

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 799
van **CAROLINE BASTIAENS**
datum: 10 maart 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Project waterstofbussen - Evaluatie

Op 28 augustus 2015 vroeg ik in schriftelijke vraag nr. 1565 naar een evaluatie van het project, dat in het najaar 2014 van start ging, waarbij waterstofbussen werden ingezet in de steden, ten voordele van de luchtkwaliteit. In zijn antwoord stelde de minister dat het nog te vroeg was om zich uit te spreken over een evaluatie, en dat cijfermateriaal ontbrak voor commerciële diensten.

Intussen zijn we een half jaar verder, waardoor nu mogelijk wel een antwoord kan worden geboden op onderstaande vragen.

1. Hoeveel meldingen zijn binnengekomen van een technisch falen van de bus? Hoeveel keer had een dergelijke bus panne?
2. Hoeveel uren stonden deze bussen ongepland stil?
3. Hoeveel ritten werden onderbroken?
4. Hoe evalueert de minister dit proefproject bijna anderhalf jaar later?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 799 van 10 maart 2016

van **CAROLINE BASTIAENS**

1-3. De gegevens, zoals ze in de vraagstelling worden bevraagd (aantal meldingen, uren, ritten), worden niet als dusdanig bij De Lijn gemonitord. De beschikbaarheid van de voertuigen (voertuignummers 5601 tot 5605) kan voor de periode 1 december 2014 tot 31 december 2015 wel worden afgeleid uit volgende relevante tabel.

Daarbij dient te worden vermeld dat de lange periode van uitdienstname, die voor alle vijf bussen te noteren valt (188 dagen, zes maanden), kaderde in de met de leverancier Van Hool afgesproken oppuntstellingscampagne, waarbij Van Hool ook nog met de toeleveranciers in overleg diende te gaan. Zulke oppuntstellingscampagne is eigen aan de proefprojecten en een vast onderdeel van de ontwikkelingstrajecten van de alternatieve technologieën in Vlaanderen.

Het totaal aantal dagen tussen 1 december 2014 en 31 december 2015, dat er op de beschikbaarheid van de bussen werd gerekend in de planning, bedraagt dan ook: 396-188=208.

1/12/2014 tot 31/12/2015												
Busnummer	5601		5602		5603		5604		5605		TOTAAL	
	n dagen		n dagen		n dagen		n dagen		n dagen			GEM %
bus op stelplaats gehouden (specials, fotoshoot...)	6	2,9%	11	5,3%	61	29,3%	12	5,8%	11	5,3%	101	9,7%
bus defect bij Van Hool	55	26,4%	19	9,1%	44	21,1%	96	46,1%	106	51%	320	30,8%
bus op stelplaats maar defect	28	13,5%	32	15,4%	54	26%	16	7,7%	22	10,6%	152	14,6%
bus defect, deel van planning gereden	5	2,4%	4	1,9%	3	1,4%	3	1,4%	2	1%	17	1,6%
bus in exploitatie	85	40,9%	94	45,2%	46	22,1%	71	34,1%	24	11,5%	320	30,8%
bus defect en daarna Van Hool	0	0%	2	1%	0	0%	1	0,5%	1	0,5%	4	0,4%
bus in onderhoud bij Van Hool	7	3,4%	5	2,4%	0	0%	7	3,4%	0	0%	19	1,8%
bus stil wegens defecte tankinstallatie	2	1%	2	1%	0	0%	2	1%	0	0%	6	0,6%
aanpassingen bij Van Hool	20	9,6%	39	18,7%	0	0%	0	0%	42	20,2%	101	9,7%
TOTAAL:	208		208		208		208		208		1040	
											Σ	%
aantal volle dagen niet gereden	123		114		162		137		184		720	69,24%
aantal volle dagen gereden	85		94		46		71		24		320	30,76%
aantal volle + gedeelde dagen gereden	90		98		49		74		26		337	32,40%

4. Er werd bij De Lijn een voorbereidende analyse gemaakt m.b.t. het omschakelen naar alternatieve brandstoffen voor bussen, waaruit een uitgebreidere nota zal voortvloeien ter voorbereiding van de toekomstige aankopen van bussen voor De Lijn.

De resultaten van het proefproject met vijf fuel cell bussen op waterstof worden meegenomen in de evaluatie van de toekomstige busaankopen.

Gesteld kan worden, gelet op de vele dagen dat de bussen niet optimaal functioneerden, dat de aangehaalde nieuwe technologie nog niet dezelfde maturiteit vertoont als de huidige generatie diesel- of hybridebussen. Commerciële indienstname ervan op grote schaal veronderstelt, zelfs los van budgettaire overwegingen, met andere woorden nog een aanzienlijk ontwikkelings- en proeftraject. Een betrouwbare en veilige exploitatie blijft immers cruciaal.