en 3,2 miljard euro in high cost (zie slide 46). Het verschil zit vooral in de kostprijs voor de

stelplaatsinfrastructuur: volstaan kleine aanpassingen of is een greenfieldimplementatie nodig?

Slide 47 geeft het gemiddelde van die twee bedragen en de evolutie van de CAPEX weer. Wanneer men met dieselbussen en hybridebussen zou blijven rijden, bedraagt de kostprijs 1,5 miljard euro. In het geval van e-bussen is er 2,7 miljard euro nodig.

De Lijn heeft op slide 48 een inschatting gemaakt van de kost bij de exploitanten. Zij houdt daarbij rekening met de vervanging van bussen en laadinstallaties. De stelplaatsen kosten minder omdat zij vaak geen onderhoudscentrum hebben. De vergroening bij de exploitanten zou tussen 1,5 en 2 miljard euro kosten. Slide 49 geeft de spreiding van de financiering weer bij de exploitanten en De Lijn. Daaruit blijkt dat er 1,7 miljard euro extra nodig is in vergelijking met de situatie zonder e-bussen.

### 1.8. Financiering

De totale financiering voor de elektrificatie van De Lijn van 2020 tot 2035 zou 3,9 miljard euro bedragen in een brownfieldscenario tot 5,2 miljard euro in een greenfieldscenario. Dat is een stijging van de investeringsmiddelen met 70 procent tegenover het diesel- en hybridescenario.

Slide 51 geeft de verdeling van de kosten weer tussen laadinfrastructuur, bussen, stelplaatsen, software en trajectwerking voor het lowcostscenario en het highcostscenario. Die bedragen wijken af van de bedragen uit een eerdere nota waarin sprake was van 1,3 miljard euro investeringen. Daarbij werd geen rekening gehouden met de omvorming van de verschillende stelplaatsen maar enkel met de omvorming van de stelplaatsen dicht bij de centrumsteden.

In het buitenland staat men verder met de vergroening. De Lijn heeft verouderde bussen en infrastructuur, onder meer als gevolg van onderfinanciering in het verleden. Om haar ambities te realiseren zal zij over de nodige financiering moeten kunnen beschikken tenzij de vergroeningsambities worden bijgesteld, wat ook geen optie is.

De Lijn vraagt dat de regering op basis van het voorgelegde plan zekerheid geeft over een stabiele financiering om de implementatie daarvan mogelijk te maken. Het plan loopt over meerdere legislaturen, zelfs voorbij de opdracht van De Lijn, en zal bepalend zijn voor de benchmark in 2025.

Die financiering kan gebeuren in het kader van een klassieke financiering (decretale verankering), deconsolidatie of met een aantal pps-constructies of subcontracten in uitvoering. Het voordeel van decretale verankering in een geconsolideerd kader is dat het de eenvoudigste constructie is, de meest voordelige financieringskost voor Vlaanderen en dat het e-busproject geen vertraging oploopt tenzij zich technische problemen zouden voordoen. Nadeel is dat de financiering in het gedrang kan komen als gevolg van andere politieke prioriteiten.

Het voordeel van deconsolidatie is dat De Lijn naar een meer klantgerichte focus wordt gestuwd. De Lijn moet haar eigen risico's dragen, maar transport als strategisch topic blijft in Vlaamse handen. Het is ook minder duur dan DBFM met een kost die enkel het terugbetalingsrisico dekt. Nadeel is dat het een belangrijke transformatie is die wordt getriggerd door de deconsolidatie, samen met de uitrol van de e-bus. Ander nadeel is dat deze piste in een post-COVID-tijdperk mogelijks meer tijd vraagt.

Het DBFM-scenario heeft het laagste operationele risico. Voordeel is dat het gaat over één geïntegreerde opdracht, dat de risico's en verantwoordelijkheden bij de private opdrachtnemer zitten en dat de beschikbaarheidsvergoeding op voorhand kan worden vastgelegd. Nadeel is dat dit de duurste optie is, dat men minder flexibel kan inspelen op nieuwe technologie en dat het bijbehorend contractmanagement complex is.

Naast deze drie pistes zijn er nog andere mogelijkheden zoals hybride constructies. Daarbij gebeurt de financiering van de e-bus via een operationele leasing en worden voor de financiering van de stelplaatsen de verschillende opties naast elkaar gelegd.

Men kan ook opteren voor een decretale verankering tijdens de eerste drie jaar om dan om te schakelen naar deconsolidatie. Al deze opties moeten samen met de minister worden bekeken.

Het principe van deconsolidatie staat in het Vlaamse regeerakkoord en moet dus verder worden onderzocht. In geval van deconsolidatie wordt De Lijn buiten de overheidsperimeter geplaatst en tellen de schulden van De Lijn niet langer mee in de Maastrichtnorm. Eurostat zal finaal bepalen of De Lijn ressorteert onder de overheid dan wel onder de vennootschappen. Die indeling hangt af van de toepassing van het marktcriterium en een aantal feitelijke vaststellingen. Concreet betekent dit dat De Lijn een economisch significante prijs kan toepassen zodat de prijs vraag en aanbod kan impacteren. Bij het marktcriterium wordt meer dan 50 procent van de aanbodbkosten gedekt door variabele inkomsten. Dit zijn inkomsten die gelinkt zijn aan bijvoorbeeld de reizigersritten. Een deel van de variabele inkomsten mag door de overheid worden gedekt zolang andere operatoren die dezelfde diensten uitvoeren dat aan dezelfde voorwaarden kunnen doen.

Er zijn al een voorstudie en een conceptstudie gemaakt over die deconsolidatie. In oktober 2020 vonden verkennende gesprekken plaats met de financiële partners. Intussen is het financiële plan verder uitgewerkt en is men overgegaan van 1,3 miljard euro naar 2,4 tot 3,2 miljard euro. De Lijn wil nu graag weten welke richting ze verder moet uitgaan en welke pistes moeten worden gevolgd. De Lijn deelt de ambitie van een leefbaar Vlaanderen, heeft daarvoor een plan en hoopt daarvoor de nodige stabiele financiering te krijgen.

## **2. Toelichting door de MORA**

*Frank Van Thillo* zegt dat Daan Schalck, voorzitter van de MORA, zich laat verontschuldigen omwille van ambtsverplichtingen. Namens de leden spreekt hij de appreciatie uit voor de adviesvraag over de conceptnota voor nieuwe regelgeving over het openbaar vervoer tijdens pandemieën en de uitlopers ervan (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 428/1 en 2). Uit de commissiebesprekingen blijkt ook dat de adviezen van de MORA worden opgepikt, wat eveneens wordt gewaardeerd.

### **2.1. Advies 2016 en Mobiliteitsrapport 2019**

Hij wijst erop dat de MORA op 3 juni 2016 al een advies heeft gegeven over de vergroening van het openbaar vervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 61-A/1). Het ging daarbij niet enkel over elektrificatie maar over de volledige vergroening van de transportsector, wat toch wat breder is.

De MORA wees er in 2016 al op dat bedrijfsvoering en investeringskost goed samen moeten worden bekeken. Hij pleitte voor het opnemen van de vergroening in de beheersovereenkomst van De Lijn – wat intussen is gebeurd – en wees ook op de mogelijkheden van de private sector om daar een belangrijke rol in te spelen.

In het Mobiliteitsrapport 2019 ligt de focus op klimaat. Vergroening betekende in dat rapport onder meer ook meer openbaar vervoer. Het omvormen van de transportsector naar meer collectief vervoer betekent immers ook voor een stuk vergroening. Op dat moment stond in het memorandum van De Lijn dat geen dieselbussen meer zouden worden aangekocht. In die zin moeten de aanbevelingen worden gelezen als een vraag naar de versnelde vergroening van het voertuigenpark. Ook daar moet worden ingezet op kennisdeling met privé-exploitanten. De MORA gaf begin 2019 ook aan dat er mogelijkheden moesten zijn om te testen binnen de huidige contracten en dat de vergroeningsambitie moest worden vertaald naar aanbestedingscontracten.

De MORA vindt de vergroening in het Vlaamse regeerakkoord een zeer ambitieuze maar terechte doelstelling. Het beheerscontract van De Lijn is in 2017 aangepast. De MORA staat achter de operationele doelstelling uit dat beheerscontract over een groen openbaar vervoer.

## 2.2. Advies van de MORA over de beleids- en begrotingstoelichting MOW 2020-2021 (BBT)

De spreker gaat inhoudelijk niet in op de conceptnota over deconsolidatie en externe financiering De Lijn van Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Maar op basis van de nota van de minister die is toegelicht bij de MORA, is grote ongerustheid ontstaan over de deconsolidatieplannen. Daarom heeft de MORA samen met de SERV de deconsolidatieparameters nader bekeken en deze naast de werking van De Lijn gelegd. Deconsolidatie betekent dat De Lijn uit de consolidatiekring van de overheid wordt gehaald en dat men externe of bijkomende financiering kan inzetten zonder dat de ESR-norm in het gedrang komt.

De MORA heeft die oefening gemaakt op basis van het handboek van Eurostat. De bedoeling van dat handboek is om de lidstaten handvatten te geven om begrotingstechnisch transparant en uniform aan te geven wat hun schuldopbouw is. Het handboek is niet bedoeld om na te gaan hoeveel ruimte de regels toelaten om aan een zogenaamde maximale schuldopbouw te doen.

