

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 517

van **STIJN BEX**

datum: 22 december 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Elektrificatie busvloot

De elektrificatie van de busvloot van De Lijn is een dossier van lange adem voor de Vlaamse Regering. De voorganger van de minister kondigde in 2018 al aan dat De Lijn zo'n 1200 groene bussen, waarvan een 900-tal elektrische, zou aankopen om in 2025 in alle Vlaamse stadskernen emissievrij te kunnen rijden. De doelstelling om ten laatste in 2025 de stadskernen enkel nog emissievrij te bedienen, bleef onverminderd aangehouden in het regeerakkoord. Tegen 2035 moet volgens het regeerakkoord het openbaar vervoer in heel Vlaanderen emissievrij zijn. Een aanbesteding van De Lijn voor 970 elektrische bussen werd echter stopgezet in 2020.

In het relanceplan Vlaamse Veerkracht, dat eind september 2020 werd voorgesteld, werd 93 miljoen euro vrijgemaakt voor de 'Vergroening openbaar vervoer (De Lijn)', onder project VV106. Deze middelen komen integraal uit het Europees Herstelfonds. De effectieve besteding voor project VV106 is gepland in 2022 (30,7 miljoen euro) en 2023 (62,3 miljoen euro). Uit de tweede monitoring van het relanceplan Vlaamse Veerkracht (september 2021) blijkt dat van de 93 miljoen euro voor de vergroening van De Lijn op dat moment al 41,742 miljoen euro werd vastgelegd. Die middelen werden aanbesteed voor het ombouwen van 280 hybride bussen naar plug-in e-hybride en de bestelling van 44 gelede e-hybride bussen.

Op 11 maart 2021 hield het Vlaams Parlement een gedachtewisseling over De Lijn. Voorzitter van de raad van bestuur Marc Descheemaecker en CEO Ann Schoubs stelden daar dat de doelstelling om in 2025 stedelijke kernen in Vlaanderen emissievrij te bedienen onhaalbaar was voor de vervoermaatschappij. De Lijn heeft een vloot van 2337 bussen; de pachters zetten 1743 bussen in. Een volledige elektrificatie, van bussen stelplaatsen en ICT, zou een kostenplaatje hebben tussen de 3,9 (2,4 miljard euro voor De Lijn en 1,5 miljard euro voor de pachters) en 5,2 miljard euro (3,2 miljard euro voor De Lijn en 2 miljard euro voor de pachters). Een scenario van 4,3 miljard euro voor De Lijn en de pachters komt neer op meerkosten van ongeveer 2,5 miljard euro ten opzichte van het basisscenario zonder elektrificatie. Vandaag rijden in Vlaanderen nog steeds amper 13 elektrische bussen rond.

Tijdens de commissievergadering Mobiliteit van 17 juni 2021 gaf de minister meer uitleg over een nieuw raamovereenkomst voor de levering van 350 e-bussen voor De Lijn. Ten eerste zouden 60 e-bussen, voor zo'n 40 miljoen euro, eind 2022 geleverd worden. Die bussen zouden verdeeld worden over stelplaatsen in Genk-Winterslag, Destelbergen en Kortrijk. In tweede instantie zouden 140 e-bussen worden aangekocht en ten slotte opnieuw 150 e-bussen. Voor de laadinfrastructuur en de stelplaatsaanpassingen rekent de minister op publiek-private samenwerking (pps) en stelde ze dat ze een pps-nota aan de Vlaamse Regering zou voorleggen.

Tijdens de plenaire vergadering van 11 november 2021 lichtte de minister de bijkomende klimaatmaatregelen voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken toe. Met het elfde speerpunt van de visienota 'Traject emissievrije bussen' wil de regering inzetten op de reeds afgesproken plannen voor de vergroening van De Lijn. Ze stelde dat een plan is uitgetekend voor de vergroening van de volledige vloot van De Lijn en de pachters tot 2035. Dat plan zou nog verder verdiept moeten worden. Ze communiceerde dan ook dat De Lijn nog in 2021 60 e-bussen zou bestellen en dat voor 2022 ook 3 stelplaatsen zullen worden 'klaargemaakt om deze e-bussen te ontvangen'. Een nieuw element is dat er voor de vloot van de pachters een nieuw Special Purpose Vehicle (SPV) opgericht zal worden om ook daar in te zetten op de vergroening. Dat vehikel zal vanaf 2023 65 miljoen euro per jaar ontvangen uit het Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven ((FFEU)-enveloppe), waarmee beschikbaarheidsvergoedingen betaald kunnen worden. Ook alternatieve financieringstechnieken (zoals via de Europese Investeringsbank) kunnen in dat kader onderzocht worden. Het aandeel van ritten dat uitgevoerd kan worden door pachters zal worden opgetrokken. De meerkosten in het exploitatiebudget van De Lijn zullen gecompenseerd worden door een verhoging van de dotatie van De Lijn.

