EBS & Deconsolidatie



Mijn lijn, altijd in beweging



VERGROENING,
hoeksteen van onze strategie

Uitgangspunt

Het volgend plan voor de vergroening van de vloot en bijhorende laadinfrastructuur, ICT en andere onderdelen, zowel bij De Lijn als de exploitanten, is opgesteld met als uitgangspunt dat De Lijn voldoende financiële middelen ontvangt.

- De cijfers voor de eerste fase (2021 – 2023) zijn berekend op basis van het decreet Basisbereikbaarheid, dat op 1 januari 2022 in voege treedt.
- De cijfers voor de volgende fasen zijn projecties die gebaseerd zijn op een ruime internationale marktbevraging, toegepast op de situatie in Vlaanderen.

Vergroening: leefmilieu en klimaat

Leefbaar Vlaanderen voor elke inwoner betekent werken op

- Leefmilieu
- Klimaat

Recente berekening Statistiek Vlaanderen: gemiddelde Vlaming leeft 14 maanden minder gezond agv slechte luchtkwaliteit



Duurzaamheid en **leefbaarheid** zijn een hoeksteen van onze strategie

- Missie: Een slimme reisgezel voor **een leefbaar Vlaanderen** in beweging
- Visie: We zijn dé aantrekkelijke, betrouwbare en performante partner voor **duurzame** en toekomstgerichte mobiliteitsdiensten
- Strategische doelstelling:
  De Lijn draagt bij aan een duurzaam Vlaanderen waarbij **mensen, milieu en maatschappelijk meerwaarde** centraal staan

Duurzaamheid (en dus ook vergroening) is een integraal onderdeel van waar De Lijn voor staat en wil bereiken

Vergroening: leefmilieu en klimaat

Bijdrage van De Lijn naar de toekomst

Leefmilieu: zoveel mogelijk emissievrij rijden in dichtbevolkte regio's, steden

- Verminderen schadelijke en giftige stoffen voor mens en dier
- CO: ontstaat o.a. door onvolledige verbranding van fossiele brandstoffen
- NO_x : ontstaat o.a. bij verbranding van koolwaterstof in motor bij voldoende hoge temperatuur
- Fijn stof: verzamelnaam voor microscopisch kleine deeltjes van gemengde samenstelling, ontstaat op vele manieren

Klimaat: zoveel mogelijk kilometers emissievrij rijden

- Verminderen opwarming van de aarde
- CO_2: broeikasgas dat ontstaat bij verbranding en bijdraagt aan opwarming van de aarde

PM
18 Ton

CO
1904 Ton

NO_x
347 Ton

CO_2
101,135 Ton

Doelstellingen context

Regeerakkoord (2019-2024):

- **MOW :**
  - “We **versterken ook de investeringsimpuls** bij De Lijn van de afgelopen jaren. Het meerjarig **investeringsprogramm**a rond de **vergroening** van het rollend materieel **wordt integraal uitgevoerd**.
    Ten laatste in 2025 worden de stadskernen enkel nog emissievrij bediend. Ten laatste vóór 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij. Ook de (private) onderaannemers van De Lijn worden hier maximaal bij betrokken.”

- **Energie en klimaat**
  - "We zullen een sterk beleid moeten voeren inzake broeikasgasemissiereducties, mobiliteit en infrastructuurinvesteringen, ..., en daarbij over de betaalbaarheid van deze energie- en klimaatmaatregelen voor burgers moeten waken."

  - "We bouwen verder aan een kostenefficiënt en vraaggestuurd openbaarvervoernetwerk."

Doelstellingen context

Beheersovereenkomst De Lijn (2017-2020/2021)

- "De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn zal haar busvloot versneld vergroenen. Het aankoopbeleid wordt duidelijk en beslist geënt op duurzaamheid. Vanaf 2019 worden nog louter bussen met alternatieve aandrijving (hybride, elektrisch, waterstof, …) aangekocht. De Lijn zet haar verduurzaamde voertuigen in heel Vlaanderen in. De ambitieuze doelstelling is om stedelijke omgevingen tegen 2025 enkel nog met groene bussen (mix van hybride en batterij-elektrische bussen) te exploiteren, waarbij er in de stadskernen louter elektrisch gereden wordt. Door het investeringsbeleid te enten op duurzaamheid, levert De Lijn een structurele en cruciale bijdrage tot de duurzaamheidsrevolutie in Vlaanderen. De associatie tussen De Lijn en 'kwaliteit' wordt verder versterkt."

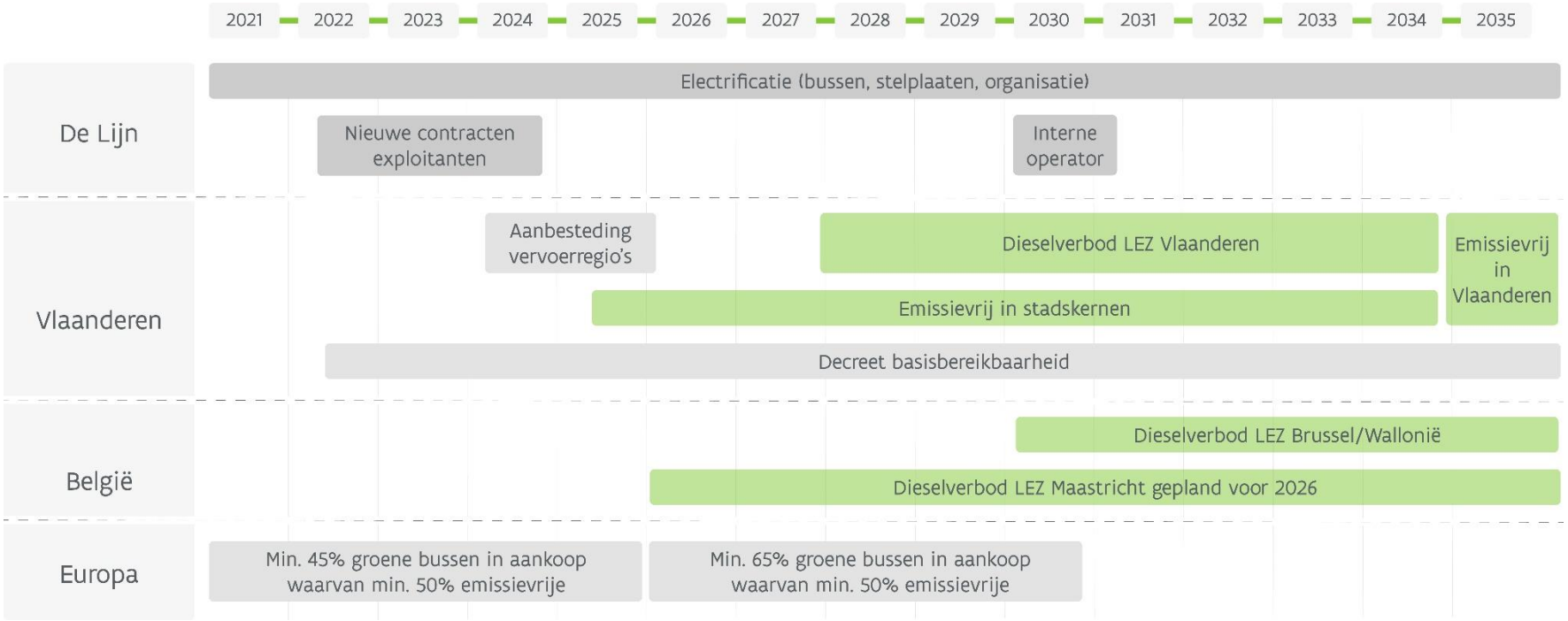
EU wetgevingskader: normen verstrengen voortdurend

- Uitstootvermindering Green Deal tegen 2030 (tov 1990): van -40% (2014) naar -50-55% (2019)
- Clean Vehicles Directive verplicht De Lijn tot min 45% groene busaankopen tegen 2025; 65% tegen 2030



EMISSIEVRIJ rijden

Het plan voor 2035 kent verschillende etappes

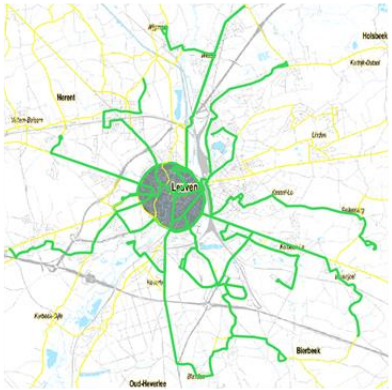


Doelstelling 2025: emissievrij in **stadskernen**

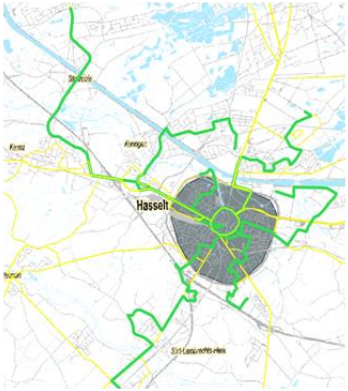
- **Stadskern is niet gedefinieerd → eigen invulling door De Lijn als:**
  - Steden met Lage-Emissiezone (LEZ): gebied binnen LEZ
  - Andere steden: vastgelegd rekening houdend met stadsring en -topologie



