

ingediend op **2004** (2023-2024) – Nr. 3
27 februari 2024 (2023-2024)

Verslag

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

over het voorstel van resolutie

van Jos D'Haese, Lise Vandecasteele,
Onno Vandewalle en Kim De Witte

over de bestelling
van emissievrije bussen
door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

Documenten in het dossier:

- 2004** (2023-2024) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
- Nr. 2: Amendement

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, Willem-Frederik Schiltz;

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;

Stephanie D'Hose, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Toelichting door Jos D’Haese	4
2.	Bespreking	5
2.1.	Tussenkomen van de leden	5
2.2.	Antwoorden en replieken	8
3.	Stemmingen	10

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 22 februari 2024 het voorstel van resolutie van Jos D'Haese, Lise Vandecasteele, Onno Vandewalle en Kim De Witte over de bestelling van emissievrije bussen door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

Het amendement is opgenomen in *Parl.St.* VI.Parl. 2023-24, nr. 2004/2.

1. Toelichting door Jos D'Haese

Jos D'Haese dankt de commissie om dit voorstel van resolutie eerder te agenderen zodat arbeiders, bedienden en vakbondsafgevaardigden van het bedrijf Van Hool, erbij kunnen zijn.

De Lijn heeft elektrische bussen nodig en de busbouwers in België hebben werk nodig. 'A match made in heaven', maar toch loopt het mis. De Vlaamse overheid investeert de komende jaren honderden miljoenen euro's in de vergroening van de busvloot, wat een goede zaak is. De vraag is welke plaats dat krijgt in de industriële strategie van Vlaanderen. België heeft bedrijven die emissievrije bussen van top-kwaliteit bouwen. Meer dan drieduizend werknemers bouwen bij Van Hool en VDL elke dag aan de Vlaamse welvaart. Toch heeft De Lijn ervoor gekozen om bij constructeurs in het buitenland bestellingen te plaatsen, om goedkoper af te zijn.

Bij de arbeiders en de bedienden van Van Hool is die beslissing hard aangekomen. Op dit moment zijn er nog altijd meerdere honderden arbeiders economisch werkloos. De Vlaamse Regering kijkt daar niet naar om en bestelt de bussen liever in Hongarije bij een Chinese firma. De PVDA-fractie vraagt nu dat de Vlaamse Regering bij toekomstige aanbestedingen rekening houdt met de lokale tewerkstelling en het milieu. Het gaat niet op om naast de kwaliteit alleen de prijs te laten meespelen in een openbare aanbesteding en andere kosten, zoals de maatschappelijke kosten, te negeren. De kosten van verlies aan koopkracht bij tijdelijk en definitieve werkloosheid, de kosten van de werkloosheidsvergoedingen, van verliezen bij de lokale middenstand en de toeleveringsbedrijven.

Een bijkomend aspect is innovatie. Emissievrije bussen zijn een toekomstindustrie. Over de hele wereld boomen bestellingen van elektrische en andere emissievrije bussen. Vlaanderen heeft de knowhow. Zelfs Google bestelt zijn bedrijfsbussen bij Van Hool. De Vlaamse Regering heeft dan wel de mond vol van Vlaanderen als innovatieleider, maar zet de expertise en technologie op het spel door de busbouwers te laten vallen. De hamvraag is of dit parlement de elektrificatie van het collectief personenvervoer hier wil ontwikkelen, zodat Vlaanderen en België wereldspelers worden of dat gunt aan andere landen binnen of buiten Europa. Natuurlijk is het ook gewoon ecologisch om lokaal te bouwen. Het nut van emissievrije bussen is dat ze goed zijn voor het klimaat. Lokaal produceren maakt ook het onderhoud gemakkelijker.