De belangrijkste vraag die in de conceptnota aan de Vlaamse Regering wordt gesteld, is hoe men vanuit de huidige dotatie naar een projectsubsidie kan gaan. Het uitgangspunt is dat die projectsubsidie ongeveer moet overeenkomen met de dotatie. De totale inkomsten van De Lijn zouden 20 procent voor de kostendeckingsgraad plus 30 procent overheidsvergoeding betreffen. De Eurostatrichtlijn 'products at an economically significant price' betekent dat zowel de vergoeding voor tickets en abonnementen als de overheidsvergoeding een economisch significante betekenis moet hebben. Dat is een moeilijke denkoefening die is uitbesteed aan een consultancybureau.

De variabele overheidsvergoeding zal gebeuren op basis van reizigersritten. Dat is een 'second best' criterium omdat reizigersritten eigenlijk niet overeenkomen met de werkelijke afgelegde afstand van de reizigers. Eurostat is daar echter vrij directief in, in die zin dat de overeenstemming van die overheidstegemoetkoming moet worden bewezen als zijnde gelinkt aan de werkelijke output. De MORA is daar bezorgd over omdat die reizigersritten hoe dan ook een 'proxy' blijven voor die Eurostataanbeveling.

Wat niet in de conceptnota is opgenomen is dat Eurostat die beoordeling pas na enkele boekjaren zal doen. Wanneer men dus een externe financiering toekent aan De Lijn onder gedeconsolideerd statuut, weet men pas na enkele jaren of die volledige investering al dan niet op de overheidsbegroting van Vlaanderen zal worden aangerekend. In de handleiding van Eurostat wordt het werkelijke aantal verkochte tickets wel als criterium opgenomen maar de conceptnota is ook daarvan afgestapt.

Wat niet te onderschatten valt, is dat een eenheidsprijs wordt bepaald op basis van de reizigersritten. In de conceptnota zelf wordt al aangegeven dat er een aantal buffers nodig zullen zijn om de werking van De Lijn niet in het gedrang te brengen wanneer er schommelingen zijn in de operaties. Dat is volgens Frank Van Thillo een risicovolle strategie. Wanneer volgens Eurostat die buffers zouden dienen om mogelijke exploitatietekorten op te vangen, zal de Europese Commissie deze constructie als nietig beschouwen.

De spreker wijst er ook op dat de overheidsvergoeding ook zal moeten gelden voor alle producenten die dezelfde soort activiteit uitvoeren. De gevolgen voor andere producenten van reizigersvervoer zijn niet onderzocht in de conceptnota. De MORA vraagt zich af of men in het kader van het intern operatorschap van De Lijn deze constructie kan handhaven. Die vraag is in 2015 gesteld aan toenmalig minister van Mobiliteit Ben Weyts die antwoordde dat dit zou worden onderzocht. De MORA heeft de resultaten van dat onderzoek nog niet gezien en stelt zich daar ernstige vragen bij.

De conceptnota besteedt geen aandacht aan het feit dat de overheid de facto de gedeconsolideerde eenheid niet mag controleren. De overheid speelt dus geen dominante rol in de toekomstige beheersstructuren, of op een andere manier die de MORA nog niet uitgewerkt heeft gezien.

Wat het recht betreft om De Lijn in de toekomst te controleren via beheersovereenkomsten of het exclusief recht van De Lijn als intern exploitant van het openbare dienstencontract te beschouwen, moet nog aangetoond worden of dit kan in de nieuwe structuur voor een instantie die buiten de consolidatiekring van de overheid valt.

Uit de nota van De Lijn blijkt dat tegen 2026-2027 de voornaamste investeringen achter de rug moeten zijn. In die periode moet ook de basisbereikbaarheid volledig worden uitgerold. Voor het uittekenen van het kernnet moet overlegd worden vanuit de vervoerregio's maar de Vlaamse overheid heeft ook nog altijd een grote stem in het debat over het kernnet en het aanbod van De Lijn. Het gaat dus over een gedeconsolideerde instelling die vanop afstand moet worden aangestuurd waardoor men een eigenaardige onderhandelingspositie krijgt.

Het openstellen van een vervoerregio voor een nieuwe aanbesteding, zoals in het regeerakkoord staat, heeft een impact op de externe financiers, afhankelijk van de grootte van de regio en het aandeel van het vervoer dat voor aanbesteding in aanmerking komt. Maar de nieuwe operator zal uiteraard ook een beroep kunnen doen op die overheidsdotatie die per reizigersrit aan De Lijn wordt gegeven.

Over het toekomstig openbaar vervoer bij pandemieën werd een conceptnota uitgebracht (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 428/1). In de conceptnota is echter sprake van overmacht waarbij de overheid opnieuw mag instappen. Volgens de MORA zijn er situaties waarbij de overheid moet ingrijpen die misschien niet zo ernstig zijn als deze pandemie, wat dan onmogelijk zou worden gemaakt. Aangezien De Lijn commercieel en flexibel moet zijn, zit zij daar in een rante onderhandelingspositie. De grote vraag die de MORA eerder stelde, was welke alternatieven onderzocht zijn. Hij verwees toen naar de European Green Deal en NextGenerationEU.

Laatste element uit het advies van de MORA gaat over de impact van de deconsolidatie op het intern operatorschap. Het intern operatorschap is toegekend. Intussen valt die interne operator onder een ander statuut. Normaal kan de overheid een intern operator aanduiden maar in een marktsituatie zou die op een andere manier zijn aangeduid dan nu is gebeurd.

### 2.3. Plan voor herstel en veerkracht

Wat het Plan voor herstel en veerkracht betreft, heeft de MORA al meermaals gewezen op de Europese middelen om een stuk aan die vergroening te voldoen. Vlaanderen krijgt ongeveer 2,2 miljard euro uit de Europese pot. De MORA was verbaasd toen met fiche 18 de vergroening van de vloot De Lijn als een relance-project naar voren werd geschoven, en dan vooral over de 93 miljoen euro waarvan sprake en het feit dat er geen betrokkenheid was van de private sector. De ambitie is immers om tegen 2025 45 procent van de busvloot te vergroenen. Daarvoor is meer dan 3 miljard euro nodig, een fiche van 93 miljoen euro is dan nogal mager.

De MORA heeft deze fiche samen met de SERV en de minister besproken en aangegeven dat de idee conform de Europese prioriteiten is, dat die vergroening en elektrificatie van het openbaar vervoer te rechtvaardigen zijn, en dat die Europese middelen daar een additionele strategie voor zijn. De middelen kunnen extra worden ingezet en een start betekenen voor de relance. In dat opzicht betreurt de MORA dat er maar voor 93 miljoen euro op die fiche is gezet. Verder zullen er volgens de MORA vragen worden gesteld bij de aankoop van hybridebussen in plaats van e-bussen, ook door de Europese Commissie. Tot slot was in de fiche ook niets terug te vinden over de private sector. De minister zou De Lijn vragen om daar een voorstel over te formuleren maar daarover heeft de MORA nog geen bijkomende informatie.

In zijn advies besluit de MORA dat vergroening via deconsolidatie niet evident is. Op technisch vlak is het een twijfelachtig instrument om het begrotingsevenwicht te bewaren. Er zijn te veel onzekerheden die cumulatief kunnen werken. De criteria van Eurostat kunnen een voor een worden weerlegd maar men mag niet vergeten dat Eurostat pas na een aantal jaren goedkeuring geeft over de constructie. Wanneer dan een van die vele onzekerheden niet wordt afgecheckt door Eurostat, zit men met een organisatie en een schuld van enkele miljarden die niet op de begroting van de regering mag komen. Er bestaat ook onzekerheid over de budgettaire impact van de variabele vergoeding. Op basis van een statistisch model financiële buffers opbouwen is niet de efficiëntste manier om aan overheidsbeleid te doen.

Daarenboven veronderstelt deconsolidatie een consequente marktwerking. Alle partijen geven aan dat het flexibeler en dynamischer moet zijn en dat de prijzen marktconform moeten zijn. De MORA vraagt zich af wat daar de achterliggende doelstelling is, welke visie men formuleert op de openbaredienstverplichting en welke mogelijkheden er nog zijn voor de tariefstructuur, betaalbaarheid, toegankelijkheid enzovoort. De grote vraag is ook wat de budgettaire gevolgen zullen zijn voor Vlaanderen wanneer over een aantal jaren blijkt dat De Lijn toch binnen die consolidatiekring valt. En hoe zal men de verdere vergroening financieren?

Tot slot vindt de MORA dat de partijen veel te laat op de kar zijn gesprongen om van het Plan voor veerkracht en relance een ambitieus project te maken. De middelen moeten worden besteed in een periode waarin de elektrificatie wordt opgestart. Tot 2026 moeten die middelen worden besteed. De MORA vindt dat daar een kans verloren is gegaan.

## 3. Toelichting door FBAA

### 3.1. Wettelijk kader en kerncijfers

*Luc Jullet* is van mening dat een vergroening van de busvloot en het openbaar vervoer noodzakelijk is, onder meer om de klimaatdoelstellingen te halen. Maar het is ook een opportuniteit om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en de modal shift te halen.

De samenwerking tussen De Lijn en exploitanten is gebaseerd op de Europese verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg. Deze verordening ligt aan de basis van de beslissing van de Vlaamse overheid om het openbaar vervoer toe te vertrouwen aan een interne operator, met name De Lijn. De verordening bepaalt ook dat De Lijn een beroep kan doen op privéoperators die een deel van het openbaar vervoer uitvoeren en over welk volume het kan gaan. Volgens de Europese Commissie kan het gaan over een derde van de waarde van de vervoerdiensten, dus over een derde van de waarde van de totale financiële enveloppe waarover De Lijn beschikt. In een besluit van de Vlaamse Regering is dat vertaald in beladen kilometers en er staat in dat de normale verhouding 50/50 is: 50 procent door De Lijn en 50 procent door privéoperators.

