

ingediend op **1741** (2022-2023) – Nr. 1  
7 juni 2023 (2022-2023)

## **Verslag van de gedachtewisseling**

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

over de mogelijke aankoop van tweedehands dieselbussen

---

*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 Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

## INHOUD

1.	Toelichting door Ann Schoubs .....	4
2.	Vragen en opmerkingen van de leden .....	6
2.1.	Marino Keulen .....	6
2.2.	Els Robeyns.....	7
2.3.	Stijn Bex.....	8
2.4.	Bert Maertens.....	9
2.5.	Karin Brouwers .....	9
2.6.	Jos D'Haese.....	10
2.7.	Wim Verheyden .....	11
3.	Antwoorden van minister Lydia Peeters .....	11
4.	Antwoorden van Ann Schoubs .....	13
5.	Replieken van de leden.....	15
5.1.	Stijn Bex.....	15
5.2.	Els Robeyns.....	15
5.3.	Karin Brouwers .....	15
5.4.	Marino Keulen .....	16
5.5.	Bart Claes .....	16
6.	Replieken en antwoorden van minister Lydia Peeters en Ann Schoubs .....	16
	Gebruikte afkortingen.....	18
	Bijlage: zie <a href="#">dossierpagina</a> van dit document op <a href="http://www.vlaamsparlement.be">www.vlaamsparlement.be</a>	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 11 mei 2023 een gedachtewisseling met Ann Schoubs, directeur-generaal van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, en Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken over de mogelijke aankoop van tweedehands dieselbussen. De aanleiding hiervoor waren actuele vragen in de plenaire vergadering van 3 mei 2023 (*Actuele Vragen* VI.Parl. 2022-23, nr. 496, 498, 500 en 501).

Voor de toelichting maakte Ann Schoubs gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be).

## 1. Toelichting door Ann Schoubs

*Ann Schoubs* becommentarieert vooraf een krantenartikel met als titel 'De Lijn koopt tweedehands dieselbussen' (zie slide 2 van haar presentatie). Enkele uitspraken kloppen: dat de vloot verouderd is, dat emissievrij rijden in alle steden tegen 2025 niet gehaald zal worden, dat De Lijn liever geld investeert in vergroening dan in boetes voor de lage-emissiezones (LEZ's) en dat ze extra bussen in goede staat nodig heeft voor de rijkschool. Wat niet klopt, is dat de vervoermaatschappij tweedehands dieselbussen zou kopen om overal in Vlaanderen behalve in de LEZ's te rijden. Evenmin wil ze de levensduur van de bussen verlengen van veertien naar zestien jaar, noch het aanbod verlagen wegens de bussen. Voorts betreurt ze het dat er op de plenaire vergadering van het parlement interne werkdocumenten van het Comité voor preventie en bescherming op het werk getoond werden.

Omdat de situatie van de vloot inderdaad niet goed is, heeft De Lijn wel enkele denksporen verkend. Ook de impact van *move the needle*, iets wat in de parlementscommissie al enkele keren aan bod kwam, werd bekeken. Dat De Lijn meer wil inzetten op efficiënter onderhoud, klopt ook. Ook wil ze het percentage reservebussen van de huidige 33 procent laten dalen. In de werkdocumenten staat ook een verlaging van het aanbod, maar dan omdat de aanwerving van chauffeurs vertraging oploopt en omdat er werken zijn. Een ander denkspoor is het huren van bussen of de aankoop van tweedehandsbussen, maar dan alleen voor de rijkschool. Hoe dan ook blijft het de ambitie van De Lijn om emissievrij te rijden, conform de baseline 'Beweeg mee naar minder CO<sub>2</sub>'. Ze wil het openbaredienstencontract (ODC) uitvoeren.

De Lijn heeft eigen rijkscholen in de vijf provinciehoofdsteden. Zij verzorgen de opleiding van de nieuwe chauffeurs: in 2023 meer dan 900. Die scholen beschikken samen over 36 standaard rijkschoolbussen – waarvan 7 ouder dan 20 jaar – die omgebouwd zijn zodat de instructeur ook de bus kan bedienen. De normale levensduur is 15 jaar. Oudere bussen geven vaker technische problemen. Een deel van de chauffeurs wordt opgeleid in een externe rijkschool, maar ook daar is plaats te kort. Om die redenen heeft de raad van bestuur in april beslist een tiental extra bussen voor de rijkschool aan te schaffen. Het voorstel van tweedehandsbussen heeft de raad opzijgeschoven, met het alternatief van huren of aankopen van elektrische bussen. Voor aankoop zijn er lange levertermijnen. De huurmogelijkheid is beperkt tot bussen van externe rijkscholen of er moeten andere eigen bussen worden doorgeschoven naar de rijkschool, want gehuurde bussen mogen niet worden omgebouwd tot rijkschoolbus.

De Lijn heeft ongeveer 200 bussen van 20 jaar oud en een 70-tal van 19 jaar oud. De gemiddelde leeftijd, maar ook de mediaan, is ongeveer 9,9 jaar. De normale levensduur is 15 jaar, dus hoort de mediaan rond de 7,5 jaar te liggen. De jongere bussen zijn hybride. De oudste daarvan kunnen 15 tot 30 km elektrisch rijden. Het zijn dus niet echt volwaardige emissievrije bussen. Van de 143 dit jaar verwachte e-hybride- en eerste elektrische bussen zijn er al enkele geleverd. De Lijn heeft voorts nog enkele bestellingen van bussen lopen. De 65 gelede e-bussen besteld

bij Iveco zullen eind 2023 of begin 2024 geleverd worden, de 17 HOV-bussen bij VDL zullen begin 2024 geleverd worden. De Lijn moet jaarlijks gemiddeld 147 bussen kopen om haar wagenpark op peil te houden. Dit jaar moeten dat er eigenlijk meer zijn om de vervanging van de te oude bussen te bespoedigen en de gemiddelde levensduur te verlagen.

De Lijn heeft voldoende budget en heeft de bestellingen op tijd geplaatst in 2021 en 2022, maar zowel de levering van e-hybridevoertuigen door VDL als van de e-bussen, 24 van VDL en 36 van Van Hool, lopen vertragingen op. Volgens het ODC moet De Lijn in 2023 324 e-hybridevoertuigen hebben. Momenteel zijn dat er 278, dus moeten er nog 46, met vertraging, geleverd worden. In 2023 zou De Lijn volgens het ODC 129 bijkomende e-bussen, van het totaal van 142, ter beschikking moeten hebben. Momenteel zijn dat er 20, met dit jaar nog 60 te leveren, en begin 2024 nog 65 (Iveco) plus 17 (VDL). In het ODC staat ook de uitfasering tegen eind 2024 van de voertuigen met Euronorm 3 en 4, vooral wegens de stikstof- en fijnstofuitstoot die zo nefast is voor de luchtkwaliteit. Vorig jaar waren er nog 342 bussen met Euronorm 3, met een leeftijd tussen de 19 en de 22 jaar. Doel is dat aantal dit jaar terug te brengen tot 51. Doordat de vloot jonger wordt, kan De Lijn het doen met minder reservebussen. Normaal moet een reservepercentage van 16 tot 20 procent volstaan. Dit jaar zal het aantal bussen met Euronorm 4 dalen tot 204, en in 2024 tot 40. Ook het aantal Euro 5-voertuigen daalt, volgens het ODC met 80 procent tegen 2027.

