

ingediend op **1355** (2021-2022) – Nr. 1
1 juli 2022 (2021-2022)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Bert Maertens

over het jaarverslag 2021 en de werking van 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;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

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 Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Toelichting door De Lijn	4
1.1.	Strategie 2030.....	4
1.2.	Passie voor de klant	4
1.3.	Efficiëntie	6
1.4.	Duurzaamheid	7
1.5.	Corona	9
1.6.	Openbaredienstencontract.....	10
2.	Minister Lydia Peeters.....	11
3.	Vragen en opmerkingen van de leden.....	11
3.1.	Jos D’Haese	11
3.2.	Wim Verheyden	13
3.3.	Stijn Bex	15
3.4.	Bert Maertens.....	17
3.5.	Karin Brouwers	19
3.6.	Els Robeyns	20
3.7.	Marino Keulen	22
4.	Antwoorden	23
4.1.	Minister Lydia Peeters.....	23
4.2.	De Lijn	25
5.	Replieken.....	28
	Gebruikte afkortingen	31

Bijlage: zie de [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 2 juni 2022 een gedachtewisseling over het jaarverslag 2021 en de werking van De Lijn met:

- Johan Sauwens, voorzitter van de raad van bestuur van De Lijn;
- Ann Schoubs, directeur-generaal van De Lijn;
- minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Voor de toelichting werd gebruikgemaakt van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door De Lijn

1.1. Strategie 2030

Ann Schoubs toont ter inleiding de strategie 2030 'resoluut vernieuwen' die bij een vorige gedachtewisseling al werd toegelicht (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 930/1). De strategie bestaat uit vijf pijlers. Ten eerste is er de passie voor de klant die men weer centraal wil zetten. Daartoe behoren een goede dienstverlening en een goed aanbod. De tweede pijler gaat over samen sterker zijn door samenwerking met de verschillende vervoerregio's. Met de exploitanten wil De Lijn goed samenwerken op een flexibele manier, zodat er een goed aanbod is voor de klant. Andere samenwerkingsmogelijkheden hebben betrekking op innovatie, het gebruik van data enzovoort. Een derde, heel belangrijke, pijler is duurzaam ondernemen: vergroening van de bussen door elektrificatie of, op langere termijn, waterstof. Ten vierde wil De Lijn een wendbare en performante organisatie zijn. Wendbaarheid is belangrijk voor de overstap naar een vraaggestuurd aanbod waarbij men veel flexibeler zal inspelen op de vraag. De Lijn wil ook een performante organisatie zijn. De voorbije jaren werd er veel bespaard, maar niet altijd op de juiste zaken, zoals het geval was met de besparingen op onderhoud. In de eerste plaats moeten de bedrijfsprocessen op een performante en efficiënte manier kunnen werken. De laatste pijler gaat over een stabiele financiering zodat men op langere termijn kan kijken waar De Lijn naartoe gaat. Men moet een zicht hebben op de beschikbare investeringsbudgetten, want investeringen lopen vaak over een langere periode.

1.2. Passie voor de klant

Vervolgens gaat *Ann Schoubs* dieper in op de eerste pijler: passie voor de klant. Daar werd in 2021 al op ingezet, met resultaat. Een klant wordt als tevreden beschouwd wanneer hij een score van minstens 7 op 10 geeft. De tevredenheidsscore van De Lijn voor 2021 bedraagt 65,4 procent (zie slide 4). Dat is al een significante verbetering ten opzichte van 2020 (58,5 procent). De kentering is gemaakt. 9,5 procent van de klanten die helemaal niet tevreden waren, dat is ook een stuk lager dan de 13,3 procent van 2020 (zie slide 5). De tevredenheid over de chauffeur blijft nagenoeg gelijk, maar er was in 2021 nog steeds weinig contact mogelijk tussen de klant en de chauffeur door de plastic afscheiding door de coronamaatregelen. De tevredenheid over de reisinformatie stijgt van 55 procent naar 61 procent doordat hierop in 2020 en 2021 werd ingezet. Hetzelfde geldt voor de stiptheid, die stijgt van 43 procent naar 50 procent (zie slide 6). Ook de drukte op de bus wordt beter beoordeeld.

De klantentevredenheid werd ook bekeken per vervoerregio (zie slide 7). In vervoerregio Antwerpen zijn een heel aantal ontevreden reizigers (tevredenheid van 48 procent). In de vervoerregio Westhoek bedraagt die 96 procent. Onderliggend blijkt dat er in de vervoerregio Antwerpen meer niet-gereden ritten zijn en dat er minder stipt wordt gereden. Er zijn dus verschillen in de kwaliteit van de dienstverlening tussen de vervoerregio's. De Lijn gaat nu specifiek inwerken op die verschillende regio's om te kijken hoe de dienstverlening kan worden verbeterd.

Er werd ook een onderzoek gevoerd naar de verwachtingen van de klant (zie slide 8). Daaruit bleek dat stiptheid de belangrijkste reden is voor het niet of wel gebruiken van openbaar vervoer. Ook de reisinformatie is belangrijk, maar het is geen punt waardoor een klant afhaakt. Een derde belangrijk punt is het contact met de chauffeur. Nu er weer vooraan ingestapt kan worden, gaat De Lijn verder inzetten op hoffelijkheid en rijgedrag van de chauffeur.

Het Departement MOW houdt één keer per jaar een dergelijke klantentevredenheidsmeting. Om tussentijds de klantentevredenheid te kunnen opvolgen, is De Lijn begin 2022 gestart met een onlinetracker van de klantentevredenheid. Zo kan men continu de klantentevredenheid meten. Ondanks tamelijk veel niet-gereden ritten, steeg de tevredenheid licht in het eerste kwartaal van 2022. De tevredenheid over de reisinformatie steeg sterk.

In de eerste maanden van 2021 bleek de stiptheid (niet-gereden ritten) goed (zie slide 9). Na de zomervakantie was er opnieuw meer covid bij onder meer de chauffeurs, gekoppeld aan een quarantaineperiode waardoor er vanaf het najaar veel niet-gereden ritten waren. Daarna kwam de zogenaamde vierde coronagolf. Ook begin 2022 waren er veel niet-gereden ritten. De voornaamste oorzaak is personeel dat ziek is. Ook in andere sectoren was het ziekteverzuim tijdens die maanden nog altijd zeer hoog als gevolg van corona, griep en vele operaties die uitgesteld werden. Vanaf mei 2022 is er een daling en er is de hoop dat in de zomerperiode het coronavirus een beperkte rol zal spelen en het aantal niet-gereden ritten verder zal dalen.

In 2021 werd er algemeen een beter resultaat behaald voor de stiptheid (zie slide 10). De stiptheid bedraagt nu 77,9 procent en er zullen nog een groot aantal acties worden ondernomen, zoals het aanpassen van de rijtijden. Wanneer men systematisch te laat rijdt, is het beter om op een bepaald moment de rijtijd aan te passen. Er is ook een volledige analyse gebeurd van waar zich de meeste doorstromingsproblemen voordoen. Dat wordt verder besproken met steden en gemeenten.

Johan Sauwens vindt dit een belangrijk item omdat problemen met de stiptheid en niet-gereden ritten niet altijd de verantwoordelijkheid van De Lijn zijn. Heel vaak zijn er externe factoren die bepalend zijn. Na de goede ervaringen met de vervoerregio's zullen zij als gespreksplatform worden gebruikt voor een directe dialoog met steden en gemeenten over een betere doorstroming op de verkeersassen en met de bedoeling dat op gewestwegen AWW zorgt voor de realisatie van de verkeerslichtenbeïnvloeding die al lang op het programma staat. De spreker verwijst naar een krantenartikel over algemene vakbondsacties van 22 april, 16 en 31 mei 2022 die niet tegen De Lijn, maar de Federale Regering gericht zijn. Het valt hem op dat het gemeenschappelijk vakbondsfront altijd de vakbondsvertegenwoordigers van De Lijn uitstuurt om zo veel mogelijk mensen te hinderen. Het gevolg is dat tijdens drie stakingsdagen op één maand tienduizenden mensen hebben staan wachten op bussen en trams. De oorzaak hiervan ligt niet bij De Lijn.

Ann Schoubs zegt dat er ook maatregelen worden genomen tegen het te vroeg rijden, iets wat chauffeurs zelf mee in de hand hebben. Ze worden gesensibiliseerd om bij hun eerste vertrek op het vertrekuur te starten en om tijdens de rit indien nodig en waar mogelijk aan een halte te wachten zodat volgens de dienstregeling wordt gereden. Daarnaast is er een monitoring: de stelplaatsen krijgen maandelijks een overzicht van een groot aantal KPI's zoals stiptheid, niet-gereden ritten, arbeidsongevallen enzovoort. Er is dus meer sturing en de verantwoordelijkheid wordt meer lokaal bij de stelplaatsen gelegd.

Er werd ook gewerkt aan de realtime-informatie (zie slide 12). De beschikbaarheid van die informatie bedraagt momenteel 98,7 procent met een betrouwbaarheid

van 94,6 procent. Er is echter nog werk aan de winkel in het geval van verstoringen, omleidingen en stakingen. Dat is belangrijk, want dat zijn net de momenten waarop de klant de reisinformatie het meest nodig heeft.

Er is een nieuwe app die meer gericht is op toegankelijkheid voor blinden en slechtzienden (zie slide 13). Men kan er favoriete routes en haltes in aangeven en er is een drukteparameter. Via een persoonlijk account kan men digitale vervoersbewijzen aankopen, pushberichten krijgen over de trajecten die men het meest volgt enzovoort. In de toekomst wil men nog meer gepersonaliseerde producten en informatie aanbieden aan de klant. Het aantal installaties van de app en ook het aantal sessies is ten opzichte van 2020 sterk gestegen tot 55 miljoen sessies en 626.000 installaties (in 2020: 40 miljoen sessies en 531.000 installaties).

Uit de tevredenheidsmeting met steden en gemeenten blijkt een hogere algemene tevredenheid over de samenwerking met De Lijn ten opzichte van 2020 (zie slide 14). Dat gaat dan vooral over de samenwerking met de verschillende vervoerregio's, het aanbieden van oplossingen rond mobiliteit zoals omleidingen enzovoort.

1.3. Efficiëntie

Omdat De Lijn in de toekomst als mobiliteitspartner van steden en gemeenten wil optreden is het belangrijk om een heel goed en een kostenefficiënt openbaar vervoer aan te bieden. De aanwervingen bleven op peil in 2021 met 447 nieuwe chauffeurs en 127 technici. Ook in 2022 zal er nog behoefte zijn aan nieuw personeel. Er is maandelijks een uitstroom van ongeveer 32 chauffeurs, wat betekent dat men eigenlijk continu moet rekruteren. Op een moeilijke arbeidsmarkt is dat een zeer grote uitdaging. Tot 1 april 2022 werden dit jaar al 174 chauffeurs en 50 technici aangeworven. Voor de andere personeelscategorieën zijn er ondertussen 97 personen aangeworven. Vooral in zones waar het moeilijk is om alle ritten te verzekeren, tracht men voldoende personeel aan te werven. Het is echter vaak ook op die plaatsen, zoals Antwerpen, dat het moeilijker is om bijvoorbeeld chauffeurs te vinden.

Vervolgens toont Ann Schoubs een grafiek die een overzicht geeft van de investeringen die de voorbije jaren zijn gebeurd in sporen en signalisatie, in de premetro, in tractie en bovenleiding (zie slide 17). Opmerkelijk is dat de spoorinvesteringen gedurende een bepaalde periode vrij laag waren. De laatste jaren wordt hierin opnieuw meer geïnvesteerd. Een gezond lifecyclemanagement vereist dat sporen om de 25 jaar worden vervangen, uitzonderlijk een keer om de 29 jaar, afhankelijk van de intensiteit van het gebruik. Jaarlijks betekent dit 30 miljoen euro om sporen in goede staat te houden, wat de voorbije jaren helemaal niet het geval was. Voor tractie en signalisatie gaat het om bijkomend 5 miljoen euro. In totaal gaat het dus over 40 miljoen euro. De Lijn werkt aan een inhaaloperatie met de middelen van 2022 en met hopelijk nog bijkomende middelen in het kader van het openbare dienstencontract. Voor 2022 is in 30 miljoen euro voorzien voor spoorinvesteringen en voor de volgende jaren zal dit stijgen tot 45 tot 50 miljoen euro. Voor de planning van die inhaaloperatie zal De Lijn samenzitten met de betrokken kustgemeenten, Antwerpen en Gent. Er wordt dan gekeken wanneer er andere werken zijn gepland aan nutsvoorzieningen of bijvoorbeeld voor het aanleggen van een fietspad, zodat de werken samen uitgevoerd kunnen worden.

Om prioriteiten te kunnen toekennen heeft De Lijn een soort risicoanalyse per deelspoor gemaakt (zie slide 18). Daarbij wordt rekening gehouden met de ouderdom en de toestand van de sporen, de drukte enzovoort. Ze werden ingedeeld in een groene, oranje en rode categorie. Er zijn tamelijk veel tracés met een hoge risicoscore die eerst aangepakt moeten worden. Zo niet riskeert men snelheidsbeperkingen tot 10 kilometer per uur te moeten invoeren.

