



Aan:
Dhr. R. Dercksen van de PVV

In afschrift aan:
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM 23-1-2018
NUMMER B1C70383
UW BRIEF VAN 28-12-2017
UW NUMMER 81C5D834
BIJLAGE geen

DOMEIN Mobiliteit
REFERENTIE Schriftelijke vragen ex. Art 47 RvO
DOORKIESNUMMER +31 30 258 4933
E-MAILADRES Jeroen.golstein@provincie-utrecht.nl
ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN
Elektrische bussen

Geachte heer Dercksen,

Toelichting:

U heeft 28 december 2017 vragen gesteld naar aanleiding van een bericht op de website van RTV Utrecht omtrent de inzet van elektrische bussen. Hierbij de beantwoording van uw vragen.

1. Kunt u ons een gedetailleerd overzicht verschaffen hoe vaak de elektrische bussen panne en storingen hebben? Over welk type problemen gaat het dan? Hoe vaak wordt een elektrische bus vervangen door een dieselbus?

Antwoord:

De Provincie Utrecht heeft zichzelf (coalitieakkoord) en ook gezamenlijk met het Rijk en alle andere OV-concessieverleners in Nederland middels een nationaal convenant tot doel gesteld om het OV-busvervoer uiterlijk in 2030 geheel Zero Emissie (ZE) te laten rijden. Vanaf 2025 dienen alle nieuwe bussen te voldoen aan de ZE-eisen. Dit betekent dat in de komende transitiefase er in de Provincie Utrecht alleen al ruim 500 ZE-bussen operationeel moeten worden. Dit is een grote uitdaging organisatorisch en operationeel. Het betekent dat overheden en de markt (energieleveranciers en netbeheerders, vervoerders, bussenbouwers) zich bevinden in een periode van een complexe en uitdagende ontwikkelingsfase.

Najaar 2016 hebben wij in het Realisatieplan Zero Emissiebusvervoer aangegeven ervoor te kiezen om gefaseerd het ZE-busvervoer in de Provincie Utrecht uit te rollen en daarbij ook ervaringen op te doen voor een verdere grootschaligere uitrol van ZE-busvervoer. Met de lijn 2 door het Museumkwartier rijdt er in Utrecht al één buslijn (3 midibussen, inductie-oplading) volledig ZE sinds 2014. Samen met de gemeente Utrecht en U-OV heeft de Provincie Utrecht de vervolgstap gezet om buslijn 1 ook volledig ZE te gaan exploiteren. Deze stadslijn is qua dagelijkse vervoersprestaties aanzienlijk complexer dan buslijn 2, onder andere omdat het groter busmaterieel en veel meer kilometers per dag betreft. Uniek aan deze ZE-busvervanging is dat ervoor gekozen is om evenveel

ZE-bussen aan te schaffen als dat er ook ingezet wordt bij dieselexploitatie. Hiervoor is het noodzakelijk dat op het keerpunt (Vechtsebanen) de bussen kortstondig met hoogvermogen kunnen bijladen. Dit is in tegenstelling tot vele andere ZE-busprojecten elders, die een relatief grotere elektrische busvloot nodig hebben om aan de gevraagde operationele inzet te kunnen voldoen. Dit betekent dat er dan meer bussen moeten worden aangeschaft en dat er gedurende de dag bussen tussen garage en hun inzetgebied moeten pendelen. Dit brengt extra kosten met zich mee, wat voor een verdere opschaling van de ZE-vervangingsopgave een forse drempel kan betekenen. Omdat we er in de Utrechtse regio op alleen buslijn 1 ervaring willen opdoen en ook kunnen terugvallen op de reguliere (diesel) reservvloot van U-OV, zijn er geen extra reserve ZE-bussen aangeschaft.

