



Opschrift

Vergadering van 12 februari 2025

Nummer: 2025_MV_00043

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Oude bussen

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Voor Gent

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Met de iets koelere, en zelfs iets drogere dagen van januari werden een aantal symptomen van het sterk verouderde voertuigenpark van De Lijn pijnlijk duidelijk in het wegbeeld: oliesporen, lekkende dieseltanks met dieselsporen over langere afstand, duffe roetdampen,... Met alle gevaarlijke en ongezonde situaties van dien. Maar versleten bussen zijn vooral ook onbetrouwbaarder, wat gevolgen heeft voor de uurregelingen en de (wachtende) reizigers.

De nieuwe Vlaamse Regering geeft aan dat ze hierin wil investeren: 400 miljoen euro om bussen en trams versneld te vernieuwen. “De Lijn is bezig om deze bestellingen voor te bereiden binnen de bestaande raamcontracten zodat de bestellingen in de eerste helft van 2025 geplaatst kunnen worden”, lezen we in de beleidsnota van de Vlaamse minister.

Vraag:

Kan u bovenstaande bevindingen op terrein bevestigen met enkele parameters die de staat van het voertuigenpark van De Lijn in Gent illustreren (bv. evolutie ouderdom bussen, evolutie geschrapte ritten en evolutie vertragingen als gevolg van pannes of verouderde bussen)?

De ambitie en beleidskeuze van de nieuwe Vlaamse regering is alvast hoopvol. Kan u al een doorkijk geven over het concrete vernieuwen van de bussen in Gent? Wanneer komen er structureel meer nieuwe bussen en wordt de achterstand weggewerkt? Hoe ver staat het met deze vernieuwing?

Antwoord

Beste collega Taldeman,

Ik moet samen met u inderdaad vaststellen dat het voertuigenpark van De Lijn sterk verouderd is door de besparingen van de afgelopen jaren. Ik neem u even meer door de cijfers. De Lijn heeft ongeveer 2000 voertuigen beschikbaar. De normale operationele levensduur van een bus bedraagt 15 jaar. Op basis van een gezonde life cycle management waarbij elk jaar 1/15e van de vloot – ongeveer 144 voertuigen – vervangen wordt, zou de gemiddelde leeftijd op 7,5 jaar moeten liggen. Door het uitblijven van de nodige vervangingsinvesteringen bedraagt de gemiddelde leeftijd van de vloot nu meer dan 10 jaar. In de jaren 2023 en 2024 werden er ongeveer 200 voertuigen te weinig aangekocht. Bovendien is 30% van de totale vloot 15 jaar of ouder. De problematiek beperkt zich trouwens niet enkel tot de busvloot, ook de tramsporen zijn door achterstallige onderhoudsinvesteringen in een verouderde staat en ook dat heeft een impact op het openbaar vervoer in onze stad. De gemiddelde leeftijd van de sporen bedraagt 16.7 jaar in plaats van een gewenste gemiddelde leeftijd van 12.5 jaar. 24% van de sporen is ouder dan 25 jaar.

Zoals u zelf ook aangeeft, heeft dit een negatief effect op de dienstverlening van De Lijn. Het aantal bussen buiten dienst is de voorbije jaren gestegen. Dit heeft alles te maken met die sterk verouderende vloot. Oudere bussen vragen frequenter en complexer onderhoud en herstel, wat leidt tot langduriger uitval. Vorig jaar was maand na maand ongeveer 1/5e van de bussen buiten dienst. Ik bezorg u daarover een tabelletje.

Jaar	Maand	Gemiddeld aantal bussen buiten dienst	Gemiddeld percentage buiten dienst
2024	Januari	422,6	20,01%
2024	Februari	405,8	19,28%
2024	Maart	367,9	17,50%
2024	April	398,7	18,94%
2024	Mei	403,3	19,15%
2024	Juni	409,6	19,17%
2024	Juli	509,6	23,65%
2024	Augustus	522,8	24,28%
2024	September	442,5	20,64%
2024	Oktober	435	21,06%
2024	November	461	21,59%

Bron: schriftelijke vraag Ann Christiaens 4/12/2024

Komt daar nog eens bij dat de levertijd van elektrische bussen die De Lijn heeft besteld, oa door problemen bij Van Hool en VDL, is opgelopen van 12 maanden tot 2 jaar, en niet alle bussen werden geleverd.

Het was dan ook niet geheel onverwacht dat De Lijn op 15 november vorig jaar aankondigde dat ze haar aanbod vanaf 6 januari 2025 zou aanpassen – lees: verminderen – om de betrouwbaarheid van de dienstverlening te garanderen. De verouderde vloot met technische problemen, de elektrische bussen die niet geleverd werden en het personeelstekort maken dat De Lijn het beloofde aanbod gewoonweg niet gereden krijgt

met talrijke vertragingen of zelfs annulaties van steeds meer ritten. Daarom is het aanbod over heel Vlaanderen begin dit jaar met 2,5% verminderd.

Maar er is ook goed nieuws. Tijdens de onderhandelingen voor de vorming van een Vlaamse Regering, waar mijn en ik partij mee aan tafel zaten, hebben we afgesproken dat er deze legislatuur 400 miljoen extra investeringsbudget voor De Lijn ter beschikking wordt gesteld voor de aankoop van nieuwe, elektrische bussen. Dat budget komt dus bovenop het regulier investeringsbudget. Die bestellingen kunnen vanaf 1 januari 2025 worden gedaan en komen bovenop de lopende investeringen. Als alles goed loopt, zullen die bussen vanaf eind 2025 instromen. Dat is niets te vroeg en zal een positief effect hebben op de stiptheid, betrouwbaarheid en het comfort voor de reiziger. In 2025 verwacht De Lijn ongeveer 200 nieuwe elektrische voertuigen van IVECO en BYD, wat voor een eerste kentering moet zorgen. Hiervan worden er 11 verwacht in de stelplaats Zomergem en 5 tot 10 in stelplaats Destelbergen. We zullen die dus ook in het Gentse straatbeeld zien verschijnen.

Ik sta zelf in nauw contact met De Lijn. Nog op 14 januari had ik samen met de burgemeester een Topoverleg met De Lijn waarop ik benadrukt heb dat wij in Gent een betere dienstverlening verwachten. De nood aan investeringen in openbaar vervoer is enorm, dat is de boodschap die ik de komende jaren consequent zal uitdragen.