Op dit moment zijn er 81 exploitanten die 2698 vte's te werk stellen, met een vloot van 1409 voertuigen. Het gaat om een evenwichtige mix van kleine en grotere familiale bedrijven samen met een aantal grotere binnenlandse of buitenlandse groepen. Anders dan in sommige andere landen zijn de personeelskosten, zowel bij De Lijn als bij de exploitanten, gebaseerd op gelijklopende arbeids- en loonvoorwaarden voor de chauffeurs.

Uit het jaarverslag van De Lijn van 2019 blijkt dat de exploitanten aan 40 procent zitten van de kilometers en aan 26,5 procent van de waarde van de diensten. In 2019 vertegenwoordigde de totale enveloppe van de exploitanten 279 miljoen euro, inclusief afschrijving van de investeringen. Op basis van de Europese verordening en de vertaling ervan in de Vlaamse wetgeving is er een opportuniteit om dat aandeel nog te laten groeien.

Wat de vergroeningsstrategie betreft, wijst Luc Jullet erop dat in 2019 in de EU 770.000 bussen rondreden waarvan 4500 volledig emissieloze bussen. Niet alleen Vlaanderen heeft dus nog een lange weg af te leggen.

### 3.2. Invloedsfactoren op vergroeningsstrategie

Een aantal factoren hebben een impact op de vergroeningsstrategie van de exploitanten. De huidige prestaties die de exploitanten leveren, 40 procent van het totaal aantal beladen kilometers, liggen vast in lopende contracten die in meerdere fases moeten worden vernieuwd tussen 2023 en 2029. Aangezien het eerste doel is om tegen 2025 emissieloos te rijden in de stadskernen, moeten tegen 2025 een aantal contracten vernieuwd zijn. Zij vertegenwoordigen 1000 van de 1400 voertuigen.

Een andere invloedsfactor is dat de exploitanten jaarlijks contractueel verplicht zijn een aantal voertuigen te vervangen die vijftien jaar worden. In de periode 2021-2025 gaat het over 400 voertuigen. Het streefdoel moet zijn om die oude bussen te vervangen door zero-emissiebussen en niet door hybridebussen. Hij hoopt dat de nieuwe contracten lang genoeg zullen duren om de afschrijving van die hoge investeringen op een gezonde manier te kunnen verwerken. Wanneer die contracten starten in 2025 en men tegen 2035 emissievrij wil rijden, dan raakt men met hybridebussen niet ver genoeg. Een bus heeft immers een levensduur van 15 jaar en een e-bus wellicht een nog langere. Een onmiddellijke overgang naar een zero-emissievoertuig lijkt hem dan ook aan te raden.

Een derde invloedsfactor is de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Die zal bij De Lijn en bij de exploitanten zorgen voor een serieuze wijziging in het openbaarvervoeraanbod wat kernnet en aanvullend net betreft. Dat zal een impact hebben op de buslopen en op de prioritair te elektrificeren buslopen om zo snel mogelijk te beantwoorden aan de doelstelling om tegen 2025 emissievrij te rijden in de stadskernen.

In de presentatie van De Lijn is weergegeven welke impact de vergroening zal hebben voor de investeringsstrategie van de exploitanten. Uit een eigen raming van de FBAA blijkt dat het zou gaan om een investering van minimum 1 miljard euro. De ombouw en aanpassing van de stelplaatsen is daar niet in opgenomen. Een inschatting daarvan is moeilijk omdat de situatie van de stelplaatsen erg verschillend is. De raming van De Lijn en die van exploitanten zitten wel in elkaars buurt. Volgens Luc Jullet is een grondige aanpassing van de stelplaatsen nodig, sommige zullen zelfs volledig moeten worden vernieuwd als gevolg van hun ligging, risico's van elektrificatie, plaatsgebrek enzovoort. Hij dringt aan op een sensibilisering van de lokale overheden voor het toekennen van vergunningen, zowel wat de toepassingen van de regels betreft als wat snelheid van de afwikkeling betreft.

### 3.3. Concrete stappen

#### 3.3.1. *Lopende contracten (2023-2029)*

Wat de vergroening betreft, hanteert de FBAA twee pijlers. De eerste pijler is gebaseerd op de lopende contracten, de tweede op de nieuwe contracten. Uit de presentatie van De Lijn bleek dat in de periode 2021-2023 minimum 120 zero-emissiebussen operationeel moeten zijn bij de exploitanten. Tegen 2026 zouden er nog 410 bijkomen zodat men op termijn aan de vooropgestelde 530 komt. Een aanpassing van het huidige contractuele en financiële kader binnen de lopende contracten is daarbij een prioriteit, aldus de FBAA. De lopende contracten zijn gebaseerd op dieselaandrijving. Wanneer men dan vraagt om een vergroening te realiseren binnen die contracten, dan moeten de modaliteiten en financiële compensatie worden aangepast. Daarnaast moeten de exploitanten heel snel kunnen weten waar, wanneer en hoeveel bussen prioritair moeten worden vergroend zodat zij hun investeringsstrategie daarop kunnen richten.

Het is duidelijk dat de 'upfront'-investeringen hoger zullen liggen dan bij een diesel-exploitatie. Het is ook nagenoeg onmogelijk om een betrouwbare TCO te berekenen voor een zero-emissie-exploitatie. Het gaat hier om een niet-mature markt in tegenstelling tot de dieselmkt. Belangrijke zaken zoals restwaardes van de zero-emissiebussen, prijs- en capaciteitsevolutie van de batterijen, energieprijzen en onderhoudskosten zijn moeilijk in te schatten. De exploitanten zijn zeker bereid mee te werken aan het bereiken van die eerste deadline maar dan is wel een aangepast contractueel kader nodig.

De FBAA pleit ervoor om in de lopende contracten een aantal onzekerheden weg te werken. Wanneer een exploitant investeringen doet waarvan de afschrijvingskost verder gaat dan het einde van dat contract, maar het is niet zeker of hij dat contract kan vernieuwen, dan kan die onzekerheid grotendeels worden weggenomen door een overnameplicht in te stellen. Daardoor neemt de opvolger de zero-emissiebussen en indien mogelijk ook de mobiele laadinfrastructuur over. Dat gebeurt ook in Nederland.

Wanneer men kijkt naar de TCO-kosten, dan liggen de 'upfront'-investeringen veel hoger. Hopelijk kunnen die worden gecompenseerd door lagere exploitatiekosten per kilometer, maar dan moet er ook een garantie zijn dat deze e-bussen voldoende kilometers kunnen rijden. Zo niet, is er geen terugverdieneffect.

#### 3.3.2. *Nieuwe contracten*

In een tweede pijler pleit de FBAA ervoor de nieuwe contracten ten vroegste in 2025 te laten starten. Net als De Lijn hebben de exploitanten behoefte aan een gefaseerde implementatie aangezien zij door dezelfde fases gaan met dezelfde drie pijlers waarnaar al verwezen is door Ann Schoubs. De aanbestedingsprocedure en de voorbereidingsperiode tussen gunning en start van het contract duren als snel

2,5 jaar. Veel tijd zal er dus niet overblijven om dat leerproces te doorlopen. Wanneer bovendien uit de presentatie van De Lijn blijkt dat de aanpassing of nieuwbouw van stelplaatsen tussen 3,5 en 7 jaar zal duren, dan kan men 2025 vergeten. Er is dan ook een voldoende lange periode nodig voor de opstart van de nieuwe contracten zodat de exploitanten een leerproces kunnen doorlopen en met kennis van zaken in een contract kunnen stappen dat hopelijk lang genoeg duurt (tussen twaalf en vijftien jaar) om de investeringen te rechtvaardigen. Een belangrijke vraag is ook hoe de schonere dieselloftuigen EUR5 en EUR6 zullen worden behandeld in de nieuwe contractvernieuwingen.

### 3.4. Samenwerking met De Lijn

Overleg tussen De Lijn en de exploitanten is noodzakelijk en gebeurt ook actief. Er is ook samenwerking mogelijk. Zo zouden exploitanten kunnen meestappen in de organisatie van een aankoopcentrale voor de zero-emissiebusen of zelf hun aankoop kunnen organiseren. Ook voor de mobiele laadinfrastructuur is samenwerking mogelijk. Voor de stelplaatsen is dat iets moeilijker. In de presentatie van De Lijn was sprake van het delen van stelplaatsen maar er zijn een aantal praktische elementen, onder meer op geografisch vlak en op het vlak van autonomie van de stelplaatsen. De FBAA is echter bereid om alle mogelijke synergieën te bekijken.

### 3.5. Conclusie

Samenvattend is de FBAA bereid om snel een belangrijke rol op te nemen in de vergroening van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Een samenwerking tussen FBAA en De Lijn voor de snelle vervanging van de EUR3-vloot die De Lijn en in mindere mate de exploitanten nog hebben, is een mogelijke piste. De exploitanten kunnen immers in tegenstelling tot De Lijn snellere aankoopprocedures hanteren. Het zou ook een stap vooruit kunnen zijn in de inhaalbeweging naar een 50/50-verhouding. Tot slot kan er ook een positief effect zijn voor de deconsolidatie van De Lijn omdat exploitanten zorgen voor de eigen financiering en de CAPEX afschrijven over de contractduur, wat het streefdoel is van de deconsolidatie van De Lijn.

