

**BIJKOMEND ANTWOORD OP SCHRIFTELIJKE VRAAG NR. 634 (26 JANUARI 2021)
VAN STIJN BEX AAN LYDIA PEETERS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN**

1. Er zijn 65 steden in Vlaanderen.

a) Welke gebieden vallen er specifiek onder de term 'stadskernen', die in 2025 emissievrij bediend zullen worden?

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen maakt een onderscheid tussen het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, de grootstedelijke gebieden, de regionaalstedelijke gebieden, de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau, maar zegt niets over het begrip stadskern.

Daarom heeft De Lijn zelf een definitie opgesteld voor de Vlaamse centrumsteden. Daarbij werkte De Lijn met de omschrijving van de LEZ-zone waar deze bestaat, de (historische) stadsring of een andere omschrijving waar de eerste twee criteria niet beschikbaar zijn.

De gefaseerde implementatie van elektrische bussen gaat via de keuze en ombouw van stelplaatsen, omdat daar de elektrische stroomvoorziening en plaats voor laadinfrastructuur moet voorzien.

In de eerste fases spreken we over een 12-tal van de grote stelplaatsen die vooral de Vlaamse centrumsteden bedienen. Dit mede rekening houdend met de impact op de problematiek van het verbeteren van de luchtkwaliteit door het beperken van de uitstoot van fijn stof en stikstof in de grotere steden waar de bevolkingsdichtheid het grootst is.

Omdat elke bus op een dag een busloop rijdt die zowel stadslijnen als streeklijnen bevat, en de Vlaamse stadskernen relatief klein zijn ten opzichte van de totale lengte van een busloop, gaan de bussen slechts een beperkt deel van hun dagelijkse kilometers emissievrij in de stadskern rijden en daarnaast ook kilometers afleggen in het grotere stedelijk gebied, en ook in de vele kleinere niet-centrumsteden en in buitengebied in Vlaanderen.

Naast bovenstaande uitrol van e-bussen, is een tweede pijler van het plan om ook de e-hybride bussen (vooral gelede, met emissievrije autonomie van 60-120 km) in te zetten met tijdelijke laadinfra op stelplaatsen over heel Vlaanderen.

En de derde pijler bestaat uit de adoptie en uitrol van e-bussen bij de exploitanten.

Voor de drie pijlers zal de inzet van elke bus via een prioriteringsalgoritme gealloceerd worden op een gekozen busloop, rekening houdend met het maximaal aantal kilometers in stadskernen en stedelijke gebieden.

b) Hoeveel bussen van De Lijn bedienen momenteel deze stadskernen? Hierbij graag een opdeling tussen de verschillende bustypes (elektrische, hybride, diesel) per stadskern.

Gezien de aard van het busnetwerk en de organisatie van de operaties over Vlaanderen zijn hierover geen exacte gegevens bekend. Focus ligt op het uitvoeren van de dienstregeling, en daarin is de stadskern geen doorslaggevend criterium. Niet alleen werd het begrip stadskern nooit exact gedefinieerd, tot voor emissievrij rijden was dit ook niet van belang in overwegingen rond het busverkeer.

We kunnen wel stellen dat ongeveer 70 à 90% van de bussen van De Lijn en exploitanten een stadskern aandoen. Dit is een gevolg van het feit dat een meerderheid van de buslopen de steden verbindt, en ook de streeklijnen de verbonden steden binnenrijden. En dit zal zeker niet afnemen bij de uitrol van Basisbereikbaarheid.

- c) **Meer dan 50% van het aantal gereden kilometers van de busdiensten van De Lijn wordt uitgevoerd door exploitanten.**

Hoeveel en welke van deze stadskernen worden door exploitanten van De Lijn bediend? Welk aandeel van de ritten in deze stedelijke kernen wordt uitgevoerd door exploitanten van De Lijn?

Zie het antwoord hierboven onder b).

De exploitanten rijden lijnen en buslopen gebundeld als kavels in de contracten. Het beheer van het netwerk focust helemaal op de inzet van bussen en chauffeurs op buslopen om alle lijnen zo goed en efficiënt mogelijk te bedienen.

De dimensie stadskern is nieuw geïntroduceerd als deel van de voorbereidingen voor de elektrificatie, maar is nog niet voor alle data en systemen beschikbaar.

2. **Bij de ambitie om het openbaar vervoer in Vlaanderen emissievrij te maken, worden ook (private) onderaannemers maximaal betrokken. Uit het antwoord op schriftelijke vraag nr. 250 van 20 november 2020 van Jos D'Haese blijkt echter dat De Lijn geen overzicht kan geven over de samenstelling naar aandrijving (elektrische, hybride, diesel) van de bussen ingezet door exploitanten. Bovendien stelt de minister in haar antwoord dat er tot op heden geen cijfers zijn die de vergroening van de vloot van de exploitanten aantonen.**

- a) **Zal de minister aandringen bij De Lijn om informatie over de busvloot van de exploitanten te verkrijgen, gelet op het belang ervan voor het behalen van de doelstelling inzake emissievrije stadskernen?**

In de schriftelijke vraag nr. 250 vroeg de heer D'Haese achter cijfers die de vergroening van de vloot van de pachters kan aantonen gezien de vergroening momenteel 3 elektrische bussen zijn. Dit is iets heel anders dan geen cijfers hebben over de vloot van de pachters.

De Lijn heeft wel een overzicht over de busvloot bij de exploitanten. Waar De Lijn een belangrijke problematiek heeft van EUR3- (en EUR4-)bussen, situeert deze zich bij de exploitanten bij de EUR5.