Ook voor de premetro is er een grote achterstand in het onderhoud. Het gaat soms om sporen uit de jaren 70 en 80 die dringend aan vervanging toe zijn. Dat wordt verder bekeken met de stad Antwerpen.

1.4. Duurzaamheid

Vergroening is een zeer belangrijke pijler waarbij De Lijn een grote rol kan spelen om het fijnstof en de stikstofuitstoot in de stedelijke omgeving te verminderen en in het algemeen ook de CO₂-uitstoot, die 292 kilotonequivalent bedraagt. Niet alleen de vergroening van de vloot is belangrijk, maar ook mensen uit de auto krijgen en in het openbaar vervoer.

In de eerste plaats wil men vergroenen waar veel mensen wonen, zoals in de centrumsteden (zie slide 22). De einddoelstelling is nog altijd volledig emissievrij rijden in 2035. De grafiek (zie slide 23) geeft een overzicht van het aantal groene kilometers per jaar, zowel voor De Lijn als voor de exploitanten. Ook in de volgende grafieken gaat het om beide aanbieders samen. De grote boosdoeners zijn de Euro 3- en Euro 4-diesels die vooral verantwoordelijk zijn voor stikstof- en fijnstofuitstoot. Ze worden uitgefaseerd tegen eind 2024. Daarna volgen de Euro 5-bussen.

Voor de aanpak onderscheidt de spreker drie fases (zie slide 25): de exploratiefase, de groeifase en de uitlooffase. In de exploratiefase wordt bekeken welke bussen nodig zijn (zie slide 28). In 2021 werden bussen besteld die eind 2022 worden geleverd door Van Hool en VDL. Ondertussen zijn ook de exploitanten bezig met de vergroening. In 2022 zouden bij hen nog 61 bussen worden geleverd. In 2023 gaat het om 69 nieuwe bussen en bij de exploitanten om 150. Ook de stelplaatsen moeten omgevormd worden (zie slide 29). De eerste acht stelplaatsen worden voorbereid: Leuven-Noord, Zurenborg, Winterslag, Destelbergen, Kortrijk, Sint-Niklaas en Brugge. Leuven-Noord, Zurenborg en Gentbrugge ontvingen de eerste proefbussen en die rijden daar momenteel rond. Winterslag, Destelbergen, Kortrijk en Sint-Niklaas krijgen de 60 bussen die in 2022 worden geleverd. Voor Brugge gaat het om minibusjes die nog besteld worden en waarschijnlijk geleverd worden in 2023.

De Lijn werkt samen met de studiebureaus verder aan de voorstudie voor de elektrificatie. De brandveiligheid op de stelplaatsen is heel belangrijk maar daarover bestaat nog geen echte reglementering.

Tijdens de groeifase van 2024 tot 2026 zal er een serieuze instroom zijn van elektrische bussen, zowel bij De Lijn als bij de exploitanten. Voor de volgende stelplaatsen kiest men vooral voor de grote stelplaatsen die de bediening doen van centrumsteden en de Vlaamse Rand. Verder zal men bij de fasering van de instroom rekening moeten houden met het bustype (standaardbus, gelede bus enzovoort) en de uitfasering van de bestaande vloot van Euro 3-, Euro 4- en Euro 5-bussen. Men zal ook moeten bekijken of men een stelplaats zal uitbreiden of een nieuwe stelplaats aanlegt.

Hiermee rekening houdend, kwam men tot een lijst van stelplaatsen voor de jaren 2024 tot en met 2028 (zie slide 33). Het gaat vooral om stelplaatsen die de centrumsteden gaan bedienen zodat de doelstelling om er emissievrij te rijden kan worden gerealiseerd. Ann Schoubs toont ook nog een overzichtskaart (zie slide 34). Vervolgens overloopt ze de uitdagingen in de exploratie- en groeifase (zie slide 35).

Bij de elektrificatie van een stelplaats zijn er een heel aantal bouwkundige en andere aspecten. Momenteel beschikken de stelplaatsen niet over het vermogen om meer dan twee bussen op te laden. De netwerkaansluitingen en de nodige capaciteit worden nu met Fluvius bekeken. Verder moet men kijken naar de indeling want

de meeste stelplaatsen zullen vergroend moeten worden terwijl ze ook nog gebruikt worden. Ook al werkt men bij de aanvang met een beperkt aantal elektrische bussen, toch voorziet men bij de omvorming meteen in middenspanningscabines met de volledige capaciteit aan vermogen zodat er later nog laadpalen bij geïnstalleerd kunnen worden. Ook de vergunningen worden aangevraagd voor het geheel, zo niet moet men telkens 176 dagen wachten op een nieuwe omgevingsvergunning. Het ontwerp en de indeling van de stelplaats zal men moeten optimaliseren. Voor de brandveiligheid is er geen regelgevingskader. Dit wordt verder afgestemd met de brandweerkorpsen en ondersteund door een extern expertisebureau. Slide 37 toont een voorbeeldschema van de planning van de elektrificatie van een stelplaats.

Hoe met energie zal worden omgegaan, zal ook veranderen (zie slide 38). Men kan bijvoorbeeld niet alle bussen tegelijk opladen. Men zal moeten nagaan wanneer men de bussen oplaadt, ook afhankelijk van de energieprijs op een bepaald tijdstip van de dag. Bussen zullen voldoende geladen moeten zijn voor de omloop die ze moeten doen.

Elektrificatie heeft een grote impact op bedrijfsprocessen (zie slide 39). Een dieselbus voltanken duurt zeven minuten, een elektrische bus laden zes uur. Bussen die om 1 uur 's nachts toekomen en 's morgens om 5 uur terug vertrekken, zijn niet genoeg geladen en zullen moeten worden bijgeladen overdag, op de stelplaats of elders. Dat is een heel grote verandering naar werking in de organisatie. Chauffeurs zullen niet eender waar hun bus kunnen stellen en niet eender welke bus kunnen nemen om te vertrekken. Op de stelplaatsen zal de klok rond een continue monitoring moeten gebeuren. Wanneer er bijvoorbeeld een probleem is bij het laden 's nachts, zal men moeten kunnen ingrijpen.

Dit vraagt een grote investering in IT-systemen en in depotmanagement (zie slide 40). De Lijn wil die software eventueel ook aanbieden aan exploitanten. Ook de exploitanten zullen moeten laden op het goedkoopste moment zodat De Lijn niet te veel betaalt. De Lijn wil in de toekomst een zekere synergie met de exploitanten op het vlak van systemen, data en communicatie met betrekking tot de elektrische bussen zodat geweten is welke bussen klaar en geladen zijn om welke ritten te rijden. Depot+ is de software die aangeeft welke bussen aanwezig zijn en in welke mate zij opgeladen zijn (zie het schema op slide 40).

De toekomstige e-bus is meer dan een bus. Ze zullen beschikken over veel faciliteiten zoals USB-laders voor de klanten (zie slide 42). Er zullen meer grote schermen worden voorzien, klimatisatie en een elektrische rolplaat, lederen zetels, ledverlichting enzovoort. Voor de chauffeurs zal er meer dodehoek- en voetgangersdetectie zijn, achteruitrijcamera's, gps enzovoort (zie slide 43). De bussen zullen volledig vol zitten met sensoren die gegevens opleveren voor predictief onderhoud in plaats van correctief onderhoud. Zo worden pannes en verstoring van de exploitatie vermeden.

Tot slot is er de uitrolfase vanaf 2027 tot 2035.

Voor de financiering van de vergroening is er voor de periode 2023 tot 2027 844 miljoen euro nodig voor de aankoop van e-bussen, laadinfrastructuur en omvorming van stelplaatsen (zie slide 47). Voor de 244 miljoen euro voor de stelplaatsen en laadinfrastructuur werd nagegaan hoeveel maximaal kan worden gefinancierd via een DBFM-contract. Het gaat dan vooral over nieuwe stelplaatsen. Voor relatief nieuwe stelplaatsen waar weinig werken nodig zijn voor een beperkt bedrag van 3 of 4 miljoen euro, loont een DBFM-contract niet.

Daarbij gaat men uit van de voorziene uitrol van bussen. Tot op heden signaleerden de leveranciers geen mogelijke problemen voor de levering, maar de vraag is of

dit nog realistisch is met de gevolgen van de oorlog in Oekraïne. De Lijn werkt gewoon verder om de installaties en stelplaatsen tijdig klaar te krijgen.

Johan Sauwens merkt op dat een elektrische bus 48 procent duurder is dan een Euro 6-dieselbus. Met een levensduur van 14 jaar voor een bus loopt het vervangingsprogramma nog tot 2035. Hij hoopt dat die bussen de volgende jaren goedkoper worden als gevolg van massaproductie.

Ann Schoubs vult aan dat de batterijtechnologie zich nog steeds verder ontwikkelt en performanter wordt. Waar tot een jaar geleden gelede bussen met een batterijautonomie van 200 kilometer moeilijk te vinden waren, is er nu een aanbod van gelede bussen met een autonomie van 250 tot 300 kilometer. Op termijn moet men ook kijken naar alternatieven zoals waterstof, dat langere buslopen mogelijk maakt.

Voor de rest van de vergroening blijft de vorige prognose behouden en in dezelfde grootteorde (zie slide 48). De prijzen zullen in de loop van de tijd verder evolueren. Dat is afwachten. De Lijn blijft met dezelfde scenario's verder werken. De plannen na 2027-28 tot 2035 worden verder uitgewerkt maar zijn voor een stuk onzeker. Zo is er voor bepaalde stelplaatsen maar een vergunning tot 2030.

Johan Sauwens zegt dat men de vergroening ruim moet blijven bekijken. Momenteel zijn er in Vlaanderen een aantal bedrijven enorm bezig met waterstof. Waar men restenergie heeft, is dat een zeer interessante ontwikkeling. De raad van bestuur heeft gevraagd dat men daarmee bij de uitbouw van de nieuwe stelplaatsen rekening houdt, zeker in de buurt van een haven of andere grote industriële complexen. Groene energie zit nog in ontwikkelingsfase, dus daarop moet men flexibel kunnen reageren.

Verder merkt hij op dat zelfs met Euro 6-dieselmotoren het openbaar vervoer een enorm wapen is in de strijd tegen de klimaatopwarming: in een vrije busbaan is het sneller, er is minder uitstoot per passagier en ook per reizigerskilometer is het goedkoper. Johan Sauwens toont een beeld waarbij drie vervoersmodi (bus, auto en fietser) naast elkaar in verhouding worden gezet. Het toont aan hoeveel ruimte er vrijkomt in de steden om pleintjes, groen en bredere voetgangersboulevards enzovoort aan te leggen, en ook in de kleine dorpskernen.

Ann Schoubs herinnert eraan dat bij de vorige gedachtewisseling een overzicht werd gegeven van de investeringskosten voor de exploitanten. Zij zijn bereid om op de vergroening in te zetten. Ze krijgen voor de vervanging van een dieselbus door een elektrische bus een stimulans van maximaal 21.700 euro per bus per jaar. De Lijn maakte hiervoor een financieel plan, uitgaande van de intentieverklaring dat zij elk jaar een honderdtal bussen vergroenen (zie slide 50).

Hoe kan de overheid helpen met de vergroening? In de eerste plaats door ondersteuning te geven bij de behandeling van de vergunningsaanvragen (omgevingsvergunningen en bouwkundige vergunningen). Het administratieve parcours is vaak ingewikkeld en op veel locaties krijgt De Lijn geen vergunning omdat men geen stelplaats in de buurt wil. Dat heeft een negatieve impact op de vergroening. Daarnaast hoopt De Lijn de nodige financiering te krijgen.

1.5. Corona

In 2021 was het coronavirus nog volop aanwezig. De spreker toont een grafiek met een overzicht van de evolutie van de reizigersaantallen in 2019, 2020, 2021 en de eerste maanden van 2022. In 2021 waren er ongeveer 40 procent minder reizigers ten opzichte van 2019. Voor de eerste maanden van 2022 zit men nog aan min 30 procent. Mogelijk wordt het cijfer met enkele procenten licht vertekend

door het zwartrijden, want de cijfers zijn deels afkomstig van de validaties op de bussen. Die worden gecorrigeerd op basis van tellingen. Er stelt zich dus een probleem dat veel mensen ofwel een alternatief gevonden hebben ofwel de stap naar het openbaar vervoer nog niet als veilig ervaren. De afschaffing van de mondkemperplicht op het openbaar vervoer op 23 mei 2022, gaat de drempel misschien weer verlagen.

Agressie tegen chauffeurs en lijncontroleurs is een problematiek die zich de laatste periode meer heeft gemanifesteerd (zie slide 54). Men zet in op meer controle met meer lijncontroleurs. Er is de campagne tegen het zwartrijden. Er wordt eventueel aan de politie ondersteuning gevraagd. Chauffeurs rijden als gevolg van agressieproblemen minder graag en hebben minder contact met de klant. Het gaat ook over agressie tussen reizigers onderling. De problematiek stelt zich ook bij andere OV-maatschappijen zoals de NMBS, TEC en de MIVB.