De FBAA is ervan overtuigd dat zij met een goede mix van haar ondernemerschap en een goed contractueel en financieel kader, samen met De Lijn het openbaar vervoer op korte termijn aantrekkelijker en milieuvriendelijker kan maken.

## II. Bespreking

### 1. Vragen en opmerkingen van de leden

#### 1.1. Tussenkoms van Jos D'Haese

*Jos D'Haese* vindt het jammer dat Ann Schoubs de cijfers over de vergroening niet vooraf heeft gegeven. Hij is verbijsterd over de cijfers. Hij is ook verbijsterd dat de ambitie om emissievrij te rijden in de stadskernen tegen 2025 onmogelijk is. Minister Lydia Peeters heeft twee maanden geleden nochtans gezegd dat De Lijn had bevestigd dat men dat ging doen. Is er in het verleden dan enkel nattevingerwerk gebeurd? Wat is de timing dan wel?

De spreker is ook verbijsterd over de kostprijs. Ann Schoubs zegt dat die enigszins afwijkt van de vorige schattingen, maar men gaat van 1,3 miljard euro naar 5 miljard euro. Dat is een andere grootteorde. Het is voor Jos D'Haese niet duidelijk hoe De Lijn de financiering van de infrastructuur voor de pachters ziet. Ann Schoubs lijkt ze samen te nemen met de investeringen voor de infrastructuur en de busen van De Lijn, terwijl Luc Jullet dat niet zo ziet. Zal de overheid de investeringen op zich nemen of zullen de pachters die zelf dragen?

Jos D'Haese is ook verbaasd over de afname van het aantal bestellingen. Ooit heeft voormalig Vlaams minister Ben Weyts aangekondigd 970 bussen te bestellen die vanaf 2020 zouden worden geleverd, tot 2025. Geen enkele bus is er. Dan zouden er 200 worden besteld en nu worden er nog 63 besteld. Pas in 2024 zouden er meer worden besteld. Dit is niet alleen een probleem voor vergroening, maar ook voor de economische relance. Elektrificatie van de bussen zou een belangrijke rol kunnen spelen bij het aanzwengelen van de economie. Spreker richt zijn opmerking tot De Lijn, maar ook tot de minister, die niet aanwezig is op de hoorzitting, maar ze wel pro forma volgt.

Ann Schoubs heeft twee schema's met drie waves getoond, voor De Lijn en voor de pachters. De ambitie voor het vergroenen van bussen en stelplaatsen ligt veel hoger bij de pachters dan bij De Lijn, volgens de spreker. Wat is hiervan de reden?

Jos D'Haese vraagt zich af waarom er niet wordt gesproken over waterstoftechnologie. Een aantal van de aangehaalde problemen zouden kunnen worden opgelost met deze technologie.

Sinds 2019 wordt er onderzoek gedaan naar en worden conceptnota's geschreven over deconsolidatie. Deconsolidatie is een soort van boekhoudkundige truc om ervoor te zorgen dat middelen die moeten worden geïnvesteerd, niet worden meegenomen in de Vlaamse overheidsschuld en het overheidstekort. Het is een truc omdat op het einde het toch de reiziger en de belastingbetaler zijn die betalen, zegt Jos D'Haese.

Een geconsolideerde uitgave is volgens de presentatie van De Lijn het eenvoudigst en het voordeligst voor de overheid. Waarom zoekt men dan nog verder? Frank Van Thillo heeft gezegd dat er daarbij ook andere belangen spelen: men maakt van De Lijn een bedrijf dat meedoet aan een correcte marktwerking met marktconforme prijzen. Wat bedoelt men? Wat is een marktconforme prijs en ten opzichte van wie? Men zegt ook dat vraag en aanbod op elkaar moeten worden afgestemd. Betekent dit dat er variabele prijzen komen, in spits- en daluren?

De kostendekkingsgraad bij De Lijn bedraagt nu 20 tot 30 procent en met een aantal boekhoudkundige trucs zou men die willen optrekken tot 50 procent. Men spreekt tegelijk over de gelijke subsidiëring aan private partners die dezelfde diensten aanbieden. Wie wordt daarmee bedoeld? Dat heeft ook grote implicaties voor de overheid.

Deconsolidatie maakt democratische controle zo goed als onmogelijk. Ann Schoubs zegt dat de Vlaamse overheid een meerderheidspositie in de raad van bestuur behoudt, maar volgens de MORA en de Europese Unie is dat niet mogelijk. Deconsolidatie betekent meer marktwerking toelaten. Volgens de SERV kan de Vlaamse overheid dan direct of indirect in de finale besluitvorming van De Lijn geen dominante rol meer spelen, anders wordt deconsolidatie problematisch omdat De Lijn geen privé-bedrijf meer is. Minister Lydia Peeters zegt dat De Lijn op die manier meer en meer kan opereren als een private speler. In de conceptnota staat: "Hiervoor is vereist dat dezelfde vergoeding voor de opdracht wordt toegekend aan andere dienstverleners die gelijkaardige diensten zouden aanbieden." De Lijn wordt dan gewoon een van de private spelers op de markt en dat is een totaal ander concept dan openbare dienstverlening. Het concept openbare dienstverlening zit volgens Jos D'Haese niet langer meer in de afweging. Hij heeft de indruk dat men vergroening ziet als een hefboom om een zeer oude droom te realiseren, namelijk de privatisering van De Lijn tot in een redelijk ver stadium.

Luc Jullet zei dat er gelijke loon- en arbeidsvoorwaarden zijn bij de exploitanten en De Lijn, maar dat is natuurlijk niet zo, zegt Jos D'Haese. Hij vraagt of Luc Jullet cijfers heeft over de vergroening bij de exploitanten. Minister Lydia Peeters zei dat

de onderhandelingen over de vergroening bij de exploitanten moeilijk liepen. Kan Luc Jullet meer vertellen over die moeilijkheden? Rekenen de exploitanten op De Lijn voor vergroening of hoe ziet men dat?

#### 1.2. Tussenkoms van Stijn Bex

*Stijn Bex* zegt dat het de ambitie is van De Lijn en de Vlaamse Regering om tegen 2025 de stadskernen en tegen 2035 heel Vlaanderen emissievrij te bedienen. Elektrificatie is hierbij cruciaal voor het milieu en voor de uitstraling van Vlaanderen. De laatste tijd is duidelijk gebleken dat Vlaanderen die doelstelling niet zal halen. Hij begrijpt dat de minister hier dus vandaag het woord niet wil nemen. Vlaanderen zal veel geld op tafel moeten leggen om zelfs de doelstelling van 2035 te halen. Voor Stijn Bex is dit het zoveelste voorbeeld van een Vlaamse Regering die, wat vergroening betreft, achteroploopt.

Vandaag heeft De Lijn ongeveer twintig elektrische bussen en die rijden niet of amper door technische problemen of door een gebrek aan opgeleide chauffeurs. Ann Schoubs zegt dat het 3,5 tot 7 jaar duurt voor een stelplaats is omgebouwd. Is het voorgelegde scenario dan wel realistisch?

De Lijn zegt dat er eerst wordt gefocust op Gent, Genk en Kortrijk voor de oplaadinfrastructuur. Wat is het schema voor Brussel en Antwerpen? Stijn Bex zegt dat er nog heel wat elementen zijn voor extra vertragingen, die de komende maanden moeten worden uitgeklaard.

Heeft de spreker goed begrepen dat De Lijn vanaf nu nog enkel elektrische bussen zal aankopen, met uitzondering van gelede bussen? Hij vraagt of Ann Schoubs dit kan bevestigen. Klopt het dat er hiervoor een budget van 93 miljoen euro is voorzien, maar dat alle andere budgetten nog moeten worden gezocht?

Luc Jullet zegt dat de pachters voor 2025 ongeveer vierhonderd bussen zullen moeten aankopen. Zijn dat dan elektrische bussen? Is daar 93 miljoen euro voor nodig? Het verontrust Stijn Bex dat Luc Jullet ervoor pleit om pas vanaf 2025 nieuwe contracten te laten ingaan. Betekent dit dat er pas vanaf dan wordt ingezet op elektrische bussen? Wat voor impact heeft dit dan op het schema dat Ann Schoubs voorstelde?

Hij vraagt hoe De Lijn ervoor zal zorgen dat gekochte bussen ook effectief kunnen rijden. Het gaat over een grote investering in rollend materieel en oplaadinfrastructuur die pas interessant is als de bussen optimaal renderen. Tegelijk moet worden ingezet op een betere doorstroming op vrije busbanen.

Is ook onderzocht of op de stelplaatsen zelf energie kan worden opgewekt, wat een temperende factor voor de kosten kan zijn?

In het bijkomende antwoord op een schriftelijke vraag van Stijn Bex (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2020-21, nr. 634 aan minister Lydia Peeters) spreekt men over 2,7 miljard euro kosten (zie bijlage). Hier spreekt men over 2,4 versus 2,3 miljard euro en voor de pachters 1,5 versus 2 miljard euro. Gaat dit over de extra investeringen die moeten gebeuren of gaat het over de totale kostprijs? Gaat het dus over de meerkosten omdat men elektrificeert of gaat het over de totale investering, inclusief bussen?