Drie jaar geleden hield de commissie een debat over de vergroening van de busvloot (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2020-21, nr. 1058, 1090 en 1394) omdat De Lijn toen een aanbesteding uitgeschreven had voor zestig elektrische bussen, met de mogelijkheid er later bij te bestellen. Van Hool was uitgesloten. Onder druk van de PVDA en de vakbonden heeft de minister beslist om de aanbesteding aan te passen en hebben VDL en Van Hool die bestelling binnengehaald. Recent heeft De Lijn een nieuwe aanbesteding uitgeschreven voor dat soort standaardbussen en gegund aan BYD, een Chinese constructeur die bussen zal maken in Hongarije. Er zijn al 92 bussen besteld, met de mogelijkheid om dat aantal te verhogen tot vijfhonderd. Vandaag zijn er dus twee raamcontracten waarbinnen niet-gelede elektrische bussen besteld kunnen worden: een Belgisch bij VDL/Van Hool en een Chinees-Hongaars bij BYD. De eerste vraag van dit voorstel is bij de volgende bestellingen te kiezen voor het Belgische raamcontract. Als de Nederlanders voor Belgische bussen

kunnen kiezen, dan kan Vlaanderen dat ook. Die bestellingen zijn hier nodig, om drama's in de bedrijven te vermijden. Jos D'Haese wijst ook op het amendement nr. 1 ter verduidelijking van artikel 1: het gaat om toekomstige bestellingen binnen het bestaande raamcontract, niet over het openbreken van de bestelling bij BYD.

De tweede vraag is bij nieuwe openbare aanbestedingen rekening te houden met het criterium lokale tewerkstelling, naast kwaliteit en kostprijs. Volgens de Europese richtlijnen, omgezet in de Belgische wet mag een overheid elementen, zoals opleiding, lokale stageplaatsen, specifieke tewerkstellingsprofiel, laten meewegen. De Europese Commissie heeft op haar website een document staan met heel wat voorbeelden daarvan in Europa. Dat heeft twee voordelen. Belgische constructeurs worden aangemoedigd om in België te produceren en niet in het buitenland, en De Lijn wordt aangemoedigd om bij Belgische constructeurs te bestellen.

Er was veel verontwaardiging over de bestelling van De Lijn bij BYD in de maatschappij en in het Vlaams Parlement (*Actualiteitsdebat* VI.Parl. 2023-24, nr. 5 en *Vragen om uitleg* VI.Parl. 2023-24, nr. 860). Dat De Lijn kiest voor de laagste kostprijs en de snelste levertermijn, valt te begrijpen. Vanuit het standpunt van de Vlaamse overheid is dat minder begrijpelijk. De aanzienlijke overheidsinvesteringen moeten voor meer dienen dan zo snel mogelijk en zo goedkoop mogelijk bussen aankopen. Ze moeten ook de ontwikkeling van de industrie in België en in Vlaanderen helpen. De PVDA-fractie vraagt de parlementsleden voor dit voorstel van resolutie te stemmen, om een stap verder te gaan dan verontwaardiging, en om effectieve maatregelen te nemen voor de lokale tewerkstelling.

2. Bespreking

2.1. Tussenkomen van de leden

2.1.1. Wim Verheyden

Wim Verheyden beaamt dat 2024 voor de arbeiders en bedienden van Van Hool met slecht nieuws begon. De Lijn besliste immers om 92 elektrische bussen te bestellen bij de Chinese busbouwer BYD en daarvoor 43 miljoen euro te betalen. De bussen zullen geproduceerd worden in Hongarije en vanaf begin 2025 geleverd worden. De bestelling volgt na de gunning door de raad van bestuur van De Lijn van een nieuwe raamovereenkomst van maximum vijfhonderd standaard-e-bussen. De Lijn kan dus nog 408 andere bussen bij BYD bestellen, zonder tijdrovende procedure van een nieuwe openbare aanbesteding. Van Hool heeft een vorige openbare aanbesteding van De Lijn gewonnen, maar het aantal bussen dat het mag leveren is veel kleiner. Zowel de minister als directeur-generaal Ann Schoubs reageerden opgetogen over de bestelling en dat op een ogenblik dat 1500 van de 2300 werknemers van Van Hool economische werkloos waren.