De mondkmaskers zijn weg vanaf 23 mei, net zoals de plastic wanden die de chauffeurs afschermden. Dat heeft als voordeel dat er weer contact is met de klant en dat er meer sociale controle is, ook voor het valideren. Contactloos betalen is daardoor ook weer mogelijk. De controles op zwartrijden werden verhoogd. Veel mensen vinden sinds de coronapandemie het een vanzelfsprekendheid om zonder een geldig vervoerbewijs op bus en tram te reizen.

Slide 56 toont de jaarresultaten. De kosten voor 2021 bedragen 1,3 miljard euro en de opbrengsten 331 miljoen euro. De Lijn ontving een dotatie van 1 miljard euro (inclusief 117 miljoen coronasteun). De corona-impact in 2021 bedroeg 113 miljoen euro. De Lijn eindigde met een positief operationeel resultaat van 11.000 euro. Een speciale regeling die ingevoerd moest worden voor de betaling van achterstallige vakantiedagen, had echter nog een impact van 12 miljoen euro. Door het meenemen van een aantal zaken op de balans leidde dit tot een tekort van 6 miljoen euro op de rekening van De Lijn. Operationeel was er dus een evenwicht maar door de herziening van de vakantiedagen is er een tekort van 6 miljoen euro.

Vervolgens toont Ann Schoubs slide 57 die een overzicht geeft van de financiële impact van corona: 113 miljoen euro waarvan 75 miljoen euro minder vervoersopbrengsten. Het overige zijn extra kosten voor poetsen en versterkingsritten van autocars (tot in september 2021). Slide 58 toont nog een aantal kerncijfers.

1.6. Openbaredienstencontract

De Lijn is nog altijd volop in discussie rond het openbaredienstencontract. Wat zijn de voornaamste zaken waar De Lijn zich wil op richten (zie slide 60)? Ten eerste is er een nieuw structureel kader op financieel vlak met een duidelijke rolverdeling. Ten tweede is er de volledige fundamentele transformatie binnen De Lijn rond de manier van werken (zie slide 61). Als eerste doelstelling houdt dat in klantgericht werken. Dat betekent dat men wil werken aan de voorspelbaarheid (stiptheid en kwaliteit) en het vraaggestuurd rijden in plaats van met lege bussen. Maar men wil er toch voor zorgen dat er een passend aanbod is op de plaatsen waar er sowieso minder reizigers zijn.

Een tweede doelstelling is duurzamer werken, zowel naar investeringen toe als voor zo veel mogelijk vergroening met de klassieke financiële middelen, maar ook door in te zetten op private financiering (DBFM). Onder deze doelstelling valt ook de modal shift. Het aanbod van kernnet en aanvullend net met trein en vervoer op maat moeten goed op elkaar afgestemd zijn. Er moet op een goede manier tussen die verschillende lagen gewerkt worden. Ook voor het treinnet is er een grote omvorming gepland.

Wat het raakvlak tussen het aanvullend net en het vervoer op maat betreft, moet men bekijken wat het meest kostenefficiënt is. Het heeft geen zin om een gecadanceerde lijn te rijden op de plaatsen waar men met een reservatiesysteem voldoende aanbod kan verzekeren.

Verder kijkt ze naar samenwerking met de privé-exploitanten om te bekijken hoe men op een flexibele manier het aanbod kan verzekeren. Daarbij hoort ook een dynamisch gebruik van voertuigen: niet met een gelede bus rijden als een kleinere bus volstaat. De Lijn moet duurzaam zijn, ook bijvoorbeeld bij het opladen van bussen met groene energie en voor gebouwen. Verder heeft Ann Schoubs het ook nog over efficiëntie.

De overheid moet instaan voor de regie van de mobiliteit waar dit vroeger meer het financieren was van De Lijn (zie slide 62). In plaats van mensen van punt A naar punt B te brengen, gaat men naar het optimaliseren van vervoer en naar werken op een klantgerichte en duurzame manier. Dat zijn de speerpunten die men wil meenemen in het openbaredienstencontract.

Wat brengt 2022? De klantentevredenheid moet verder verhogen. Er wordt nagegaan welke acties men kan ondernemen. De Lijn wil prioritair werken aan betere stiptheid en reisinfo, en aan minder niet-gereden ritten. Voor het overige werkt De Lijn vooral op duurzaamheid met e-bussen, groene stelplaatsen en CO₂-reductie als onmiddellijk gevolg daarvan.

2. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* merkt een hele evolutie bij De Lijn. De coronacrisis had een hele belangrijke impact op De Lijn, bijvoorbeeld op de reizigersaantallen. Er zijn nog heel wat uitdagingen in de toekomst maar ze heeft er alle vertrouwen in. De Lijn moet sowieso de reiziger centraal stellen. Het stemt haar tevreden dat de klantentevredenheid sinds vijf jaar weer in stijgende lijn zit en dat er heel wat vooruitgang is met de realtimereizigersinformatie en nieuwe digitale tools voor de reiziger. Er wordt gewerkt aan efficiëntiewinsten. De Lijn blijft een gegeerde werkgever met niet minder dan 570 aanwervingen in 2021 ondanks de hoge vervangingsratio door de leeftijds piramide.

De uitdagingen voor de toekomst zijn echter nog altijd immens met de vergroening van de vloot en de stelplaatsen. Er wordt voorzien in de nodige investeringsmiddelen hiervoor maar ook voor het ophalen van de onderhoudsachterstand die in het verleden is opgebouwd.

Men onderhandelt al geruime tijd over het openbaredienstencontract waarbij men rekening moet houden met de benchmarkstudie van 2020 waarbij De Lijn een gematigd negatief rapport kreeg. Heel wat elementen moesten worden meegenomen in het kader van het openbaredienstencontract. De laatste hand wordt hieraan gelegd. Het is een heel intens proces door de vele uitdagingen. Ze hoopt eind juni 2022 het contract te kunnen voorleggen aan de Vlaamse Regering en het voor het zomerreces te bespreken met de commissie.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Jos D'Haese

Jos D'Haese start met wat hij niet gehoord heeft, namelijk de kwestie van het budget voor De Lijn. Een slide die de voorbije jaren werd getoond was die over de evolutie van het werkingsbudget van De Lijn. Hoe evolueerde dat de afgelopen jaren? Wat was de impact van de verschillende maatregelen, waaronder de besparingen en de verschillende onderdelen daarvan? Volstaat het werkingsbudget voor

de taken, abstractie makend van de coronatoelage? Kan De Lijn op deze manier verder werken? Is er extra budget nodig? Hoeveel? Is de minister bereid om het werkingsbudget te verhogen? Ondanks alle mooie cijfers loopt er op het terrein nog steeds een en ander niet helemaal zoals het zou moeten. Dat gaat over werkingsbudget.

Daarnaast zijn er de investeringsbudgetten. Er zijn budgetten voor trams, sporen enzovoort. Ondanks het feit dat er vaak wordt gesproken over historische investeringen is men bezig aan een inhaaloperatie. Uit de getoonde grafiek blijkt het verrottingsbeleid van de meerderheid de voorbije jaren: de investering in sporen laat men tot bijna nul terugvallen, waardoor die compleet verpieteren en er achteraf ingehaald moet worden. Dat kan dan niet snel genoeg gebeuren omdat men dan tramlijnen moet stilleggen. Dit staat nog los van de extra investeringen die nodig zijn voor de mobiliteitsplannen 2030 enzovoort. Hoe ziet men dit?

De budgetten voor de vergroening worden steeds concreter. De vraag blijft waar de middelen vandaan zullen komen, vraagt hij aan de minister. De tijd dringt als men wil starten met de verschillende fases.

Ook over de implementatie van het concept basisbereikbaarheid, die volop bezig is, heeft hij niks gehoord. Dat valt op omdat hij in de pers en via contacten vernoot dat de uitrol van basisbereikbaarheid momenteel een zeer grote last legt op De Lijn en dat de operationele werking in het gedrang komt. Klopt dat? De deadline is 1 juli 2023. Zit men op schema?

In de slide over de reizigerstevredenheid per vervoerregio viel het Jos D'Haese op dat hoe minder openbaar vervoer er is in een regio, hoe hoger de tevredenheid, bijvoorbeeld vervoerregio Westhoek versus Antwerpen. Hoe verklaart men dit? Tijdens de presentatie werden er al wel een aantal aanwijzingen gegeven. In Antwerpen zijn er meer problemen met doorstroming, materieel enzovoort.

Het aandeel niet-gereeden ritten blijft hoog. Als reden verwijst men naar ziekte door het coronavirus, maar dat loopt op zijn einde. Griep is er ieder jaar. Het is een teken dat men niet al te ruim zit qua personeel. Ook de 12 miljoen euro die men moest uitgeven om achterstallige vakantiedagen uit te betalen, zijn een teken hiervan. Hij hoort ook van werknemers dat het moeilijk is om verlof op te nemen en te schuiven met uren. Volstaan de aanwervingen? Hij hoopt dat men niet teruggaat naar het zogenaamde horrorjaar 2019 met gigantische personeelstekorten.

Een andere oorzaak voor niet-gereeden ritten, en die niet werd vernoemd, is het materieel. Dat verschilt heel erg van regio tot regio. In Antwerpen bijvoorbeeld zijn er geen bussen meer die niet in panne staan. Dat heeft ook te maken met een tekort aan technici die worden weggetrokken door Antwerpse havenbedrijven. Hoe verhoudt de aanwerving van vijftig technici zich tot het kader dat nodig is om het materiaal te onderhouden? Het is een fantastisch idee om naar preventief onderhoud te gaan maar daarvoor is ook personeel nodig.

Klopt het betrouwbaarheidscijfer van 94,6 procent voor de realtime-informatie?

Heeft men de doelstelling van het regeerakkoord om emissievrij te rijden in de stedelijke kernen tegen 2025 verlaten, want er wordt niet meer over gesproken?

Voor de vergroening van de stelplaatsen zijn enorme investeringen nodig. Voor nieuwe stelplaatsen kijkt met vooral naar DBFM-financiering. In het overzicht van de groeifase (slide 33) staat één DBFM-constructie en enkele financieringen via pps. Waarom wil men hiervan gebruikmaken? Dergelijke constructies helpen om investeringen te spreiden over vele jaren om de begroting op orde te houden. Maar

ze kosten de overheid finaal altijd meer geld. Dat vindt hij geen goede aanwending van overheidsmiddelen.

Ann Schoubs stelde dat men de depotsoftware wou aanbieden aan de exploitanten zodat zij het laden kunnen optimaliseren zodat de stroomfactuur die aan De Lijn wordt bezorgd, lager is. Dat lijkt Jos D’Haese geen efficiënte manier van werken. Moet men de exploitanten niet meer responsabiliseren om ervoor te zorgen dat zij de kosten beperken en ze niet doorschuiven naar De Lijn – en dus naar de belastingbetaler?

Voor het eerst hoorde de spreker een positief geluid bij De Lijn over waterstofbussen en dat stemt hem zeer gelukkig. De vorige voorzitter van de raad van bestuur hield die boot af. Er waren projecten die mislukt waren. Het is goed dat men meer flexibiliteit wil inbouwen, zeker in industriegebied of in de buurt. Hij merkt er echter weinig van in de plannen. Blijft het bij een ver toekomstbeeld? Vlaanderen heeft een fantastische aanbieder van bussen met waterstoftechnologie. Dat zou ook een goede zaak zijn voor de economische ontwikkeling mocht men hier verder in kunnen investeren.

De veiligheid op de bus is een belangrijk issue. Op eerdere vragen over proefritten met een tweede persoon op de bus op hoogrisicotrajecten, kreeg hij nog geen antwoord. Werd dit geëvalueerd en uitgebreid? Meer agressie op de bus is een maatschappelijk probleem waartegen meer sociale controle en bijvoorbeeld extra mensen op de bus inzetten, kunnen helpen.

Bij de toelichting kwam het niet aan bod maar bij de officiële voorstelling van het jaarverslag 2021 vroeg De Lijn meer flexibiliteit voor het bepalen van de tarieven. Wat bedoelt men daar precies mee? Eerder had men het in de commissie al over het diversifiëren tussen dal- en piektarieven (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2020-21, nr. 3571 en 3577), wat hem geen goed idee lijkt. Wordt dat bedoeld?

3.2. Wim Verheyden

Wim Verheyden zegt dat de passie voor de klant heel belangrijk is. Maar bij een vergelijking van de tevredenheidscijfers met 2016, toen 70 procent van de reizigers een score van 7 op 10 gaf, kan men vaststellen dat sindsdien de cijfers alleen maar bergaf gaan. De verbetering moet men dus erg nuanceren, ook al omdat een pak minder reizigers De Lijn nog nemen.