Stijn Bex vindt het belangrijk dat er naast studiewerk over de kostprijs van de investeringen ook een studie komt over de werkingmiddelen. Voor Luc Jullet is het op dit ogenblik nog heel moeilijk om in te schatten wat de werkingkosten en de eventuele winsten voor energie en onderhoud kunnen zijn. Nochtans bestaan er al duidelijke businesscases uit andere landen waarop men zich kan baseren.

Stijn Bex dankt de MORA voor het heel duidelijke advies, dat terugkomt in het advies van de SERV, beweging.net en andere organisaties. Beweging.net zegt dat vanuit het perspectief van tarievenbeleid, risicobeheersing, financieringskost en het Europees voorwaardenkader, deconsolidering op dit moment een totaal onzinnig idee is. Hij heeft vandaag ook geen argumenten gehoord die het tegendeel zouden beweren. Als men de vandaag voorgestelde timing nog enigszins wil respecteren, vraagt dit een duidelijk engagement van de Vlaamse Regering om af te stappen van de deconsolidatie als financieringsstrategie. Hij vraagt aan Ann Schoubs of ze mogelijkheden ziet om eventueel toch nog sneller te gaan en welke engagementen van de Vlaamse Regering daarvoor nodig zijn.

### 1.3. Tussenkoms van Els Robeyns

*Els Robeyns* zegt dat de informatie veel heeft verhelderd en veel ongerustheid heeft bevestigd.

De doelstelling uit het regeerakkoord blijkt niet realiseerbaar te zijn. Ze vond het opvallend dat De Lijn zelf heeft moeten omschrijven wat stadskernen zijn. Niemand weet blijkbaar waar en wanneer de groene bussen moeten rondrijden. Over welke steden gaat het precies?

Uit de laatste BBT van de minister (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 13-M/1) bleek duidelijk de koppeling van vergroening aan deconsolidatie, terwijl dit zo niet in het regeerakkoord staat. Ann Schoubs heeft ook duidelijk gezegd dat de doelstelling van vergroening niet alleen maar realiseerbaar is via deconsolidatie, integendeel, het is zelfs goedkoper en zekerder om het in een begroting te voorzien. Toch zit de minister duidelijk op het spoor van deconsolidatie in haar conceptnota en heeft ze gezegd dat de middelen niet in de begroting zijn ingeschreven. Toen ging het nog over een bedrag van 1,3 miljard euro, nu gaat het over meer dan 3 miljard euro.

De vraag is wat de gevolgen van deconsolidatie voor het openbaar vervoer zullen zijn. Volgens de Europese voorwaarden moet bijvoorbeeld het beheer van De Lijn volledig autonoom gebeuren. Als de Vlaamse overheid niet meer kan wegen op de besluitvorming, dan wordt De Lijn een semipubliek bus- en trambedrijf.

Men stelt variabele financiering voor op basis van het concept van gerealiseerde reizigersritten. De MORA haalt terecht aan dat de voorwaarden van drie jaar voor invoering, niet vervuld zijn. Het is ook maar de vraag of dit een verstandig uitgangspunt is, als reizigersaantallen door bijvoorbeeld een pandemie volledig kunnen imploderen.

Els Robeyns is verontrust door de commerciële tariefvrijheid om op die manier de inkomsten te verhogen. Volgens haar zouden net diegenen die het meest afhankelijk zijn van openbaar vervoer en niet de keuze hebben om het moment te kiezen, worden geraakt.

Deconsolidatie betekent een duurdere bus en de factuur gaat naar de reiziger en de belastingbetaler. De opmerkingen van de MORA over goedkopere alternatieven zijn blijkbaar niet onderzocht. Waarom niet?

Spreker vraagt aan alle sprekers of het haalbaar maar vooral wenselijk is dat deconsolidatie een piste is die vandaag moet worden onderzocht. Wat zijn de gevolgen? Welke lessen kunnen we trekken uit voorbeelden van andere overheidsbedrijven die ervaring hebben met deconsolidatie zoals Infrabel? Hoe ziet men meer tariefvrijheid?

Kijkt De Lijn echt naar variabele tarieven?

Is deconsolidatie verzoenbaar met de beslissing die net is genomen om De Lijn de volgende tien jaar te behouden als interne exploitant met de overheid als hoofdaandeelhouder, die werkt met beheerscontracten met doelstellingen?

Zijn de sprekers het ermee eens dat er serieuze risico's zijn verbonden aan deconsolidatie voor de reizigers, voor het personeel, voor de belastingbetaler en de Vlaamse overheid?

Els Robeyns trekt voor zichzelf drie conclusies. De doelstelling van vergroening en elektrificatie van de busvloot uit het regeerakkoord is niet realistisch, noch operationeel, noch budgettair en zal niet worden gehaald. Deconsolidatie is absoluut geen evidente oplossing en voor sp.a geen gewenste oplossing. Het plan van herstel en veerkracht is inderdaad een gemiste kans als amper 93 miljoen euro van de Europese middelen naar vergroening gaan, terwijl men spreekt over een kostprijs van 3 miljard euro. Die drie conclusies zijn de verantwoordelijkheid van de politiek en niet van De Lijn. Er is maar één manier om de doelstelling te halen: zorgen dat de middelen op tafel liggen.

#### 1.4. Tussenkomen van Marino Keulen

*Marino Keulen* wijst erop dat het voorstel om deze hoorzitting te houden van minister Lydia Peeters kwam. De commissie bepaalt natuurlijk haar eigen agenda, maar de minister verstopt zich dus duidelijk niet.

Door het nieuwe Stikstofdecreet zullen er inspanningen moeten gebeuren door landbouw en veeteelt, door de industrie en zeker door het vervoer en het openbaar vervoer. Op het einde van de vorige zittingsperiode 2014-2019 stelde De Lijn triomfantelijk de aankoop van 940 elektrische bussen in het vooruitzicht die achteraf werd bijgesteld naar bijna niks. In 2017 zijn er elektrische bussen besteld voor Leuven, Gent en Antwerpen en vorig jaar zijn daarvan de eerste tien geleverd. De omslag naar vergroening van de vloot moet worden ingezet en is onomkeerbaar. Veel landen staan hiermee al veel verder.

De cijfers en de doelstellingen in het regeerakkoord zijn op een serieuze manier vastgelegd en de meerderheid zet hiervoor stappen.

De meerkosten zouden oplopen tot meer dan 5 miljard euro. Zijn dat de zuivere kosten voor elektrificatie, min de dieselmussen die men niet koopt?

De Lijn heeft een verouderde vloot, de pachters iets minder. Men moet dus een grote sprong voorwaarts maken met een ombouw van stelplaatsen, randapparatuur en het vervangen van de vloot.

Deconsolidatie is niet bedoeld om het publieke domein te verkleinen of om een geheime privatiseringsagenda te realiseren. Het is vooral bedoeld om een investeringskwantumsprong te kunnen maken voor een meer kwalitatief, veilig en betaalbaar openbaar vervoer voor de reiziger. Ook de pachters zullen voluit moeten worden betrokken. Deconsolidatie is bedoeld om meer te kunnen doen met het geld op een bedrijfsmatige manier om de reizigers een groener en gezonder aanbod van bussen en trams te kunnen bieden.

In het geïntegreerde investeringsprogramma voor De Lijn staat dit jaar een bedrag van 317 miljoen euro aan investeringskredieten. Het is een serieus bedrag. De meerderheid zou moeten nagaan hoe men de doelstelling van extra aanbod modern openbaar vervoer toch zou kunnen realiseren.

### 1.5. Tussenkoms van Bert Maertens

*Bert Maertens* begrijpt dat het niet de bedoeling is om nu de minister te interpellieren, maar vraagt of het mogelijk is om over een aantal weken een gedachtewisseling te houden met de minister.

De *voorzitter* wijst erop dat geen enkele fractie heeft gevraagd de minister bij de hoorzitting te betrekken. Daarom neemt ze niet deel, hoewel ze de hoorzitting volgt.

Dat is geen probleem voor *Bert Maertens*. Maar wegens de politieke relevantie van de toelichtingen vraagt hij wel een opvolgingsvergadering met de minister.

Er liggen een aantal grote dossiers op tafel: basisbereikbaarheid, elektrificatie en deconsolidatie. Ze zijn belangrijk voor de ambities inzake klimaat maar ook voor de geloofwaardigheid van De Lijn en aanbieders van openbaar vervoer. De Vlaamse Regering heeft zichzelf in het regeerakkoord een aantal doelstellingen opgelegd.

Deconsolidatie is een dossier dat moet worden voorbereid. Hoe kan men voor een kwantumsprong zorgen en voor meer mogelijkheden om te investeren? Deconsolidatie is een van de mogelijke middelen.

De Lijn heeft een eigen interpretatie gegeven aan het begrip stadskernen. Antwerpen, Leuven, Hasselt, Oostende worden als lage-emissiezones vooropgesteld. Ann Schoubs zei dat men voor de andere steden rekening houdt met de stadsring en de topologie. Kan Ann Schoubs dit verduidelijken?

Het regeerakkoord bepaalt duidelijk dat in 2025 emissievrije bussen in de stadskernen moeten rijden. In die steden zijn er de facto files waardoor de bussen heel traag vooruit kunnen gaan. Bert Maertens vermoedt dat dit een impact heeft op de batterij van een elektrisch voertuig. Is dit meegenomen in de denkoefening? Zullen er dan reservebussen nodig zijn?

Waarom wordt er geen rekening gehouden met de mogelijkheden van waterstof? Moet die optie niet worden opgehouden?