Het grote verschil tussen de hybride en de e-hybridebus is de autonomie, namelijk van 15 tot wel 100 kilometer. De e-hybridebus heeft een grotere batterij en kan zowel laden op de stelplaats als tijdens het rijden. De grotere e-autonomie maakt het mogelijk om stedelijke gebieden emissievrij te bedienen, met toepassing van geofencing. De Lijn beschikt over 150 gelede e-hybrides met een e-autonomie van 15 km, 90 standaard e-hybrides met een e-autonomie van 30 km en 38 gelede e-hybrides met e-autonomie van 100 km. Van dat laatste type worden er nog 46 geleverd. De levering van de e-hybrides door VDL hebben allemaal ongeveer 11 maanden vertraging.

Het plan was dat de eerste cohorte e-bussen, 60 geleverd door Van Hool en VDL, operationeel zouden zijn in het eerste kwartaal van 2023. Daarvoor moesten ze geleverd zijn eind 2022, want, zoals gebruikelijk bij een nieuw type bus, moesten ze nog uitgebreid gekeurd worden. De eerste bussen zijn pas geleverd in 2023: 9 van de bestelling van 36 bij Van Hool. VDL plant de levering van 2 bussen in week 19. Die levering is nog niet bevestigd.

De productie en oplevering lopen vertraging op door interne technische factoren. Zo zijn er softwareproblemen, zelfs bij de al geleverde bussen. Voor beide fabrikanten zijn deze bussen een nieuw technisch concept, met onder meer een lichtere carrosserie. Voor Van Hool zijn het zelfs de eerste e-bussen. Voorts zijn er ook vertragingen in de opbouw van de productieketen, die ook nieuw ontwikkeld wordt voor deze bussen. Beide leveranciers verkopen dus al bussen maar hebben er eigenlijk geen productieapparaat dat ervoor op punt staat.

Voorts zijn er ook externe factoren, zoals een algemene vertraging in de distributieketens ten gevolge van corona en de oorlog in Oekraïne, maar ook in de levering van HS-batterijen omdat de Chinese leverancier een nieuwe productielijn moet opzetten. Ook andere OV-bedrijven zijn het slachtoffer van deze problemen: Hermes Eindhoven en de OV-bedrijven van de steden Berlijn en Hamburg.

De eerste e-bussen zullen eind mei in Genk in dienst genomen worden. De opleidingen verlopen volgens plan, de laadinfrastructuur staat op punt. Voorheen dacht De Lijn dat de laadinfrastructuur het heikele punt zou zijn voor deze eerste stelplaatsen, maar uiteindelijk blijkt de vertragende factor de levering van de bussen

te zijn. De minibusjes voor Brugge zijn onderweg van Shanghai naar Zeebrugge en komen eind mei, begin juni aan. Dan volgt de keuring, met als doel ze in dienst te nemen in juli 2023.

De vergroeningsstrategie bestaat uit drie pijlers: de e-bus regie, de e-hybrides en de e-bussen bij exploitanten. De elektrificatie verloopt in drie fases: exploratie, groei en uitrol (zie slide 15). Tegen 2035 zullen De Lijn en haar exploitanten beschikken over 3611 elektrische voertuigen en 138 stelplaatsen met laadinfrastructuur. In het ODC staan ook aannames voor de vergroening van de vloot van de exploitanten. Volgens een eerste scenario, zonder move the needle, hebben de exploitanten in 2023 225 elektrische bussen, met move the needle horen dat er 301 te zijn (zie slide 16). Op dit moment hebben de exploitanten 53 e-bussen in dienst en is er een intentieverklaring voor de aankoop van 145 e-bussen in de loop van 2023. Vergroening gebeurt vooralsnog binnen de bestaande contracten. De exploitanten krijgen voor de vervanging van een dieselbus door een e-bus een compensatiepremie van maximum 21.700 voor een stads- en standaardbus en maximum 30.400 voor een gelede bus. Exploitanten zijn niet gebonden aan de Europese wetgeving over openbare aanbestedingen, maar ook zij ondervinden bij sommige leveranciers vertragingen in leveringen.

Voorts geeft de spreker een overzicht van het aantal e-bussen per stelplaats (zie slide 17): 5 in Leuven-Noord en Zurenborg, 3 in Gentbrugge. In 2023 worden er 60 e-bussen verdeeld over de stelplaatsen in Winterslag, Destelbergen, Kortrijk, Sint-Niklaas en Brugge, dat ook 7 midibussen krijgt. In Leuven-Noord komen ook 16 gelede e-hybridebussen. De stelplaatsen worden vooraf technisch aangepast, waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Een en ander zou eventueel sneller kunnen, maar het financiële kader van het ODC bepaalt de planning.

De complexiteit is een grote uitdaging: de ombouwwerken combineren met operationele continuïteit van de stelplaats; binnen het budget voldoen aan milieutechnische en bouwkundige eisen; tijdig het aansluitvermogen door Fluvius laten aanpassen. Daarbij komt nog dat de doorlooptijd van de omgevingsvergunningen lang blijft. De bijkomende eisen van het Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties zorgen voor een bijkomende niet-begrote investeringskost van 3 tot 5 procent. Voor de brandveiligheid zijn er geen Vlaamse of federale regels. De Lijn heeft dus zelf een brandveiligheidskader uitgewerkt, maar de lokale brandweer moet zich daarmee akkoord verklaren. Een ander probleem is dat de verzekeringsmaatschappijen bijkomende eisen stellen zonder aantoonbaar wetenschappelijk bewijs. Ook de andere vervoermaatschappijen ondervinden dat probleem. De Lijn bekijkt nu de haalbaarheid van de deelaspecten van die regels.

Ondanks de vertragingen bij de leveringen en de complexe vereisten vooral voor stelplaatsen, houdt De Lijn zich aan het plan voor vergroening. De doelstelling blijft een volledig emissievrij openbaar vervoer tegen 2035.