LEZ van Antwerpen



Ring van Leuven



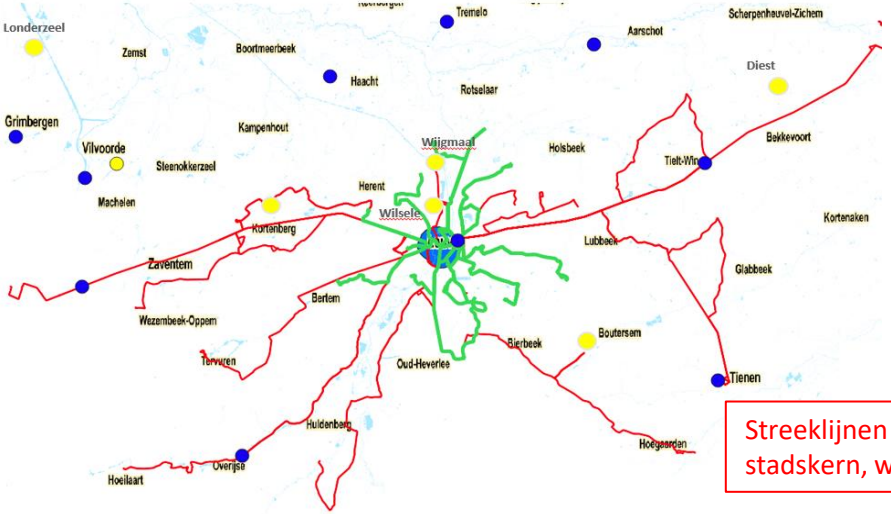
Ring van Hasselt



Oostende

Doelstelling 2025: emissievrij in **stadskernen**

Situatie Leuven 26.200 km/dag



Stadslijnen rijden
± 3400 km/dag (13%) in stadskern

Streeklijnen rijden minder dan 10% in stadskern, want vooral van stad naar stad

Doelstelling 2025: emissievrij in **stadskernen**

De natuur van het netwerk zou vereisen dat we ± 70% van vloot (± 2550 bussen) emissievrij moeten maken tegen 2025:

- ± 1550 bussen De Lijn, ± 1000 bussen exploitanten

Bijkomende factoren die dit nog complexer maken:

- Ombouw stelplaatsen (laadinfrastructuur)
- Beperkte autonomie e-bussen
- Verschillende bustypes







ELEKTRIFICATIE …. meer dan bussen

Feedback uit de marktbevraging van enkele Europese PTO's, bus- en laadinfra leveranciers, o.a.:



Lessons learnt van andere PTO's en PTA's in Europa

Gefaseerd werken:

- Zorg voor een draagvlak binnen de organisatie
- Betrek externe stakeholders zo snel mogelijk bij het programma
- Neem technologische evolutie mee in opeenvolgende fases
- Analyseer behoeften en mogelijkheden via 80/20-principe (Pareto) en Total Cost of Ownership (TCO)
- Focus in eerste fase op minste weerstand en grootste technische en juridische haalbaarheid

Lessons learnt van andere PTO's en PTA's in Europa

Technisch:

- Kies voor laden op stelplaatsen, geen ingrepen op openbaar domein
- Werk met open ICT-standaarden, zodat filosofie kan opschalen van klassieke busomgeving naar klantgerichte ideeënomgeving

Aankoop:

- Kies meerdere leveranciers voor bussen, infra, …
- Voorzie bij aanbestedingen voldoende tijd en expertise

Grootste uitdaging: Stelplaatsinfrastructuur

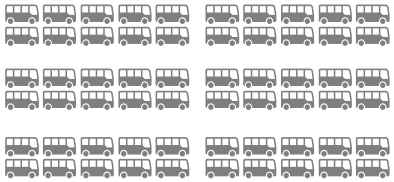
Lessons learnt van andere PTO's en PTA's in Europa

Implementatie Europese PTA's en PTO's steeds in drie fasen:

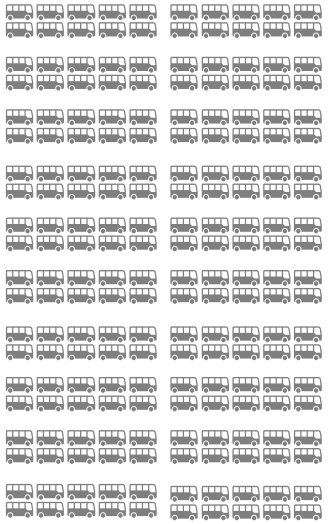
0 – 10 e-bussen



40 – 60 e-bussen



100 – 200 e-bussen

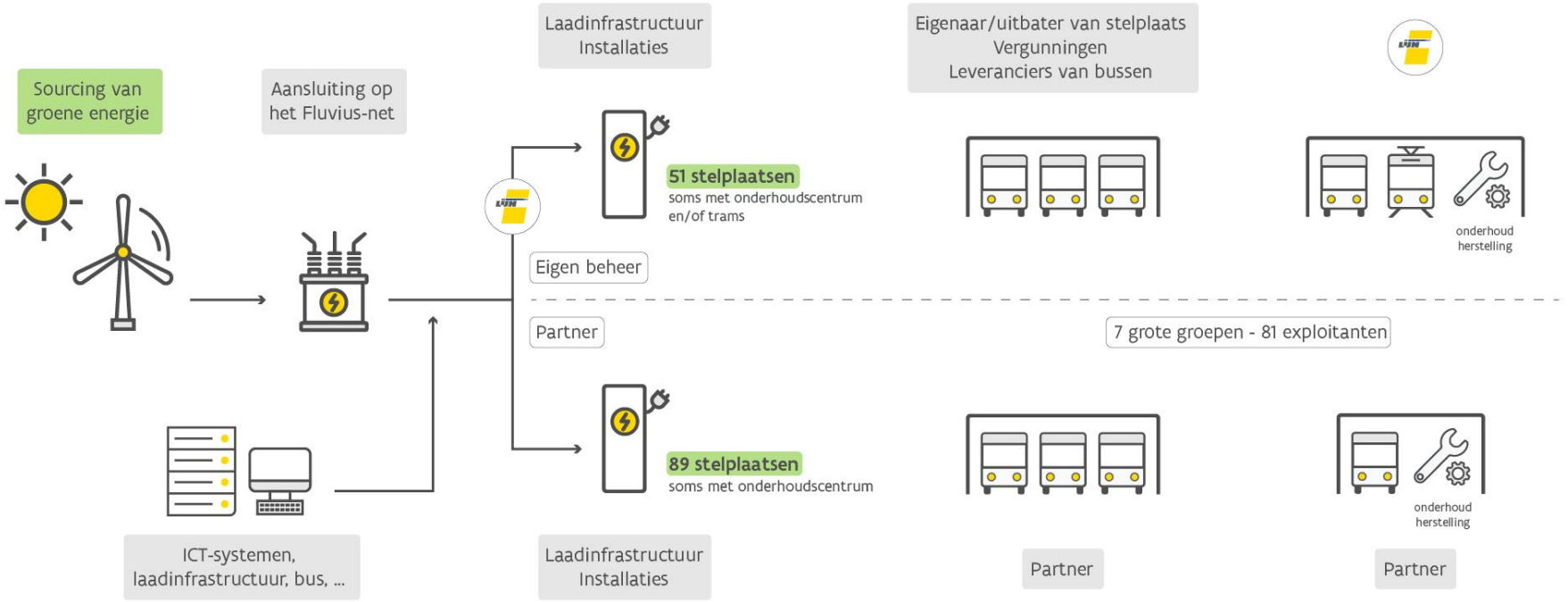


1 **Technologie testen**

2 **Operationele testen**

3 **Gecontroleerde uitrol**

Grootste uitdaging = stelplaatsinfrastructuur



Uitdagingen

1. Verouderde Vloot
2. Infrastructuur stelplaatsen
3. Organisatie en processen
4. Financiering

Uitfaseren EUR3 belangrijk voor het milieu

mààr: … bussen kopen is niét het probleem!

wel om ze te laten rijden …

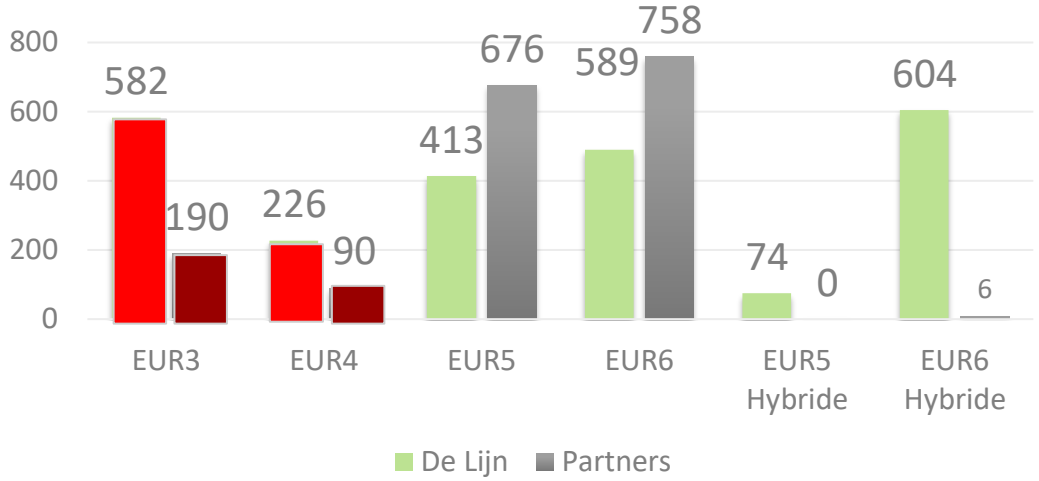


Uitdagingen



Groot aantal EUR3- en EUR4-bussen in onze busvloot moet snel vervangen worden

Vloot De Lijn en Partners-exploitanten (*)