De bestelling bij de Chinese constructeur is een nieuwe opdoffer voor het bedrijf dat al vier jaar in crisis zit. Het is een schande dat noch De Lijn noch de Vlaamse Regering daarvan wakker ligt. Van Hool en andere Europese busbouwers maken nauwelijks kans tegen de Chinese overheid die bedrijven als BYD zwaar steunt, wat de concurrentie vervalst. Dat een Vlaams overheidsbedrijf bij een Chinese speler gaat aankloppen, terwijl het met Van Hool zelf een sterspeler in de rangen heeft, is een miskennis van de eigen kennis en kunde. Econoom Geert Noels noemt de aankoop een verzwakking van ons land. Professor Jonathan Holslag bestempelt de bestelling als een verstoring van de markt en de uitverkoop van de Europese vrijhandel. Voor het Verbond van Belgische Ondernemingen is de beslissing een bijzonder problematisch signaal. Desondanks ziet noch De Lijn, noch de Vlaamse Regering in dat de Europese busbouwers door concurrentievervalsing nauwelijks kans maken tegen de Chinezen.

De regering heeft de mond vol van Vlaanderen als innovatieve regio en van de kansen van de energietransitie voor Vlaamse industrie en innovatie. Wanneer zal ze de daad bij het woord voegen? Het Vlaams Belang eist dat de eigen bedrijven en de werkgelegenheid en kennis op de eerste plaats komen. Een order zoals dit is een unieke kans om de eigen industrie te ondersteunen. In elk ander land zou dat vanzelfsprekend zijn. Een organisatie zoals De Lijn die met belastinggeld werkt, moet rekening houden met jobs in eigen land. Als er door het mislopen van overheidsopdrachten jobs bij Van Hool verdwijnen, dan draait de belastingbetaler nog eens op voor de werkloosheidsvergoedingen.

De Lierse busbouwer heeft heel wat troeven in handen. Van Hool produceert kwaliteit op maat van de klanten en dat door middel van innovatie en investeringen in milieuvriendelijke motoren. Het bedrijf haalde trouwens in 2023 een bestelling van tientallen elektrische bussen binnen voor de Nederlandse markt. In het buitenland gelooft men dus wel in de Vlaamse kennis en knowhow. Deze regering denkt alleen aan de budgetten, zelfs als ze daarmee de eigen industrie schade toebrengt. Het zal Wim Verheyden verbazen als ze dit verkocht krijgt aan de hardwerkende Vlaming.

Als het Vlaams Belang deel uitmaakt van een volgende regering, dan zal het inzetten op de heropbouw en maximale ondersteuning van de maakindustrie. Die vormt immers het fundament van de economie, ook de diensteneconomie. Wim Verheyden stelt daarvoor vijf actiepunten voor: de invoering van het extra selectie criterium lokale tewerkstelling; tijdelijke bescherming van bepaalde industrietakken, zoals de autobusbouw; extra invoerrechten op producten uit landen en bedrijven die zich niet houden aan de hier geldende arbeidsnormen en milieuwetgeving; de verlaging van de lasten op arbeid; de verhoging van de nettolonen. Hij is trouwens aangenaam verrast dat de PVDA ook de nationalistische toer op gaat en zich aansluit bij de visie van het Vlaams Belang, namelijk dat de eigen mensen, de eigen economie en de eigen werkgelegenheid op de eerste plaats komen. Van Hool kan op de steun van het Vlaams Belang rekenen: eigen autobussen eerst.

2.1.2. *Marino Keulen*

Marino Keulen merkt dat 'les extrêmes se touchent', wat interessant is voor de komende verkiezingscampagne. Voorts is het niet de minister maar wel de raad van bestuur die beslist. Hij is niet even ingenomen met elk lid daarvan, maar kan zich niet voorstellen dat ze het zouden nalaten te kiezen voor Van Hool of VDL als dat zou kunnen. Van een Europese regelgeving die bepaalt dat een aanbesteding moet toegerekend worden aan een lokale producent, heeft hij nog nooit gehoord. De productie van Volvo, Audi, BASF, Celanese is voor meer dan 90 procent voor uitvoer bestemd. Als elk land de eigen economie eerst plaatst en de grenzen sluit, zijn de grote verliezers de open economieën zoals de Vlaamse. Dat mogen het Vlaams Belang en de PVDA eens uitleggen aan de werknemers van al die grote producenten.