## **2. Vragen en opmerkingen van de leden**

### **2.1. Marino Keulen**

*Marino Keulen* vindt het goed dat hij samen met een aantal andere parlementsleden heeft aangedrongen om Ann Schoubs te horen. Hij verwijst naar de plenaire vergadering van 3 mei met de provocerende actuele vragen van Els Robeyns en Jos D'Haese over de aankoop van tweedehands dieselbussen door De Lijn (*Actuele Vragen* VI.Parl. 2022-23, nr. 498 en 496). Ze schiepen het beeld te beschikken over interne informatie die de minister in het verlegenheid ging brengen. Er was ook een krantenartikel dat vernietigend was voor het imago van De Lijn door het beeld te schetsen van bussen die rookwalmen uitstoten. De minister bleek zelf ook niet over de bewuste interne documenten te beschikken. Voor bepaalde instanties

van De Lijn blijken er A- en B-parlementsleden te bestaan: zij die tot de oude vriendenkring behoren en de anderen die niet over interne informatie beschikken. De spreker heeft ook contacten met Heidebloem, een externe exploitant die rijdt voor De Lijn. Die maakt ook de keuze voor elektrische bussen en ook daar loopt niet altijd alles van een leien dakje. Men is afhankelijk van de producenten, de internationale conjunctuur en grondstoffenmarkten, brandveiligheid enzovoort. Kortom, het is niet alleen een kwestie van goede wil en budgetten. Maar er is maar één weg en dat is de omschakeling naar e-bussen, ook in de transitiefase.

Het beeld dat het bij De Lijn allemaal vierkant draait, is ondertussen genuanceerd. Bij de pachters loopt de aankoop sneller, en niet alleen omdat ze geen rekening moeten houden met de wetgeving overheidsopdrachten.

Uit de tussenkomst van Ann Schoubs leidt Marino Keulen af dat het informatiek vakbondsgerelateerd is. De organisatoren van dat lek maken hiermee net wat ze beogen te verdedigen, kapot. Door een negatief beeld te schetsen van De Lijn, geeft men diegenen die De Lijn geen warm hart toedragen de kans om te zeggen om alles over te laten aan de pachters.

Marino Keulen vraagt om de zaken vooruit te laten gaan. In alle buurlanden en meer zuidelijke landen die minder performant zijn dan de Vlaamse regio, rijden er al e-bussen.

Hij pikt het niet dat er intern een onderscheid wordt gemaakt aan welk parlementslid interne informatie wordt bezorgd. Alles wordt betaald door de Vlaamse belastingbetaler. Voor hem is het geen ideologische kwestie: hij heeft altijd gezegd dat Vlaanderen meer, hoogwaardig, reizigersvriendelijk openbaar vervoer nodig heeft. Maar als op die manier het spel wordt gespeeld, kiest hij ook partij en moet men maar volledig kiezen voor de pachters. Diegenen die aan de basis liggen van het informatiek, moeten weten dat een minister voor schut zetten ook niet zonder gevolgen is. Dergelijke zogenaamde spelletjes draaien uiteindelijk negatief uit voor De Lijn. Op die basis bouwt men niet aan vertrouwen. Dat is niet voor herhaling vatbaar.

Verder vraagt hij of de levering van de trambussen van VDL voor hoogwaardig openbaar vervoer voor de Spartacuslimijnen op schema zit?

## 2.2. Els Robeyns

*Els Robeyns* stelt vast dat Marino Keulen in zijn tussenkomst heel persoonlijk wordt en dat er een gevoelige snaar werd geraakt. Ze begrijpt dat het heel vervelend is als er gevoelige interne informatie van De Lijn naar buiten komt. Maar het is geen fake news. Dat pikt de spreker niet. Ze beschouwt het als haar taak als parlementslid om vragen hierover aan de minister te stellen. Ze vindt dat het debat volledig uit zijn context wordt getrokken en dat het niet nodig is de zwartepiet door te schuiven naar De Lijn. Het debat gaat over het feit dat er in de documenten staat dat er jarenlang, door vorige ministers, een structurele onderfinanciering was en dat dat nu gevolgen heeft.

Ze dankt Ann Schoubs die nu de kastanjes uit het vuur moet komen halen. De Lijn heeft een goed plan voor de vergroening en het werd al meermaals toegelicht. Daarbij werd telkens gevraagd naar daar een stabiel financieel engagement. De middelen zijn de aanleiding voor de voorliggende discussie. Het is een gevolg van onderfinanciering, en laattijdige en slechte beslissingen. Het is de verantwoordelijkheid van de huidige, maar ook van vorige regeringen. Door die onzekerheid over de financiële middelen voor de vergroening werd door een medewerker van De Lijn de aankoop van tweedehands dieselbussen als mogelijke oplossing naar voor geschoven. Er werden maar 118 van de 147 voorziene bussen per jaar aangekocht. Er is een structureel tekort van 435 bussen. De Lijn probeert dat in te halen.

Els Robeyns vraagt aan minister Lydia Peeters hoe men komt aan 309 bussen die eind 2023 uit dienst moeten gehaald worden. Er is een reëel probleem met een toekomstig tekort aan bussen dat niets heeft te maken met een tekort aan chauffeurs maar met te weinig bussen die werden aangekocht. Daarvoor heeft men een aantal oplossingen op papier gezet. Het is duidelijk dat er geen tweedehands dieselbussen zullen aangekocht worden, noch dat er een verlaging komt van het aanbod. En dat is maar goed ook, aldus Els Robeyns. Een andere mogelijke oplossing is het huren van bussen. Is dat een realistische oplossing?

Verder wil ze van de minister weten of er de nodige financiële engagementen zijn zodat alle bussen die nodig zijn tegen 2035 betaald kunnen worden.

De minister stelt altijd dat ze geen deel uitmaakt van de raad van bestuur maar er maken wel twee commissarissen van de Vlaamse Regering deel van uit. Ze zou dus ook over de informatie moeten beschikken.

Ann Schoubs sprak over een verschuiving in het kader van het openbardienstencontract naar de exploitanten. Betekent dat dat er momenteel meer groene bussen rijden bij de pachters dan bij De Lijn?

### 2.3. Stijn Bex

*Stijn Bex* vindt de update van de vergroening van de vloot verhelderend, ook al was dat niet de eigenlijke redenen voor de hoorzitting. Het is goed dat minister Lydia Peeters ook nog aanwezig is bij een dergelijk breed debat om haar standpunt te geven.

Voor de spreker ging het in de plenaire vergadering van 3 mei al grotendeels over een non-debat: een aantal mogelijke oplossingen werden op papier gezet en de minister heeft dat gekaderd. In haar uiteenzetting bevestigt de directeur-generaal van De Lijn dit. Onderliggend sluimert er wel een fundamenteel probleem dat blijkt uit de slide over de levenscyclus van de bussen van De Lijn (slide 4). Ann Schoubs parafreaserend: De Lijn rijdt met oude rommel. Dat is de verantwoordelijkheid van de ministers van de laatste twintig jaar, en zeker van de laatste tien jaar. De investeringen in De Lijn waren te beperkt. Per jaar moeten er 147 bussen besteld worden om de vloot voldoende te vernieuwen, rekening houdende met een gemiddelde leeftijd van 7,5 jaar. Maar voor 2024 zijn er nog maar 82 besteld. Voor de noodzakelijke inhaalbeweging zijn er zelfs meer dan 147 nieuwe bussen per jaar nodig.

Wat hij in de presentatie niet heeft gezien, is een plan voor de volgende jaren. Voor 2023 en 2024 zijn er voldoende middelen, maar wat daarna? Hoeveel zal de kostprijs zijn en wie zal dat betalen? Heeft de Vlaamse Regering al de hand uitgestoken naar De Lijn om de ambities tot 2035 waar te maken? Aan het begin van de zittingsperiode was er sprake van 2,5 tot 3 miljard euro en werden er een aantal pistes naar voor geschoven. Maar die zijn ondertussen al begraven.