Vanaf eind augustus is, zoals bekend, gestart met de operationele inzet van ZE-bussen op lijn 1. Doel hierbij is om 95% van de buskilometers ZE te rijden in de reguliere exploitatie. Door een latere buslevering van al het materieel, diverse -niet ongebruikelijke- kinderziekten in de nieuwe bussen (ook niet allemaal gerelateerd aan de ZE-aandrijving) en de vertraagde daadwerkelijke operationele inzet van het bijlaadsysteem op Vechtsebanen, is dit aantal ZE-buskilometers in de tweede helft van 2017 pas voor zo'n 25% gerealiseerd. Pas vanaf begin december zijn alle nieuwe bussen door U-OV van de leverancier overgenomen en is het bijlaadsysteem operationeel. Hierdoor is het sinds die tijd mogelijk om hier technische en operationele ervaring mee op te doen (ook voor rijdend en technisch personeel), waarbij er -onvermijdelijk- er ook nieuwe verbetermogelijkheden en knelpunten naar voren zijn komen. Deze zijn en worden aangepakt. Het aantal ZE-buskilometers lag in december op ruim 50%, waarbij we dus een duidelijk opgaande trend zien die zich doorzet nu in januari. De verwachting is dat in het voorjaar 2018 de beoogde ZE-inzet wordt gerealiseerd. Om tijdens deze implementatiefase te zorgen dat wel de dienstregeling op lijn 1 gereden wordt en reizigers goed vervoer wordt geboden, zet U-OV aanvullend dieselmaterieel in.

2. Is er van te voren onderzoek gedaan naar het functioneren van deze elektrische bussen? Zo nee, waarom nu dan weer niet? Zo ja, wat waren daarvan de resultaten?

Antwoord:

Ja. Er is zowel geleerd van reeds ingezet elektrisch materieel in Utrecht en er heeft door Qbuzz/U-OV een zorgvuldige selectie plaatsgevonden van de leverancier en het materieel en de infra (Ebusco). In Utrecht rijdt lijn 2 al elektrisch sinds 2014. Er zijn daarnaast weinig vergelijkbare ervaringen tot nu toe in de rest van Nederland opgedaan, zeker niet in relatie tot een 1 op 1 vervanging van dieselbussen naar ZE-exploitatie met kortstondig bijladen op de keerpunten. In Groningen doet Qbuzz nu zowel met VDL- als Ebusco-materieel (leer)ervaringen op, maar in een andere operationele inzet. Uiteraard zijn de ervaringen elders meegenomen, zoals ook onze kennis wordt uitgewisseld met andere overheden en betrokkenen. Er is expliciet gekozen door alle partijen (vervoerder, leveranciers, gemeente, provincie) om ervaring op te doen met de ZE-exploitatie op één gehele buslijn. Dit brengt implementatierisico's met zich mee, maar is ook een noodzakelijke ontwikkelfase voor de verdere opschaling in 2020-2025.

3. Deze ene lijn, kostte 3 miljoen euro extra. Over welke periode is dat? Zijn de resultaten qua luchtkwaliteit gemeten dan wel meetbaar? Waarin is dat bedrag exact geïnvesteerd?

Antwoord:

De aanschaf en inzet van de elektrische bussen en de laadinfrastructuur kost vier miljoen extra ten opzichte van dieselbus-exploitatie tot eind 2023 (einde concessie). De bussen hebben echter een levensduur van 10 jaar en de laadinfrastructuur van 15 jaar en kunnen daarmee ook in de volgende concessieperiode worden ingezet door dit op te nemen in het bestek bij een opvolgende concessie, waardoor deze investeringen ook langer renderen. Het bedrag is gezamenlijk gefinancierd door Qbuzz (1mln), Gemeente Utrecht (2mln) en Provincie Utrecht (1mln). Deze investering wordt niet alleen gezien als investering in schone uitstoot maar ook als opmaat en leertraject voor o.a. de busvervangingsopgave in 2020 als 142 dieselbussen vervangen moeten worden. De uitstoot van een

elektrische bus is vanzelfsprekend nihil (ook bij de bron, vanwege groene stroom). Bij volledige elektrische exploitatie van lijn 1 (met 10 bussen) wordt op jaarbasis 185.000 kg Co2 minder uitgestoten ten opzichte van reguliere dieseexploitatie. Daar is in de 2e helft van 2017 een kwart van gerealiseerd. De plaatselijke luchtkwaliteit wordt door de gemeente Utrecht jaarlijks gemeten op diverse trajecten, maar deze is niet voertuig- of lijnspecifiek.

Hoogachtend,
Gedeputeerde staten van Utrecht,

Voorzitter,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. K. B.', written in a cursive style.

Secretaris,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'D.', written in a cursive style.