Voor de niet-gereeden ritten roept men het aantal zieken tijdens de coronaperiode in als oorzaak. Maar de andere helft van de verklaring zijn de stakingen. Johan Sauwens heeft het volgens de spreker bij het rechte eind dat daar dringend iets aan gedaan moet worden. Er moet met die verzuchtingen van het personeel, maar ook van de reizigers, rekening worden gehouden. Men moet dan niet verbaasd zijn dat een derde van de reizigers niet meer zal terugkomen naar De Lijn.

De stiptheid wil men verbeteren door overleg met de vervoerregio’s. Hoe ziet men de rol van de vervoerregio’s? Moeten zij de brug zijn naar de gemeenten voor infrastructuurwerken, vrije busbanen enzovoort?

Er is een inhaaloperatie nodig voor de investeringen. Chauffeurs kunnen niet uitrijden omdat hun bussen defect blijken. De oorzaak zou een gebrek aan technici en wisselstukken zijn. Hoe zal men het tekort aan onderdelen oplossen? De zes-honderd nieuwe bussen kampen ook nog allemaal met kinderziektes. In het verleden heeft men kleinere aantallen bussen gekocht om net die kinderziektes op tijd te kunnen doorgeven aan de leveranciers. Waarom opteert men niet voor die kleinere bestellingen zodat men problemen tijdig kan melden aan de leverancier? Is die manier van werken opgedrongen om de doelstelling voor de vergroening van

De Lijn binnen de gestelde termijn te behalen? Nu heeft men genoeg bussen, maar door de defecten kunnen die niet gebruikt worden. Reservebussen kan men hiervoor ook niet inzetten omdat ze al worden ingezet of omdat ze ook defect zijn.

Er is een tekort aan technici omdat mensen met een technisch profiel vinden, vrij moeilijk is. Er is de concurrentie met andere werkgevers zoals de Antwerpse haven. Dat De Lijn een aantrekkelijke werkgever is, moet men dan ook nuanceren. De Lijn zit bijgevolg nog altijd in de fase van curatief onderhoud in plaats van preventief onderhoud. Hoe wil men dat oplossen? Heeft men een actieplan?

Ook het vinden van chauffeurs is een probleem. Chauffeurs die uitvallen, kunnen niet vervangen worden door collega's waardoor bussen en trams niet rijden. De twee vakbonden hebben gelijk dat de besparingen zijn uit het verleden een andere oorzaak hebben. Ook Johan Sauwens klaagde die besparingen aan. Hoe wil de minister ervoor zorgen dat De Lijn opnieuw een aantrekkelijke werkgever wordt voor technici en chauffeurs? Hoe ziet De Lijn dat?

Er is 40 miljoen euro nodig voor investeringen in de sporen. Daarbovenop is er nog een inhaaloperatie nodig. Daar moet dringend werk van worden gemaakt want stiptheid en veiligheid zijn voor de reiziger belangrijk. Hoe verloopt het overleg met Antwerpen en Gent? Een spoorinfrastructuur die te vergelijken is met een derdewereldland, noemt Wim Verheyden een blamage voor Vlaanderen en De Lijn.

In verband met de vergroening van de busvloot, merkt hij op dat in het verleden miljoenen euro's werden betaald aan LEZ-boetes. Hoe is dit ondertussen geëvolueerd? Worden de Euro 3- en Euro 4-bussen nog altijd ingezet in lage-emissiezones en over hoeveel van dergelijke bussen beschikken de exploitanten nog?

Hij juicht toe dat de bestelling van e-bussen vooral bij Vlaamse busconstructeurs geplaatst zijn. Zullen toekomstige bestellingen ook bij VDL en Van Hool worden geplaatst? Hij dringt daarop aan gezien de kwaliteit die zij leveren en gelet op de tewerkstelling die ermee gepaard gaat.

Het viel de spreker op dat in het kader van de elektrificatie van de stelplaatsen De Lijn zelf een eigen brandveiligheidsplan moet uitdokteren in samenwerking met de brandweer. Zal die elektrificatie op tijd klaar zijn? Hij verwijst naar zijn vraag om uitleg waaruit bleek dat een derde van de bedrijven zegt niet tijdig klaar te zijn met de elektrificatie van hun bedrijfswagenpark (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2021-22, nr. 2932). Is er geen overleg met de federale minister voor Binnenlandse Zaken, die bevoegd is voor de brandweer, nodig om daarover dringend regelgeving op te stellen?

Voor de financiering van de vergroening is er in de periode 2023-2027 ruim 844 miljoen euro nodig. Is dat een realistisch bedrag, gelet op de huidige economische realiteit en de huidige energieprijzen? Als het een onderschatting blijkt te zijn, zal de Vlaamse Regering dan bijpassen?

Wim Verheyden is een absolute voorstander van de inzet van waterstof voor het wegverkeer. Het viel hem op dat De Lijn alleen aan waterstof denkt voor de gelede bussen en voor langere afstanden. Waarom kan dit ook niet voor korte afstanden? Colruyt Group, dat onlangs een nieuw waterstoftankstation opende, gelooft ook in waterstof voor korte afstanden. De spreker verwijst naar zijn vraag om uitleg waarbij hij verwees naar een taxibedrijf in Parijs met waterstoftaxi's met een actieradius van 700 kilometer (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2021-22, nr. 2717). Hij vindt het positief dat De Lijn proactief inzet op waterstof, in tegenstelling tot het beleid van de minister waarin waterstof een beetje stiefmoederlijk wordt behandeld. Men moet meerdere pistes bekijken, ook voor het openbaar vervoer.

Johan Sauwens stelde dat ook Euro 6-bussen een significante verbetering betekenen voor de klimaatdoelstelling. Dat bestempelt Wim Verheyden als een belangrijk gegeven. Indien de elektrificatie niet op schema geraakt, is het een interessante denkpiste om de Euro 6-bussen in te zetten voor het bereiken van de klimaatdoelstellingen. Hij denkt daarbij ook aan de exploitanten, gelet op de geschatte investeringskost voor hen van 1,5 tot 2 miljard euro. Gaan de exploitanten dat kunnen ophoesten? Zal de minister bijpassen om dat te realiseren? En zo niet, is het dan niet beter om in te zetten op de Euro 6-bussen?

Ten opzichte van 2019 is er een significante toename van agressie. 2021 was dan nog een coronajaar met minder reizigers. Het Vlaams Belang is altijd voorstander geweest van een keiharde aanpak van agressie. Hoe staat men daartegenover, en eventueel ook tegenover een toegangsverbod? Werd er al contact opgenomen met de federale minister van Justitie? Zal men meer politie inzetten zoals De Lijn en de vakbonden vragen, ook op andere lijnen? Wim Verheyden verwijst naar zijn actuele vraag over de incidenten aan de Gentse Blaarmeersen (*Actuele vragen* Vl.Parl. 2021-22, nr. 554).

In verband met het zwartrijden is het positief dat er opnieuw een doorgedreven controle is vanaf maart 2022. Moeten de boetes voor zwartrijden niet beter geïnd worden? In 2021 werden slechts 54 procent van de boetes betaald, in 2020 63 procent. Een belangrijke inhaaloperatie is nodig om een duidelijk signaal te geven aan zwartrijders.

Tot slot stelt de spreker vast dat De Lijn meer dan ooit afhankelijk is van de Vlaamse overheid. Van de 1,3 miljard euro aan kosten moet er 1 miljard euro worden bijgepast. Hoe wil men dat probleem van de kostendekking aanpakken? Hoe zal men meer reizigers lokken naar De Lijn? Het is een verhaal van én comfort, én stiptheid én veiligheid op de bussen. Wim Verheyden mist de nodige acties daarvoor.

3.3. Stijn Bex

Stijn Bex vindt dit een belangrijk moment waarop met De Lijn en de minister van gedachten wordt gewisseld omdat het openbaredienstencontract in voorbereiding is. De minister heeft haar optimisme al geuit maar hij heeft begrepen dat er toch nog wel wat stevige discussiepunten op tafel liggen. Hij vindt het belangrijk dat het Vlaams Parlement nog een aantal elementen probeert mee te geven.

Hij wordt enthousiast van de voorgestelde strategie 2030. Na de kritiek uit het verleden heeft De Lijn begrepen dat er moet worden hervormd en gestreefd naar een toekomst als efficiënt overheidsbedrijf in dienst van de reizigers. Tegelijkertijd zijn er de tevredenheidcijfers die een gemengd beeld geven naargelang de vervoerregio. Kan men hierover meer verduidelijking geven? Naast een bevraging van de reizigers, een kleiner wordende groep, vindt hij een onderzoek bij mensen die geen gebruik maken van De Lijn nuttig. Zijn er daarover gegevens beschikbaar of wordt daarrond gewerkt?

De slechte toestand waarin het openbaar vervoer in Vlaanderen zich vandaag bevindt is een collectieve verantwoordelijkheid. De laatste tien jaar is er te fel bespaard geweest op De Lijn zodat ze niet meer in staat is om haar kerntaken te verrichten. Het gebrek aan spooronderhoud is een bijzonder schrijnend voorbeeld daarvan. Men zou kunnen denken dat omdat de vorige voorzitter Marc Descheemaeker en de huidige voorzitter Johan Sauwens een zekere affiniteit hebben met politieke fracties van de meerderheid, die boodschap stilaan zou doordringen. En dat men een budgettaire inhaaloperatie zou doorvoeren, zowel voor werkings- als investeringsmiddelen. Minister Lydia Peeters schermt telkens met

een beperkte stijging van de werkingsmiddelen, maar die is er pas sinds deze zittingsperiode.

De plannen voor de vergroening van De Lijn worden steeds concreter. Eerder zei Ann Schoubs dat het een niet-realistische doelstelling is om tegen 2025 de stadskernen emissievrij te bedienen. Tot 2025 zit men in de exploratiefase waarin vooral nog onderzocht zal worden, maar er weinig zal gebeuren.

Tot 2027 is er de groeifase, waarbij men toch minstens de ambitie moet hebben de steden emissievrij te bedienen. Daar hangt een kostenplaatje aan vast van 844 miljoen euro. Tot op heden kreeg hij in de vele vragen die hij hierover aan de minister stelde, geen antwoord op de vraag hoe men aan dat bedrag gaat komen. Over de middelen voor na 2024 blijft De Lijn helemaal in het ongewisse. Is dat een manier om een langetermijninvesteringsplan te maken? Hij denkt niet dat het er in een privébedrijf zo aan toegaat. In welke mate kijkt De Lijn nog naar de Vlaamse Regering om een perspectief te bieden voor de financiering van de elektrificatie op langere termijn tot 2035?

Sommigen stellen als alternatief voor om met Euro 6-bussen te rijden, wat misschien goedkoper is dan de elektrificatie. Alvast in Brussel zullen in 2035 die bussen de stad niet meer in mogen. Het is wachten tot Vlaanderen zelf ook de ambitie zal hebben om minstens de stadskernen emissievrij te bedienen. Over 15 jaar zal men niet meer met dieselbussen of met bussen op fossiele brandstof in de steden rondrijden. Het elektrificatieplan moet men realiseren. Het lijkt erop dat De Lijn gevraagd wordt om geld te zoeken op de private markt, maar volgens de spreker is daar een stevige rol weggelegd voor de overheid. In welke mate zijn de sprekers van De Lijn het eens met zijn voorstel dat de verschillende partijen over meerderheid en oppositie heen zich duidelijk zouden engageren ten opzichte van De Lijn voor een investeringsplan tot 2035 voor de elektrificatie?

Verder merkt Stijn Bex op dat het heel frustrerend is dat bussen te vroeg aan een halte voorbijrijden. Het is dus goed dat dat voor De Lijn een bijzonder aandachtspunt is. Hij steunt ook de strijd tegen alles wat met agressie tegenover het personeel te maken heeft. Als men de job aantrekkelijk wil houden, dan moet men de fysieke integriteit van de mensen die deze moeilijke job doen, garanderen.

Hij wil het bij de gedachtewisseling ook graag hebben over de fundamentele discussie over de rol van De Lijn in de toekomst. Er zijn verschillende tendensen. De Vlaamse Regering richtte een Vervoersautoriteit op die heel wat taken van De Lijn met betrekking tot knowhow rond openbaar vervoer, haltebeheer enzovoort naar zich toe zal trekken. De Vervoersautoriteit zal hiervoor ook mensen van De Lijn kunnen aantrekken. Als de rol van de Vervoersautoriteit bijzonder breed wordt ingevuld, wat zal De Lijn dan nog onderscheiden van een privaat busbedrijf? Hij heeft niks tegen private busbedrijven. Hij zal trouwens volgende week met Keolis gaan kijken hoe het in Zwolle een vervoerregio bedient. Het gaat om een fundamentele vraag die zowel een antwoord moet krijgen van het management van De Lijn als van de Vlaamse Regering.

Hij hoopt dat het openbaredienstencontract dat zal worden afgesloten met De Lijn qua ambitie vergelijkbaar zal zijn met het beheerscontract van de NMBS: het aantal stationsbedieningen gevoelig optrekken en een investeringsplan op tafel leggen dat geld zal kosten maar ook voor meer reizigers zal zorgen.