Hij heeft geen kritiek op de leercurve bij de leveranciers en de vertraging in de levering. Men moet hen wel tot spoed aanmanen. Maar met die vertraagde levering staat of valt de elektrificatie van De Lijn niet. De vraag is of men de bestellingen en leveringen kan opschalen.

De minister stelde dat tegen 2028 De Lijn 80 procent van de ritten emissievrij kan uitvoeren. De ambitie om tegen 2025 de stadskernen emissievrij te bedienen werd al verlaten. Op de grafiek op slide 6 ziet Stijn Bex dat er tegen 2028 hooguit 50 procent groene bussen zijn. Hoe valt dat te verklaren? Hoe groot is de garantie dat dit investeringsritme tegen 2028 gehaald kan worden, gelet op het feit dat er nu al leveringsvertragingen zijn?



Over de LEZ-boetes heeft hij een schriftelijke vraag ingediend. Op 9 mei heeft hij aan Vlaams minister Zuhair Demir gevraagd wat ze vindt van het idee van minister Lydia Peeters om uitstel te geven aan De Lijn voor eventuele boetes. Haar antwoord parafraserend zei minister Zuhair Demir volgens Stijn Bex dat minister Lydia Peeters de boom in kon. Waarna ze zei dat ze overleg zou plegen.

Er is geen geld voorzien voor de aankoop van bussen tot 2035. Er is geen plan voor na 2024. Op de agenda van de Vlaamse Regering van 12 mei 2023 staat de bespreking van het Vlaams Energie- en Klimaatplan. Minister Lydia Peeters heeft het voorstel gedaan voor extra investeringen in elektrische bussen. Kan ze dat nog preciseren? Hij verwacht van de Vlaamse Regering een stappenplan, gekoppeld aan de nodige financiële middelen voor de lange termijn.

#### 2.4. Bert Maertens

*Bert Maertens* vindt het ook belangrijk dat er met deze gedachtewisseling dieper kan ingegaan worden op het dossier van de vergroening van de bussen en de stelplaatsen. Dat laatste wordt wel eens vergeten maar is cruciaal.

Hij vindt het onbetamelijk en bijzonder schadelijk dat interne informatie vanuit het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk wordt gelekt om het beeld te scheppen van De Lijn als een amateuristische overheidsorganisatie. Het is jammer genoeg eigen aan de hedendaagse samenleving en gebeurt helaas ook in partijpolitieke middelen. De media springen daar dan op met een artikel met halve waarheden en grote leugens. Hij betreurt dit.

Er ligt nog veel werk op de plank voor de vergroening van De Lijn, maar de ambitie van het Vlaamse regeerakkoord is groot en blijft onverkort gelden. De vertraging in de levering van bussen kan De Lijn of de Vlaamse overheid niet worden aangewreven.

Hij vraagt of de levenscyclus afhankelijk is van de plaats waar de bussen rijden, bijvoorbeeld stad of platteland. En wordt daar dan rekening mee gehouden?

De stelplaatsen moeten volledig herbouwd worden. Daarbij moet bij de aanvraag van de omgevingsvergunning rekening worden gehouden met heel wat omgevingsfactoren zoals bewoning, natuur, mobiliteit enzovoort. Is er een risicoanalyse gemaakt en is dat ingecalculiseerd bij de voorgestelde timing op slide 19?

Bert Maertens vindt het geen absolute schande dat voor de vergroening van de bussen die rijden voor De Lijn, beroep wordt gedaan op de exploitanten. Zijn er grote verschillen in het investeringsritme tussen hen? Men moet erover waken dat de kleinere kmo's niet uit de markt worden geprezen door de grote privéaanbieders. Zijn er regionale verschillen?

#### 2.5. Karin Brouwers

*Karin Brouwers* zegt dat De Lijn bezig is met een bijzonder complexe oefening in moeilijke tijden, wat respect afdwingt voor de medewerkers. In het Vlaamse regeerakkoord staan drie beleidsdoelen die van belang zijn voor de discussie. Ten eerste: tegen 2025 emissievrij rijden in de kernsteden. Dat wordt hoe langer hoe minder haalbaar. Daarmee hangt de discussie over de LEZ's samen. Ten tweede zou De Lijn in 2035 over heel Vlaanderen emissievrij moeten rijden. En tot slot zouden er geen bussen met verbrandingsmotoren meer worden gekocht. Dat wetende is het dus logisch dat er commotie was in het parlement na het verschijnen van de krantenartikelen. In de pers was er sprake van een bestuursnota, de minister noemt het een werknoot wat het een andere status geeft. Karin Brouwers betreurt het perslek. Zoals Marino Keulen zegt berokkenen dergelijke artikels De Lijn alleen

maar schade. Het is dan jammer dat aan de basis van dit alles parlementsleden liggen die beweren De Lijn een warm hart toe te dragen.

In de nota was sprake van de aankoop van maar enkele bussen met een verbrandingsmotor voor de rijkschool. Dat kan niet voor cd&v. Ze verneemt dat de raad van bestuur nu eerder denkt aan het huren van (wellicht diesel)bussen.

In verband met de LEZ's en het betalen van boetes door De Lijn zou Vlaams minister Zuhail Demir een voorontwerp van besluit hebben gemaakt om de oorspronkelijke datum van 2025 te verschuiven naar 2026. Als dit voorontwerp ongewijzigd wordt goedgekeurd door de Vlaamse Regering, betekent dat dan dat Euro 6-dieselpersonenwagens nog wel de LEZ binnen mogen, en voor benzine-wagens voorlopig ook nog Euro 3? Dieselbussen van De Lijn zouden niet meer binnen mogen, maar autocars, waarop personen altijd zitten, wel. Klopt dit? Ze begrijpt niet waarom die laatste twee verschillend worden behandeld.

Ze heeft hierover ook minister Zuhail Demir bevraagd in de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie op 9 mei 2023. De minister stelde dat de overheid het goede voorbeeld moet geven en dat ze het regeerakkoord uitvoert, maar overleg wil plegen met minister Lydia Peeters. Is er al overleg geweest of voor wanneer is het gepland? Is een uitstel tot 2027 een oplossing voor het vermijden van boetes? Het bedrag aan boetes die De Lijn vanaf 2026 zou moeten betalen werd geschat op 30 miljoen euro. Dat geld kan beter worden besteed aan volledig emissievrije bussen. Hoe komt De Lijn aan dit geschatte bedrag? Hoeveel e-bussen zijn er nodig bij ongewijzigd beleid om LEZ-boetes te vermijden? Verder sluit Karin Brouwers zich aan bij de vraag van Stijn Bex naar de financiële planning tegen 2035.