(*) Inbegrepen reservebussen, zowel bij De Lijn als bij exploitanten

Ouderdom vloot De Lijn (**):

- **EUR3: 16 – 21 jaar**
- EUR4: 11 – 15 jaar
- EUR5: 9 – 14 jaar
- EUR6: 3 – 7 jaar
- EUR5 Hybride: 10 – 12 jaar
- EUR6 Hybride: tot 7 jaar

(**) Normale max ouderdom: 15 jaar

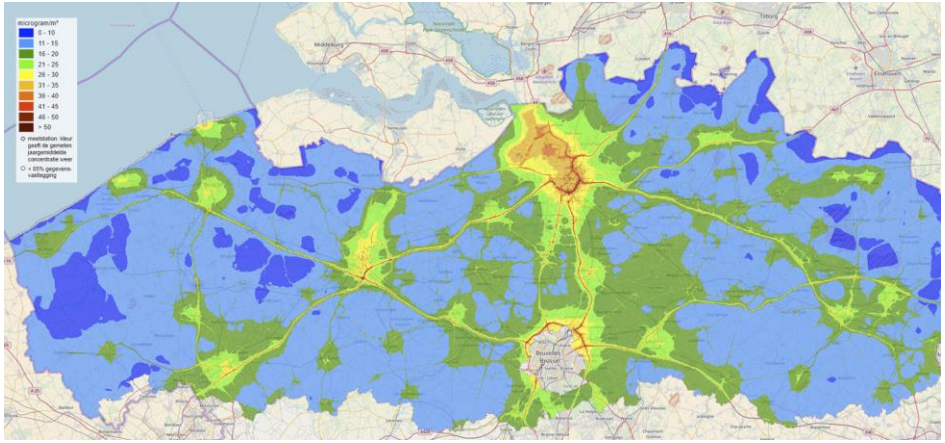
Ter vergelijking: MIVB anno 2021

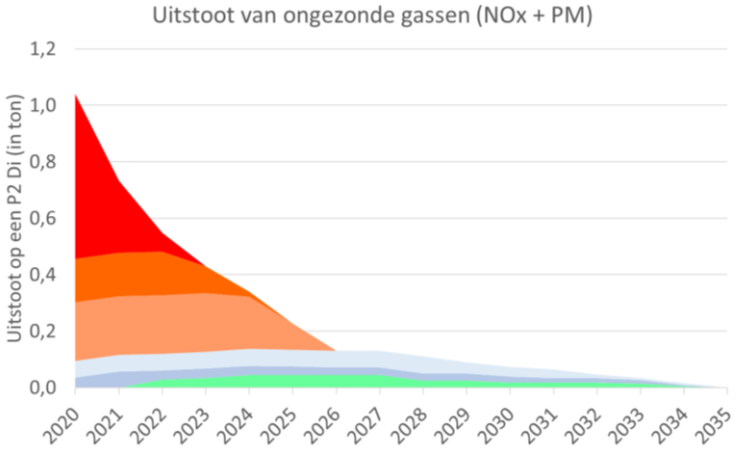
- Géén EUR3-bussen meer
- Haalt alle EUR-4-bussen dit jaar uit de vloot

Vervanging van EUR3- en EUR4-bussen draagt bij aan leefbare steden

EUR3-4-5-bussen zijn de grootste vervuilers, EUR3-bus stoot tot 10-15x meer uit dan een EUR6

Door de verouderde vloot (EUR3- & 4-bussen) te vervangen kunnen we uitstoot reduceren met **78%** in 2025 tov vandaag



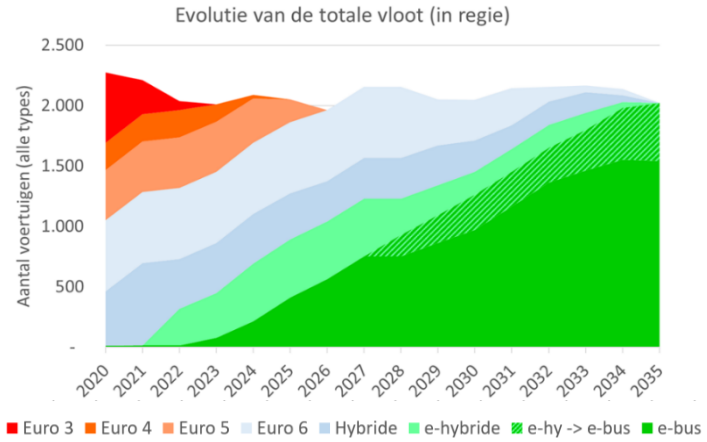


Project CurieuzeNeuzen Vlaanderen 2018 naar NO_2-waarden UAntwerpen en De Standaard

EUR3+4 uitfaseren houdt keuzes in

- Meer uitbesteden aan exploitanten .. maar dit vraagt middelen, en beperkingen qua tijd & stelplaatsen
- E-bussen .. slechts oplossing op termijn, want: ombouw stelplaatsen, aanbesteding, integratie ICT-systemen, beperkte autonomie gelede e-bussen

- **Extra hybride bussen** als transitieoplossing **zijn absoluut nodig**. **(Gelede) e-hybride bussen** → lange buslopen en emissievrij rijden in de stadskern en emissiearm in stedelijke gebieden. Deze (gelede) e-hybrides worden vanaf 2028 omgebouwd tot e-bussen





EUR3/4



E-hybride



100% elektrisch

Infrastructuur stelplaatsen



Grootste knelpunt: infrastructuur Stelplaatsen

Uit marktbevraging:

- Voorzie 3,5 tot 7 jaar per stelplaats
  - Brownfield (om te bouwen bestaande stelplaatsen): risico op saneringen
  - Greenfield (nieuwe stelplaats): volledig traject
  - Ombouwwerken onderhevig aan Europese wetgeving mbt openbare overheidsopdrachten
  - ‘Readiness' van interne en externe stakeholders (bv aansluiting netbeheerder, vergunningen)
- Impact op:
  - CAPEX: gemiddeld jaarlijks budget zal in bepaalde jaren bijna vertienvoudigen
  - Beschikbare ruimte: 50% extra ruimte nodig, oa voor bijkomende laadinfrastructuur
  - Continuïteit operaties

Grootste knelpunt: infrastructuur Stelplaatsen

Specifieke problematiek stelplaatsen Vlaanderen:

- 51 in regie De Lijn (8 PPS), 86 bij partners-exploitanten
- Velen **verouderd** vs. introductie nieuwe technologie
- **Overwegend relatief kleine stelplaatsen** (< 45 bussen) terwijl extra ruimte nodig voor e-bus en laadinfra
- **Vergunningen**

Optimalisatie noodzakelijk

Organisatie en processen



3 - Organisatie en processen: De Lijn in verandering

Voor De Lijn:

- Upgrade raakt **competenties en vaardigheden** van de volledige organisatie
  - Upgrade van bestaande profielen en nieuwe profielen
  - Nieuwe technieken
- **Nieuwe complexe technologie**, die zowel extern als intern communiceert, moet **geïntegreerd** worden binnen de systemen van De Lijn
- E-busgerelateerde **systemen** worden vernieuwd, bv: integratie van stelplaatsbeheer

Vereist wendbare organisatie: **Change Management uitdaging**

Financiering

Uitgangspunt

Het volgend plan voor de vergroening van de vloot en bijhorende laadinfrastructuur, ICT en andere onderdelen, zowel bij De Lijn als de exploitanten, is opgesteld met als uitgangspunt dat De Lijn voldoende financiële middelen ontvangt.

- De cijfers voor de eerste fase (2021 – 2023) zijn berekend op basis van het decreet Basisbereikbaarheid, dat op 1 januari 2022 in voege treedt.
- De cijfers voor de volgende fasen zijn projecties die gebaseerd zijn op een ruime internationale marktbevraging, toegepast op de situatie in Vlaanderen.

Hoe **beperken** we de risico's bij onze aanpak?

- We gebruiken de ervaringen van anderen uit de marktbevraging om **sneller** te gaan met **lager risico**

  - We werken met een **gefaseerde implementatie** om vanuit de lessen van Wave 1 in latere waves vlotter te kunnen opschalen
  - We gaan voor **beproefde oplossingen**
    (leren uit internationale ervaring via uitgebreide marktbevragingen en bijsturen van eigen plan en implementatie via adviesbegeleiding)
  - We nemen de snelle evolutie van technologische ontwikkelingen mee in de tijdsdimensie.

Hoe **beperken** we de risico's bij onze aanpak?