Een artikel in De Standaard leert hem dat de eerste generatie bussen in Koningshooikt gebouwd wordt, maar nadien wijkt de productie uit naar Macedonië, zelfs geen lidstaat van de Europese Unie. Het Hongaarse dossier is wel Europees, en dus onderworpen aan de Europese mededingingsregels. BYD zijn Chinezen, de Chinese communistische partij, dus de politieke vrienden van Jos D'Haese. Met concurrentievervalsing en staatskapitalisme probeert China de productie van de Europese elektrische automobielsector in handen te krijgen. Daarvoor vraagt hij de minister samen te spannen met de Duitsers en de Fransen. Jos D'Haese kent mensen in China, en vooral mensen die in de Chinese communistische partij het verschil maken.

Als het louter een kwestie van willen was, zouden de bussen besteld zijn bij Van Hool en VDL. Hij vraagt uitsluitend of Europa toestaat regels over lokale productie in de aanbestedingen te schrijven. Voorts produceren Van Hool en VDL ook voor

de buitenlandse markt. Als andere landen dezelfde werkwijze toepassen, zou de eindfactuur heel wat zwaarder kunnen zijn.

2.1.3. *Stijn Bex*

Volgens *Stijn Bex* is iedereen ervoor dat er bussen gebouwd worden in België. In die zin is hij het voorstel van resolutie genegen. Toch ziet hij enkele struikelblokken. De Lijn heeft een raamcontract afgesloten met Van Hool en VDL. Opdat de Belgische producenten in aanmerking zouden komen, is destijds bij de aanbesteding de voorwaarde dat een producent al een minimumaantal bussen moest gebouwd hebben, geschrapd. Hij vraagt hieruit lessen te trekken en aanbestedingen zo op te stellen dat eigen producenten zeker niet achtergesteld worden. De Lijn heeft evenwel een tweede aanbesteding gelanceerd omdat de eerste onvoldoende bussen opleverde. De elektrificatie moet snel gaan. Het gaat niet op om nog bussen op fossiele brandstof aan te kopen. Dat de bedrijven uit het eerste raamcontract niet of niet op tijd leveren, is niet de fout van De Lijn, wel van die bedrijven.

Voor de spreker moet er een gelijk speelveld zijn voor Europese en andere bedrijven, bijvoorbeeld de Chinese. Wie in Europa producten wil verkopen, moet bij de productie voldoen aan de normen, ook sociale. Daar is streng beleid voor nodig. Geen enkel Europees land is evenwel sterk genoeg om de grenzen te sluiten. Dat zou op termijn de Vlaamse economie meer schaden dan voordeel brengen.

Hij hoopt dat De Lijn en de Belgische busbouwers voldoende contacten hebben voor bijstellingen zodat nieuwe bestellingen binnen het eerste raamcontract kunnen. Bij Van Hool is er voldoende capaciteit om die bussen te maken. Hij pleit voor maximale inspanningen opdat de extra bestellingen in België kunnen worden geplaatst.

2.1.4. *Karin Brouwers*

Karin Brouwers sluit zich aan bij de laatste twee sprekers. Iedereen is zich een hoedje geschrokken toen de Chinese busbouwer de bestelling binnenhaalde en wil dat extra bussen zoveel mogelijk onder het eerste raamcontract besteld worden. Dat is natuurlijk iets waar De Lijn autonoom over beslist. Wat er oorspronkelijk in het voorstel van resolutie stond 'kiezen voor lokale busbouwers' gaat in tegen de Europese regels over aanbestedingsprocedures. Ecologische en sociale voorwaarden kunnen allicht wel. Ze wil daar juridisch advies over inwinnen vooraleer De Lijn in een carcan te stoppen. Ze verwacht dat van het vijfpuntenplan van het Vlaams Belang weinig zal overblijven na een juridische toets. Dat zijn goedkope praatjes op de rug van mensen van wie de job hiervan afhangt.