## 2.6. Jos D'Haese

*Jos D'Haese* begrijpt de persoonlijke aanval van Marino Keulen niet goed. In de plenaire vergadering van 3 mei 2023 werden door nog twee andere volksvertegenwoordigers een actuele vraag gesteld over de mogelijke aankoop van tweedehands dieselbussen (*Actuele Vragen* VI.Parl. 2022-23, nr. 500 en 501), waaronder een lid van de meerderheid. Hij baseerde zich louter op het krantenartikel waarin ook de minister en De Lijn aan het woord kwamen. Hij vindt dan meer dan normaal om daar als parlements lid vragen over te stellen. Bovendien begrijpt hij niet dat, indien het een grote kwakkel was, het een week duurt om dat recht te zetten. Hij moet ook grinniken wanneer hij sommige parlementsleden hoort te keer gaan tegen perslekken, wetende dat niet alleen Vooruit dat doet.

Het issue is niet de elektrificatie van de vloot. Wel dat De Lijn rondrijdt met te oude bussen die ze uit roulatie moet nemen en dat er te weinig bussen overblijven. In het gelekte document zou er sprake zijn van 309 bussen die in 2023 uit roulatie worden genomen. Er komen nog geen 200 nieuwe in de plaats. De nota geeft een vijftal opties waaronder aankopen van tweedehands dieselbussen en het huren van bussen of een combinatie. Die pistes worden niet gevolgd, waardoor de vraag is hoe men het probleem wel gaat oplossen. De logica van het behouden van minder reservebussen ontgaat de spreker wetende dat meer dan 500 bussen meer dan 15 jaar oud zijn. Geeft Ann Schoubs de garantie dat er geen afbouw zal zijn van het aanbod van De Lijn door het tekort aan bussen? Dat is momenteel wel het geval met de tram in Gent en Antwerpen.

Hij verwijt De Lijn niets en is overtuigd dat men zijn best doet om alles terug op orde te krijgen. Maar de achterstand is heel groot als gevolg van zware onderinvesteringen in De Lijn gedurende ongeveer vijftien jaar. Hij hoopt dat de meerderheidspartijen dat erkennen om te vermijden dat dit scenario zich tijdens de volgende zittingsperiode nog eens herhaalt. Voor het onderhoud van de traminfrastructuur is

jaarlijks 35 miljoen euro nodig, wat tijdens de vorige minister van Mobiliteit Ben Weyts is teruggevallen tot 5 miljoen euro. Erkennen de meerderheidspartijen dat dat een nefaste politiek is? Op 24 september 2018 kondigde toenmalig minister Ben Weyts 1200 groene bussen aan voor De Lijn in 2019 en 2020: 227 hybride en 925 e-bussen. Daarbij stelde hij dat hierdoor tegen 2025 in alle stadskernen emissievrij gereden kan worden. Ben Weyts noemt het historisch en noemt de toenmalige Vlaamse Regering als de grootste investeerder in nieuwe trams en bussen. Jos D'Haese hoopt dat er nu beleid kan gevoerd worden dat het openbaar vervoer vooruithelpt.

Voor de spreker is het ook niet helemaal duidelijk hoe het nu verder gaat met de bestellingen. Er is een bestelling van 60 bussen bij VDL en Van Hool. Dat was een eerste schijf om te beoordelen. Een tweede schijf van een tweehonderdtal zou volgen. Zijn er middelen voorzien voor de financiering van dat laatste of staat dat on hold door de vertraging bij die eerste levering? Hij heeft alle begrip voor die vertragingen gelet op de grondig verstoorde batterijenmarkt. Wordt er bij de bestelling van bussen rekening gehouden met criteria zoals lokale tewerkstelling en service na verkoop?

### 2.7. Wim Verheyden

*Wim Verheyden* stelt vast dat Ann Schoubs met haar presentatie de commissieleden tracht te overtuigen dat de vergroening, op een aantal vertragingen buiten haar wil om na, op schema zit. Hij is tevreden dat Vlaamse constructeurs de kans krijgen om hieraan mee te werken.

Voor hem gaat het vooral over de interne nota. Met de presentatie heeft de directeur-generaal haar uiterste best gedaan om de aandacht hiervan af te leiden. Hij betreurt dat de volksvertegenwoordigers die het probleem hebben aangekaart met de vinger worden gewezen en vindt het niet meer dan normaal dat hierover parlementaire vragen worden gesteld. Het feit dat het idee van de aankoop van tweedehands dieselbussen in de nota staat, betekent dat het geen fake news is. Blijkbaar is er twijfel binnen de organisatie over de realisatie en het tijds kader voor de elektrificatie.

Het aanpassen van alle stelplaatsen zal volgens Wim Verheyden de grootste uitdaging zijn. Er is de doorlooptijd voor de omgevingsvergunningen, de brandveiligheid, verzekeringen enzovoort. Het lijkt bijna op het dossier basisbereikbaarheid dat ook al meermaals werd uitgesteld.

Hij vindt het in dit kader niet vreemd dat pistes worden gelanceerd als de aankoop van tweedehands dieselbussen. Het duidt allemaal op twijfel bij De Lijn over de realisatie van de vergroening binnen het vooropgestelde tijds kader.

De LEZ's zijn een probleem dat minister Lydia Peeters zelf heeft gecreëerd. Toen de Vlaams Belangfractie destijds hierop wees, was het antwoord dat het geen probleem zou zijn. De overheid graaft een put voor Jan met de pet en valt er nu zelf in.

Er wordt door Marino Keulen nu toegegeven dat zowel bij De Lijn als de pachters de elektrificatie niet volledig loopt zoals gepland. Het Vlaams Belang heeft altijd gesteld dat de vooropgestelde termijn te kort was. Die elektrificatie verloopt trouwens nergens vlot.

### 3. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* citeert uit de tussenkomsten van Els Robeyns tijdens de actuele vragen in de plenaire vergadering van 3 mei 2023, waaruit volgens haar blijkt dat de communicatie van sommige parlementsleden bij de haren is getrokken. Dat

is voor haar fake news. Het klopt niet zoals door sommigen werd beweerd, dat de minister een contract zou ondertekend hebben voor de aankoop van dieselbussen. Ze heeft, net als Ann Schoubs, nooit die intentie gehad. De minister heeft vanaf het begin gezegd dat ze de vergroening wil doorzetten. Er werden tijdens de vorige legislatuur aankondigingen gedaan voor onder meer de aankoop van 925 e-bussen. De realiteit is dat er 13 e-bussen rijden, dat er 7 e-bussen van de eerste schijf van 60 zijn geleverd en dat er in totaal 139 besteld zijn.

Ze vindt het eigenaardig dat er vragen worden gesteld over de toekomstige financiering en de verdere uitrol. Ann Schoubs heeft een toelichting gegeven en in juli 2022 werd met De Lijn een openbaredienstencontract gesloten. Daarin staan engagementen over de vergroening en andere investeringen voor de periode 2023-2027. Die engagementen zal de minister respecteren. Op pagina 75 van het openbaredienstencontract staat duidelijk dat De Lijn in 2023 voor 66 miljoen euro bussen zal kopen. In 2024 is het bedrag hiervoor 104 miljoen euro, in 2025 112 miljoen euro en in 2026 en 2027 telkens 159 miljoen euro.