Tot slot wil Stijn Bex het hebben over de invoering van basisbereikbaarheid. Van contacten binnen De Lijn hoort hij dat het absoluut noodzakelijk is om snel duidelijkheid te hebben over het al dan niet in werking treden van basisbereikbaarheid op 1 juli 2023. Het lijkt hem nog de enige mogelijke startdatum indien men nog in deze zittingsperiode met basisbereikbaarheid wil starten. Wat denkt De Lijn

hierover en heeft de minister intussen al meer zicht op de invoering van basisbereikbaarheid, eventueel op een gedeeltelijke invoering? In de marge van deze discussie vraagt hij of de nieuwe app, die hij een goede zaak vindt, geïntegreerd zal worden in de app die de mobiliteitscentrale zal aanbieden. Hoe zal dat in zijn werk gaan? Hoever staat het met de mobiliteitscentrale en zal deze operationeel zijn wanneer men start op 1 juli 2023 met basisbereikbaarheid?

3.4. Bert Maertens

Bert Maertens stelde al eerder dat het succes van De Lijn staat of valt met de betrouwbaarheid van de dienstverlening. Het gaat dan over kwaliteit, maar ook over de stiptheid en de correctheid van de reisinformatie. De reiziger hecht hier het meeste belang aan. Het goede nieuws is dat de reizigerstevredenheid vooruitgaat. Dat vindt hij hoopvol voor de toekomst maar hij hoopt op nog beter nieuws in 2022. Wat hij ook al in de plenaire vergadering van 1 juni 2022 stelde (*Actuele Vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 571 en 583) is dat het bij stakingen en bij verstoringen nog moeilijk is om die correcte reizigersinfo te krijgen.

Dat de tevredenheidsscore merkkelijk hoger ligt in West-Vlaanderen dan elders, kan het gevolg zijn van bepaalde factoren bij De Lijn, maar heeft volgens Bert Maertens zeker ook te maken met de ingesteldheid van de West-Vlaming versus de Antwerpenaar.

Wat hem opviel in de grafiek over de stiptheid is dat de stiptheidcijfers beter zijn in de zomer en het najaar dan in het voorjaar. Is daarvoor een verklaring?

Ook de tevredenheid bij de steden en gemeenten is gestegen. Is er een verschil tussen bepaalde vervoerregio's en welke lessen kunnen daaruit dan getrokken worden? Gaat men dan met de betrokken dienst van die vervoerregio in bilateraal overleg? Vaak hangen zaken af van personen en persoonlijke relaties. Bert Maertens heeft bijvoorbeeld zelf heel goede contacten in de vervoerregio met de mensen op het terrein.

De impact van de coronacrisis op De Lijn is gigantisch met 40 procent minder reizigers. De spreker las in de pers dat De Lijn ervan uitgaat dat een tiende van de reizigers nooit meer terugkomt. Hoe komt men tot die inschatting? Hij denkt dat een deel niet zal terugkeren, maar als die reizigers allemaal een ander duurzaam vervoermiddel kiezen, dan is dat geen probleem. Heeft men een idee of dat het geval is? Men zou de vertrokken abonnees kunnen contacteren om te vragen waarom ze hun abonnement niet meer hebben verlengd. Een snelle rekensom brengt hem op 25.000 abonnees die men zou kunnen bevragen via een steekproef. Hieruit zou men veel kunnen leren, zeker om opnieuw reizigers aan De Lijn te binden en om hiervoor een gerichte campagne te voeren.

Hij heeft nog een detailvraag over de nieuwe e-bussen. Met het oog op een mogelijke nieuwe corona-epidemie, vraagt hij of het gaat om elektrisch afsluitbare ramen. Een gelijkaardige vraag heeft hij over de afscherming van de chauffeur, die perfect mogelijk is zonder dat het contact met de reiziger beknot wordt. Hij geeft het voorbeeld van de MIVB-bussen. Hij vraagt om hiervoor aandacht te hebben bij de bestelling van nieuwe e-bussen.

Welke acties zal De Lijn specifiek ondernemen om de verloren reizigers opnieuw aan zich te binden? Komt er zoals in 2020 opnieuw een gezamenlijke campagne met de andere openbaarvervoermaatschappijen? Bert Maertens vindt het heel positief dat na lang aandringen De Lijn een soort van flexibele abonnementen heeft ingevoerd met de 50 rittenkaart. De nieuwe realiteit is meer thuiswerk en dus zullen minder pendelaars de bus of tram nemen. Wanneer wordt dit geëvalueerd? Denkt De Lijn nog aan andere flexibele abonnementsformules?

Bij de tevredenheidsmeting viel hem de stijging met 14 procent op van klachten over de service, het gedrag van de chauffeur - de vriendelijkheid - en conflicten, maar ook over het voorbijrijden van haltes zonder te stoppen. Hoe zal De Lijn dat aanpakken? Dat is belangrijk voor het imago van De Lijn, wat van belang is om mensen te overtuigen om te kiezen voor het openbaar vervoer.

50 procent van de reizigers is tevreden over de stiptheid. Het aantal klachten over stiptheid steeg licht. Meestal gaat het over de niet-gereden ritten. Uit een vrij eenzijdige reportage in het televisieprogramma Ter Zake bleek er veel ongenoegen te zijn over de stiptheid. De Lijn wil in 2022 van de stiptheid opnieuw een belangrijk punt maken. Hoe zal De Lijn dit aanpakken? Voorzitter Johan Sauwens verwees naar busbanen en de verantwoordelijkheid van steden en gemeenten. Hij is het daar volmondig mee eens, maar dat zal niet op één jaar gerealiseerd zijn.

In een vorige gedachtewisseling pleitte Ann Schoubs voor een beter voorraadbeheer zodat er minder reservebussen nodig zouden zijn. Die zijn echter wel nodig als het onderhoud tekortschiet. In 2021 werden 128 nieuwe bussen in dienst genomen, 171 uit dienst. Is het aantal reservebussen ondertussen gedaald?

Bert Maertens is het niet eens met de conclusie van Wim Verheyden dat er een link is tussen niet-gereden ritten, personeelstekort en besparingen. Er is absoluut niet bespaard op chauffeurs. Maar er is wel de uitdaging van de krapte op de arbeidsmarkt. De rekrutering van nieuwe medewerkers wordt opnieuw een grote uitdaging. Voor welke functies verwacht men specifiek problemen: chauffeurs, technische jobs, andere? Hoe evalueert men de digitale rekrutering tijdens de coronacrisis? Wordt die in de toekomst voortgezet? Hoe kan men de aantrekkelijkheid van een job verhogen en hoe kan men de mensen aan boord houden?

Voor het nieuwe openbaredienstencontract vraagt De Lijn voldoende budget om te kunnen uitvoeren wat de overheid verwacht. Maar men vraagt ook meer flexibiliteit inzake het aanbod en de tarieven. Hoe ziet De Lijn dat concreet?

Bert Maertens apprecieert dat voor de vergroening De Lijn anticipeert op de nog verdere toekomst met waterstoftechnologie. Het is goed dat installaties flexibel ingericht worden om ze later eventueel te kunnen aanpassen voor het gebruik van waterstof.

Hoever staat het met zelfrijdende bussen en de initiële participatie van De Lijn bij de proefprojecten? Zal men daar in de komende jaren effectief nog iets mee doen?

Agressie tegenover chauffeurs is een grote pest en bijzonder laakbaar. Nog belangrijker dan een kordaat beleid is het om aan preventie te doen en bij fout gedrag aan bestraffing. Hij hoopt dat er niet alleen gecontroleerd wordt op zwartrijden, maar ook op het gedrag van mensen en het vermijden van agressie op de bussen. Er moet goed samengewerkt worden met de politie. Verloopt dat overal even vlot? Hoe kunnen steden en gemeenten hierin een rol spelen als dat niet het geval is?

Bij de nieuwe voertuigen worden camera's standaard geïnstalleerd. Is het niet mogelijk om ook op de huidige bussen nog camera's te installeren? Want de cijfers over agressie stijgen jaar na jaar. Dat moet men ook vermijden om de aantrekkelijkheid van de job van chauffeur hoog te houden.

Zal basisbereikbaarheid ingevoerd kunnen worden tegen 1 juli 2023?

Tot slot vraagt hij meer informatie over de zogenaamde vakantieteller die De Lijn meer dan 12,3 miljoen euro heeft gekost. Gaat dat over het uitbetalen van vakantiedagen die niet opgenomen zijn?

3.5. Karin Brouwers

Karin Brouwers viel het op dat het jaarverslag start met een deel over duurzaamheid, terwijl het vorige jaarverslag beheerst werd door de gevolgen van de coronacrisis. Het is duidelijk dat men toekomstgericht andere prioriteiten naar voren schuift en dat verduurzaming van de hele werking prioriteit nummer 1 is. Dat verdient lof en waardering. Het overzicht van de busvloot met de bouwjaren vond ze interessant. Ze vraagt of De Lijn erin zal slagen om tegen 2025 de stadskernen volledig emissievrij te bedienen. Dat lijkt haar moeilijk, zo leidt ze af uit de tabel van de elektrificatie van de stelplaatsen dat Oostende pas in 2026 en Aalst pas in 2027 aan bod komen. Klopt haar interpretatie?

Een tweede deel gaat over de passie voor de klanten, iets wat Karin Brouwers ook heel belangrijk vindt. De algemene reizigerstevredenheid is gestegen van 58,5 procent in 2020 naar 65,4 procent. Er was in 2021 veel kritiek op de lage tevredenheid over de stiptheid met 43 procent. Die bedraagt in 2021 50 procent. Dat is een behoorlijke stijging, maar kan nog beter. Het aantal klachten is ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van 2020. Hoe verhoudt het aantal klachten zich tot het aantal vervoerder reizigers in 2021? De enige tevredenheidsparameter die niet gestegen is, is die van de chauffeurs, maar die was al hoog. Ze is ervan overtuigd dat de chauffeurs erg hard werken en een goede service aanbieden. Klachten gaan onder meer over het voorbijrijden van een halte en de vriendelijkheid. Maar desondanks lijkt het de spreker dat de chauffeurs echt gewaardeerd worden door de reizigers. De agressiecijfers baren haar zorgen en moet men in het oog houden. Hoe zal De Lijn de tevredenheid over de chauffeurs en de waardering voor hun werk verder verhogen?

Er is een nieuwe app die door het tijdschrift voor blinde en slechtziende mensen *Infovisie* *MagaZIEN* een schoolvoorbeeld wordt genoemd. Hoe evalueren de andere gebruikers de nieuwe app?

Corona had een enorme financiële impact op de werking van De Lijn in 2021, mee door de toename van het zwartrijden. Is hierin een kentering ingezet, of is het nog te vroeg om daar nu al iets over te zeggen?

De invoering van de 50 rittenkaart als oplossing voor het deeltijds werken apprecieert Karin Brouwers. Is er veel interesse voor de zomerabonnementen en -tickets?

Verder las de spreker in het jaarverslag dat De Lijn het Digital Inclusion Charter ondertekende. De bedoeling is om ook aandacht te hebben voor mensen die niet mee zijn met de digitale ontwikkelingen, bijvoorbeeld oudere mensen. Hoe zal De Lijn dit aanpakken?

Het derde luik in het jaarverslag gaat over een sterke en efficiënte organisatie. Karin Brouwers feliciteert De Lijn met het behalen van het certificaat 'baanbrekende werkgever'. Ze hoopt dat deze positieve dynamiek zich ook in 2022 voortzet.

Net als in 2021 beoordeelt zij de sterke aanwervingscijfers positief, des te meer gezien de krapte op de arbeidsmarkt. Het is duidelijk dat De Lijn een aantrekkelijke werkgever is. De kunst zal zijn om de goede resultaten te behouden.

Vervolgens gaat Karin Brouwers in op de cijfers en resultaten. Opnieuw stelde ze een groot genderonevenwicht vast bij de werknemers van De Lijn. Globaal is er zelfs een achteruitgang en zijn er minder vrouwelijke werknemers. Bij chauffeurs en technici is er een erg grote oververtegenwoordiging van mannen. Hoe wil De Lijn jobs aantrekkelijker maken voor vrouwen en ook een vrouwvriendelijke omgeving garanderen?

Van de afgelegde kilometers wordt er ongeveer 52 procent in eigen regie gereden en 48 procent door exploitanten. Zijn er plannen om het percentage dat gereden wordt door exploitanten verder te verhogen, vraagt ze aan De Lijn en de minister. Is dit wenselijk volgens De Lijn? Waarom wel of waarom niet? Wat zijn de mogelijkheden?

In 2021 werden 128 nieuwe autobussen in dienst gesteld en 171 buiten dienst. Het gaat dus om een nettoafname. Wat is de verklaring hiervoor?

Bij de bespreking van het jaarverslag in 2021 had Karin Brouwers het over het advies van de MORA om draaiboeken te voorzien voor toekomstige situaties die vergelijkbaar zijn met de coronapandemie. Is daar ondertussen iets mee gebeurd? Gaat De Lijn daarmee aan de slag? Op welke manier trekt De Lijn lessen voor de toekomst uit de pandemie?

Hoe staat De Lijn tegenover de invoering van basisbereikbaarheid op 1 juli 2023? Eerder werd gesproken van een point of no return. Welke opportuniteiten en uitdagingen ziet De Lijn? De mobiliteitscentrale werd ondertussen gegund. Hoe verloopt de samenwerking tussen De Lijn en de mobiliteitscentrale Via? Gaat dat goed vooruit, gaat dat allemaal in orde komen?

Begin juni verschenen in de pers forse stellingnames van De Lijn. En er was de nationale actiedag met de vraag om meer middelen voor de publieke dienstverlening, dus ook voor De Lijn. Die vraag lijkt zowel door het bestuur als de werknemers gedeeld te worden. Hoe reageert de minister hierop? De toon van de statements in de pers was licht fatalistisch en dat staat in contrast met de ambitie en het goede en positieve nieuws uit het jaarverslag. Karin Brouwers hoopt dat men ten laatste eind juni een akkoord kan vinden voor het openberedienstcontract en dat dat een nieuwe positieve dynamiek kan creëren. Ze verwijst naar de resolutie die een jaar geleden werd aangenomen en verwacht dat die wordt meegenomen bij de besprekingen. Hoe gaat men de financiële stabiliteit van De Lijn verzekeren? Hoe wil men de dalende reizigersaantallen keren en welke noden en problemen zijn er op dit moment nog die bij de besprekingen zeker aan bod moeten komen?

Tot slot vindt Karin Brouwers dat men van de nood een deugd moet maken om, gelet op de stijgende energieprijzen, meer mensen ervan te overtuigen om het openbaar vervoer en specifiek De Lijn als alternatief te omarmen.

3.6. Els Robeyns

Els Robeyns start met het deel over de vergroening. Ze vindt het veelzeggend dat men met De Lijn in Vlaanderen in de exploratiefase zit, terwijl steden en regio's in de buurlanden al met elektrische bussen rijden. De groeifase begint in 2024. De logische conclusie lijkt haar dat de ambitie uit het regeerakkoord om emissievrij te rijden in de stadskernen tegen 2025 de facto onmogelijk en begraven is. Het werd ook niet meer vernoemd in de toelichting. Kan men dit bevestigen? Is de doelstelling om tegen 2035 overal volledig emissievrij te rijden haalbaar en welke middelen zijn daarvoor nodig? Hoe zal men dit financieren? Door de coronacrisis is de piste van de deconsolidatie wellicht volledig van de baan. Wat is nu de totale kostprijs van heel de vergroening? Gaat het nog om de eerder vernoemde 3,9 tot 5,2 miljard euro? Zal dat bedrag volledig met overheidsmiddelen gefinancierd moeten worden?

De invoering van basisbereikbaarheid zorgt voor onrust en onzekerheid, ook bij het personeel van De Lijn. Er werd telkens een nieuwe datum vooropgesteld. De nieuwe datum is nu 1 juli 2023. Maar er zijn nog veel onzekerheden waardoor de vraag is of ook die timing haalbaar zal zijn. Klopt het dat de trage uitrol van basisbereikbaarheid de werking van De Lijn verlamt? Klopt het dat tegen eind juni 2022

een aantal zaken moeten uitgeklaard zijn rond nieuwe dienstregelingen en rittenschema's om erover te kunnen communiceren met de chauffeurs? Wanneer zal er eindelijk over duidelijkheid zijn, ook voor de reiziger? Bij decreet werd een Vervoersautoriteit opgericht waarbij ook wordt bepaald dat personeel overgaat van De Lijn naar het Departement MOW. Is er al duidelijkheid over welke diensten het gaat en wat de timing is?

Het is wachten op de finale goedkeuring van het openbaredienstencontract. Els Robeyns is benieuwd of dit voor het zomerreces zal gebeuren. De Vooruitfractie hoopt dat er in het openbaredienstencontract een duidelijke visie komt op openbaar vervoer en een langetermijnproject voor De Lijn om een openbare vervoersmaatschappij te worden waar de Vlaming op kan rekenen.

De impact van corona op het reizigersaantal bedroeg in het jaarverslag nog 40 procent, ondertussen is dit 30 procent minder. De reizigers zullen niet vanzelf terugkomen. Heeft men zicht op hoe de reizigersaantallen in het buitenland evolueren? Hoe gaat men inspelen op de nieuwe realiteit van meer flexibiliteit en telewerk?

Het is inderdaad goed dat de reizigerstevredenheid positief evolueert, maar dat is vooral door een stijgende tevredenheid over de stiptheid en de drukte. Maar dat is logisch omdat het nog een coronajaar was met minder verkeer en dus een betere stiptheid, en minder reizigers en dus minder drukte. Ze hoopt dat die positieve tendens zich ook in 2022 en 2023 zal voortzetten.

De realtimereizigersinformatie via de app kende een hele goede vooruitgang. Zijn er cijfers beschikbaar over het aantal realtime-informatieborden aan haltes? En hoeveel van die haltes beschikken over een dergelijk bord?

Het zwartrijden is aanzienlijk toegenomen door corona en door het feit dat reizigers vooraan niet mochten opstappen. Zijn er al resultaten zichtbaar van de acties en controles?

Het personeelstekort en de krapte op de arbeidsmarkt zijn voor alle sectoren een gigantische uitdaging. Els Robeyns wijst ook op de aantrekkelijkheid van het beroep van buschauffeur. Zoals ze ook in de plenaire vergadering al zei, geeft één op de zes chauffeurs er na enkele maanden al de brui aan. Men zal de job van buschauffeur dus aantrekkelijk moeten maken. Dat de agressie tegenover chauffeurs alsmaar toeneemt, helpt natuurlijk niet. Ze vraagt om een beleidsplan om de veiligheid te garanderen en de aantrekkelijkheid van de job te verbeteren.

De slide over de grafiek over de nodige spoorinvesteringen spreekt boekdelen. Het is pijnlijk als men trams in steden aan 10 kilometer per uur moet laten rijden omdat tramsporen totaal versleten zijn. Het is zeer typerend voor het feit hoe er de afgelopen jaren tot op het bot werd bespaard in de werkings- en investeringsmiddelen van De Lijn. Het is positief dat er nu extra middelen worden ingezet voor een inhaalbeweging. De spreker vraagt hoeveel tramsporen er nog in zo'n erbarmelijke staat zijn.

Wat is de reactie van de minister op de uitspraken van De Lijn dat de besparingen te ver zijn gegaan? Wat gaat ze op korte termijn doen om die malaise in de werking van De Lijn aan te pakken? Komen er extra werkings- en investeringsmiddelen om de dienstverlening uit het slop te halen? Dat is de hamvraag. Zo niet, zal de reiziger nog lang ik de kou blijven staan.

3.7. Marino Keulen

Marino Keulen spreekt zijn geloof uit in de toekomst van het openbaar vervoer. Men kan zich niet voorstellen dat er een regio is zonder klantvriendelijk openbaar vervoer. Een regio als Vlaanderen kan zonder niet bestaan. Wie het openbaar vervoer verzorgt, maakt hem ideologisch gezien niet uit. Men moet vertrekken vanuit de reiziger en die interesseert het niet of dat de overheid is of privépartners. De reiziger betaalt belastingen en moet voor een goed aanbod aan openbaar vervoer op het beleid kunnen rekenen.

De Open Vld-fractie wil De Lijn complimenteren met hoe men een grote organisatie doorheen de coronacrisis heeft geleid. Door de vele afwezigheden door besmettingen, quarantaines en isolaties moest vaak een nooddienstverlening worden opgezet die toch aan redelijke standaarden beantwoord. Een gelijkaardig fenomeen deed zich voor bij openbare werken waar projecten soms maanden langer hebben geduurd omdat werkmannen om de beurt besmet geraakten. Op grote schaal deed dat probleem zich ook voor bij De Lijn en de pachters. Door de bank genomen kreeg de reiziger toch een behoorlijke, vervangende dienstverlening. Dat getuigt volgens Marino Keulen van grote organisatorische klasse.

Een tweede grote pluim wil hij geven voor hoe De Lijn erin slaagt om personeel te vinden in een zeer concurrentiële markt van chauffeurs en van techniekers.

Cruciaal voor de spreker zijn de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer en de duurzaamheid. Mensen moeten kunnen rekenen op het openbaar vervoer en het moet betaalbaar zijn. Onherroepelijk gaat men de richting uit van meer duurzaamheid. 2035 is nog 13 jaar. De hele wereld van de duurzaamheid gaat tegen dan nog quantumsprongen voorwaarts maken. Hij vindt het goed dat men niet alle eieren in de mand van de elektriciteit legt, maar dat men ook rekening wil houden met waterstof en eventueel andere nieuwe technologieën die de komende dertien jaar zullen opduiken. Om dit te bevatten, moet men dertien jaar terugdenken. In 2009 was corona nog het merk van een slecht Mexicaans bier en was een oorlog op Europese bodem ondenkbaar. Er zullen in 2035 wellicht alternatieven zijn en nieuwe technologieën zullen ook meer bereikbaar zijn op het vlak van betaalbaarheid. Hij geeft het voorbeeld van de kleurentelevisie. Het is altijd zo met technologische producten dat ze op een zeker ogenblik massaal worden geproduceerd en rendabel worden. Fatalisme vindt hij niet gerechtvaardigd.

Het valt Marino Keulen op dat de pachters ondertussen ook voor de weg van de technologische vooruitgang hebben gekozen. De Lijn schetst bij de toelichting de problemen met de inrichting van stelplaatsen, de opleiding van mensen en het vermogen aan beschikbare elektriciteit. De pachters kennen die problemen ook, maar gaan er voluit tegenaan en moeten hun geld voor een groot stuk zelf verdienen en krijgen het niet van de belastingbetaler. Ze tonen zich daarin minder geslagen, minder gepakt en minder beproefd, maar eerder positief uitgedaagd.

Daaraan gekoppeld zijn de begroting en de dotatie. De Lijn ontvangt elk jaar meer dan 1 miljard euro, uitgezonderd de extra coronasteun. Wanneer is genoeg genoeg, vraagt Marino Keulen zich af. Er waren tijden dat ook voor De Lijn de bomen tot in de hemel groeiden. Maar toen ging het met de modal shift niet vooruit. Men had geweldige reizigersaantallen, maar ze werden nooit precies gemeten en het waren veeleer virtuele cijfers.

Vroeger werd altijd als eerste vraag vanuit de publieke opinie en vanuit de pers gesteld waar men de middelen vandaag ging halen. Men kan zeggen dat het gaat om keuzes maken, maar momenteel wordt er geld gevraagd voor Welzijn, kinderopvang, kindergeld, onderwijs, leerkrachten, sociale huisvesting, de VRT enzovoort. Momenteel heeft de Vlaamse overheid een schuld van ongeveer 40 miljard

euro. Schulden op zich zijn geen probleem, maar hij wijst op het feit dat men meer uitgeeft dan dat er inkomsten zijn. Op dit ogenblik heeft iedereen terechte noden maar over de financiering van dat alles hoort hij niets. Bovendien erkent iedereen dat het overheidsbeslag in België met een belastingvoet van meer dan 50 procent te hoog is.

Het dossier van de gegarandeerde dienstverlening geeft aan dat De Lijn in staat is mee te gaan met de maatschappelijke evoluties. Dat heeft spijtig genoeg te lang geduurd volgens de spreker. Hij heeft de indruk dat het systeem goed werkt. Hij herinnert aan een tijd dat medewerkers van de stelplaats naast zijn woning kwamen zeggen dat ze beschaamd waren voor hun stakende collega's. Van hen komt de uitdrukking dat staken een vorm van bezigheidstherapie was geworden. Er waren toen 31,5 stakingsdagen op een jaar bij De Lijn. Er is een positieve evolutie.

Voor Spartacus werd uiteindelijk voor de drie lijnen gekozen voor trambussen. Men moet nu de koe bij de hoorns vatten. Men moet de mensen overtuigen van hoe waardevol die projecten zijn.

Wat de agressie ten opzichte van reizigers en het personeel van De Lijn betreft, oppert Marino Keulen het idee dat de minister een onderhoud vraagt met de procureurs-generaal om dit aan te kaarten en om te vragen dat het gerecht hieraan prioriteit zou geven. Het is steeds dezelfde kleine minderheid die het verknoeit voor een grote meerderheid, waardoor reizigers en misschien ook potentiële medewerkers wegblijven.

De uitrol van basisbereikbaarheid moet op 1 juli 2023 absoluut klaar zijn. Hij heeft de indruk dat sommigen bij De Lijn hopen dat met uitstel tot de volgende zittingsperiode er misschien een andere minister en een andere meerderheid zijn die de basisbereikbaarheid schrappen. Men moet zorgen dat men een point of no return bereikt en de basisbereikbaarheid zo ver mogelijk operationaliseren.

4. Antwoorden

4.1. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* gaat eerst in op de vragen over het openbardienstencontract en de timing. Er zijn nog heel veel uitdagingen binnen het beleidsdomein MOW. Ze verwijst naar het regeerakkoord waarin sprake is van werken aan efficiëntiewinsten, de verduurzaming en het optimaliseren van de dienstverlening. Dat moet uitgevoerd worden. Verder is er de benchmarkstudie waaruit bleek dat er nog bijstellingen mogelijk zijn voor de optimalisatie van de middelen en het personeel. Al die uitdagingen wil de minister opnemen in het openbardienstencontract 2022-2027. Ze hoopt uiterlijk in juni 2022 te kunnen landen zodat voor het zomerreces hierover met de commissie van gedachten kan worden gewisseld.

De uitdagingen in het openbardienstencontract hebben ook te maken met de financiering. De spreker benadrukt dat sinds ze voogdijminister is, er niet werd bespaard bij De Lijn, noch inzake werkingsmiddelen noch inzake investeringen. In 2021 ontving De Lijn 994 miljoen euro (inclusief coronacompensatie) aan werkingsmiddelen en 283 miljoen euro aan investeringsmiddelen. In totaal is dat 1,277 miljard euro. In die investeringsmiddelen zitten een vast bedrag van 140 miljoen euro aan CAPEX-middelen dat in het verleden al was vastgelegd en een deel van het mobiliteitsfonds.

Voor de vergroening van de vloot van De Lijn werd voor 2022 een bedrag van 55 miljoen euro uitgetrokken. Het gaat specifiek om e-bussen. In november 2021 werd in het kader van de uitrol van het 'Fit for 55'-plan beslist om daarbovenop 65 miljoen euro ter beschikking te stellen tot 2024.

In het openbaredienstencontract zal ook de vergroening van de vloot worden meegenomen tot en met 2027. Daarvoor moeten ook middelen worden ingezet.

Daarnaast zijn er de reguliere investeringen voor tramspoorinfrastructuur. In het verleden werden hiervoor al middelen uitgetrokken. Die investeringen zijn nog niet allemaal gerealiseerd omdat overleg noodzakelijk is met de steden en men rekening moet houden met de aanleg van nutsleidingen en met andere geplande werken in de stadscentra. Toekomstgericht zullen er nog meer middelen nodig zijn.

Voor de e-bussen is 844 miljoen euro nodig. Ruim 600 miljoen euro voor het vergroenen van de busvloot en daarnaast nog eens 244 miljoen euro voor de stelplaatsen. Het lijkt de minister niet meer dan logisch dat zware investeringen, zoals voor grote stelplaatsen, gespreid worden in de tijd en via DBFM gebeuren. Maar ook dat zijn elementen die in het openbaredienstencontract worden opgenomen, zoals werd afgesproken in het regeerakkoord.

De exploratiefase loopt van nu tot en met 2023. In vergelijking met buurlanden, rijden er in Vlaanderen nog maar weinig elektrische bussen: dertien bij De Lijn en veertien bij de pachters. De eerste zestig bijkomende e-bussen zijn besteld en worden hopelijk eind 2022 geleverd. Bij de pachters rekent men op de levering van ruim zestig bussen in 2022. Na de groeifase van 2024 tot 2027 volgt de uitrolfase tot 2035 om de volledige vloot te vergroenen. Met de exploratiefase en de groeifase zou samen met de pachters ruim 40 procent tot 50 procent van de vloot vergroend kunnen zijn. Dat is al een belangrijke stap in de goede richting.

Er werd gevraagd wanneer men emissievrij zal rijden in de stedelijke kernen. Momenteel rijden er al hybride bussen en in het bijzonder in de lage-emissiezones rijden ze al op groene energie zodat boetes maximaal worden vermeden.

De tevredenheidscijfers zijn al wat positiever, wat de minister verheugt, maar de lat moet altijd hoger liggen. Jos D'Haese wijst steeds op de vele pannes van bussen en trams maar slechts 0,1 procent van de afgeschafte ritten heeft te maken met een panne. Wat zeker wel een rol heeft gespeeld waren de vele afwezigheden door ziekte of quarantaine bij de chauffeurs als gevolg van de coronapandemie. Maar hiermee kampten alle bedrijven. Dat is een belangrijke reden voor ritten die vertraagd of niet werden gereden.

Er werd gesteld dat er nu maar sprake is van honderden miljoenen terwijl eerder cijfers van miljarden euro naar voren werden geschoven. Het openbaredienstencontract loopt tot en met 2027 en daarin wordt alleszins voorzien in de nodige middelen voor de groeifase en de exploratiefase van de vergroening: de eerder vermelde 55 en 67 miljoen euro.

Er waren vragen over de haalbaarheid van de datum van 1 juli 2023 voor de invoering van basisbereikbaarheid. Minister Lydia Peeters stelt dat ze bij het naar voren schuiven van deze datum heel duidelijk heeft gezegd dat er op dat moment nog heel wat lichten op knipperen of zelfs op rood stonden. Bij het dossier is niet alleen De Lijn betrokken en heel veel puzzelstukken moeten op de juiste plaats vallen. Een ervan is de mobiliteitscentrale waarover heel intensief overleg wordt gepleegd. De bedoeling is om in het najaar 2022 te proefdraaien, maar niet met de MAV's en de DAV's. Een ander aspect dat noodzakelijk is, zijn de Hoppinpunten voor bijvoorbeeld de aanbieders van deelmobiliteit.

Elke maand zit de minister samen met de administraties en alle stakeholders om te kijken of men niet kan versnellen en om na te gaan hoe alle puzzelstukjes juist vallen. Als men moet bijsturen, zal de minister dat doen. Men zal alles op alles moeten zetten om te landen wil men basisbereikbaarheid nog een kans geven.

De minister beaamt dat men de agressie in de maatschappij in het algemeen ziet toenemen. In het kader van de federale kadernota Integrale Veiligheid heeft Vlaams minister Zuhair Demir, bevoegd voor Justitie, contact opgenomen met de procureurs-generaals. Er wordt gevraagd dat de parketten ten volle aandacht zouden hebben voor de veiligheid op het openbaar vervoer en dat er onmiddellijk en zeer streng wordt opgetreden tegen diegenen die hardleers zijn en zich schuldig blijven maken aan fysieke of verbale agressie richting de chauffeurs of reizigers.

Het Spartacusdossier kwam al uitgebreid aan bod in de plenaire vergadering (zie onder meer *Actuele vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 550, 563, 564 en 565) en de commissievergaderingen (zie onder meer *Vragen om uitleg* VI.Parl. 2021-22, nr. 2669). De bedoeling is om in dat dossier snel vooruitgang te boeken.

4.2. De Lijn

Ann Schoubs bevestigt dat alles wat te maken heeft met het werkings- en investeringsbudget momenteel wordt besproken in het kader van het openbare dienstencontract.

De Lijn zou graag starten met basisbereikbaarheid, al of niet gedeeltelijk. De organisatie maakt zich klaar voor vraaggestuurd rijden vanaf 1 juli 2023. De tijd dringt omdat men alle dienstregelingen en uurroosters moet beginnen maken voor 2023 zodat de chauffeurs tegen oktober of november 2022 op de hoogte zijn van welke diensten ze moeten rijden in 2023.

Zo snel mogelijk wil De Lijn starten met vraaggestuurd rijden en het aanbod kostenefficiënt aanpassen. Men wil niet meer met lege bussen rijden. Momenteel zijn er 30 procent minder reizigers, wat kan wijzen op een veranderd reisgedrag. Daar wil De Lijn op inspelen.

Johan Sauwens wil duidelijk zeggen dat De Lijn in juni 2022 een beslissing wenst. Anders is het haast onmogelijk om te starten met basisbereikbaarheid op 1 juli 2023.

Ann Schoubs beaamt dat 0,1 procent van de niet-gereden ritten te wijten is aan bussen die niet beschikbaar zijn door technische problemen. Dat belet niet dat men dit probleem wil aanpakken. Nieuwe onderhoudssoftware wordt geïmplementeerd zodat de onderhoudsprocessen beter kunnen worden opgevolgd en er zicht is op de duurtijd van het onderhoud. Verder moet er nagegaan worden wat de aard is van de onderhoudswerken en hoeveel tijd hieraan wordt gependend. Die analyse moet eerst gebeuren vooraleer men kan stellen dat er te weinig technici zijn. Zo gebeurt onderhoud momenteel nog verschillend naargelang de locatie, wat misschien een kwaliteitsverschil tot gevolg heeft. *Ann Schoubs* wil eerst meer data rond het onderhoud.

Wat de wisselstukken betreft, werden er op het vlak van de supplychain al een heel aantal stappen gezet. Eerst werd in kaart gebracht welke wisselstukken nodig zijn, om vervolgens na te gaan hoeveel er nodig zijn. Ook het voorraadbeheer werd bekeken om na te gaan wat het beste stockniveau is. Er stelt zich nog wel een probleem van consequente registratie wanneer men iets uit het magazijn neemt. Alleen zo kan men stockbreuken vermijden. Een bijkomend probleem door de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne is dat sommige leveranciers moeilijker wisselstukken kunnen aanleveren. *Ann Schoubs* suggereert om in een andere gedachtewisseling dieper in te gaan op wat men allemaal doet rond het onderhoud en de supplychain.

Voor de investeringen in de grote stelplaatsen wordt inderdaad gekeken naar een pps of DBFM. Op die manier kan men de investeringen in de tijd spreiden. Het klopt

dat dit duurder is, maar het is voor De Lijn een optie als men wil vooruitgaan in de investeringen en men versneld wil vergroenen.

Er wordt gewerkt aan een nieuw contract met de exploitanten dat start in 2024-2025 en de bijhorende bestekken. De bedoeling is om een hoger eisenpakket op te leggen voor de dienstverlening en het kostenaspect. Het kan uiteraard niet de bedoeling zijn dat zij e-bussen opladen aan dure tarieven en de factuur doorschuiven.

Wat de flexibiliteit van tarieven betreft, denkt De Lijn vooral aan variatie als gevolg van het thuiswerk, eerder dan aan verschillende tarieven naargelang de dal- en piekuren. Daarom werd de 50 rittenkaart ontworpen voor mensen die meerdere dagen thuiswerken. Er wordt ook gekeken naar andere formules, bijvoorbeeld om mensen te belonen die veel gebruikmaken van openbaar vervoer: bus, trein, metro en tram. Zo kan men ook mensen meer en meer stimuleren om gebruik te maken van het openbaar vervoer, eventueel in combinatie met andere vervoersproducten.

Voor de bestelling van e-bussen zijn er een aantal raamcontracten afgesloten. Er worden geen grote bestellingen geplaatst in één keer. Er is een bestelling geplaatst van zestig bussen waarna bekeken wordt wat de kwaliteit is van die bus om eventueel opmerkingen door te geven aan de leverancier voor de volgende bestekken op die raamovereenkomsten. Het gaat dus om raamcontracten en geen bestellingen van grote hoeveelheden in één keer.

Bij de boetes voor de lage-emissiezone gaat het niet om bedragen van miljoenen euro. In 2021 ging het om 67 boetes, waarvan 52 in Brussel, voor een bedrag van 21.000 euro. Dus dat valt op zich nog wel mee.

De Lijn volgt de technologie voor waterstofbussen kort op. Waterstof is momenteel nog altijd duur en een waterstofbus is nog altijd duurder dan een elektrische bus. Het kan zeker interessant zijn wanneer in een industriegebied of de haven waterstof beschikbaar is. Dat hoeft niet alleen voor gelede bussen te zijn over een lange afstand. Dat was maar een voorbeeld omdat men met waterstof een 400-tal kilometer kan rijden, terwijl een elektrische gelede bus vandaag een bereik heeft van ongeveer 250 kilometer. Die technologie heeft op zich wel meer potentieel. Een combinatie van beide soorten bussen in een stelplaats zou ook mogelijk kunnen zijn.

Agressie wil De Lijn uiteraard vermijden. Dit staat zeker op de radar. Naar de toekomst toe kunnen er maatregelen worden genomen zodat plegers van agressie ten opzichte van de chauffeurs meer vervolgd worden en dat de dossiers niet altijd geseponeerd worden.

De hoge betrouwbaarheidscijfers zijn geen fictieve cijfers. Maar in het geval van een staking of storing zijn er wel nog problemen met die betrouwbaarheid.

Het klopt dat er nog altijd heel weinig vrouwelijke buschauffeurs zijn. Zij haken echter vaak na een tijd af wegens een gebrek aan sanitair. Er wordt gekeken naar mogelijke oplossingen.

Om de reizigers terug naar het openbaar vervoer te krijgen na de coronacrisis, zal De Lijn in de zomer van 2022 een heel aantal campagnes lanceren.

Johan Sauwens bedankt de commissieleden voor de heel sterke betrokkenheid met kennis van zaken bij de sector. Hij is hierdoor aangenaam verrast. Dat ondersteunt ook de gezamenlijke opdracht van de minister en De Lijn.

Hij wil dieper ingaan op de financieringsproblematiek. Vlaanderen heeft één parlement, één regering en één begroting. Dat heeft voordelen, maar een van de nadelen is dat heel veel gewestmiddelen opgegeten worden door de gemeenschapsbevoegdheden. Vlaanderen heeft een zogenaamde Belgische ziekte overgenomen, namelijk desinvesteringen. Er is te weinig geïnvesteerd in de basisinfrastructuur van wegen en openbaar vervoer. Dat is een vaststelling en hij wil niemand met de vinger wijzen.