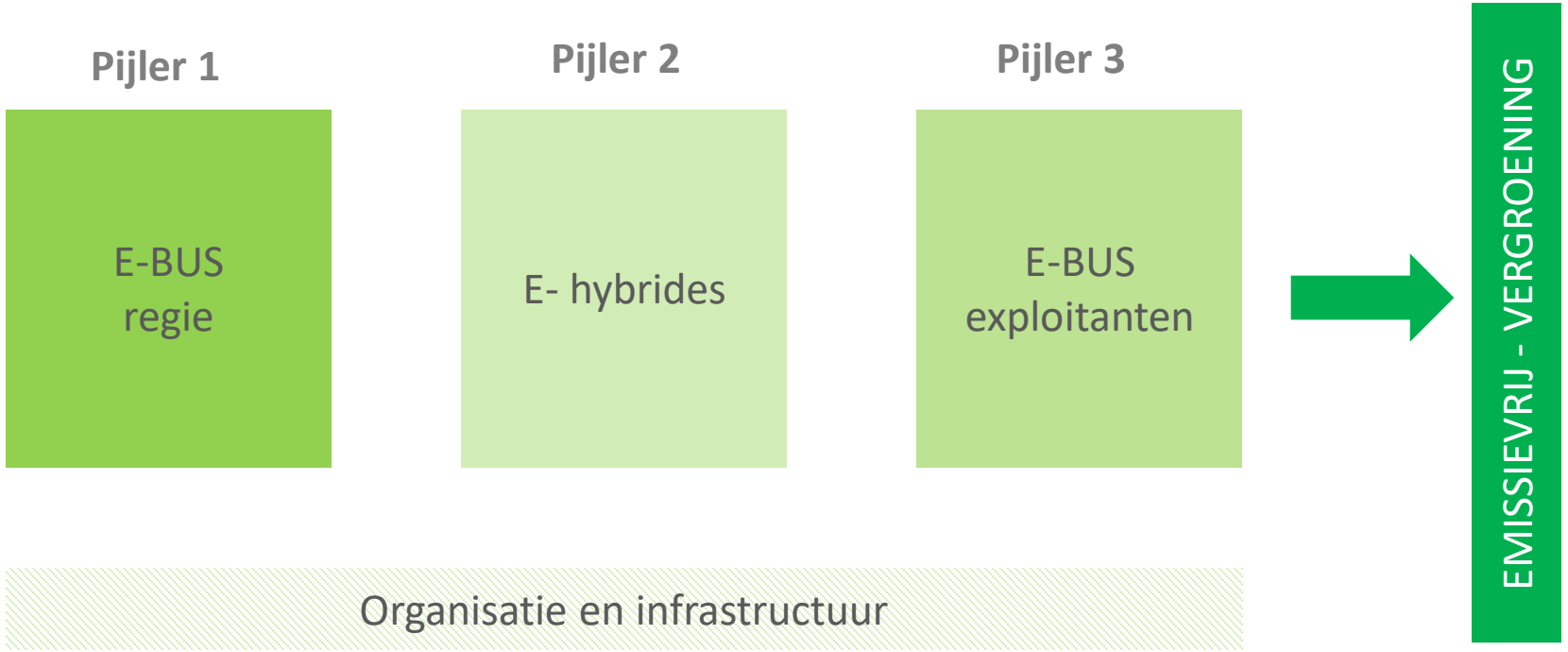
- **Pareto-benadering (80/20)** voor versnelde impact en verlaagd risico

We focussen op **standaardbussen** die <250 km/dag rijden (huidige technologie) & **e-hybride gelede bussen** (samen 70% van onze ritten)

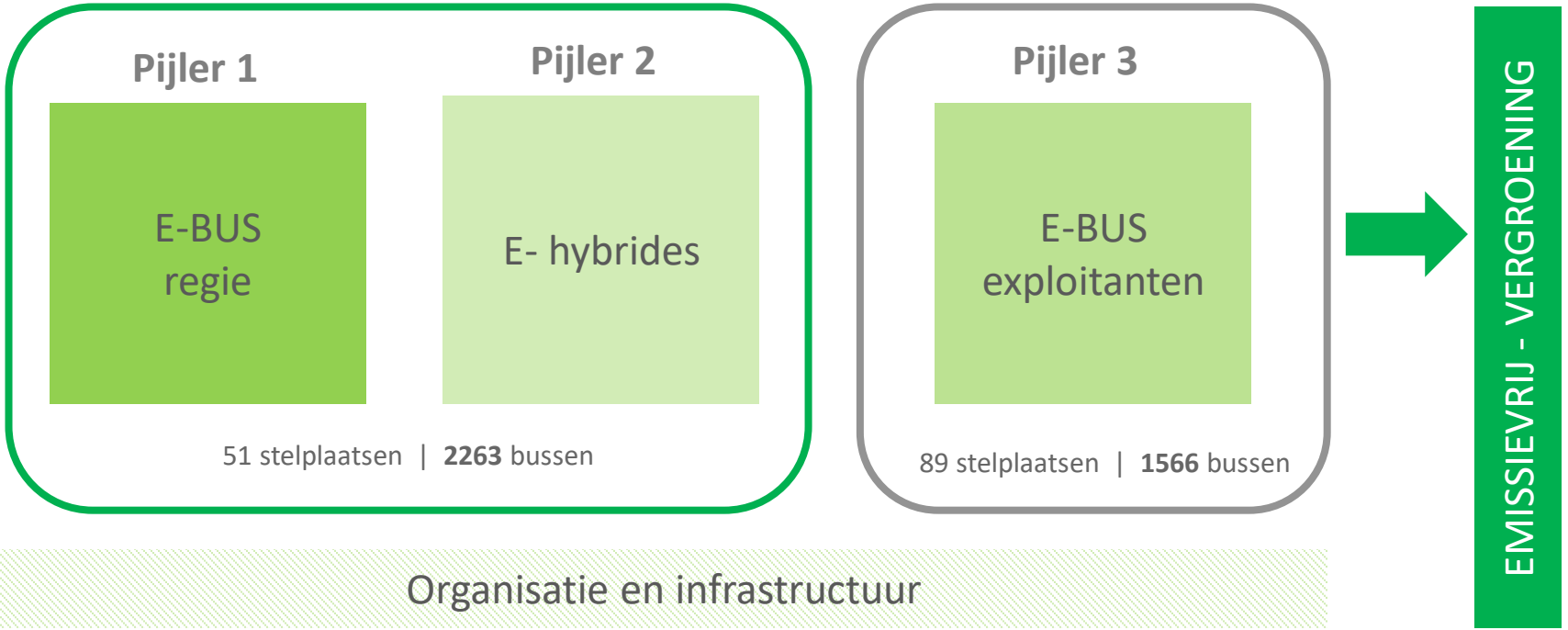
- We kiezen voor maximale impact op CO_2: buslopen die 250 km benaderen (max. aantal CO_2-neutrale km per bus)
- We houden rekening met:
  - maximale impact op NO_x en fijn stof: we kiezen buslopen in stedelijke gebieden met hoge densiteit (stadslijnen)
  - maximale impact per stelplaats (aantal km CO_2 neutrale buslopen) → prio aan stelplaatsen met veel 250 km buslopen
  - masterplan stelplaatsen → 'strategische' stelplaatsen – die binnen portefeuille blijven en snel elektrificeerbaar zijn.

- We herbekijken **de samenwerking met de exploitanten in het kader van de vervanging van de EUR3**
- We werken **in parallel** op verschillende fronten, met focus op snelle vervanging EUR3 en EUR4

Deze benadering is vertaald in plan met **drie** pijlers



Deze benadering is vertaald in plan met **drie** pijlers



Organisatie en infrastructuur

Pijler 1 – Implementatie van e-bussen in eigen regie

Wave 1 2021 - 2023	Wave 2 2024 - 2026	Periode 2027 - 2035

• **Eerste 3 stelplaatsen zijn beslist** op basis van technische en juridische haalbaarheid: Genk, Kortrijk, Gent (Destelbergen)
• **Ombouw** stelplaatsen door ingenieurs-studiebureaus en aannemers
• Tests met 3 leveranciers en **63 standaard** (12 m) **e-bussen,** bijhorende **laadinfrastructuur en softwaretoepassingen**
	• **Uitbreiding** met **9** of meer complexe **stelplaatsen** tot eerst 200 en dan **560 e-bussen** (waaronder ook de eerste gelede bussen en stadsbussen) **met bijhorende laadinfrastructuur en softwaretoepassingen**
	• Toepassen van de draaiboeken uit Wave 1 om versneld complexe stelplaatsen om te bouwen
		• **Gecontroleerde uitrol** van
		  • **Standaardbussen** (12 m): tot ca. 1120 e-bussen
		  • **Gelede bussen** (18 m): tot ca. 720 e-bussen
		  • **Stadsbussen** (8 m en 10 m): tot ca. 180 e-bussen
		  • ca. **40 stelplaatsen** om te bouwen

Pijler 2 – E-hybrides als noodzakelijke overgangsoplossing voor het vlootprobleem met de EUR3- en EUR4-bussen

