

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 970
van **MERCEDES VAN VOLCEM**
datum: 9 april 2018

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn Brugge - Inzet elektrische bussen, batobus en trambus

Door het begrotingsoverschot van 100 miljoen euro komt er ook een budget vrij van 20 miljoen euro voor mobiliteit.

Ik las dat de minister daarom de bestelling van elektrische bussen zou versnellen. Vlaanderen hinkt op dat vlak immers achterop. Reeds lang is ook Brugge vragende partij voor kleinere elektrische bussen in de binnenstad.

Ik dring er dan ook sterk op aan om de zeer oude en vervuilende bussen die tot 600 maal per dag door de binnenstad rijden zo snel mogelijk te vervangen. Dit is belangrijk voor de leefbaarheid van de stad en voor een sterker draagvlak voor het openbaar vervoer.

Brugge is werelderfgoed en erkend door de UNESCO. Deze propere en stille bussen en kleinere en lichtere bussen zijn in het licht daarvan ook essentieel voor het wegdek (kasseien).

Ze zijn ook milieuvriendelijker ten aanzien van de andere gebruikers van de weg, met name de fietsers.

1. Hoeveel en welke bussen zal de minister bestellen voor Brugge? Welk budget wordt dienaangaande aan Brugge besteed?
2. Ook de batobus kan mijns inziens op twee plaatsen worden ingevoerd (van de Dampoort naar het Jan Van Eyckplein en van de halte Steenbrugge naar de Katelijnebrug).
Hoe staat de minister hier tegenover?
3. Voorziet de minister ook in de inzet van een trambus op de ring?

ANTWOORD

op vraag nr. 970 van 9 april 2018

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

1. De transitie naar de inzet van maximaal milieuvriendelijke voertuigen is ook voor De Lijn één van de sleutelprojecten in het kader van de Basisbereikbaarheid (zie ook: regeerakkoord, mijn beleidsnota, beheersovereenkomst De Lijn,...).

Deze transitie zal, gezien de uitgebreidheid van het bussenpark bij De Lijn, geleidelijk verlopen, waarbij door De Lijn rekening zal worden gehouden met niet alleen de belangen van de (groot-)stedelijke gebieden, maar ook:

- de (timing van de) invoering van LEZ-zones en
- de algehele (Vlaamse) prioriteitenlijst op het vlak van de vervanging van voertuigen: zie hiervoor de operationele doelstelling 16 in de beheersovereenkomst van De Lijn, die een engagement tot "dalende trend" in de gemiddelde leeftijd van het voertuigenpark inhoudt.
- Vanzelfsprekend zal ook de beschikbaarheid van budgettaire middelen een belangrijke rol spelen bij deze geleidelijke transitie.

Daarbij is het relevant te vermelden dat de momenteel door De Lijn in Brugge ingezette busvloot al één van de meest milieuvriendelijke is in vergelijking met andere steden in Vlaanderen.

De vloot van 65 stadsbussen is voor meer dan een kwart vergroend, en wel als volgt :

- 3 elektrische (zero-emissie) = 4,6%. Dit zijn de enige full elektrische bussen die momenteel in Vlaanderen worden ingezet.
- 10 hybride bussen (diesel Euro 6 + elektrische aandrijving) = 15,4 %
- 5 hybride bussen (diesel Euro 5 + elektrische aandrijving) = 7,7 %

De vervanging van de resterende dieselstadsbussen bij De Lijn staat op het programma van de eerstkomende jaren.

Op de streek- en voorstadslijnen, die Ring, Station en 't Zand bedienen, is meer dan 60% van de 44 eigen voertuigen van De Lijn (waaronder 1 hybride) een Euro 5- of Euro 6-klasser. Bij de vloot die daar door de exploitanten van De Lijn wordt ingezet, bedraagt dit percentage 70%.

2. Het inzetten van "een batobus" is nog niet specifiek als mogelijkheid onderzocht.

Hier zal het vooral belangrijk zijn om te onderzoeken wat de technische mogelijkheden zijn op de stadsvaart en hoe dit kan worden ingepast in de combimobiliteit/basisbereikbaarheid.

3. Voor het inzetten van een trambus dient aan een aantal belangrijke voorwaarden te zijn voldaan. Er dient een MKBA te worden opgemaakt die kosten en investeringen afweegt ten opzichte van de maatschappelijke baten.

Elementen die in zulke MKBA doorwegen, zijn:

- voldoende potentieel voor hoge frequenties;

- kwaliteitsvolle, efficiënt te bedienen haltes en overstappunten, die voldoende ruim zijn uitgebouwd zijn;
- maximalisatie van het trajectgedeelte in eigen bedding;
- absolute doorstromingsprioriteit aan kruispunten.

Een aantal van deze noodzakelijke voorwaarden zal op de R30 niet evident te verwezenlijken zijn.

Bij de opmaak van het mobiliteitsplan en in het kader van “minder bussen in het stadscentrum” zijn er wel scenario’s met ringbussen onderzocht, maar ook daar was het niet evident om voldoende ruimte te vinden voor bijvoorbeeld veilige, ruime en toegankelijke haltes en overstappunten.