Cd&V is voor een aanscherping van die Europese aanbestedingsprocedures, ook voor meer strategische autonomie. Ze vraagt de minister ervoor te zorgen dat het op de Europese tafel komt. Kortom, het voorstel van resolutie bulkt van de goede bedoelingen, maar is te weinig juridisch onderbouwd. Daarom zal cd&v het niet goedkeuren.

2.1.5. *Els Robeyns*

Els Robeyns is het eens met de teneur van de drie voorgaande exposés. Over het idee achter dit voorstel is er geen discussie. Iedereen is het er ook over eens dat Vlaanderen goede busbouwers heeft en dat het pijn doet dat de bussen in het buitenland gefabriceerd worden. Procedures en vereisten die de Europese toets niet doorstaan, zullen evenwel niet helpen. Het is wel zaak na te gaan hoe de procedures zo goed mogelijk aan te passen, maar dan wel op een juridisch solide basis, niet met een onzeker voorstel van resolutie.

2.1.6. Bert Maertens

Ook *Bert Maertens* vindt dat de eigen economie eerst moet komen, maar dan wel in een specifieke betekenis: de eigen economie waar mogelijk steunen, zoveel mogelijk in eigen land produceren. Een ander facet is dat de overheid diensten en goederen zoveel mogelijk in eigen land moet inkopen. Vlaanderen heeft heel wat troeven: topkwaliteit leveren, op kop van de innovatie lopen en duurzaam ondernemen. Er zijn natuurlijk regels. In de eerste plaats is er de economische regel dat een open economie als de Vlaamse zich het best niet afschermt van het buitenland. Minder export kan een vervelende keerzijde zijn van die medaille. Daarnaast zijn er ook wettelijke regels, zoals de Europese regels voor aanbestedingen. Het Europees voorzitterschap biedt inderdaad kansen om dat debat aan te zwengelen.

De Lijn had trouwens een raamcontract bij Belgische bedrijven, maar was verplicht er een extra in de markt te zetten door leveringsproblemen bij Van Hool en VDL. Om de klimaatdoelstellingen te halen, moeten de bussen op tijd geleverd worden.

Voor het beschermen van de bedrijven en de werknemers, is de loonkost de cruciale factor. Door de hoge belastingen op lonen, heeft België een grote loonhandicap ten opzichte van het buitenland, niet alleen China, maar ook Oost- en Zuid-Europese landen en zelfs Frankrijk en Duitsland. Dat neemt niet weg dat het debat over overheidsopdrachten moet worden geopend, met grenzen aan de impact van het verre buitenland, en oog voor de eigen competitiviteit. Evenwel mag niet worden vergeten dat Vlaanderen een open economie heeft, met nadelen, maar ook grote voordelen, die het in de groep landen met de hoogste welvaart ter wereld brengen.

2.2. Antwoorden en replieken

2.2.1. Antwoord van Jos D'Haese

Jos D'Haese merkt op dat de partij van Marino Keulen zich profileert als de partij van het ondernemerschap, behalve als het gaat om elektrische bussen. Terzijde merkt hij op dat hij nog nooit in Peking was. Alexander De Croo wel, hoewel *Jos D'Haese* niet weet of hij een lans gebroken heeft voor de Belgische busbouwers. Is het zo extreem om ervoor te pleiten rekening te houden met de lokale tewerkstelling bij de bestelling van bussen? De PVDA heeft altijd de kant gekozen van mensen die vechten voor hun job, bij bedrijven die bestellingen nodig hebben, bij bedrijven die sluiten. Hij heeft noch Open Vld, noch het Vlaams Belang ooit aan de fabriekspoort gezien als er strijd gevoerd werd. Hij laat zich niet het verwijt aanpraten dat dit voorstel extreem is, noch dat het ingegeven is door de verkiezingen. Als het Vlaams Belang aan de macht zou zijn, zouden er trouwens helemaal geen elektrische bussen besteld worden. In dit parlement pleit het immers steeds tegen het bestellen van elektrische bussen wegens duur en groene waanzin. Van Hool is evenwel van plan alleen nog emissievrije bussen te produceren, dus zal er in dat geval gewoon geen werk meer zijn.