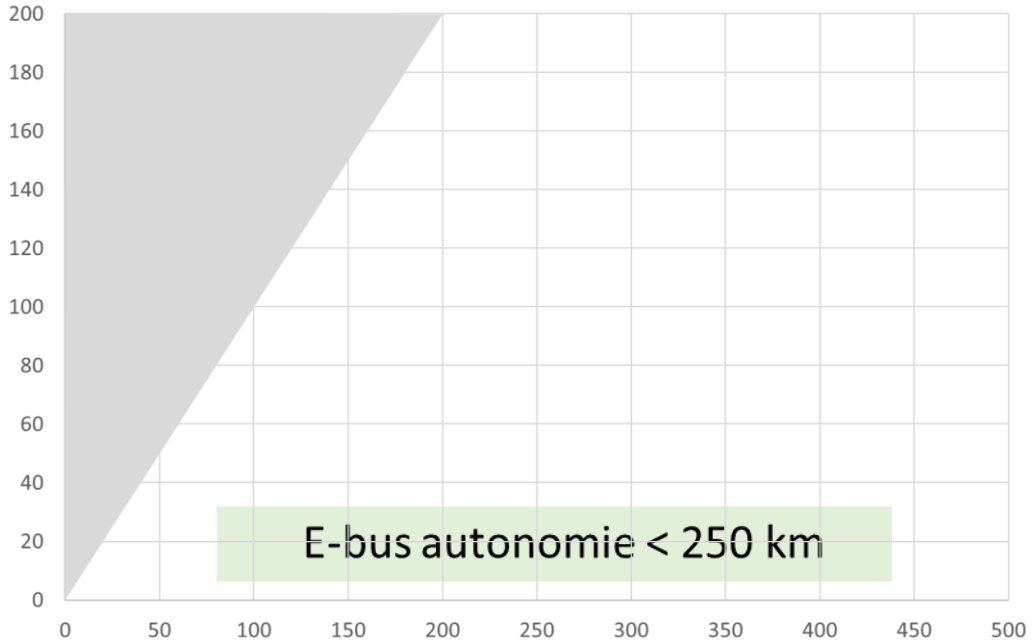
VERTREKPUNT

- Vandaag gebruikt De Lijn 500 hybride bussen
- Voor gelede e-bussen is er nog geen economische oplossing (autonomie is te klein voor vereiste buslopen)
- Met geo-fencing kunnen hybride gelede bussen emissievrij rijden in de stadskern

Wave 1 2021 - 2023	Wave 2 2024 - 2026	Periode 2027 - 2035
• Bevestigd en gefinancierd: • Bestelling van 33 gelede e-hybrides in 2021 • **Ombouw van 250** hybrides tot e-hybrides met maximale autonomie van 120 km • **Goed te keuren en te financieren voor EURx vlootprobleem** • **Bijkomende 177 gelede e-hybrides** • **Modulaire container laadoplossingen** worden voorzien voor het laden van deze e-hybrides • We kiezen hiervoor **minstens 20 stelplaatsen**	• Vervangen van modulaire container laadinfra door vaste laadinfra tijdens ombouw stelplaatsen	• Start van conversie van e-hybride naar e-bus (de diesel range-extender wordt vervangen door bijkomende batterijen)

Hoe kunnen we **optimaal** de stadskernen emissievrij gaan bedienen?

Afgelegde weg in de stadskern (km)



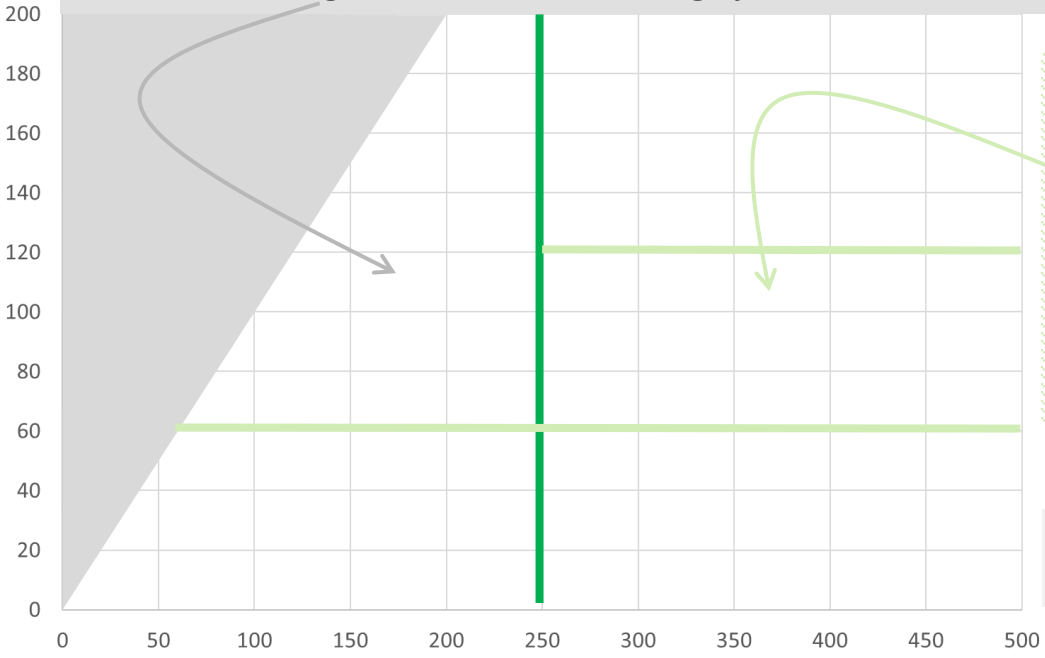
Totale lengte van de busloop (km)

Meer dan 1200 bussen rijden dagelijks minder dan 60 km binnen de stadskernen

Hoe kunnen we **optimaal** onze vloot inzetten?

Afgelegde weg in de stadskern (km)

e-bussen: maximale autonomie van 250 km en rijden emissievrij over heel hun busloop
→ *inzetten dicht tegen de 250 km en zoveel mogelijk in de stadskern*



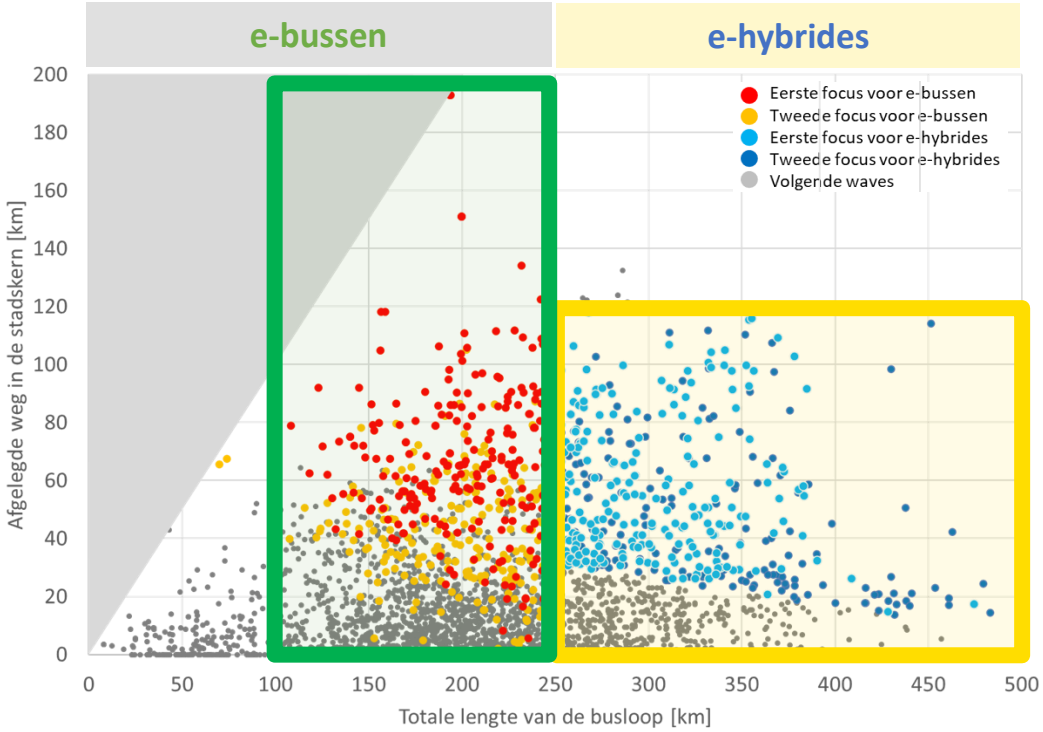
e-hybrides kunnen de langste buslopen aan, en zijn ook short-range (60/120 km) e-bussen

→ *inzetten op lange buslopen met beperkte afgelegde weg in de stadskernen*

Totale lengte van de busloop (km)

E-bussen en e-hybrides worden **complementair** ingezet om stadskernen te bedienen

Afgelegde weg in de stadskern (km)



Elk punt in deze grafiek stelt één bus(loop) voor ..

.. gekenmerkt door

- totaal afgelegde weg en
- afgelegde weg in de stadskern

Totale lengte van de busloop (km)

Pijler 3 – emissievrij rijden bij de partners exploitanten

Context van situatie exploitanten: moeten groeifase doormaken tegen achtergrond van nieuwe contracten en onduidelijke financiering

Wave 1 2021 - 2023	Wave 2 2024 - 2026	Periode 2027 - 2035
• Doel: **120 emissievrije bussen** op minstens **4 stelplaatsen** • Testfase ook voor exploitanten om ervaring op te bouwen, ze moeten door dezelfde opbouw gaan • Transitieperiode exploitanten binnen bestaande contracten	• Doel: **530 emissievrije bussen** op minstens **15 stelplaatsen** • Ambitieuze vereisten voor emissievrij OV in alle vervoerregio's waar exploitanten actief zijn • Nieuw Bestek Exploitanten voor 70% van de bestaande contracten (1100 bussen)	• Doel: **alle bussen emissievrij** • Verdere uitrol van e-bussen tot 100% in 2035 (1566 bussen)

- Cijfers zijn projectie. Afhankelijk van correcte financieringsmodaliteiten
- De Lijn bepaalt de inzet van e-bussen voor emissievrij rijden in de stadskernen (buslopen)