Bert Maertens geeft toe dat hij de impact op de stelplaatsen onderschat heeft. De Lijn heeft becijferd dat de uiteindelijke kostprijs varieert tussen 3,9 miljard en 5,2 miljard euro. De Lijn zal een plan opmaken voor de optimalisatie en de ligging van stelplaatsen. Wat is de timing?

Heel wat exploitanten willen investeren en willen werken aan de eigen klimaatambities. In 2019 namen exploitanten 40 procent van het aantal buskilometers voor hun rekening en dat zou nog kunnen stijgen tot 50 procent, gekoppeld aan voorwaarden. Hoe staat De Lijn tegenover dit voorstel van de exploitanten?

### 1.6. Tussenkoms van Lode Ceyssens

*Lode Ceyssens* zegt dat het belang van de vergroening niet te onderschatten is, maar dat het pad nog hobbelig zal zijn. Ann Schoubs zei dat het niet moeilijk was om een elektrische bus te kopen, wel om ze te laten rijden. Ze zouden de factuur de hoogte in duwen. Is het totale bedrag het nettobedrag van de vergroening? Wat zou het kosten om de oude dieselbussen te vervangen door dezelfde bus? Ook de stelplaatsen zullen moeten worden ingericht voor elektrificatie, maar een aantal stelplaatsen zouden sowieso moeten worden gemoderniseerd. Is telkens de volledige kost doorerekend of enkel een kost voor elektrificatie?

Is deconsolidatie een wondermiddel of werkt het vertragend? Frank Van Thillo was nogal negatief over de autonomie. Kan hij een vergelijking maken met de NMBS?

Lode Ceysens vraagt aan alle sprekers wat volgens hen het financiële middel is waarmee men het snelst vooruit kan gaan.

De inspanningen worden door De Lijn vooral bekeken vanuit de luchtkwaliteit. De Vlaamse overheid wordt nu geconfronteerd met het zogenaamde stikstofarrest waardoor inspanningen zullen moeten worden geleverd. In stadskernen gaat het vooral over luchtkwaliteit, maar in de 46 habitats die belangrijk zijn voor Vlaanderen gaat het over stikstofdepositie door NOx en die habitats liggen ver van de steden. Met het voorliggende plan wordt er voor stikstofdepositie geen enkele winst geboekt. De Vlaamse Regering wil alle sectoren mee inspanningen laten leveren. Heeft De Lijn ook rekening gehouden met stikstofdepositie?

De Lijn koos eerst voor hybridebussen, maar de FBAA koos onmiddellijk voor emissievrije bussen. Wat is de visie van Ann Schoubs?

Wat denkt De Lijn van een grotere rol van de private exploitanten in de vergroening?

#### 1.7. Tussenkost van Koen Daniëls

*Koen Daniëls* zegt dat Sint-Niklaas een nieuwe stelplaats heeft maar die zou onvoldoende uitgerust zijn om op korte termijn elektrische en hybridebussen te hebben. Is dat zo? Geldt dat ook voor andere stelplaatsen? Is er misschien een overzicht beschikbaar waar in Vlaanderen stelplaatsen 'future-proof' kunnen worden gemaakt en wat hiervan de kostprijs zou zijn?

#### 1.8. Tussenkost van Wim Verheyden

*Wim Verheyden* vindt dat de presentaties tot een confronterende vaststelling hebben geleid: er is een grote kloof tussen de theorie – in dit geval het regeerakkoord – en de praktijk. Uit de toelichting van Ann Schoubs blijkt dat de deadline om tegen 2025 emissievrij te rijden in de centrumsteden niet zal worden gehaald. Wim Verheyden vraagt zich af of men zelfs tegen 2035 de zeer ambitieuze doelstelling zal halen om in Vlaanderen emissievrij te rijden. Om in 2025 emissievrij te rijden in de centrumsteden moet 70 procent van de vloot zijn vernieuwd. De spreker vraagt zich af hoe men dit in een regeerakkoord heeft kunnen opnemen zonder stil te staan bij de consequenties, zoals infrastructuur. In een stelplaats in Antwerpen bijvoorbeeld staan vijf elektrische bussen die men één per één moet opladen, anders valt de elektriciteit uit. Wist men dan niet vooraf, voor men het regeerakkoord schreef, dat het 3,5 tot 7 jaar duurt om een stelplaats uit te rusten?

Wim Verheyden is niet verbaasd over de kostprijs. Het Vlaams Belang heeft er herhaaldelijk op gewezen dat de investeringen wellicht veel te laag zouden zijn. Ook de operationele kosten kunnen variëren en er is bovendien geen zekerheid van energiebevoorrading. Luc Jullet sprak over de uitdaging van het energimanagement. Spreker hoopt dat men toch over alles voldoende heeft nagedacht.

Waterstof ontbreekt helemaal in dit verhaal, terwijl in het buitenland volop wordt ingezet op waterstof. Nochtans heeft Vlaanderen een toonaangevende speler die tot de wereldtop behoort wat waterstof betreft. Wim Verheyden vraagt aan Ann Schoubs waarom waterstof niet mee is opgenomen.

Is de factuur van 3 miljard euro de volledige factuur voor de vergroening, stelplaatsen en bussen inbegrepen?

Het realiseren van de vergroening via deconsolidatie is geen evidente zaak. Er zijn veel onzekerheden en het is een twijfelachtig instrument om een begrotingsevenwicht te vrijwaren. Bovendien zal er door de marktwerking een invloed zijn op de tariefstructuur die betaalbaar moet blijven en het openbaar vervoer toegankelijk moet houden. Als de tarieven hoger worden, zal de vervoersarmoede toenemen. Heeft De Lijn daar rekening mee gehouden? Hoe zal men dat opvangen?

Exploitanten zijn onmisbaar voor het aanbod van openbaar vervoer. De geraamde kosten om te investeren in zero-emissiebussen en laadinfrastructuur zou ook voor de exploitanten kunnen oplopen tot 1 miljard euro. Zijn voor de exploitanten de nodige financiële middelen vrijgemaakt? Ze staan immers voor dezelfde uitdagingen als De Lijn. Wordt er rekening gehouden met de opmerkingen van Luc Jullet, vooral over de financiering?

## 2. Antwoorden van de sprekers

### 2.1. De Lijn

#### 2.1.1. *Antwoorden van Marc Descheemaecker*

*Marc Descheemaecker* zal de vragen over deconsolidatie beantwoorden.

Men heeft gevraagd of het totale bedrag de totale investeringen omvat of niet. Op slides 48 en 49 staat duidelijk wat de totale investeringen zijn. Men ziet de varianten high cost en low cost voor De Lijn en de exploitanten, wat in de richting gaat van 5 miljard euro. Op slide 49 wordt dit uitgebeeld en er wordt aangeduid wat bovenop de bestaande investeringsdotaties komt en wat geïntegreerd is. De delta is ongeveer 2,5 miljard euro in een gemiddeld scenario. Het is dus niet een totale kost. Een stukje zit al in de bestaande investeringen: de zogenaamde diesalbussen die niet meer moeten worden aangekocht. Een deel is incrementeel. 2,5 miljard euro over een periode van vijftien jaar: men kan dus de gemiddelde investeringsbehoefte per jaar berekenen.

Deconsolidatie is geen doel op zich. Het is een van de mogelijke middelen om de financiering mogelijk te maken om snel en efficiënt naar een groener Vlaanderen te gaan. De MORA toont duidelijk aan dat deconsolidatie niet zaligmakend is. Ook Ann Schoubs heeft gezegd dat er een aantal voordelen zijn, maar ook nadelen. Ze moeten stuk voor stuk worden getoetst aan elk onderdeel van het dossier.

Op slide 55 worden de verschillende financieringsopties weergegeven. Men denkt na over een optimalisatie waarbij delen van de financiering mogelijk gebeuren via een decretale verankering in een geconsolideerd kader en delen via deconsolidatie. Deconsolidatie kan ook in verschillende varianten gebeuren, bijvoorbeeld via volledig externe financiering. Deconsolidatie kan ook gebeuren met een aan Vlaanderen gelinkte financiering die de financieringskosten voor de belastingbetaler beduidend lager houdt, dan wanneer De Lijn extern zou moeten worden gefinancierd.

Marc Descheemaecker is een relatief koele minnaar van deconsolidatie. Hij oppert dat de voordelen ervan misschien kunnen worden gebruikt voor delen van dit dossier en dat de meerfinanciering van ongeveer 2,5 miljard euro moet worden vertaald in de impact die het heeft op de operationele kosten en dus op de operationele dotatie. Zo kan men tot een interessante mengvorm komen die maakt dat de snelheid van uitvoering er niet onder lijdt en dat de vergroening ietsje sneller gaat dan alles op lange termijn te moeten plannen, maar ook dat de nadelen van deconsolidatie worden opgevangen door een goede samenwerking tussen de Vlaamse Regering, De Lijn en eventueel Eurostat voor het gedeelte via deconsolidatie.

Is het een goed idee of een slecht idee? Dat weet men nog niet. Marc Descheemaecker denkt dat een volledige deconsolidatie en een volledige externe financiering voor pakweg 4 of 5 miljard euro een illusie zal blijken te zijn. Er zouden een aantal mengvormen mogelijk kunnen zijn.

Els Robeyns had een opmerking over de status van De Lijn van interne exploitant. De status van interne exploitant, die maar voor tien jaar is gegeven, zou kunnen worden gekoppeld aan een beperkte deconsolidatie die waarschijnlijk een financiering over vijftien jaar nodig zal maken. Een verdere verfijning van de verschillende scenario's zou mogelijkheden bieden om te komen tot een goede benadering van de vergroeningsambities van de Vlaamse Regering.