In de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) voor Mobiliteit en Openbare Werken in 2022 werd het investeringsbudget van De Lijn met 57 miljoen euro opgetrokken, waarvan 55 miljoen euro voor e-bussen. In het actualiteitsdebat over de bijkomende klimaatmaatregelen verklaarde de minister dat die extra investeringsmiddelen een blijvend engagement zouden zijn. Bijkomend denkt de minister aan alternatieve financieringstechnieken via de Europese Investeringsbank' (EIB). De Lijn heeft de optie tot deconsolidatie onderzocht. Die optie bleek onhaalbaar, onder meer door de verliezen als gevolg van de coronacrisis.

1. Tijdens de plenaire vergadering van 11 november 2021 stelde de minister dat tot 2035 een plan is uitgetekend voor de elektrificatie van de busvloot van De Lijn en de pachters.

Kan de minister inzage geven in haar programma voor de volledige elektrificatie van de busvloot tot 2035? Komt dit overeen met het plan van De Lijn?

- a) Welke concrete aantallen en de timing voor de aankoop van e-bussen staan in dat plan?
 - b) Welke concrete aantallen en de timing voor de aankoop van e-hybride bussen staan in dat plan?
 - c) Welke concrete aantallen en de timing voor de ombouw van hybride tot e-hybride bussen staan in dat plan?
2. Klopt de lezing van de voortgang van relanceproject VV106 dat het merendeel van het budget van 93 miljoen euro naar hybride bussen gaat? Welk budget blijft er over om een eerste bestelling van 60 e-bussen voor De Lijn te financieren? Zal dat volstaan?
 3. De raad van bestuur van De Lijn keurde op 10 november 2021 de bestelling van 60 e-bussen goed. De bussenfabrikanten Van Hool (36 bussen) en VDL (24 bussen) haalden de opdracht binnen.
 - a) Zal een van deze fabrikanten ook de rest van het raamcontract (nog 290 e-bussen dus) uitvoeren en leveren?
 - b) Welke voorwaarden zijn verbonden aan het raamcontract?

4. Waarop stoelt de raming van minstens 150 e-bussen in de komende 3 jaar bij de pachters? Is er een resultaatverbintenis ter zake met De Lijn?
5. Houdt de minister voor de aanpassing van de stelplaatsen en de installatie van de laadinfrastructuur nog steeds vast aan een pps-formule? Wanneer zal de pps-nota aan het parlement voorgelegd worden? Welke concrete stappen zijn al gezet om die pps waar te maken?
6. In 2022 is 55 miljoen euro gereserveerd voor het uitrollen van het e-busprogramma van De Lijn.

Bevestigt de minister haar engagement dat de Vlaamse Regering jaarlijks 55 miljoen euro extra voor nieuwe e-bussen van De Lijn zal vrijmaken?

- a) Is dat zo opgenomen in de nieuwe meerjarenraming 2021-2026?
 - b) Is dat engagement geformaliseerd tegenover De Lijn?
 - c) Zullen die jaarlijkse investeringen van 55 miljoen euro voor het uitrollen van het e-busprogramma van De Lijn volgens de minister volstaan om de volledige busvloot te vergroenen tegen 2035?
7. Wat de alternatieve financieringstechnieken betreft.
 - a) Wanneer verwacht de minister duidelijkheid over de mogelijkheid van een klimaatlening bij de EIB?
 - b) Welke stappen zijn al gezet om een klimaatlening bij de EIB mogelijk te maken?
 - c) Welke verdere stappen moeten nog gezet worden?
 - d) Welke andere 'alternatieve financieringstechnieken' kunnen volgens de minister mogelijkheden bieden?
 8. Wat het nieuwe Special Purpose Vehicle van 65 miljoen euro per jaar voor de elektrificatie van de busvloot van de pachters betreft.
 - a) Zal het nieuwe vehikel enkel dienen om de vergroening van de vloot van de pachters? Of kan het ook ingezet worden voor de vergroening van de vloot van De Lijn?
 - b) Op welke manier zal dat vehikel georganiseerd en ingezet worden? Wordt dit een vorm van publiek-private samenwerking?
 - c) Hoe moet dat vehikel voor pachters het verschil in aankoopkosten van een e-bus en een bus met fossiele verbrandingsmotor dichten?
 - d) Op 21 december 2018 trok De Lijn al eens met aan adviesvraag naar het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) om een beroep te kunnen doen op een private partner door middel van een DBFM-contract (DBFM: Design Build Finance Maintain).

Wat leert de minister uit het toenmalige advies van het INR?
 - e) Vanaf wanneer zullen pachters gebruik kunnen maken van ondersteuning bij de elektrificatie?

ANTWOORD

op vraag nr. 517 van 22 december 2021

van **STIJN BEX**

1. Het plan waarnaar de minister verwees is dit van VVM De Lijn.
2. Het budget van 93 miljoen euro van de relancemiddelen voorziet in:
 - de aankoop van laadinfrastructuur op de stelplaatsen.
 - de uitvoering van studies voor de aanpassingen van de stelplaatsen.
 - de uitvoering van adviesopdrachten voor de uitrol van elektrische bussystemen en ondersteuning van de programmawerking.
 - de upgrade van 280 bestaande en de bestelling van 44 bijkomende e-hybride bussen, en de bestelling van 60 nieuwe e-bussen.