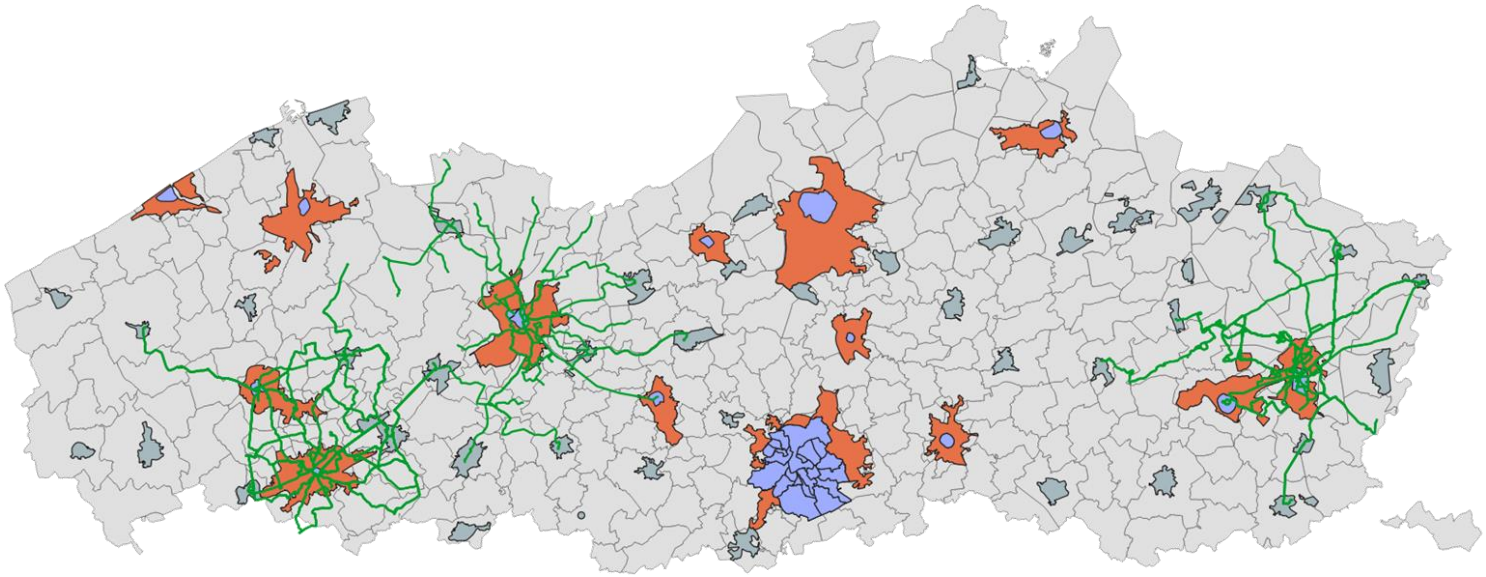
Enkele sleutelcijfers

(projectie van een totaalbeeld)

			Wave 1			Wave 2		
	Regie	Exploitanten	2021	2022	2023	2024 tot 2026	2030	2035
Aantal e-bussen	x	x	25	63	196	1090	2180	3430
Aantal e-hybrides	x	NVT	0	303	372	480	190	0
Aantal e-stelplaatsen	x	x	5 (testsites)	3 + ?	6 + ?	14 + ?	25 + ?	140
Aantal e-km/dag (Op een drukke dinsdag)	x	x	4.000	21.000	49.000	230.000	435.000	675.000
Besparing NOx + FS	x	x	**28%**	**49%**	**60%**	**89%**	**93%**	**100%**
Besparing CO2 + CO	x	x	**1%**	**12%**	**15%**	**41%**	**64%**	**100%**

Basis: intern model met veronderstelling van continuïteit onder de exploitanten (in deze periode loopt ook de nieuwe contracten voor exploitanten)

Graduele fasering van emissievrij rijden in Vlaanderen

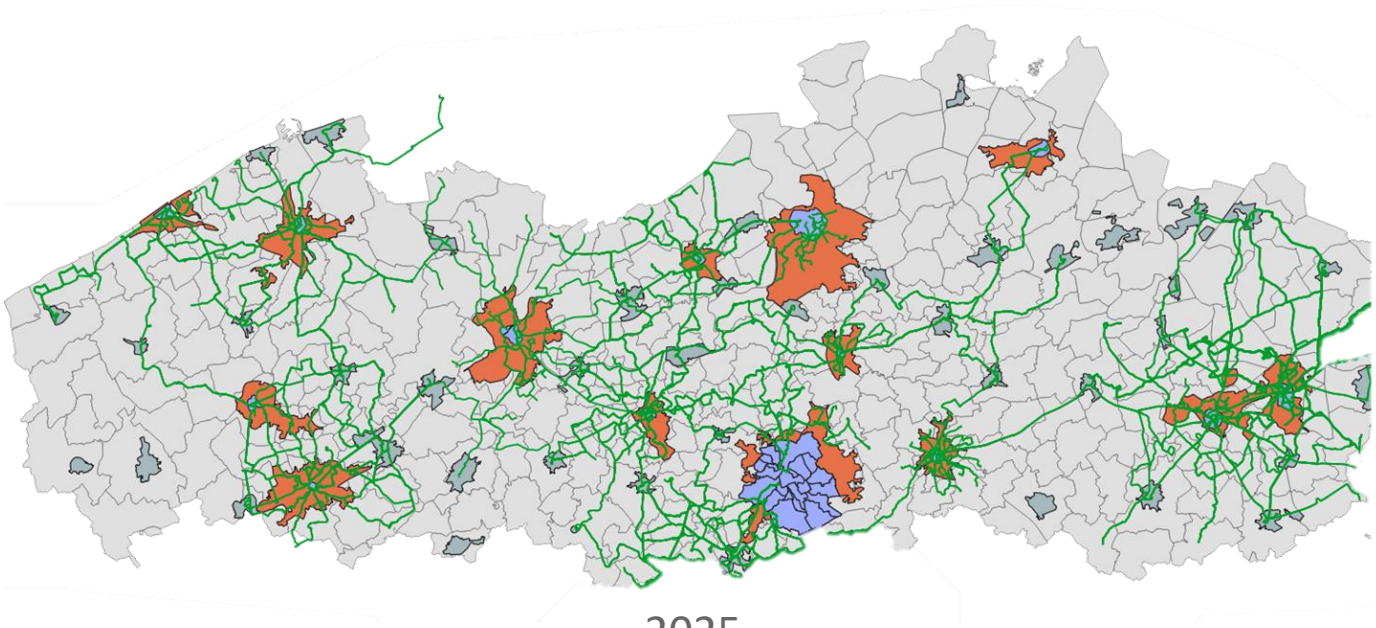


2023

Stadskern centrumstad en Brussel
Stedelijk gebied 13 centrumsteden en Vlaamse Rand
Kleinstedelijk gebied

emissievrije busloop

Graduele fasering van emissievrij rijden in Vlaanderen

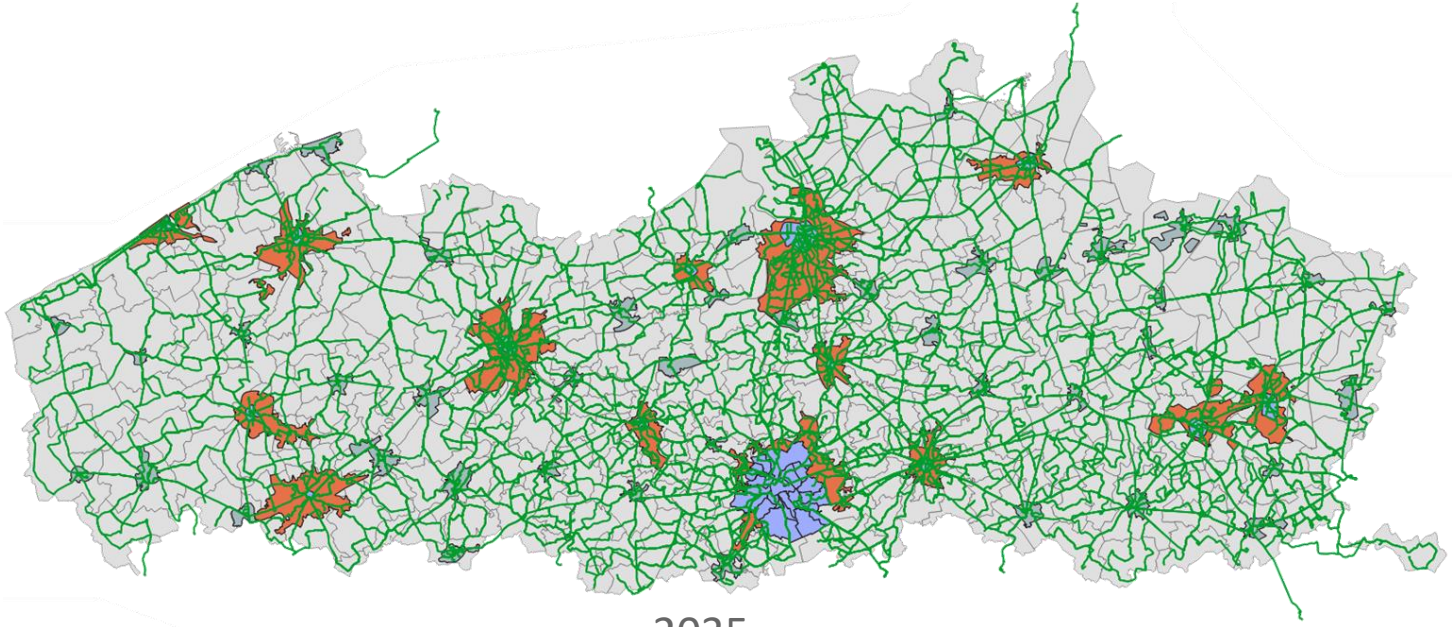


2025

Stadskern centrumstad en Brussel
Stedelijk gebied 13 centrumsteden en Vlaamse Rand
Kleinstedelijk gebied