In 2023 bestelt De Lijn daarmee 129 e-bussen. De volgende jaren komt dan het totale aantal in 2024 op 228, in 2025 op 315, in 2026 op 391 en in 2027 op 567. Dat is het engagement dat is opgenomen in het openbaredienstencontract. Nergens staat daarin te lezen dat er dieselbussen zullen gekocht worden.

Het klopt dat er twee regeringscommissarissen in de raad van bestuur zetelen, maar van de werknota had de minister geen kennis. Het was een werkdocument dat op een of ander vakbondsoverleg ter sprake is gekomen maar is nooit naar de raad van bestuur van De Lijn gegaan. Wel is er een nota op de raad van bestuur geweest waarin wordt voorgesteld om 10 dieselbussen te kopen voor de rijkschool van De Lijn. Gelukkig heeft de raad van bestuur onmiddellijk beslist om dat niet te doen. De minister werd in de plenaire vergadering geconfronteerd met vijf voorstellen waarvan ze geen weet heeft en die men voorstelt als voldongen feiten in een persbericht. Dat noemt ze fake news.

Er werd gevraagd waarom de minister dan niet eerder reageerde om de aankoop van tweedehands dieselbussen te ontkennen. De minister repliceert dat er in het krantenartikel nergens staat dat zij akkoord gaat met de aankoop van dergelijke bussen. Wel heeft ze gezegd dat De Lijn een aantal pistes onderzoekt als oplossing voor de problemen die ontstaan zijn door de leveringsvertraging van de e-bussen. Minister Lydia Peeters catalogeert het verspreiden van die interne werknota naar parlementsleden en de pers als een operatie om De Lijn te beschadigen.

Zit men nog op schema? De minister zegt dat men alles op alles moet zetten om zo snel mogelijk bij te benen. Zoals bevestigd door Ann Schoubs zijn de financiële middelen alleszins ter beschikking. In het investeringsplan van 2023 is er 113 miljoen euro opgenomen voor 90 e-bussen. In het openbaredienstencontract staat 60 miljoen euro maar dat is zonder de kosten voor de stelplaatsen. Voor die stelplaatsen wordt in het openbaredienstencontract ook gekeken naar pps-constructies en DBFM-projecten.

De verontwaardiging van Marino Keulen is volledig terecht. Els Robeyns vindt dat ze ten onrechte de zwartepiet krijgt toegespeeld maar de minister is van mening dat Els Robeyns die zwartepiet aan de verkeerde mensen heeft bezorgd.

Zoals eerder al in de commissie uiteengezet, wijst de minister erop dat het reguliere investeringsbudget voor De Lijn vroeger 140 miljoen euro bedroeg. In 2022 heeft de Vlaamse overheid hier 55 miljoen euro aan toegevoegd. Bij de ondertekening van het openbaredienstencontract werd het engagement opgenomen om elk jaar minstens 120 miljoen euro ter beschikking te stellen voor de vergroening.

Naast de vergroening zijn er ook nog strategische en instandhoudingsinvesteringen. Het is aan De Lijn om de prioriteiten te bepalen. Daarom is er sprake van 567 e-bussen en niet het cijfer dat eerst werd aangekondigd.

Daarnaast is er het 'move the needle'-piste met de pachters. De minister is blij dat de pachters volop die kaart trekken. Gelukkig zijn er bij MAN geen leveringsproblemen maar daar werden door de Vlaamse overheid geen bussen besteld. Ook niet bij Mercedes, waar er nog grotere leveringsproblemen zouden zijn dan bij Van Hool en VDL. In de contracten met die laatste twee staan er boeteclausules. De minister gaat ervan uit dat De Lijn hierop beroep zal doen.

Het klopt dat geprobeerd werd om te komen tot een deconsolidatie van De Lijn en een lening van de Europese Investeringsbank om de vergroening te financieren. Als gevolg van de coronacrisis en de daardoor terugvallende reizigersaantallen werd die piste verlaten.

Voor de LEZ's wordt er inderdaad een verschil gemaakt naargelang de categorie van het voertuig waardoor autocars bevoordeeld zijn ten opzichte van de bussen van De Lijn. De minister vindt dat persoonlijk geen goed voorstel en dringt erop aan om dat te wijzigen. Ook de MORA heeft hier bedenkingen bij. Als men voet bij stuk houdt en De Lijn straks veel boetes moet betalen, zou de minister als repliek op de tussenkomst van Stijn Bex – die verwees naar een uitspraak van minister Zuhair Demir in de commissie Leefmilieu – ook bij wijze van spreken kunnen zeggen dat anderen de boom in kunnen. Minister Lydia Peeters vindt het onverantwoord om 30 miljoen euro aan boetes te betalen en wil eerder investeren in vergroening dan in boetes. Als het zover zou komen, dan zou ze aan De Lijn het advies geven om dat als een intering op het eigen vermogen te registreren zodat het een schuld is voor de Vlaamse overheid. Maar de minister vindt dat geen goede manier van werken. Het is beter om die boetes te vermijden. Daarvoor moet ten volle ingezet worden op zero emissie. Als het openbaredienstencontract wordt uitgevoerd en de busleveranciers een versnelling hoger kunnen schakelen dan zal tegen eind 2027 80 procent van de Euro 5<sup>+</sup>-vloot zero-emissie rijden.

Iedereen was tevreden dat de Vlaamse busbouwers Van Hool en VDL de contracten binnenhaalden. De minister hoopt nu dat ze een tandje bijsteken en snel de e-bussen leveren.

#### **4. Antwoorden van Ann Schoubs**

*Ann Schoubs* heeft nog geen tegenbericht ontvangen over de levering van de tram-bussen voor de Spartacuslimen in 2024. Het wordt nauw opgevolgd dat er tijdig wordt geleverd. Er is veel overleg met VDL.

Er werd een oefening gemaakt voor de in- en uitstroom van bussen. Bij de uitstroom wordt er rekening gehouden met het feit dat, om oudere bussen te laten rijden, er meer nodig zijn. Voor hun vervanging zijn dus minder nieuwe bussen nodig. Er is ook de vertraging in de levering van de e-bussen. En verder kunnen oude bussen uit gebruik worden genomen doordat er in de toekomst meer kilometers door de pachters worden gereden. In de periode 2023-2024 wordt die shift gemaakt. In 2025 starten de nieuwe contracten met de exploitanten. Daarvoor wordt nu een bestek in de markt gezet.

Voor het probleem van het tekort van bussen voor de rijkschool, is het huren van bussen een optie. Die gehuurde bussen worden dan elders ingezet. De markt voor het huren van e-bussen is zeer beperkt. De mogelijkheden voor e-bussen worden

---

<sup>1</sup> Minister Lydia Peeters zegt 80 procent van de vloot maar bedoelde de Euro 5-vloot.

verder bekeken. Het huren van bussen in het algemeen als aanvulling voor het hele bussempark is geen structurele optie.

