

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 772
van **MARINO KEULEN**
datum: 28 februari 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Elektrische bussen in Vlaanderen - Stand van zaken

In reactie op de uitspraken van een Vlaamse busbouwer stelde de minister dat er tegen 2025 in het stadsvervoer in Vlaanderen enkel nog gebruik gemaakt zal worden van volledig elektrische bussen.

De focus van de minister ligt voorlopig enkel op de 13 centrumsteden, enerzijds uit praktische overwegingen daar elektrische bussen niet optimaal zijn in het onder basismobiliteit uitgetekende streekvervoer en anderzijds vanuit het oogpunt van toekomstige lage-emissiezones in de stedelijke centra.

Vooraleer het zover is, dienen nog wel wat stappen ondernomen te worden. In het recente verleden (2015) is er een proefproject met elektrische bussen in Brugge geweest en vorig jaar is er een proefproject met elektrische bussen voorgesteld die in Antwerpen, Gent en Leuven zullen rondrijden op enkele trajecten om ook de oplaadinfrastructuur te testen.

Het is de bedoeling van de minister en De Lijn om vanaf 2019 enkel nog bussen aan te kopen met een alternatieve energiebron.

1. Welke planning gaat De Lijn volgen om vanaf 2019 (tot en met 2025) enkel nog elektrische bussen aan te kopen voor het geregeld vervoer in de 13 centrumsteden?
2. Gaat de minister ook naar de pachters van De Lijn toe een route uitstippelen om in alternatieve energiebronnen te voorzien in het streekvervoer? Of wordt hiermee gewacht tot de 15 vervoerregio's actief zijn en de kernnetten en aanvullende netten klaar zijn om uit te rollen?
3. In het antwoord op een schriftelijke vraag nr. 1158 van 21 april 2017 stelde de minister dat bij de nieuwe proefprojecten aandacht zal zijn voor drie kernelementen: infrastructuur, bussen en exploitatie.

Wat betreft de infrastructuur voor elektrische bussen, gaat de minister hierover in gesprek met de wegbeheerders in de stedelijke omgevingen? Zo ja, welke planning wil de minister hierbij hanteren?

ANTWOORD

op vraag nr. 772 van 28 februari 2018

van **MARINO KEULEN**

1. Zoals in de aanloop van de aanbesteding van bussen voor 2017-2018 werd aangegeven, is de eerste concrete stap naar de elektrificatie het in de markt plaatsen van de drie opstartprojecten voor elektrische bussen. Indien de aanbestedingsprocedure hiervoor zonder hindernissen verloopt en de implementatie volgens schema kan gebeuren, kunnen die drie opstartprojecten in het vierde kwartaal van 2019 volledig operationeel zijn.

Het is de bedoeling om vanuit deze projecten de inzet van elektrische bussen op te schalen met meer bussen en infrastructuur.

Om dit te realiseren zullen voor de centrumsteden eerst de buslijnen en de noodzakelijke organisatienoden in kaart worden gebracht. De elektrificatie houdt immers ook de inplanting en aansluiting in van de noodzakelijke laadapparatuur, waarvoor keuzes dienen te worden gemaakt, die moeten leiden tot een situatie, waarin de dienstverlening over een volledige "exploitatie dag" zonder te grote stilstanden kan worden gerealiseerd (voldoende actieradius per voertuig).

Belangrijk om vermelden is dat de hybride bussen die momenteel zijn besteld moduleerbaar zijn teneinde steeds grotere afstanden volledig elektrisch te rijden. Dit zal toelaten om ook bij streeklijnen die bijvoorbeeld maar een gedeelte de stadskern inrijden deze stadskernen toch volledig elektrisch te laten bedienen.

2. De situatie voor de exploitanten is enigszins verschillend. Een omschakeling zal voor hen maar mogelijk zijn indien voldoende laadinfrastructuur aanwezig is in het straatbeeld. Voor hen is het immers niet evident om zelf laadinfrastructuur te voorzien in het publiek domein. Synergieën tussen De Lijn en haar exploitanten dienen mogelijk te worden gemaakt. Eveneens dient per lijn een afweging te worden gemaakt.

Daarvoor verwijzen wij graag naar het eindrapport van het ZEB-platform, opgezet vanuit de Vlaamse bussector dat binnenkort wordt vrijgegeven.

3. Voor twee van de drie opstartprojecten (regio Gent en regio Leuven) zijn die gesprekken met de lokale betrokkenen al vergevorderd.

Voor de regio Antwerpen is er momenteel nog geen duidelijkheid over de exacte route waarop deze bussen zullen worden ingezet. Van zodra hierover meer duidelijkheid is, worden de gesprekken meer concreet.

Het is aangewezen om een kader te creëren waarbij de inplanting en aansluiting van laadinfrastructuur voor openbaar vervoer kan worden vereenvoudigd. Dit kader dient mee uit te gaan van de vervoersvraag, zodat hier geen beperkende factor optreedt.