emissievrije busloop

Graduele fasering van emissievrij rijden in Vlaanderen



2035

Stadskern centrumstad en Brussel
Stedelijk gebied 13 centrumsteden en Vlaamse Rand
Kleinstedelijk gebied

emissievrije busloop

Wave 1:

dit is wat u van ons kan verwachten voor de volgende 3 jaren

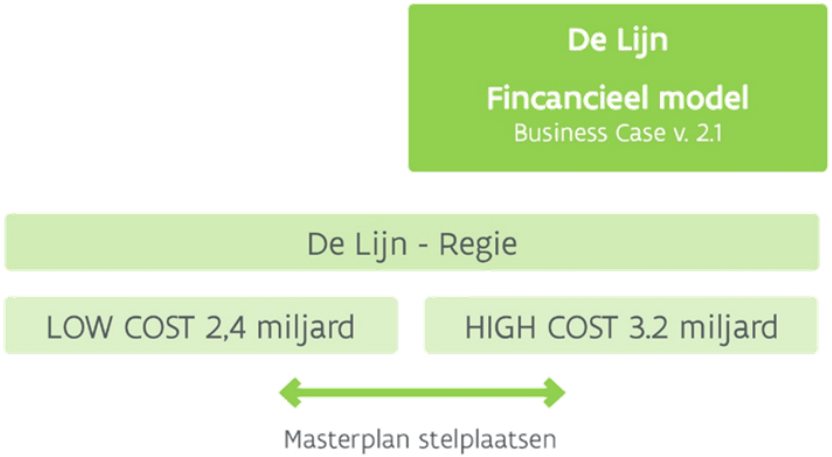
mits de gevraagde ondersteuning

Met Wave 1 starten we 2021-2023

E-bussen:	E-hybrides:	Exploitanten:
Buslopen bedienen: **Kortrijk** **Genk** **Gent** + 15 kleinere steden	Buslopen bedienen: **Antwerpen** **Gent** **Leuven** **Turnhout** **Vlaamse Rand** + 20 kleinere steden	Deze buslopen bedienen: **6 centrumsteden** **+30 kleinere steden**

Nadien volgt Wave 2 met tweede driejarenplan 2024-2026

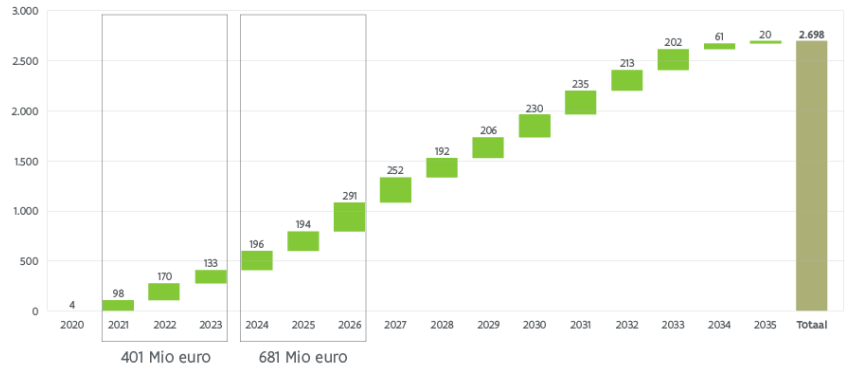
Overzicht van totale investeringsbehoefte voor Vlaanderen: **De Lijn regie**



	Low Cost Scenario Mio Euro	High Cost Scenario Mio Euro
Bussen	1.662	1.662
Laadinfra	156	156
Software & project	90	90
Infra stelplaatsen	479	1.222
Totaal	**2.387**	**3.130**

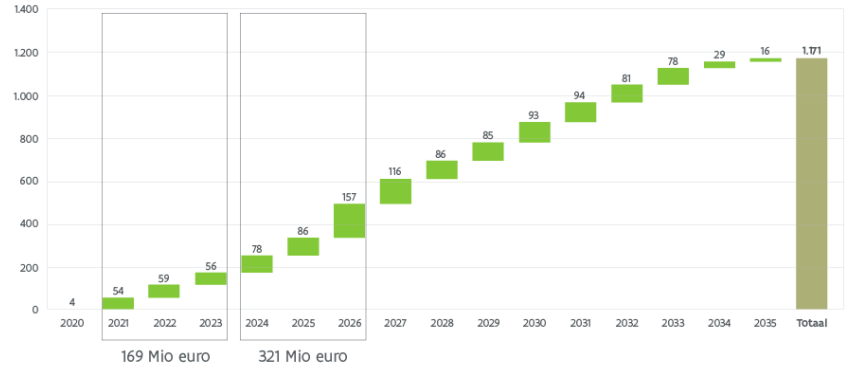
Investeringsbehoefte voor **vergroening** van De Lijn regie

Evolutie totale CAPEX
in Mio euro (gemiddeld scenario)



delta
1.527 Mio euro

Incrementeel t.o.v. 'geen e-bussen'
Jaarlijkse spreiding CAPEX in Mio euro
(gemiddeld scenario)



Overzicht van totale investeringsbehoefte voor Vlaanderen: **De Lijn + exploitanten**

De Lijn

Fincancieel model
Business Case v. 2.1

Exploitanten (Projectie)

De Lijn - Regie		Exploitanten	
LOW COST 2,4 miljard	HIGH COST 3.2 miljard	LOW COST 1,5 miljard	HIGH COST 2 miljard

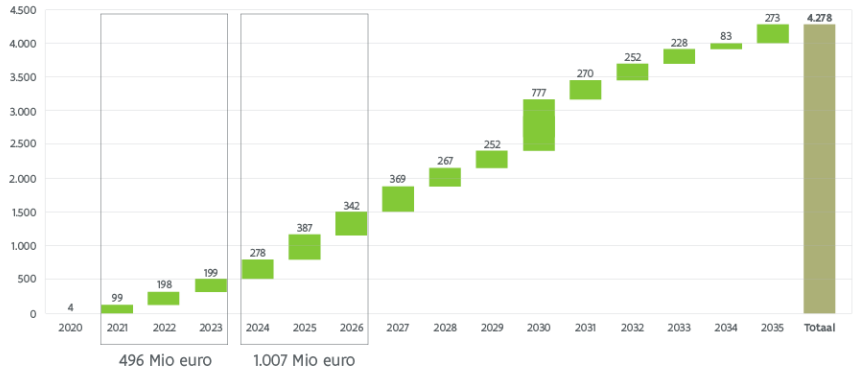
Masterplan stelplaatsen

In dit financieel model werden bussen, laadinfra en stelplaatsen voor exploitanten geprojecteerd voor een gelijkaardige kostenraming van vereiste de infrastructuur-upgrade.

Disclaimer: indicatieve grootteorde op basis van extrapolatie cijfers met aanpassing voor typische stelplaatsomgeving bij exploitanten

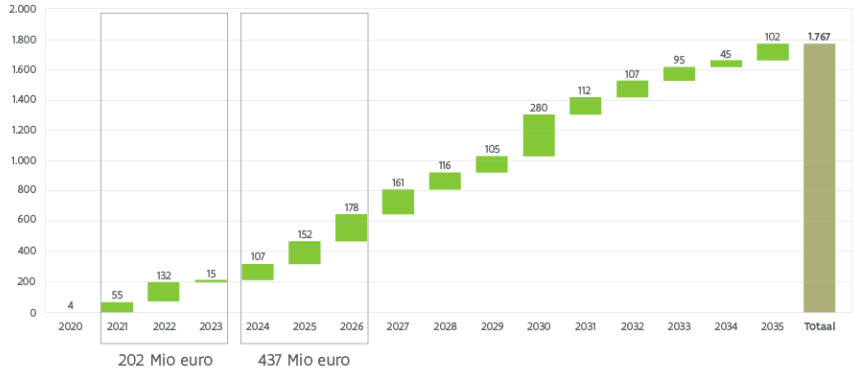
Investeringsbehoefte voor **vergroening** van De Lijn + Exploitanten

Evolutie totale CAPEX
in Mio euro (gemiddeld scenario)



delta
2.511 Mio euro

Incrementeel t.o.v. 'geen e-bussen'
Jaarlijkse spreiding CAPEX in Mio euro
(gemiddeld scenario)



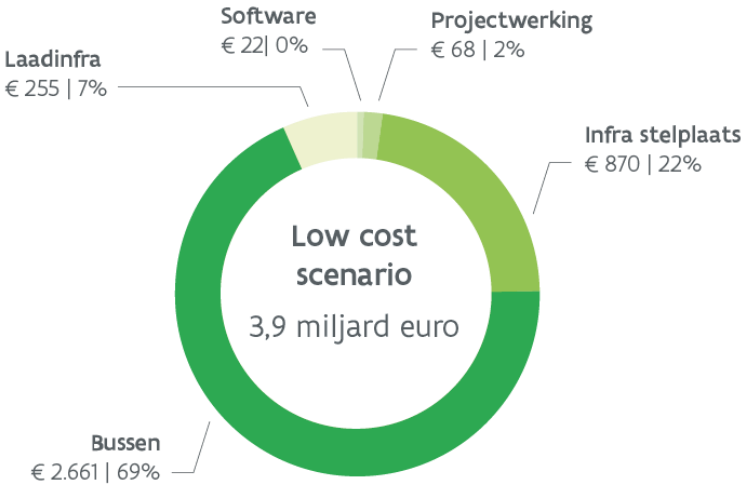
Financiering van elektrificatie van busvloot + infrastructuur voor Vlaanderen