Het klopt niet dat het voorstel van resolutie stelt dat de opdracht sowieso aan een lokale producent moet worden toegewezen. Dat is slechts één van de criteria. Zo zou het kunnen dat bij de beoordeling de lokale tewerkstelling voor 40 procent en de prijs voor 60 procent meetelt. Dat is ook logisch, want het gaat om belastinggeld, niet alleen om de bussen te betalen, maar ook om de kosten van eventuele herstructureringen of sluitingen. Dat staat niet gelijk aan protectionisme. Ook de vakbonden en zelfs Agoria, niet meteen een communistische club, vragen om dat soort voorwaarden. Dat staat in de whitepaper over een strategisch gebruik van overheidsopdrachten.

De verwijzingen naar die Europese richtlijnen staan in het voorstel van resolutie. Hij raadt de parlementsleden de lectuur ervan aan. Ook een link naar de Belgische

wet op de overheidsopdrachten is opgenomen. De gunningscriteria kunnen betrekking hebben op “de in het kader van die opdracht te verrichten werken, leveringen of diensten, in alle opzichten en in elk stadium van de levenscyclus ervan, met inbegrip van (...) het specifieke productieproces, het aanbieden of de verhandeling van deze werken, leveringen of diensten” (artikel 81, §3, 1°). Verder kan de aanbestedende entiteit “bijzondere voorwaarden verbinden aan de uitvoering van de opdracht, mits zij verband houden met het voorwerp van de opdracht (...) Deze voorwaarden kunnen verband houden met economische, innovatie- of milieuge-relateerde dan wel sociale of arbeidsgerelateerde overwegingen” (artikel 157). In plaats van sloganesk te stellen dat het voorstel niet juridisch onderbouwd is, zouden parlementsleden beter antwoorden op de juridische argumenten die in dit voorstel van resolutie staan.

Hij vraagt in het oog te houden wat er in de rest van Europa gebeurt: in Duitsland hebben Mercedes en MAN twee derde van de markt in handen, in Frankrijk IVECO de helft, en ook in Italië is er IVECO. Daar krijgen Van Hool en VDL maar een heel klein aandeel. Als het allemaal de schuld is van de lonen van de mensen, en als mensen te veel kosten en minder loon, minder pensioen en minder ziekteverzekering moeten krijgen, waarom kunnen de Nederlanders dan bussen kopen in Vlaanderen? Waarom is die loonkost voor hen blijkbaar geen probleem, maar wel voor de Vlaamse overheid? Voor buitenlandse klantenwerving is het trouwens een bijkomend nadeel dat het eigen overheidsbedrijf niet bestelt bij Van Hool. De N-VA pleit nu ineens om bussen aan een hoog tempo te elektrificeren. Ben Weyts was daar beter mee begonnen in plaats van er alleen persberichten over te schrijven toen hij nog de verantwoordelijke minister was.

Iedereen schrikt zich een hoedje als de bestellingen naar BYD gaan en is verontwaardigd als ze niet naar Belgische busbouwers gaan. Maar niemand wil blijkbaar een duidelijk signaal geven om daar iets aan te doen. Als het van Europa moet komen, zal het nog lang duren. Bovendien hebben alle parlementsleden die nogal gemakkelijk verwijzen naar Europa, de geldende Europese regels zelf goedgekeurd. Positief is echter dat verschillende parlementsleden, uit meerderheid en oppositie, actie willen ondernemen en onder meer bijkomend juridisch advies willen vragen. Het maatschappelijke debat was al gelanceerd, het politieke is het bij deze ook. Als het zo verder gaat, zal de industrie van het elektrische collectieve vervoer uit dit land verdwijnen, wat bijzonder jammer zou zijn gezien de vele investeringen die erin op til zijn.