De busvloot van de pachters ziet er als volgt uit (situatie 8 maart 2021):

Euronorm	Aantal
3	57
4	56
5	531
6	755
elektrisch	3
Euro 6 Hybrid	7

- b) **Op welke manier wil de minister exploitanten van De Lijn een impuls geven of doelstellingen opleggen om sterk in te zetten op emissievrij vervoer? Hoe kan ze garanderen dat ook exploitanten de stadskernen in 2025 emissievrij zullen bedienen?**

De Lijn is sinds enige tijd in nauw overleg met de federatie van exploitanten over emissievrij vervoer, zowel qua informatie-uitwisseling over de uitdagingen en een gecoördineerde implementatie-aanpak, als de contractuele zijde.

Dit laatste kan niet los gezien worden van de nieuwe contracten voor de exploitanten, gezien 70% van de huidige contracten vervalt en moet vernieuwd worden in de periode 2023-25. De huidige contracten bevatten geen impuls voor emissievrij vervoer, en dus

worden overbruggingsmaatregelen besproken en uitgewerkt. Enerzijds om zekerheden te geven met betrekking tot e-bussen tussen de huidige contracten (die met bepaalde voorwaarden zouden worden verlengd,) en de nieuwe contracten. Anderzijds om ook om te gaan met de extra investeringen vereist voor e-bussen en laadinfrastructuur, en de onzekerheden met betrekking tot de evolutie van kosten in de toekomst.

3. De Lijn zet momenteel nog steeds in op de aankoop van hybride bussen.

Wat is de afschrijftijd van de hybride bussen die De Lijn momenteel nog aankoopt? Is het de bedoeling deze bussen op termijn om te bouwen tot volledig elektrische bussen (door een upgrade van de batterij)? Wat is hiervan de geraamde kostprijs per bustype, en hoeveel bussen per type dienen omgebouwd te worden? In welke mate is de optie tot ombouw reeds gepland in de aankoopprocedure?

De Lijn zet niet in op de aankoop van hybride bussen. Er worden geen nieuwe aanbestedingsprocedures opgestart voor hybride bussen enkel voor elektrische bussen.

Van de bestaande contracten waar nog hybride bussen kunnen van afgenomen worden is dit nu enkel nog voor gelede bussen gezien 100% elektrisch hier momenteel geen valabele oplossing is.

De Lijn wil de bestaande vloot van hybride bussen wel optimaal inzetten voor de verbetering van de luchtkwaliteit in de Vlaamse steden. Daartoe worden deze waar mogelijk uitgerust met moderne batterijpacks en geo-fencing, zodat ze 60-120 km volledig emissievrij kunnen rijden en automatisch omschakelen in gedefinieerde gebieden. Dit concept wordt e-hybride genoemd Dit is vooral belangrijk voor de zwaardere gelede bussen waar de e-bustechnologie vandaag economisch nog uitdagingen heeft.

Deze e-hybrides kunnen tijdens de mid-life revisie (waar ook bij de e-bus de batterijpacks vervangen worden) omgebouwd worden tot volledige e-bus door vervanging van de oude batterijpacks met de dan competitieve batterijpacks, en het verwijderen van de Euro 6 dieselmotor.

De reeksen werden geïdentificeerd en in totaal betreft het hier 280 bussen, zowel standaard als gelede, waarvoor batterij-upgrades en laadinfra in bestelling voorzien is in de aankoopprocedure.

Bovenstaande maakt deel van de vlootplanning op 15 jaar, waarbij de evolutie en vergroening van de vloot globaal geoptimaliseerd werd rekening houdend met de veelheid van factoren (uitfasering bestaande EUR3- en EUR4-diesels, beschikbaarheid van types e-bussen, hun snelheid van implementatie, aantal benodigde bussen ...)

4. Wanneer verwacht de minister het advies van het Instituut voor de Nationale Rekeningen over een mogelijke deconsolidatie van De Lijn?

De Lijn heeft de laatste maanden sterk ingezet op het verder detailleren en uitzetten van een solide project plan. In die periode zijn verschillende zaken duidelijk geworden : (1) het originele opzet van het project waarbij in eerste instantie enkel de stadskernen in scope waren, is uitgebreid naar een vergroening over heel Vlaanderen en (2) de rol van de stelplaatsen en de gekozen strategie werden uitgediept.

De originele conceptnota dekte daardoor enkel de eerste fase van het vergroeningsprogramma (tot 2027) terwijl nu het volledige vergroeningstraject van Vlaanderen is afgedekt (tot 2035).

Hierdoor ging de bijhorende benodigde financiering van 1,3 Miljard Euro (voor de initiële fase van het vergroeningsproject) naar 2,7 Miljard Euro (wat de volledige vergroening van Vlaanderen voor het deel van De Lijn afdekt).

Het ophalen van 2,7 Miljard aan externe financiering (over de periode tot 2035) is uitdagend in een post-covid situatie. Bovendien is het zo dat de inkomsten van De Lijn – die voor Corona nooit een dalende trend kenden – tijdens de Covid pandemie sterk zijn aangetast in negatieve zin. Hierdoor wordt het minder waarschijnlijk dat het INR een deconsolidatie van De Lijn op basis van 1 jaar feitelijkheid zal accepteren en zal zij meer naar een feitelijkheidsperiode van 3 jaar neigen.

De vergroening van Vlaanderen moet echter zonder verder uitstel doorgezet worden. Om die reden worden verschillende financieringsscenario's vandaag onderzocht :

1. Deconsolidatie : waarbij ook de mogelijkheid wordt onderzocht om slechts na 3 jaar tot een deconsolidatie over te gaan.
2. Een financiering via een decretaal akkoord, mogelijks enkel voor de eerste jaren van het project, tot de deconsolidatie in feitelijkheid kan worden aangetoond.
3. Een ESR-neutrale DBFM constructie voor selecte onderdelen van het project waar dit zinvol is (vb. stelplaatsen).