

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 475
van **MATTHIAS DIEPENDAELE**
datum: 2 januari 2017

aan **BEN WEYTS**

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

Waterstofbussenproject High V.LO-City - Evaluatie

Het project High V.LO-City, in het kader van de European Fuel Cell and Hydrogen Joint Undertaking, heeft als doel de uitrol van hybride brandstofcel-aangedreven bussen in het Europees openbaar vervoer te versnellen en om de uitstoot van broeikasgassen te beperken bij het openbaar busvervoer. Daarbij worden 14 waterstofbussen ingezet in drie Europese locaties (San Remo, Aberdeen en Antwerpen). Het project startte op 1 januari 2012 en had een initiële looptijd van 36 maanden. In 2012 kende de Vlaamse Regering een subsidie van 4.313.624 euro toe aan De Lijn om deel te nemen aan het project. Het project heeft een totale kostprijs van 31.586.671 euro. Solvay, WaterstofNet en De Lijn zijn de Vlaamse partners.

In het kader van High V.LO-City werd bij Solvay (nu Innovyn) in Antwerpen een tankstation gebouwd, waarbij restwaterstof die beschikbaar komt bij de productie van chloor wordt gebruikt als brandstof voor de bussen. Busbouwer Van Hool bouwde de vijf waterstofbussen voor De Lijn. De bussen werden in mei 2014 opgeleverd en werden in dienst gesteld in november 2014 ten noorden van Antwerpen, na een periode van technische opstartproblemen. Op 24 mei 2016 stelde ik nog een schriftelijke vraag (nr. 1167) naar de bevindingen van het High V.LO-City-project.

1. Welke concrete resultaten uit de exploitatiepraktijk van de waterstofbussen kunnen momenteel voorgelegd worden? Hoeveel kilometers werden afgelegd, hoeveel passagiers werden vervoerd, hoeveel buitendienststellingen werden opgetekend, welke graad van beschikbaarheid valt op te tekenen voor de bussen en de tankinfrastructuur, wat zijn de conclusies m.b.t. onderhoud en veiligheid van de bussen?
2. Hoe evalueren de minister en De Lijn de Vlaamse deelname aan het project High V.LO-City (tot nu toe)?
3. Tot wanneer loopt het project nog formeel? Welk natraject zal het kennen?
4. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1167 van 24 mei 2016 gaf de minister aan dat Innovyn aangekondigd heeft om eind 2016 de activiteiten binnen High V.LO-City te beëindigen. Het tankstation zou daarbij echter wel ter beschikking blijven voor de vijf waterstofbussen van De Lijn.

Hoe gebeurt dat in de praktijk en wat is de stand van zaken van de overname van het tankstation? Welke technische en milieutechnische stappen werden doorlopen of

moeten eventueel nog doorlopen worden? Wanneer zal het tankstation (opnieuw) functioneel zijn en hoe zal de exploitatie vanaf dan verlopen?

5. Er zou eind dit jaar een reizigersbevraging worden uitgevoerd bij de passagiers die gebruik maken van de waterstofbussen van De Lijn.

Werd deze bevraging reeds uitgevoerd? Indien ja, wat zijn de globale bevindingen?

6. In het kader van de vergroening van het wagenpark van De Lijn, voorziet de minister in een actieplan. De daarin voorziene "versnelde vergroening" betekent dat De Lijn vanaf 2019 nog louter bussen met alternatieve aandrijving (zijnde: hybride, elektrisch en waterstof) zal aankopen.

Kan de minister toelichten welke plaats waterstofbussen in dat verhaal zullen krijgen? Op welke manier wordt het testproject met de waterstofbussen daarin meegenomen?

ANTWOORD

op vraag nr. 475 van 2 januari 2017

van **MATTHIAS DIEPENDAELE**

1-2. Voorlopig is het nog te vroeg om uit de ervaringen met de waterstofbussen definitieve conclusies te trekken.

Zoals meegedeeld in het antwoord op SV 1167 van 24 mei 2016 werden de bussen een aantal maanden uit dienst genomen om een aantal technische problemen fundamenteel aan te pakken. Deze zijn nu opgelost.

Gezien de huidige infrastructuurwerken in de buurt van de Noorderlaan (heraanleg en tramproject) in Antwerpen, waar de waterstofbussen worden ingezet, zijn er sinds enkele maanden wel wat nieuwe exploitatiemoelijkheden met deze bussen.

Er loopt een intern onderzoek om deze bussen eventueel op andere routes in te zetten, maar gezien het tanken bij Solvay dient te gebeuren, is dit niet evident. Zodra De Lijn de waterstofbussen meer kan inzetten en dit gedurende een voldoende lange periode, is het de bedoeling dit verder op te volgen en op termijn te rapporteren.

3. Het project High V.LO City is verlengd en loopt nog tot einde 2018. De Lijn heeft geïnvesteerd in de continuïteit voor de levering van de waterstof (via PitPoint) om de inzet van de bussen in de toekomst te kunnen verzekeren en zo ook zicht te krijgen op de langere termijneffecten.

4. De Lijn sloot een exploitatieovereenkomst af (ingaaend op 1 januari 2017) met één van de partners van High V.LO City, namelijk Pitpoint, waarbij zij het station van Solvay (Innovyn) overnemen.

De Lijn betaalt een vast overeengekomen maandelijks bedrag voor het gebruik. Voorlopig blijft het station op dezelfde locatie staan; op termijn is het de bedoeling dit station eventueel te verhuizen naar een stelplaats van De Lijn.

5. Neen, door de verlenging van het project High V.LO City is deze bevraging uitgesteld tot een latere datum die nog niet is vastgelegd.

6. De vijf waterstofbussen zullen uiteraard na het High V.LO City project verder worden ingezet en opgenomen in het regulier aantal bussen. Via medewerking aan Europese studies, o.a. rond waterstofvoorziening in stelplaatsen voor grotere vloten (NewBusFuel) en andere business case studies, houdt De Lijn de vinger aan de pols.