2.2.2. Replieken

Ook *Wim Verheyden* vraagt zich af waarom Nederland, ook een open economie, wel de knowhow en de kwaliteit uit Vlaanderen kan aankopen. Allicht heeft BYD ook deelgenomen aan de Nederlandse aanbesteding, waar de Europese aanbestedingsregels ook gelden. Vertragingen bij Van Hool zijn net als bij heel wat constructeurs te wijten aan het feit dat heel wat grondstoffen, onder meer voor batterijen, uit China komen. Dat drijft de prijs op. Het is dus niet de schuld van Van Hool dat de leveringen niet op tijd gebeurden.

Het is aan het parlement om de wetten te maken en om ervoor te zorgen dat de eigen industrie eerst komt. Dat Van Hool alleen maar elektrische bussen meer zal maken, komt omdat alle systeempartijen, ook de PVDA, gewonnen zijn voor de absolute vergroening. Toen de bussen nog gewoon op diesel mochten rijden, stond het orderboekje bij Van Hool vol. Wie net als de PVDA wil dat de bussen van vandaag op morgen elektrisch zijn, speelt de Chinezen in de kaart.

Stijn Bex wil het debat voeren zonder emotionele verwijten. In de teksten waar Jos D'Haese naar verwijst, de wetten en de whitepaper van Agoria, staat nergens dat lokale productie als een criterium kan gelden, wel sociale voorwaarden zoals

opleiding. Hij wil graag dat het parlement uitzoekt hoe ervoor kan worden gezorgd dat De Lijn de bussen wel via het eerste raamcontract kan kopen. Dus in plaats van dit voorstel van resolutie met nog wat losse eindjes goed te keuren, wil hij de beperkte kansen in deze zittingsperiode aangrijpen om nog het een en ander te bespreken, bijvoorbeeld bij de evaluatie van basisbereikbaarheid. Daar kan Ann Schoubs nogmaals uitleggen waarom De Lijn gekozen heeft voor die nieuwe aanbesteding en wat er nodig is om alsnog via dat eerste raamcontract te werken. Zo kan De Lijn aangespoord worden om voor lokale productie te kiezen, in de mate van het mogelijke, zonder de elektrificatie te vertragen. Tot slot is hij ter beschikking van de aanwezige werknemers van Van Hool voor verder overleg.

Marino Keulen wil niet dat de discussie herleid wordt tot goede of kwade wil. Iedereen die er langer dan dertig seconden over nadenkt, weet dat er meer speelt. De eerste reeks elektrische bussen was trouwens wel besteld bij Van Hool, maar er waren haperingen in de leveringen en dat is heel diplomatisch uitgedrukt. Het artikel in De Standaard is veel harder en veel scherper. Niemand is ertegen om iets te gunnen aan de eigen mensen. Alleen zorgen de spelregels ervoor dat een klein land, een kleine regio, met een open economie gericht op export, tienduizenden jobs kan creëren en vrijwaren. Dat is onmogelijk als de grenzen dichtgemetseld worden.

Jos D'Haese zegt dat aspecten als opleiding, manieren zijn om de lokale tewerkstelling te verzekeren. Lokale opleiding is onmogelijk als het werk niet lokaal is. De juiste formulering van de aanbesteding is de verantwoordelijkheid van De Lijn. Het voorstel heeft trouwens twee aspecten. Het eerste is dat extra bussen besteld worden onder het eerste raamcontract. Uiteraard moeten die bussen van goede kwaliteit zijn en moeten ze geleverd raken. Het tweede aspect is de toekomstige aanbestedingen. De PVDA heeft daarover juridisch advies gevraagd, het resultaat staat in het voorstel van resolutie. De spreker staat open voor andere adviezen. Hij vraagt voorts een beetje respect: hier is echt wel langer dan dertig seconden over nagedacht. Hij hoopt dat er verder sereen kan worden gediscuteerd om deze zittingsperiode nog tot een meer gedragen voorstel van resolutie te komen.

3. Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 6 stemmen tegen 4.

Het geamendeerde voorstel van resolutie over de bestelling van emissievrije bussen door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn wordt verworpen met 6 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Bart CLAES,
voorzitter

Karin BROUWERS
Stijn BEX,
verslaggevers