

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1650

van **ELS ROBEYNS**

datum: 11 september 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Nieuwe elektrische en hybride bussen

We verwachten in de toekomst leveringen van nieuwe bussen voor De Lijn. Die zijn nodig aangezien een groot deel van de dieselbussen verouderd zijn en gedateerde euronormen hebben. De nieuwe bussen zouden grotendeels elektrisch en hybride zijn.

1. Hoe functioneren de bussen die besteld werden onder de voorganger van de minister? Zijn de technici van De Lijn opgeleid om de hybride en elektrische bussen te onderhouden?
2. Welke types bussen worden besteld en wat is de kostprijs? Graag een overzicht met de bestellingen per leverancier, de kostprijs en de verwachte leveringsdatum.
3. In afwachting van de nieuwe bussen: worden er al werken uitgevoerd om voldoende en performante laadplekken te ontwikkelen? Zal deze laadinfrastructuur in de stelplaatsen komen of zullen de bussen onderweg moeten stoppen en opladen?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 1650 van 11 september 2023

van **ELS ROBEYNS**

1. Tijdens de vorige legislatuur (2014-2019) werden verschillende soorten bussen besteld bij verschillende constructeurs: zowel diesel, hybride, e-hybride, als elektrische bussen en city-, standaard-, gelede en HOV-bussen. Qua emissienorm behoren ze allen minstens tot de Euro 6-norm. De dertien standaard e-bussen voor de proefprojecten in Antwerpen, Gent en Leuven zijn emissievrij.

Er zijn verschillen tussen de verschillende bestelde busreeksen voor wat betreft het gemiddeld aantal waarborgmeldingen per voertuig. Dat is onder andere te wijten aan de technische complexiteit van het voertuig.

De Euro 6 gewone dieselmotoren beschikken over de kleinste complexiteit. Hybride bussen beschikken over zowel een dieselmotor, als batterijen die voor de aandrijving zorgen, wat de complexiteit vergroot. Hoe complexer een voertuig, hoe groter het risico op defecten. Daar staat wel tegenover dat nieuwe bussen minder problemen ondervinden, omdat ze minder last hebben van veroudering en slijtage.

Telkens wanneer een nieuwe bus wordt geïntroduceerd op een stelplaats, krijgen de technici van De Lijn een opleiding van de constructeur over hoe de bussen onderhouden moeten worden. Ook voor hybride en elektrische bussen hebben de technici van De Lijn opleiding gekregen.

Intussen hebben een aantal elektrische bussen van Van Hool, die sinds het tweede kwartaal van 2023 in dienst zijn, een eerste onderhoudsbeurt gekregen van de leverancier.

2. Onderstaand overzicht bevat de al bestelde e-bussen in regie door De Lijn:

Leverancier	Aantal	Type	Kostprijs	Verwachte leveringsdatum
Van Hool	36	Standaard (12 m)	15 356 366,19 euro	Levering lopende (16 reeds geleverd), indienstname laatste bus voor het eind van het jaar
VDL	24	Standaard (12 m)	12 381 690,00 euro	2 bussen worden geleverd op korte termijn, 4 bussen eind november, 18 bussen kwartaal 1 in 2024

Yes-EU	7	Midi (8,5 m)	14 014 800,00 euro	Geleverd juni 2023
Iveco	65	Gelede (18 m)	48 054 301,28 euro	Verwacht Q4 2024
VDL	17	Gelede HOV (18 m)	11 889 808,00 euro	Verwacht Q1 2024

3. Alle stelplaatsen waar e-bussen gestationeerd worden, worden voorzien van de nodige laadinfrastructuur om de e-bussen op te laden. De laadinfrastructuur op de stelplaatsen voldoet voor de ritten die de e-bussen uitvoeren. Bovendien verbetert de batterijtechnologie voortdurend, waardoor de autonomie van e-bussen in de toekomst zal blijven stijgen.

In het verleden werd laadinfrastructuur buiten de stelplaatsen slechts geïnstalleerd voor de tien e-bussen voor het proefproject in Leuven en Antwerpen. In de nabije toekomst wordt dergelijke laadinfrastructuur buiten de stelplaats enkel voorzien voor de zeventien gelede HOV-bussen in Limburg.