- **Totale financiering** van elektrificatie van De Lijn in heel Vlaanderen (eigen regie + partners exploitanten) van 2020 tot 2035 bedraagt **€ 3,9 miljard** (brownfield-scenario) tot **€ 5,2 miljard** (greenfield-scenario)

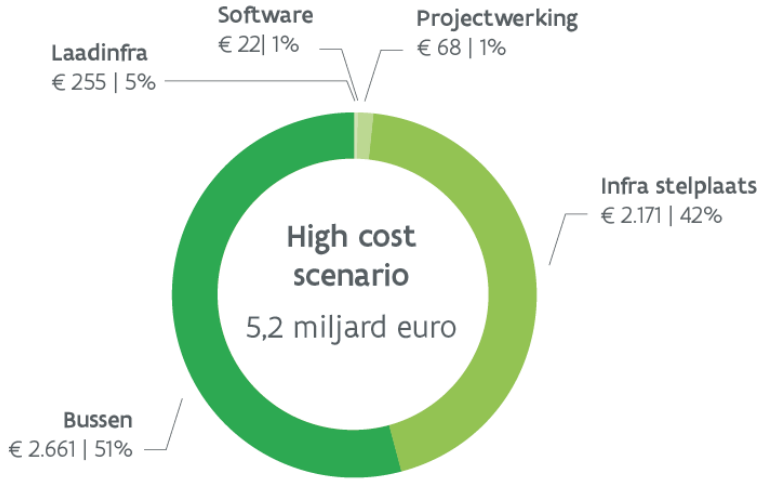
- Kost elektrificatie (2020-2035) betekent een **verhoging** van de investeringsmiddelen tov het huidige diesel/hybride scenario van ca 70%

Financiering van elektrificatie van busvloot + infrastructuur voor Vlaanderen

Low-cost scenario (3,9 miljard €)



High-cost scenario (5,2 miljard €)



Bedragen x Mio €

Ambities en middelen liggen ver uit elkaar

- **Onvoldoende vooruitgang tot heden?**
- **Verouderde bussen en infrastructuur?**

⟺ **Gevolgen van continue onder-investering**

Onze vergroeningsambities leveren een zeer belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van de steden en verbetering van het milieu, maar kunnen niet met de huidige investeringsenveloppes worden waargemaakt.

Mogelijkheden:

- We reduceren onze vergroeningsambities nog verder

of

- We voorzien in de nodige middelen voor het voorgestelde vergroeningsplan

Uitdagingen bij business case en financiering tot 2035

- **De uitvoering van de vergroenings-businesscase vereist een consistente visie en een plan op lange termijn, met zekerheid van stabiele financiering om implementatie mogelijk te maken**

  - Plan en implementatie lopen over meerdere legislaturen
  - Voorbij 10 jaar opdracht De Lijn als intern operator, bepalend voor benchmark 2025

- **Mogelijke denksporen voor de Vlaamse Regering:**

  - Klassieke financiering -> voorkeur decretale verankering
  - Deconsolidatie
  - De Lijn als netbeheerder met PPS sub-contractanten in uitvoering
  - …

Financieringsopties E-Bus



Mijn lijn, altijd in beweging

Financieringsopties E-Bus

Decretale verankering in een geconsolideerd kader	Deconsolidatie	DBFM set-up/ Asset based Lending
PRO's		
1. Meest **eenvoudige** constructie die De Lijn toelaat haar volledige operationele focus te houden. 2. Indien verankerd in een decretaal akkoord, zekerheid dat (tekort aan) financiering geen vertraging voor het E-Bus project oplevert 3. Meest **voordelige financieringskost** voor Vlaanderen.	1. Stuwt De Lijn naar een meer **klantgerichte** focus. De Lijn draagt haar eigen risico's terwijl transport als strategisch 'topic' in Vlaamse handen blijft. 2. Minder duur dan DBFM, met een **kost die enkel** het terugbetalingsrisico dekt.	1. Laagst operationeel risico, 1 geïntegreerde opdracht 2. Projectrisico en verantwoordelijkheden bij private opdrachtnemer 3. Beschikbaarheidsvergoeding op voorhand vastgelegd
CON's		
1. Vertragingsrisico bij **andere politieke** prio's waardoor financiering in het gedrang kan komen.	1. Belangrijke transformatie getriggerd door deconsolidatie samen de met uitrol van E-Bus. 2. Toekenning deconsolidatie-dossier in een post-covid tijdperk zal **mogelijk meer tijd** vragen.	1. Voorstudie toonde **hoge complexiteit** van het bijhorende contractmanagement aan. 2. **Duurste** optie voor de belastingbetaler. 3. **Minder flexibel** inspelen op nieuwe technologie

Hybride constructies

	Financiering E-Bussen	Financiering Stelplaatsen
Decretale Verankering	Bussen zijn 'vervangingsinvesteringen': niet geschikt voor DBFM.	• Vlaanderen blijft strategisch 'in the lead' • meest duurzame optie voor Synergie met andere initiatieven • projectrisico bij Vlaanderen
Deconsolidatie		• Vlaanderen blijft strategisch 'in the lead' • meest duurzame optie voor Synergie met andere initiatieven • projectrisico bij De Lijn
DBFM / Operational Lease		• Vlaanderen is voor de volgende 30 jaar geen eigenaar meer van deze stelplaatsen. • Financieel duurste scenario. • Laagste projectrisico

Deconsolidatie: context

Het Vlaams Regeerakkoord:

De mogelijkheid tot deconsolidatie van De Lijn wordt nadrukkelijk onderzocht.

Het opereren buiten de consolidatiekring laat creatieve(re) investeringsimpulsen toe.

Het is evenwel de vaste intentie van de Vlaamse regering om haar meerderheids-aandeelhouderspositie te behouden.

Deconsolidatie: betekenis

- De Lijn wordt buiten de overheidsperimeter geplaatst.
- De schulden van De Lijn tellen na deconsolidatie niet langer mee in de Maastrichtnorm wanneer de Vlaamse begroting wordt opgemaakt.

- Eurostat zal finaal bepalen of een institutionele eenheid ressorteert onder de ‘overheid’ dan wel onder de ‘vennootschappen’.
- Die indeling hangt af van toepassing markt-criterium en een aantal ‘feitelijke’ vaststellingen.

Deconsolidatie: Criteria volgens ESR

- Het toepassen van een **economisch significante prijs:** de ‘prijs’ beinvloedt rechtstreeks ‘de vraag’ en ‘het aanbod’.

- **Het marktcriterium:**
  - Meer dan 50% van de aanbodskosten worden gedekt door ‘variabele inkomsten’. Dit zijn inkomsten die afhankelijk zijn van de ingevulde vraag.
  - Een deel van de variabele inkomsten mag door de overheid worden afgedekt zolang het fluctueert in functie van de ‘vraag’.

Deconsolidatie: praktische consequenties voor De Lijn

- **Reizigerstellingen:**
  - Het variabele gedeelte van de dotatie van De Lijn is afhankelijk van het aantal geregistreerde reizigers
  - Een reizigersregistratiemodel: aanvaard als basis om aantal reizigers te berekenen
  - Voor overmachtssituaties dient in de beheersovereenkomst een clausule te staan die de financiering niet in het gedrang brengt
- **Operationele en commerciële flexibiliteit**
  - De Lijn dient de nodige autonomie te krijgen om haar exploitatie te organiseren
  - De Lijn dient de autonomie te krijgen om met de nodige flexibiliteit de door de Vlaamse Regering vastgestelde tarieven te implementeren
- **De Lijn dient op autonome wijze financiering aan te trekken**
  - Autonoom = zonder algemene Vlaamse kredietwaarborg
  - Binnen een consortium van financiers
  - De Lijn is vandaag niet gekend als kredietnemer
  - De financieringskost dient zij terug te verdienen binnen haar inkomstenkader

Status onderzoek **Deconsolidatie**

Timing	Status
November 2019	Finalisatie voorstudie: vergelijking Consolidatie/Deconsolidatie/DBFM => DBFM valt af als scenario wegens contractueel te moeilijk uitvoerbaar
Mei 2020	Conceptstudie Deconsolidatie klaar
Oktober 2020	Verkennende gesprekken financiële partners

Voorwaarden en sensitiviteiten Deconsolidatie

- Min 50+1% van de dotaties/inkomsten moeten worden getriggerd door reizigersritten
- De ‘tarificatie’ van de reizigersritten dient voor 3 tot 5 jaar vast te liggen

- De Lijn moet afdoende operationele en commerciële flexibiliteit krijgen om als marktproducent te kwalificeren
- Financiering aangetrokken door De Lijn moet gebeuren op zelfstandige basis, dus niet via een waarborg van het Vlaams Gewest

"Een leefbaar Vlaanderen"
We delen deze ambitie en hebben een plan

laat ons – **alle partijen** – **samenwerken** om het mogelijk te maken



Bedankt

voor je aandacht

Mijn lijn, altijd in beweging