Het debat over de centrumsteden was moeilijk. De Lijn is begonnen met het concept van dertien centrumsteden waarvan er enkele al snel in een lage-emissiezone zijn veranderd. Vandaag is men veel ambitieuzer. Sommige steden behoren niet tot de dertien centrumsteden, maar wel tot een stedelijke omgeving. Er is geen enkele reden om ook daar de vergroening niet versneld door te voeren. Het zou kunnen dat men in 2025 in de centrumsteden niet geheel emissievrij zal rijden, maar dat de impact van de vergroening meer over Vlaanderen zal zijn gespreid.

De Lijn schrijft zich volledig in in de vergroeningsgedachte en emissievrije stedelijke gebieden, maar daarvoor is een gezonde mix nodig tussen elektrische bussen en hybridebussen. De Lijn wil ook de doelstelling van 2035 vanaf vandaag beginnen te realiseren.

#### 2.1.2. *Antwoorden van Ann Schoubs*

*Ann Schoubs* zegt dat De Lijn destijds inderdaad is vertrokken van de idee van dertien centrumsteden waar emissievrij moet worden gereden, terwijl het regeerakkoord uitgaat van 61 stadskernen. Er is een simulatie gemaakt van de buslijnen die door die 61 stadskernen lopen en een berekening gemaakt van de besparing op stikstof en CO<sub>2</sub>. Men gaat ervan uit dat er een besparing is op stikstof, schommelend tussen 75 tot 89 procent in 2026, in alle stadskernen en niet enkel in de centrumsteden. Voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt gekeken naar het aantal kilometers en komt men aan 41 procent voor Vlaanderen. De doelstelling is 100 procent tegen 2035. De berekeningen die er vandaag zijn over de uitstootbesparing stikstof, fijnstof en CO<sub>2</sub>, zijn gebaseerd op de nieuwe vervoersplannen rond basisbereikbaarheid. Als er na een aantal jaren nieuwe inzichten komen, zal dit natuurlijk een ander effect hebben op de totale uitstoot.

Het net van De Lijn is vandaag met het model van basisbereikbaarheid gericht op streekvervoer met bussen die een zeer beperkt aantal kilometers door de stad rijden. Er zijn ongetwijfeld andere modellen mogelijk die een impact kunnen hebben op emissievrij rijden. De bottomline is dat men niet kan zeggen dat men 100 procent emissievrij zal rijden in alle stadskernen. De oefening is vroeger niet tot in detail gemaakt, omdat 'stadskern' niet zo duidelijk gedefinieerd was, omdat niet duidelijk was of het ook ging over bussen die in streekvervoer rijden. De doelstelling is neergeschreven zonder dat een volledige analyse is gemaakt.

De kostprijs is een serieuze verhoging van het bedrag van 1,3 miljard euro dat oorspronkelijk in de conceptnota was voorzien. Dat komt vooral door de stelplaatsen. De timing is inderdaad 3,5 tot 7 jaar en behelst het hele proces. Veel hangt af van het type stelplaats. Men is daarom uitgegaan van een inschatting. Misschien moet men in de toekomst ook meer naar centralisatie gaan, maar dat plan moet nog worden gemaakt. Minder stelplaatsen betekent misschien ook een lagere kostprijs. Het zou nuttig zijn om op regelmatige basis een update te geven.

Er wordt gewerkt met een aantal waves die elkaar overlappen. Er wordt gestart met de dossiers en de aankooporders. De leveringstermijn van de bussen is ongeveer een jaar. Men zal nu het gedrag van de 63 bussen nagaan om te weten wie de beste leverancier is. Eens de keuze is gemaakt, kunnen de leveringen elkaar sneller opvolgen, rekening houdend met de stelplaats en de installaties die er moeten komen. Er is een studiebureau aangesteld om de infrastructuur te bekijken. Er is natuurlijk tijd nodig om de analyse te maken en de werken uit te voeren. Vandaar de lange doorlooptijden om de stelplaatsen in orde te brengen. Maar de waves overlappen elkaar zodat de stelplaatsen klaar zijn om de bussen te plaatsen.

De Lijn zou een vergroening ook liever versnellen, maar het is wat het vandaag is. Men kan enkel een plan voor de toekomst maken om zo vlug mogelijk vooruit te gaan.

De Lijn heeft niet naar waterstoftechnologie gekeken omdat de prijs van een waterstofbus aanzienlijk hoger is en omdat de waterstofproductie ook nog niet echt groen is. Ook het gebruik van waterstoftankstations is complex. Als de technologie verbetert, kan het eventueel altijd een optie zijn die op termijn kan worden onderzocht. Vandaag gaat de oefening enkel uit van elektrificatie van bussen.

De Lijn koopt nog altijd hybridebussen, maar dat is beperkt tot gelede bussen. Voor gelede bussen is er technisch geen valabel alternatief voor voldoende batterijcapaciteit.

## 2.2. MORA

*Frank Van Thillo* zegt dat Infrabel inderdaad geconsolideerd is en de NMBS niet. *Marc Descheemaeker* heeft ook al gezegd dat men het volledige verhaal moet zien. Alle elementen moeten in elkaar klikken om het te laten werken. De MORA heeft nooit gezegd dat deconsolidatie een verdoken privatisering zou zijn. Als men consequent deconsolideert, moet men een aantal marktconforme elementen inbouwen die een aantal risico's inhouden. En de NMBS speelt in een minder marktconcurrentiële situatie dan De Lijn. De tariefstructuur bij de NMBS ligt ook anders dan bij De Lijn.

Ook de uitrol van basisbereikbaarheid vraagt toch nog een constante overheidssturing en begeleiding. Als men daarop niet meer kan ingrijpen en men meer flexibiliteit wil, komt men automatisch bij tarifiering en toegankelijkheid uit, vreest de MORA.

De MORA heeft de ambitieuze doelstelling in het regeerakkoord erg verwelkomd en vindt dat de juiste prioriteiten zijn gesteld. De minister zet zich er ook erg voor in. De MORA is enkel ongerust over de methodologie, deconsolidatie, die een aantal neveneffecten gaat creëren.

## 2.3. FBAA

### 2.3.1. Antwoorden van *Luc Jullet*

*Luc Jullet* zegt aan *Jos D'Haese* dat barema's, premies en overuurregelingen wel gelijklopend zijn bij De Lijn en de pachters. De aard van het werk is soms verschillend en de verhouding van weekend- en andere prestaties kan verschillen waardoor de vergoeding wordt aangepast.

De exploitanten kennen de vergroeningscijfers bij benadering en die zijn niet denderend. Een aantal collega's, onder wie *Olivier Van Mullem*, algemeen directeur van MULTIOBUS, voeren op eigen initiatief een aantal tests uit. Hij heeft twee elektrische bussen die actief zijn en hij verwacht er nog tien. In Antwerpen en in West-Vlaanderen

rijden er ook nog twee. De tests zijn volledig voor rekening van de exploitanten omdat het contractueel kader er nog niet is.

Het overleg en de onderhandelingen tussen De Lijn en de exploitanten verlopen goed en constructief. Tijdens de coronacrisis was er bijna wekelijks overleg. Het moeilijke punt is het aangepaste contractuele kader. Dat kader hangt onder meer af van de visie van de overheid: wat met de bijkomende financiële middelen die nodig zijn?

Het is duidelijk dat de exploitanten de financiering van de zware infrastructuur in de stelplaatsen zelf voor hun rekening willen en zullen nemen, op voorwaarde dat het contractuele kader dit ook toelaat. Tot nu toe hebben de exploitanten ook alle andere investeringen zelf gedragen.

De exploitanten zullen zeker niet wachten om de 401 dieselbussen die in de periode 2021-2025 contractueel moeten worden vervangen, pas te vervangen in 2025. Integendeel, de sector hoopt, samen met de overheid en De Lijn, tot goede afspraken te komen die zullen toelaten om dit jaar al beslissingen te nemen voor de volgende jaren om die voertuigen ook emissievrij te maken.

Er zijn businesscases in het buitenland, maar het grote probleem is dat de meeste ervaringen uit de langer lopende projecten nog altijd onvoldoende zijn om een juiste TCO te kunnen berekenen. Ook om de TCO van een dieselbus te berekenen, is een volledige levensduur van een bus nodig. De meeste projecten met emissievrije bussen, zitten nog in de eerste fase waar de onderhoudskosten zeer laag zijn. Studies van constructeurs zeggen dat het TCO-neutraal is. Studies uit onder meer Frankrijk spreken over een gemiddelde meerkost van 50 procent ten opzichte van dieselvoertuigen.

Luc Jullet heeft in zijn presentatie aangegeven dat er zeker mogelijkheden zijn voor een grotere rol van de exploitanten.

### 2.3.2. *Antwoorden van Olivier Van Mullem*

*Olivier Van Mullem* zegt dat MULTIOBUS sinds 2018 twee elektrische bussen laat rondrijden die het beter doen dan aanvankelijk gedacht. Binnen de groep is de beslissing genomen om, net zoals De Lijn, de komende jaren te vergroenen. In april 2021 komen er tien nieuwe elektrische bussen aan. Samen met De Lijn wordt nagegaan waar ze het best worden ingezet. Het is een proefproject en de resultaten zullen worden gedeeld met De Lijn en met eventuele geïnteresseerde collega's. Men kiest resoluut voor de batterijbus omdat men vooral streekvervoer doet. MULTIOBUS heeft zonnepanelen en batterijen geplaatst op de stelplaats, wat kan voor opstartprojecten. Voor een hele stelplaats of voor een hele vloot wordt dat zeer moeilijk. Het is voor de sector een nieuwe dimensie.