Het opgemaakte plan ging ervan uit dat de in- en uitstroom onder controle is, maar de vertraging van de levering van e-bussen gooide dat overhoop. Wanneer oplossingen onderzocht worden bij De Lijn worden alle mogelijke oplossingen opgelijst waarna wordt gekeken wat haalbaar is en wat niet.

Er zijn vandaag meer groene bussen bij de exploitanten dan bij De Lijn. Zij beschikken momenteel over 53 e-bussen. Ook in het openbaredienstencontract is opgenomen dat er in 2027 meer e-bussen zijn bij de exploitanten. Als men de e-hybridebussen van De Lijn erbij telt is dat ongeveer gelijk. Maar daarvoor is ook laadinfrastructuur nodig. De meeste exploitanten kopen maar een of enkele e-bussen, eerder als testcase voor de toekomst gelet op het toekomstige bestek waarin zal gevraagd worden aan de pachters om met e-bussen te rijden. Op die manier kunnen ze hun offerte berekenen. Het toont ook de wil aan bij de pachters om mee te stappen in de vergroening.

80 procent van de ritten emissievrij uitvoeren in 2028 met 50 procent groene bussen gaat niet lukken. Er is wellicht enige verwarring ontstaan. 80 procent van de Euro 5-bussen is uitgefaseerd tegen eind 2027. Dat zou leiden tot een uitstootvermindering van 78 procent.

De Lijn heeft een berekening gemaakt voor de mogelijke LEZ-boetes. In Gent en Antwerpen rijden er 512 bussen van De Lijn rond, dus zonder de bussen van de exploitanten. Wanneer de LEZ-boetes ingaan, beschikt De Lijn maar over 315 e-bussen. Daarvan zouden er 153 zijn voorzien voor Gent en Antwerpen. Na berekening komt men tot een totaalbedrag aan boetes per jaar van 20 miljoen voor Antwerpen en 12 miljoen voor Gent.

Tot op zekere hoogte is er een versnelling mogelijk maar dat betekent bijvoorbeeld ook dat alle stelplaatsen uitgerust moeten zijn. Voor Gent is dat problematisch omdat de stelplaats Wissenhage pas tegen 2027 klaar kan zijn en de boetes zouden beginnen lopen vanaf 2026. Het verschuiven van de ingangsdatum van de boetes en extra middelen kunnen een oplossing bieden.

De stelplaatsen zijn een cruciaal element in het vergroeningsdossier. De bussen worden financieel afgeschreven op 15 jaar maar het klopt dat sommige meer of minder slijtage vertonen afhankelijk van waar ze hebben gereden. Soms worden bussen verhuisd, maar met dit aspect is geen rekening gehouden bij de berekeningen.

Er werd gevraagd of er een risicoanalyse wordt gemaakt voor de vernieuwing van de stelplaatsen. Er werd een planning opgemaakt waarbij werd nagegaan hoe lang de omgevingsvergunning loopt enzovoort. Voor een aantal stelplaatsen weet men dat men geen vergunning meer zal krijgen en kijkt De Lijn uit naar een andere locatie.

Van de huidige bestelling e-bussen is 60 procent voor Van Hool en 40 procent voor VDL. Als De Lijn wil bijbestellen, moet dat in dezelfde verhouding. Dat schept problemen als men wil bijbestellen, maar van een leverancier nog geen bus heeft ontvangen. De raad van bestuur van maart 2023 gaf goedkeuring voor een nieuwe marktconsultatie omdat de technologie snel evolueert. Er loopt een bestek voor standaardbussen en een bestek voor HOV-bussen. Mocht men zoals voorzien de e-bussen geleverd hebben in december 2022, dan had men ondertussen al een half jaar kunnen testen en eventueel bijbestellen. Als men nu al bijbestelt zonder testfase, is dat een risico.

Ann Schoubs herhaalt dat het om een interne werknota met verschillende opties ging die op het CPBW stond geagendeerd. Dat is geen fake news maar dat De Lijn tweedehands dieselbussen zou aankopen is dat wel.

## 5. Replieken van de leden

### 5.1. Stijn Bex

*Stijn Bex* zegt dat het de bedoeling is van het jaren vooraf aankondigen van de LEZ, dat bedrijven, burgers, de overheid en De Lijn hiermee rekening kunnen houden bij de aankoop van hun wagenpark. Het voorstel van minister Zuhair Demir zou zijn om de voorziene verstrenging van de normen uit te stellen met een jaar. De Lijn en de minister vragen nu nog langer uitstel dan de burger. Hij vindt het een rare houding van de overheid om te stellen dat boetes voor iedereen gelden maar niet voor de overheid. Dat ondergraaft het vertrouwen in de LEZ's en bij uitbreiding in de politiek. Stijn Bex roept op om daar zeer voorzichtig mee te zijn.

Op de vraag van Karin Brouwers waarom er een verschil wordt gemaakt in de normen tussen touringcars en OV-bussen, antwoordt Stijn Bex dat dat is omdat de eerste categorie vaak lange afstanden moet afleggen, wat momenteel nog niet kan met e-bussen.

In het schema van De Lijn staat dat er in 2027 ongeveer 1400 e-bussen zullen rijden. De minister spreekt van 567 e-bussen tegen 2027. *Ann Schoubs* bevestigt dat het verschil te verklaren is door 800 e-bussen van de pachters. *Stijn Bex* stelt vast dat het grootste deel van de inspanning van de pachters moet komen. Hij vindt dat bijzonder optimistisch. Uit zijn gesprekken met hen hoort hij dat zij erg tegen de uitdagingen die op hen afkomen opkijken. Zij kopen een of twee e-bussen om hiervan te leren maar worden geconfronteerd met heel wat problemen om dat uit te breiden. Het gaat dan niet in de eerste plaats om de financiële middelen maar om praktische problemen zoals het vinden van een verzekering.

Verder zijn ze nogal geschrokken van de bestekken die De Lijn in de markt heeft gezet. Ze zouden eind juli 2023 een offerte moeten indienen maar ze kunnen geen scherpe offerte opmaken door de vele onzekerheden en vragen die het bestek oproept. Zij kunnen dat risico niet nemen of ze gaan heel dure prijzen moeten aanrekenen die niet te betalen zijn voor De Lijn en de Vlaamse overheid. Is het dan wel realistisch dat de pachters tegen 2028 800 e-bussen hebben rijden? Zo niet, dan stuikt het hele schema in elkaar.

### 5.2. Els Robeyns

*Els Robeyns* merkt op dat het CPBW geen vakbondsoverleg is zoals de minister doet uitschijnen. Werknemers, werkgevers en de preventieadviseur maken daar deel van uit. Het is een formeel orgaan waar door alle drie partijen punten kunnen geagendeerd worden. De aankoop van bussen werd geagendeerd door de werkgever. Het lijkt ondenkbaar dat een onderwerp op het CPBW wordt geagendeerd dat niet eerder werd besproken op de raad van bestuur. Het was geen brainstorm maar de bespreking van een reëel probleem waarbij voorstellen werden geformuleerd. Dat heeft Els Robeyns willen aankaarten en het feit dat dat het gevolg was van de beperkte middelen voor De Lijn gedurende verschillende zittingsperiodes. Als ze het goed begrepen heeft van Ann Schoubs zou de oplossing er nu in bestaan door minder reservebussen aan te houden en door efficiënter onderhoud, zodat er niet moet gesnoeid worden in het aanbod.