Er is een periode geweest dat het niet op kon en men gelijktijdig het aanbod heeft versterkt en de tarieven enorm verlaagd tot een soort dumpingprijzen en zelfs tot gratis openbaar vervoer. Toen hij de eerste Vlaamse minister van Verkeer en Openbare Werken was in 1990-91 bedroeg de kostendekkingsgraad 35 procent. Dat betekent dat De Lijn toen ook een iets grotere autonomie had op dat ogenblik om met die middelen zelf nieuwe initiatieven te nemen.

In het huidige versplinterde politieke landschap is het moeilijker en moeilijker om nog die klok helemaal terug te draaien. Het is niet het moment om te spreken over tariefverhogingen nu de koopkracht door de energie- en andere crisissen zeer zwaar onder druk staat. Dat is ook niet de bedoeling van De Lijn. Maar De Lijn vraagt wel een langetermijnperspectief. Dat is wat de minister in het vooruitzicht heeft gesteld bij de gesprekken over het openbaredienstencontract. De Lijn wil een stuk engagement over het begrotingsjaar heen waarbij duidelijk is wat de opdracht is en welke middelen De Lijn daarvoor krijgt. De ondergrens wordt meebepaald door wat nodig is voor basisbereikbaarheid.

Er zijn over basisbereikbaarheid heel grote verwachtingen gecreëerd in bijna alle Vlaamse gemeenten. Er zijn ook negatieve punten zoals haltes die afgeschaft worden, maar in grote lijnen zal men sneller reizigers op hun bestemming kunnen brengen. Voor veel ritten zal de uurfrequentie op een halfuurfrequentie worden gebracht.

De Lijn is sterk vragende partij om snel te kunnen starten met basisbereikbaarheid om er een heel mooi succesverhaal van te maken, in overleg en binnen het decretaale en budgettaire kader. Sommigen stellen dat als er niet genoeg middelen zijn, men het aanbod maar moet beperken. Maar dat is wel decretaal vastgelegd en de vervoerregio's hebben de vervoersplannen opgesteld. Het allerlaatste wat De Lijn wil, is het aanbod beperken. Dat is ook niet gebeurd in de voorbije tien jaar. Men heeft wel bespaard op onderhoud en andere posten maar het aanbod zelf heeft men eigenlijk zo lang mogelijk proberen in stand te houden. Maar nu zit De Lijn op het bot. De Lijn moet nu perspectief krijgen van de hoofdaandeelhouder.

De vragen van De Lijn zijn sterk onderbouwd dankzij de inbreng van de directeur-generaal en het management. Er wordt gezocht naar oplossingen om in 2022-2023 een doorstart te kunnen maken. Het aanbod zal verhogen met meer reizigerskilometers en er komt een betere stiptheid dankzij de samenwerking met steden en gemeenten. Er komt ook een deel aanbodversterking door het grotere aandeel van privépachters die een heel sterke partner zijn in de totale opdracht.

Als men gaat knippen in de financiële middelen dan zal De Lijn moeten besparen op de laatavondbedieningen, op de daluren enzovoort. Dat is wat geen enkel commissielid wil. De resolutie is er maar De Lijn kan maar doen wat wordt gevraagd als hier de nodige middelen tegenover staan.

De Lijn vraagt ook een zekere flexibiliteit en vrijheid om het aanbod aan te passen aan veranderende omstandigheden.

De Lijn vraagt ook dat het mogelijk wordt om een relatief beperkte tariefaanpassing te kunnen doen als de kosten stijgen. Nu bepaalt de Vlaamse Regering ieder

jaar de tarieven. Johan Sauwens heeft liever een meerjarenperspectief en een duidelijk vooropgesteld budget waarmee men de taken moet uitvoeren. Zo niet komt men in de onmogelijke situatie om gewoon maar zaken in stand te houden, laat staan extra aanbod en extra diensten te kunnen leveren. Geen enkele bus is 100 procent rendabel. Het gaat om diensten aan de samenleving. Persoonlijk vindt hij dat er heel wat meer middelen naar openbaar vervoer zouden moeten kunnen gaan, ook naar de NMBS en Infrabel, in de strijd tegen de klimaatopwarming. Dat is redelijk belangrijk. Het draagvlak is er maar dan moet men zeker nog meer kunnen gaan onderbouwen.

Vlaanderen kent een redelijk unieke situatie inzake openbaar vervoer, zoals blijkt uit de benchmark met andere regio's en landen. Er is voor 6 miljoen inwoners een geïntegreerd aanbod van stads- en streekvervoer in elkaar geweven. Daarnaast is er een vrij uniek samenwerkingsmodel met enerzijds medewerkers in dienst van De Lijn en anderzijds de privésector. Johan Sauwens merkt op dat de privésector ook met belastinggeld wordt betaald. Ook hun versnelde aankoop van elektrische bussen wordt voor een deel meegefinancierd door de Vlaamse overheid. In dat uniek samenwerkingsmodel denkt hij dat het mogelijk is om een positieve doorstart te maken.

De coronacrisis heeft De Lijn zwaar getroffen. Maar de spreker is overtuigd dat men veel sneller het aantal reizigers zal herwinnen dan men soms vreest. Internationale maatschappijen voorspellen in 2025 nog 10 procent minder reizigers ten opzichte van 2019. Er is een enorm potentieel. Als De Lijn vrije banen krijgt en de commerciële snelheid stijgt, zal men ook het draagvlak voor extra's kunnen onderbouwen.

Alle nieuwe bussen zullen elektrische voertuigen zijn. Daarover is geen discussie. Eventueel kan dat versneld worden dankzij extra middelen die de EU, België of Vlaanderen ter beschikking stelt, maar een moeilijkheid is het ESR-kader.

De personeelsdienst van De Lijn is er op heel korte tijd in geslaagd om op een moeilijke arbeidsmarkt zeshonderd à zevenhonderd nieuwe mensen aan te werven. Het probleem is dat er geen pool is van vijftig of honderd medewerkers die kan worden ingezet wanneer iemand ziek is. Daarvoor zijn ook geen middelen en het is in tegenspraak met de gewenste efficiëntiewinsten. Hij vraagt daarvoor enig begrip. De laatste coronagolf, gecombineerd met griep heeft heel veel bedrijven getroffen. Dat vertaalt zich in de dienstverlening.

Johan Sauwens sluit af met op te merken dat er een heel goede samenwerking is met de minister. De Lijn steunt haar op een onderbouwde manier in haar vraag voor extra budgetten. Uiteindelijk zullen het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering beslissen welke ruimte mogelijk is. 2022 is een moeilijk transitiejaar. De Lijn zal verder werken binnen het decretale en financiële kader dat wordt aange-reikt.

5. Replieken

Stijn Bex steunt de vraag van de voorzitter van De Lijn voor meer budget.

Begrijpt hij het goed dat de minister zich engageert voor de 844 miljoen euro die nodig is voor de elektrificatie in de exploitatie- en groeifase, dus tot 2027?

Basisbereikbaarheid blijft een heikel punt. De minister wil met de mobiliteitscentrale proefdraaien in het najaar 2022. Terwijl de voorzitter van De Lijn zegt dat eind juni moet geweten zijn of basisbereikbaarheid start, zo niet is het te laat voor deze zittingsperiode. Wat denkt de minister hierover? Zou het niet beter zijn dat men de stap vooruit durft te zetten en effectief kiest voor die basisbereikbaarheid?

Als hij de woorden van Ann Schoubs goed begrijpt, zal De Lijn gegijzeld zijn tot minstens 1 januari 2025 wanneer een volgende minister van mobiliteit basisbereikbaarheid kan laten starten, als basisbereikbaarheid niet ingaat op 1 juli 2023. Dat is problematisch en hij vraagt de minister verduidelijking.

Aan De Lijn vraagt hij wat nog de toegevoegde waarde is van De Lijn nu steeds meer taken van De Lijn naar de Vervoersautoriteit verschuiven? Wat onderscheidt De Lijn dan nog van een aanbieder van ritten?

Op zijn vraag naar de samenwerking tussen De Lijn en de mobiliteitscentrale ontving Stijn Bex nog geen antwoord en hij vraagt om dit nog te duiden.

Jos D'Haese heeft het pleidooi van Johan Sauwens voor meer middelen goed gehoord. Johan Sauwens stelde dat die vraag goed onderbouwd is. Jos D'Haese vraagt om die onderbouwing over te maken aan het Vlaams Parlement, zodat De Lijn een partner heeft om daarvoor op tafel te kloppen.

Johan Sauwens antwoordt dat De Lijn beschikt over de nodige kennis en competenties en dat dat niet volledig kan ontdudd worden. De Vervoersautoriteit zal moeten werken met de gegevens die door De Lijn worden aangereikt. De Lijn wil een soort kenniscentrum rond mobiliteit in Vlaanderen zijn. Dat zal deels neergeschreven staan in het openbaredienstencontract. Momenteel lopen de onderhandelingen volop en is het nog voorbarig om hierover iets te zeggen. Er is een evolutie in de discussie over het budgettaire kader. Hij stelt voor om De Lijn opnieuw uit te nodigen voor een hoorzitting zodra het contract rond is. Er moet ook nog worden teruggekoppeld naar de raad van bestuur. Er is een point of no return en nu mag er geen twijfel ontstaan, anders is het momentum voorbij.

Er moet een evenwicht gevonden worden tussen de Vervoersautoriteit en De Lijn. De Lijn is bijvoorbeeld bereid om rond vervoer op maat de belangrijke kennis over de belbussen mee ter beschikking te stellen. Hij zal verder geen uitspraken doen maar zodra het kan, wil hij gerust alles op tafel leggen.

Minister *Lydia Peeters* heeft Ann Schoubs niet horen zeggen dat de Vlaamse Regering haar gijzelt in het dossier van basisbereikbaarheid. Zoals ze eerder stelde moeten alle puzzelstukken in elkaar passen. De Lijn is één partner bij basisbereikbaarheid, maar daarnaast zijn er ook nog heel wat andere partners zoals de lokale besturen met de Hoppinpunten, de aanbieders van deelmobiliteit, de mobiliteitscentrale, de Vervoersautoriteit enzovoort.

Dat De Lijn een jaar van tevoren moet weten of zij volgens die nieuwe OV-plannen moet gaan rijden, is niet nieuw. Dat was al bekend en ook altijd zo duidelijk gecommuniceerd. Dat is geen vorm van gijzeling maar een gegeven waarmee men rekening moet houden. Wil men op 1 juli 2023 starten, dan heeft men een jaar om elke chauffeur duidelijk te maken wat de nieuwe ritten gaan zijn.

Wat de bedragen voor de elektrificatie betreft, kan de minister zolang er geen openbaredienstencontract is, zich maar engageren voor deze zittingsperiode, dus tot en met 2024. Daarvoor is er 55 plus 65 miljoen euro verankerd, zoals eerder gezegd.

Verder zal men in de nodige middelen voorzien voor het openbaredienstencontract dat wordt gesloten tot 2027. Hierover wordt al een hele tijd onderhandeld. Jos D'Haese vraagt de volledige financiële onderbouwing maar de minister vraagt nog even tijd. Finaal is het openbaredienstencontract een contract tussen De Lijn en de Vlaamse Regering. Er wordt uiteraard rekening gehouden met datgene wat is opgenomen in de resolutie van het Vlaams Parlement maar finaal gaat het om een

contract tussen twee partijen. Voor het zomerreces wil de minister in alle transparantie delen wat werd overeengekomen.

De *voorzitter* zal met de commissie bekijken wanneer hierover zo snel mogelijk een gedachtewisseling kan worden georganiseerd zodra het openbaredienstencontract is afgesloten.

Ann Schoubs verduidelijkt dat de firma Via bezig is met de mobiliteitscentrale. De samenwerking met De Lijn verloopt goed. Momenteel wordt bekeken hoe men gegevens kan uitwisselen en hoe de applicaties met elkaar kunnen werken. Binnenkort wordt dit getest om er tegen eind 2022 voor te zorgen dat alles vlot verloopt voor de reiziger. Het is belangrijk om dit tijdig goed te testen en geleidelijk aan op te starten.

Wat het zogenaamde gegijzeld zijn betreft, is het voor De Lijn belangrijk dat men aan het aanbod zaken kan veranderen zoals rijtijden of de frequentie. De organisatie kan echter niet focussen op 25 zaken tegelijkertijd terwijl men ook nog andere zaken wil doen zoals verbeteringen aanbrengen voor de reiziger.

Bart CLAES,
voorzitter

Bert MAERTENS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
DBFM	Design Build Finance Maintain
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
IT	informatietechnologie
KPI	key performance indicator, kritieke prestatie-indicator
led	light emitting diode
LEZ	lage-emissiezone
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (= STIB)
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
pps	publiek-private samenwerking
TEC	Transport en Commun
VRT	Vlaamse Radio- en Televisieomroeporganisatie