De upgrade van 280 bestaande en de bestelling van 44 bijkomende e-hybrides vertegenwoordigt een bedrag van 37 miljoen euro. De bestelling van 60 nieuwe e-bussen vertegenwoordigt een bedrag van 28 miljoen euro. Dit betekent dat het bedrag 93 miljoen euro volstaat voor beide bestellingen.

3. a) Het bestek voorziet in een vaste verdeelsleutel van de opdracht in 60 en 40 %, zodat toekomstige afnames in principe, als de praktijktesten een positief gevolg kennen voor beide leveranciers, ook onder die verdeling zullen plaatsvinden. De raamovereenkomst is daarbij vrijblijvend. Het staat De Lijn dus vrij om in functie van de tevredenheid over de eerste leveringen verder bussen te bestellen volgens deze raamovereenkomst, dan wel een nieuwe aanbesteding of nieuwe aanbestedingen uit te schrijven.
- b) De raamovereenkomst bevat bijzonder veel voorwaarden voor de leveranciers. De tekst kan geraadpleegd worden via <https://enot.publicprocurement.be/enot-war/preViewNotice.do?noticeId=410778>.
4. De raming werd opgesteld op basis van een aantal gesprekken met de federatie van de exploitanten (FBAA).

De exploitanten beslissen zelf of ze al dan niet investeren in een elektrische bus. Er is binnen de lopende contracten dus geen resultaatsverbintenis.

5. Voor de aanpassing van de stelplaatsen en de installaties wordt inderdaad nog altijd gekeken naar alternatieve financieringsconcepten. Dit kunnen de klassieke PPS-formules zijn (zoals toegepast in het verleden) of eventueel DBFM-formules (Design, Build, Finance, Maintain) die passen binnen de middelen die zouden vrijgemaakt worden binnen de SPV (Specifieke Projectvennootschap). De verschillende mogelijkheden werden onderzocht en worden nu verder met de experts getoetst.
6. Een begroting dient jaarlijkse gestemd te worden door het parlement die het laatste woord heeft. Het engagement van de minister werd duidelijk verwoord door de minister in het parlement bij de bespreking van de begroting.
7. a) In 2016 lanceerde de EIB en de Europese Commissie 'Cleaner Transport Facility'. Dit instrument is speciaal ontwikkeld om publieke en private partijen te helpen bij

het investeren in groene transportprojecten door middel van bestaande en nieuwe financiële instrumenten van de EIB.

- b) Sinds januari 2020 zijn er meerdere contacten geweest tussen De Lijn en de Europese Investeringsbank. Het doel van die gesprekken was om te begrijpen hoe een (ESR-)neutrale financiering kon worden opgezet. Tijdens die gesprekken werd duidelijk dat een financiering van de EIB aan De Lijn (1,7 miljard euro, voor de eerste wave van de vergroening) alleen mogelijk zou zijn onder de voorwaarde van een vorm van gewestwaarborg.
Hoewel het vergroeningsproject van streek- en stadsverkeer dus perfect past binnen de strategie van de Europese Investeringsbank – en zij om die reden wel graag als financier zou optreden – zou het hier om een niet ESR-neutrale financiering gaan die bovendien duurder zou kunnen zijn dan rechtstreekse financiering via de Vlaamse overheid gezien de goede rating van de Vlaamse overheid.
 - c) Om de bovenstaande reden zijn er wel nog contacten tussen de Europese Investeringsbank en De Lijn, maar zijn de gesprekken rond ESR-neutrale financieringsoplossingen via de EIB stopgezet.
 - d) Momenteel onderzoekt De Lijn een heel aantal denksporen om de vergroening te financieren. Er wordt op de markt gekeken welke opties er zijn binnen deze nieuwe ontluikende sector. Mogelijkheden zijn een DBFM-constructie, operationele lease, Bus-as-a-Service en Battery-as-a-Service. Het aantal partijen dat wil participeren is beperkt (omdat het risico momenteel nog niet gekend is). Er zijn enkele voorbeelden van nutsdiensten (Engie, Enel, ...) en busconstructeurs.
8. a) Het nieuwe vehikel kan ook ingezet worden voor de vergroening binnen De Lijn.
- b) Dit is momenteel nog niet bepaald.
 - c) Dit is momenteel nog niet bepaald.
 - d) De adviesaanvraag waarnaar verwezen wordt, heeft betrekking op de intussen teruggetrokken aanbestedingsprocedure voor een raamovereenkomst om gefaseerd 970 e-bussen en bijbehorende infrastructuur aan te kopen. Zoals uiteengezet in de commissie MOW op 11 maart 2021 volgt De Lijn intussen een andere vergroeningsstrategie.
De belangrijkste opmerkingen van het INR hebben betrekking op het onderhoud van de e-bussen. Het INR merkt op dat als De Lijn zelf het onderhoud zou uitvoeren, de activa op de balans van De Lijn zouden moeten worden ingeschreven, wat niet ESR-neutraal zou zijn.
 - e) Vanaf 2022.