Op dit moment is waterstof niet rendabel en energetisch niet zo interessant. Busbouwer Van Hool is inderdaad een voortrekker in Europa en de wereld, maar de technologie is spijtig genoeg nog altijd niet voldoende matuur.

In het regeerakkoord staat dat de stadskernen eerst moeten vergroenen. De sector richt zich de facto op de vergroening van heel Vlaanderen in 2035. MULTIOBUS stelt na drie jaar proefproject vast dat de elektrische bus ook in landelijk gebied een zeer grote meerwaarde heeft. Net doordat er meer kilometers worden gedaan en een hogere snelheid wordt gehaald, komt de TCO dichterbij die van dieselbussen te liggen.

### 3. Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden

#### 3.1. Tussenkomenst van Marino Keulen

*Marino Keulen* zegt dat rond de eeuwwisseling pps ook een toverwoord was, net zoals deconsolidatie, maar dat vandaag alle lokale besturen belangrijke investeringen doen dankzij pps. Er zijn varianten mogelijk bij deconsolidatie, zoals ook Marc Descheemaeker zei. Deconsolidatie is vooral bedoeld om een versnelling in de vergroening door te voeren.

Minister Lydia Peeters heeft op 7 januari 2021 (*Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2020-21, nr. 1058 en 1090) en ook op 4 maart 2021 op een vraag om uitleg van Els Robeyns (*Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2020-21, nr. 2159) geantwoord dat voor haar, wat betreft de e-bussen, deconsolidatie een optie is, maar dat de keuze voor de e-bussen niet staat of valt met die financieringsbron. Minister Lydia Peeters zegt dat het desnoods dan maar langs de Vlaamse Regering moet gebeuren, maar dat de keuze voor de e-bussen onherroepelijk is.

Er zijn heel veel landen waar e-bussen rijden. Vlaanderen moet niet opnieuw het wiel uitvinden. Het Stikstofdecreet gaat een zweepslag geven en zal aan lokale constructeurs kansen geven.

Vlaanderen moet dit inderdaad samen doen met de pachters. De pachters zijn flexibeler en kunnen sneller vooruit.

#### 3.2. Tussenkomenst van Jos D'Haese

Voor *Jos D'Haese* ligt het alternatief voor deconsolidatie voor de hand. De EU heeft op dit moment de begrotingsregels versoepeld door de coronacrisis waardoor men zulke investeringen in een begroting kan opnemen. Dit is bedoeld om de relance op gang te trekken. Bovendien zijn er ook nog de Europese fondsen waarnaar de MORA verwees, waar veel te weinig wordt ingezet op vergroening: 93 miljoen euro die eigenlijk een vervanging is van middelen die al waren gepland. Door die versoepeling zijn er dus heel veel mogelijkheden om aan vergroening te doen en de relance een boost te geven. *Jos D'Haese* vindt het onbegrijpelijk dat deze regering daar niet meer gebruik van maakt.

*Marino Keulen* zei dat deconsolidatie moet zorgen voor een kwantumsprong, maar dat wordt tegengesproken door De Lijn zelf die zegt dat deconsolidatie duurder en complexer is. Hoe kan dit dan zorgen voor een kwantumsprong?

Marc Descheemaeker zegt dat deconsolidatie een technisch hulpmiddel is. *Jos D'Haese* zegt dat het toevallig wel samengaat met een heleboel liberale fetisjen.

Een aantal vragen van *Jos D'Haese* werden niet beantwoord. Wat wordt bedoeld met marktconforme prijzen? Idem over gelijke subsidiëring van andere private aanbieders van dezelfde diensten. Gaat het over de pachters van vandaag of over iedere private investeerder die een verbinding inlegt en zo aanspraak kan maken op financiering door de overheid?

Een stadskern wordt nu gedefinieerd als het gebied binnen de ring. Maar bijvoorbeeld de helft van de bevolking in Antwerpen woont buiten de ring waar het even druk bevolkt is als binnen de ring. *Jos D'Haese* vreest dat men door die definitie belangrijke lijnen zal missen.

*Jos D'Haese* betreurt dat waterstof door De Lijn zelfs niet als mogelijke piste onderzocht is. Het is juist dat een waterstofbus meer kost, maar het argument was ook dat waterstof niet groen is. Uiteraard is ook elektriciteit niet groen. Waterstof zou

een alternatief kunnen zijn voor de gelede bussen. Waterstof neemt een belangrijke plaats in in het regeerakkoord en in het relanceplan van de regering. De spreker vindt het jammer dat overheidsbedrijven niet als katalysator optreden. Er wordt veel te erg in hokjes gedacht.

Jos D'Haese vindt het vreemd dat de meerderheidspartijen niet feller reageren op het feit dat De Lijn zegt dat de doelstellingen die in het regeerakkoord zijn ingeschreven, niet zullen worden gehaald.

### 3.3. Tussenkomsst van Stijn Bex

*Stijn Bex* complimenteert Olivier Van Mullem met wat hij met zijn bedrijf doet. Het is meer dan wat De Lijn de afgelopen jaren tot stand heeft kunnen brengen.

Hij vraagt aan Ann Schoubs of het nog de bedoeling is om niet-gelede bussen die niet elektrisch zijn, aan te kopen.

Is onderzocht of men bij het inrichten van de stelplaatsen, een deel van de energie zelf kan opwekken, ook om het kostenplaatje te drukken?

De doelstellingen, die al niet ambitieus waren, worden niet gehaald. Om stappen te zetten om de doelstelling van 2035 te halen, is er 2,5 miljard euro extra nodig. Dat is 178 miljoen euro extra per jaar als men dat gemiddeld op veertien jaar berekent. Er moet binnen de regering zeer snel duidelijkheid komen hoe men die ambities de volgende jaren zal realiseren en welk financieel plaatje ertegenover staat. Er is steun van de oppositie, maar het is ook nodig om de stikstofproblematiek, de klimaatproblematiek, de problemen van gezonde lucht in de steden te kunnen aanpakken. Als men moet vaststellen dat in 2035 de doelstellingen ook niet zijn gehaald, zou dat compleet onvergeeflijk zijn.

## 4. Antwoorden

### 4.1. Antwoorden van Marc Descheemaecker

*Marc Descheemaecker* vindt de vergelijking met pps een interessante vergelijking. Men kan perfect bepaalde projecten opdelen en stukken financieren met deconsolidatie of met overheidsfinanciering. Er zijn dus, naast deconsolidatie, ook andere financieringsmogelijkheden.

Over veertien jaar bekeken, is 150 tot 200 miljoen euro relatief in termen van de begroting van De Lijn. De Lijn heeft een totale begroting van ongeveer 1 miljard euro en heeft een eigen kostendekking van iets meer dan 20 procent. Men moet ook de impact op de operationele dotatie bekijken, want men spreekt voornamelijk over investeringen. Er moet nu een financieel model tot stand komen waarin financiering wordt samengebracht.

Voor Marc Descheemaecker zijn er drie dingen heel duidelijk. De Vlaamse overheid blijft hoofdaandeelhouder en referentieaandeelhouder. Er moet een contract met de overheid komen dat de dienstverlening van De Lijn duidelijk vastlegt, met ambities op het vlak van vergroening. Er moeten instrumenten voor de financiering worden gegeven.

Er zal geld nodig zijn en dat is een politieke discussie waarbij De Lijn enkel kan afwachten.

#### 4.2. Antwoorden van Ann Schoubs

*Ann Schoubs* meldt dat er een proefproject met waterstof is geweest waarvan de resultaten niet zo positief waren. Men heeft inderdaad vandaag geen analyse gemaakt over waterstof en de mogelijkheden ervan.

De Lijn plant niet om nog hybridebussen aan te kopen behalve dan gelede bussen.

Er wordt vandaag al gewerkt met zonnepanelen in de stelplaatsen, vooral om de installaties zelf te voeden. Zonnepanelen zullen niet voldoende zijn voor de energievoorziening die nodig is voor het laden van bussen. De optie van batterijen is wel mogelijk, wat een effect zal hebben op de elektriciteitsfactuur van De Lijn.

Bart CLAES,  
voorzitter

Marino KEULEN  
Stijn BEX,  
verslaggevers

**Gebruikte afkortingen**

|          |                                                                                      |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| BBT      | beleids- en begrotingstoelichting                                                    |
| DBFM     | Design Build Finance Maintain                                                        |
| CAPEX    | capital expenditures                                                                 |
| EG       | Europese Gemeenschap                                                                 |
| ESR      | Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen                               |
| Eurostat | Statistical office of the European Union                                             |
| FBAA     | Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren |
| IT       | informatietechnologie                                                                |
| LEZ      | lage-emissiezone                                                                     |
| MIVB     | Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel                              |
| MORA     | Mobiliteitsraad van Vlaanderen                                                       |
| MOW      | Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)                |
| NMBS     | Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen                                      |
| pps      | publiek-private samenwerking                                                         |
| PTA      | Public Transport Authority                                                           |
| PTO      | Public Transport Operator                                                            |
| SERV     | Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen                                              |
| TCO      | total cost of ownership                                                              |
| vte      | voltijdsequivalent / voltijdequivalent                                               |
| VVM      | Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn                                                |