

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 284
van **STIJN BEX**
datum: 30 november 2020

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

De Lijn - LEZ-boetes

Om de luchtkwaliteit te verbeteren, voerde Antwerpen in 2017 een lage-emissiezone (LEZ) in voor de binnenstad en Linkeroever. In Brussel is sinds 1 januari 2018 de lage-emissiezone van kracht. Sinds januari 2020 zijn de Antwerpse en Brusselse normen strenger en werd ook in Gent een LEZ ingevoerd.

De LEZ's in Antwerpen, Gent en Brussel zijn ruim op tijd aangekondigd. Voormalig bevoegd minister Weyts garandeerde dat De Lijn zich tijdig zou aanpassen. Dat is niet gelukt.

Op mijn schriftelijke vraag nr. 164 van 18 november 2019 antwoordde de minister dat De Lijn al voor 35.350 euro aan boetes ontving voor overtredingen in de LEZ Brussel. Op schriftelijke vraag nr. 332 van 10 januari 2020 van collega Rzoska bevestigde ze dat De Lijn al voor 2000 euro aan boetes kreeg in Antwerpen, en vooral dat De Lijn de boetes voor overtredingen in 2020 raamde tussen 5 miljoen euro en 7,5 miljoen euro voor LEZ Antwerpen, 500.000 euro en 600.000 euro voor LEZ Gent en 40.000 euro voor LEZ Brussel.

Intussen blijkt uit een studie van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en het Departement Omgeving in opdracht van minister van Omgeving Zuhal Demir dat de roetuitstoot in Antwerpen door de LEZ tussen 2019 en 2018 meer dan dubbel zo snel daalde als zonder de lage-emissiezone het geval zou zijn geweest. Ook de concentraties aan stikstofdioxide (NO₂) daalden sterk, zowel in de zones als in de rest van Vlaanderen. De inspanningen van de burgers lonen dus, en De Lijn kan niet achterblijven.

1. Kan de minister aangeven hoeveel boetes De Lijn gekregen heeft voor overtredingen op de LEZ-regelgeving in respectievelijk 2019 en 2020, opgesplitst per LEZ? Werden al deze boetes al betaald? Indien niet, waarom niet?
2. Kan de minister een raming van de boetes voor overtredingen op de LEZ-regelgeving in 2021 geven?
3. Hoeveel voertuigen die ingezet worden in de vervoerregio's die ook de respectieve LEZ-zones bedienen, zullen op respectievelijk 1 januari 2021 en 1 januari 2022 niet voldoen aan de respectieve LEZ-regelgevingen? Welke voertuigen zullen verschoven worden naar andere regio's, en wanneer? Welke voertuigen zullen vervangen worden, en wanneer?
4. Hoeveel niet-conforme bussen werden inmiddels verplaatst naar andere vervoerregio's? Wanneer zullen ze vervangen worden?

5. Blijft de minister achter de doelstelling staan om tegen 2025 in de stadskernen nog louter elektrische voertuigen in te zetten? Kan zij een overzicht geven welke inspanningen hiervoor nog geleverd moeten worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 284 van 30 november 2020

van **STIJN BEX**

1. Een bus heeft een levensduur van 12 jaar. Dit betekende dat bij het invoeren van de LEZ-zones waar kon er bussen die niet voldeden aan de verstrengde normen werden verplaatst naar andere locaties die dan hun minder vervuilende bussen zagen verhuizen naar de LEZ-zones.

Locatie	ontvangen in 2019, feiten in 2019	bedrag betaald 2019	ontvangen in 2020, feiten 2019	bedrag betaald 2020	ontvangen in 2020, feiten 2020	bedrag betaald 2020
Brussel	103	36 050 €	22	8 219 €	52	18 441 €
Gent					170	25 500 €
Antwerpen	12	2 000 €	1	350 €	124	19 800 €
Totaal	115	38 050 €	23	8 569 €	346	63 741 €

Alle boetes zijn betaald.

2. Op basis van de beschikbare factoren heeft De Lijn € 46.000 gebudgetteerd voor LEZ overtredingen in 2021. Deze daling van bijna 40% is onder meer gekoppeld aan de vervanging van een aantal reservevoertuigen.
3. Op 1 januari 2021 zal De Lijn nog in de LEZ-zones nog 25 voertuigen hebben die niet voldoen aan de LEZ normen. Deze zullen niet allemaal steeds een LEZ zone binnenrijden, dit is afhankelijk van de dienst van die dag. De Lijn zorgt ervoor dat dit aantal zo laag mogelijk is.

Er wordt een plan uitgewerkt om de oudste voertuigen te vervangen door ofwel nieuwe voertuigen ofwel voertuigen uit andere stelplaatsen. Hierover vindt nauw overleg plaats waarin we overlopen welke voertuigen verplaatst moeten worden, welke voertuigen nieuw in dienst komen en welke uit dienst genomen kunnen worden.

4. Er werden inmiddels 194 voertuigen verplaatst sinds februari 2019. Opnieuw is hier dezelfde dominobeweging. Nadat er een nieuw voertuig geleverd werd in een onderhoudscentrum in een LEZ-zone, wordt een oud voertuig verplaatst naar een ander onderhoudscentrum. In dit laatste onderhoudscentrum wordt dan op zijn beurt een voertuig uit diens gehaald, hetzij voor schroot, hetzij voor verkoop.
5. De doelstelling blijft om tegen 2025 de stadskernen van de Vlaamse centrumsteden emissievrij te bedienen, en dit in de grotere context van het uiteindelijk doel om in 2035 emissievrij te rijden in heel Vlaanderen. De Lijn heeft hiervoor een plan ontwikkeld dat inzet op e-bussen en e-hybride bussen bij zowel De Lijn als exploitanten, en is volop bezig om de nodige stappen hierbij te zetten en continu aan te passen.

De recent gepubliceerde openbare aanbesteding door De Lijn met betrekking tot de aankoop van ongeveer 200 e-bussen en bijhorende laadinfrastructuur, alsook de

studies voor ombouw van stelplaatsen om deze en de daaropvolgende e-bussen te receptioneren, maken deel uit van deze inspanningen.