

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 164
van **STIJN BEX**
datum: 18 november 2019

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn Brusselse Hoofdstedelijke Gewest - Overtredingen normen lage-emissiezone (LEZ)

In Brussel is het wegverkeer de belangrijkste bron van emissies van stikstofoxiden (NO_x), fijnstof (PM_{2.5}) en black carbon (BC). Deze emissies zorgen er mee voor dat Europese normen voor NO₂ en de strengere WHO-normen voor fijnstof op bepaalde plaatsen overschreden worden, met gezondheidsproblemen tot gevolg. Om de luchtvervuiling tegen te gaan werd een lage-emissiezone (LEZ) ingevoerd in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Deze LEZ is sinds 1 januari 2018 van kracht en verbiedt gradueel de toegang van vervuilende voertuigen tot het Brussels grondgebied. Voor leger en prioritaire voertuigen geldt er een uitzondering, maar bussen van gelijk welke vervoersmaatschappij niet. Vanaf 1 januari 2019 werden diesellootvoertuigen van Euro 2-norm en benzinevoertuigen zonder Euro-norm en van Euro 1-norm verboden, al gold er een overgangperiode van 3 maanden waarin geen boetes werden uitgeschreven. Op 1 januari 2020 wordt de norm strenger en wordt ook de toegang voor voertuigen met Euro 3-norm verboden.

Volgens een recent artikel in Bruzz voldoen niet alle bussen van De Lijn aan de normen. De woordvoerder van De Lijn bevestigt dat de vervoermaatschappij hiervoor boetes betaalt. Deze boetes bedragen 350 euro per overtreding, al schrijft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest maar één boete uit om de drie maanden, met een maximum van vier boetes per jaar.

Uit het antwoord op schriftelijke vraag nr. 669 van 27 januari 2017 van Björn Rzoska over de invoering van een LEZ in Antwerpen, gericht aan toenmalig bevoegd minister Ben Weyts, bleek dat De Lijn de meest vervuilende bussen die niet langer werden toegestaan in de LEZ verplaatste naar andere vervoersregio's.

Uit het antwoord op schriftelijke vraag nr. 759 van 9 februari 2017 van Bart Somers over de impact van de invoering van de LEZ op de bussen van De Lijn, eveneens gericht aan minister Ben Weyts, bleek dat De Lijn tegen eind 2018 paraat zou zijn voor de komst van nieuwe LEZ's in Vlaanderen en in Brussel. Eind 2018 zouden alle bussen met Euro 2-norm vervangen zijn. De boetes die De Lijn betaalde aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest maken duidelijk dat deze doelstelling niet gehaald is. Minister Weyts kondigde in zijn antwoord ook aan dat de vergroening van de busvloot van De Lijn versneld zou worden doorgevoerd door vanaf 2019 enkel nog bussen met alternatieve aandrijving (hybride, elektrisch, waterstof enzovoort) aan te kopen. Tegen 2025 zouden enkel nog groene bussen (mix van hybride en batterij-elektrische bussen) gebruikt worden in stedelijke omgevingen, waarbij er in de stadskernen louter elektrisch gereden wordt.

Naar aanleiding van deze gegevens had ik graag de volgende vragen voorgelegd aan de minister.

1. Welke boetes ontving De Lijn voor overtredingen tegen de Brusselse LEZ sinds de invoering in januari 2018? Hoeveel werd in totaal betaald?
2. Kan de minister een overzicht geven over de busvloot die de reizigers bedient in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en hierbij een opdeling maken per Euro-norm en alternatieve aandrijvingen (hybride, elektrisch, waterstof)? Hoeveel voertuigen met Euro 2-norm of lager gebruikt De Lijn vandaag nog in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest?
3. Kan de minister een verklaring geven waarom er, naar voorbeeld van de invoering van een LEZ in Antwerpen, geen of slechts een onvolledige verschuiving van te vervuilende bussen van De Lijn is gebeurd om te voldoen aan de normen van de LEZ in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest?
4. Hoeveel voertuigen die ingezet worden in de vervoerregio's die ook het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bedienen, zullen respectievelijk in 2020, 2022 en 2025 niet meer voldoen aan de LEZ-normen en moeten dus voor die datum nog vervangen of verplaatst worden? We gaan hierbij uit van een graduele opbouw van de huidige LEZ waarbij in 2020 Euro 4, in 2022 Euro 5 en in 2025 Euro 6 de laagst toegelaten norm wordt.
5. Volgens de toenmalige minister van Mobiliteit en Openbare Werken zou De Lijn eind 2018 reeds alle bussen met Euro 2-norm of lager vervangen moeten hebben.
Hoe verklaart de minister dat deze doelstelling niet gehaald is?
6. Blijft de minister achter de doelstelling staan om in stedelijke omgevingen tegen 2025 enkel nog groene bussen (mix van hybride en batterij-elektrische bussen) te exploiteren, waarbij er in de stadskernen louter elektrisch gereden wordt? Kan zij een overzicht geven welke inspanningen hiervoor nog geleverd moeten worden? Hoeveel bussen moeten nog vervangen worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 164 van 18 november 2019

van **STIJN BEX**

1. De overtredingen tegen de Brusselse LEZ dateren allemaal van 2019. De Lijn heeft tot dusver 101 boetes opgelopen voor een bedrag van €35.350,00.

2.

	City	Standaard						Geleed							
	Diesel	Diesel				Hybride		Diesel						Hybride	
	Euro V	Euro III	Euro IV	Euro V	Euro VI	Euro V	Euro VI	Euro II	Euro III	Euro IV	Euro V	Euro VI	Euro V	Euro VI	
Leuven	16					40	25		22				5		
Overijse		5			15		21			5					
Haacht		6					13		6		18				
Vilvoorde		7		3			17			4				14 (trambus)	
Grimbergen/Londerzeel/ Asse		4	45	26					16		17				
Dilbeek/Meerbeek			15	20	19		10					17			
Anderlecht					36						20				
Leerbeek					35			4			11				

Niet alle vermelde voertuigen rijden naar het Brussels Gewest. Dit is het wagenpark van de provincie Vlaams-Brabant (voorzien Q1 2020). De bussen Euro II-motor zullen niet ingezet worden naar het Brussels Gewest en blijven enkel voor strategische reserve in deze regio.

3. Er zijn in het verleden verschuivingen gebeurd, in combinatie met de instroom van nieuwe voertuigen en de planning van de inzet van de voertuigen. Aangezien De Lijn binnen haar Vlaams-Brabantse wagenpark nog zowel voertuigen heeft die voldoen aan de LEZ normen als die niet voldoen) dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de dagelijkse inplanning van de voertuigen op basis van de uitrit (dagelijkse totale rit al dan niet met passage doorheen het Brussel Gewest bepaalt de keuze van het voertuig).
4. In functie van de uitbouw van het e-busnet en de keuzes van de vervoerregio's zullen de voertuigen worden vervangen. Indicatieve aantallen zijn in voorgaande tabel weergegeven, en dienen in combinatie met de andere Vlaamse Provincies te worden beschouwd.
5. Voor de start van de bestelling van bussen voor 2017-2018, waren er nog 104 bussen met Euro II motor en 669 bussen met Euro III motor in gebruik. Deze bestelling omvat in totaal 310 bussen, waarvan 200 elektrisch-hybride bussen. Deze bestelling is grotendeels uitgeleverd (afgerond in de loop van 2020). Na deze bestelling 2017-2018, zullen quasi alle bussen met Euro II motor buiten dienst gesteld zijn en zullen nog ca. 450 bussen met Euro III motor in gebruik zijn, verspreid over Vlaanderen.

Vanaf 2020 geldt de LEZ ook voor bussen met Euro III motor. Het aandeel bussen Euro III motor vormt (vormde) een aanzienlijk deel van het wagenpark van De Lijn, gezien de uitbreiding van de dienstverlening midden jaren 2000 (o.a. minder hinder maatregelen Antwerpen, start-project Zaventem, algemene aanbodsuitbreidingen).

Om zoveel mogelijk Euro III bussen uit de LEZ te houden wordt tevens een verschuivingsplan uitgevoerd, waarbij in eerste instantie binnen een provincie voertuigen worden geconcentreerd om te worden ingezet op routes van en naar een LEZ.

Deze verschuivingen vergen veel operationele inspanningen en voorbereiding van de technische en operationele diensten, om deze boetes maximaal te vermijden. De voorbereiding is dan ook reeds langer gestart en de uitrol zal tot in 2020 lopen.

Met deze golf aan verschuivingen zullen voor Brussel nog een 10-tal ingezette voertuigen niet LEZ-conform zijn (aantal afhankelijk van de dagelijkse planning en beschikbaarheid).

Ondertussen werd een nieuwe bestelling van 200 elektrisch hybride bussen geplaatst op basis van een raamovereenkomst afgesloten in het kader van de vergroening van het wagenpark en de LEZ. De uitlevering van deze bussen zal een volgend pakket van Euro III bussen kunnen uitfaseren (levering start in najaar 2020).

6. Het plan voor de invoering van de elektrische bussen voorziet in de aankoop van ca. 970 bussen. De impact op de verdeling van het wagenpark zal dienen te worden bekeken mede op basis van de uitbouw van Basisbereikbaarheid.