### 5.3. Karin Brouwers

*Karin Brouwers* zegt ter verduidelijking voor Stijn Bex dat op 21 oktober een voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd goedgekeurd over de LEZ.

Daarin staat dat de volgende fase definitief ingaat op 1 januari 2026. Dat is een jaar later dan initieel voorzien. Dat geeft meer tijd voor een goede implementatie. De oorspronkelijke planning hield immers geen rekening met de corona- en energiecrisis en de ongeziene inflatiecijfers. Hierop reageerden De Lijn, de MORA en de autocarbedrijven dat zelfs die datum niet haalbaar is.

Verder maakt ze zich zorgen over de elektrificatie van de stelplaatsen in de rand rond Brussel. Die zijn op de kaart op slide 19 blauw gekleurd wat betekent dat ze pas in 2026 of 2027 worden geëlektrificeerd. Maar Brussel heeft ook een LEZ.

Tot slot hoopt ze dat Ann Schoubs intern orde op zaken kan stellen en dat dergelijke lekken in de toekomst worden vermeden want daar is niemand mee gebaat.

#### 5.4. Marino Keulen

Volgens *Marino Keulen* werd het interne document gelekt om het beleid een neus te zetten en de minister, en bij uitbreiding de meerderheid, in een moeilijk parket te brengen. Dat was niet verstandig want het werkt net omgekeerd. Het negatieve beeld dat men ophangt komt als een boemerang terug in het gezicht van De Lijn. Dat moeten Ann Schoubs en de medewerkers van De Lijn niet aanvaarden. Een klantvriendelijke en performante De Lijn is meer dan ooit nodig. Daarvan hangt ook de geloofwaardigheid van de politici af. Hij waarschuwt Ann Schoubs voor diegenen die vanuit De Lijn politiek beginnen te bedrijven.

#### 5.5. Bart Claes

*Bart Claes* vraagt of het de bedoeling is om met geofencing de LEZ-boetes te vermijden. Dat is niet toegelaten voor personenwagens, maar misschien laat het voorontwerp van besluit dat wel toe voor bussen van De Lijn.

### 6. Replieken en antwoorden van minister Lydia Peeters en Ann Schoubs

Minister *Lydia Peeters* zegt dat Els Robeyns in de plenaire vergadering heeft beweerd dat zij tweedehands bussen zou besteld hebben. Ze herhaalt dat dat een kwakkel is en het gaat om een beschadigingsoperatie. De minister zegt dat ze geen lid is van het CPBW, dat De Lijn een EVA is en dat de minister niet met de vakorganisaties daar aan tafel zit. Zij en de raad van bestuur denken er niet aan om tweedehands dieselbussen te kopen.

De wijziging van het besluit over de LEZ betekent voor De Lijn de facto een verstrenging, omdat de uitzondering uit de oude regeling wordt geschrapt. De minister is het eens met Stijn Bex dat de overheid het goede voorbeeld moet geven en dat bij een nieuwe regeling de nodige tijd moet worden voorzien, zodat mensen zich hierop kunnen voorbereiden. In dit geval heeft De Lijn niet kunnen anticiperen op een mogelijke toekomstige schrapping van de uitzonderingsregeling. De minister herhaalt dat ze het geld van eventuele boetes liever investeert in bussen.

De minister heeft het verslag van de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie van dinsdag 9 mei 2023 bekeken en leest daarin iets anders dan het door Stijn Bex geparafraseerde "u kan de boom in". Zoals eerder gezegd wil minister Peeters hierover verder overleg om zo snel als mogelijk tot een oplossing te komen.

In verband met de vergroening bij de pachters, verduidelijkt *Ann Schoubs* dat de cijfers die opgenomen zijn in het openbaredienstencontract uitgaan van de vervanging van hun bussen in overeenstemming met de levensduur van hun bussen. Zij hebben aangegeven dat zij ongeveer honderd bussen per jaar kunnen vervangen door e-bussen. Met het 'move the needle'-programma wordt dat nog versneld.



Het klopt dat er bij de pachters commotie is over de uitgeschreven bestekken. Het is voor hen vaak lang geleden dat ze nog een offerte moesten indienen en dat vraagt een extra inspanning. Sommige contracten lopen al vijftien tot twintig jaar. Naast dit bestek zijn er ook de bestekken voor vervoer op maat en voor het leerlingenvervoer.

Wel was er onduidelijkheid over de prijsherzieningsformule waarvoor ondertussen een terechtwijzend bericht werd gepubliceerd. Het probleem zijn de grote schommelingen van de elektriciteitsprijs in vergelijking met de dieselprijs. Het is begrijpelijk dat de exploitanten daarin een risico zien. Ook voor De Lijn is dat een risico als er meer en meer met e-bussen wordt gereden. Het probleem werd opgelost door het voorbehoud dat in het bestek stond te schrappen en door een nieuwe formule. Er kwam ook een oplossing voor de problemen rond de GDPR-regelgeving voor vervoer op maat.

Voor de elektrificatie van de stelplaatsen in de rand rond Brussel gaat het om kleine stelplaatsen dicht bij elkaar waarbij soms ook de omgevingsvergunningen problemen stellen. Er wordt bekeken of het niet mogelijk is om tot een grotere hergroepering te komen. Dat betekent nieuwe gronden en het bouwen van nieuwe stelplaatsen waarvoor meer tijd nodig is.

Het idee van geofencing bestaat al sinds het doel om emissievrij te rijden in de steden en is niet gelinkt aan de LEZ die pas later werden ingevoerd.

*Stijn Bex* denkt dat het halen van de doelstelling in 2027 zonder extra middelen bijzonder moeilijk wordt. Het afdekken van het risico voor de pachters van stijgende elektriciteitsprijzen zal door iemand moeten betaald worden, wellicht de overheid.

Hij herhaalt zijn pleidooi aan minister Peeters om op de Vlaamse Regering van 12 mei 2023, in het kader van maatregelen voor het Vlaams Energie- en Klimaatplan, te pleiten voor extra investeringen in elektrische bussen voor De Lijn.

Bart CLAES,  
voorzitter

Stijn BEX,  
verslaggever

**Gebruikte afkortingen**

CPBW	comité voor preventie en bescherming op het werk
DBFM	Design Build Finance Maintain
EVA	extern verzelfstandigd agentschap
GDPR	General Data Protection Regulation
HOV	hoogwaardig openbaar vervoer
LEZ('s)	lage-emissiezone(s)
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
ODC	openbaredienstencontract
OV	openbaar vervoer
pps	publiek-private samenwerking
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn