

Zaaknummer: 113757

Vragen van het statenlid Martin Bos en Fred Walravens (Forum voor Democratie)
ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2022 nummer 265.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake De primeur van de eerste Zeeuwse elektrische bus en de Bredabus:

(ingekomen: 11 januari 2022)

Vragen aan gedeputeerde staten	Antwoorden van gedeputeerde staten
<p>1. De PZC bericht op 10 januari jl. dat Goes de Zeeuwse primeur heeft met de eerste elektrische bus. Op 7 september 2021 hebben GS PS geïnformeerd over het niet doorgaan van een pilot met 11 elektrische bussen in Goes, maar dat er wel een voorstel van Connexxion verwacht wordt voor de inzet van elektrische mini-bussen. Wanneer zijn PS door GS geïnformeerd over het op handen zijn van deze Zeeuwse primeur? Worden er voor deze elektrische bus kosten gemaakt voor het aanleggen van de benodigde laadinfrastructuur? Zijn de ervaringen met een elektrische minibus (waar het kennelijk om gaat) te extrapoleren naar de tientallen grote elektrische bussen die straks misschien gaan rijden in de nieuwe concessie?</p>	<p>1. Met onze brief van 7 september 2021 hebben we aangegeven dat we gedurende deze concessieperiode de mogelijkheden blijven bezien om eventueel op kleine schaal elektrisch vervoer in te zetten. Connexxion heeft ons laten weten dat deze elektrische minibus op korte termijn georganiseerd kon worden binnen de bestaande concessie en dit kon binnen de bestaande budgetten worden uitgevoerd. Er worden voor het gebruik van deze bus de noodzakelijke kosten gemaakt voor het aanleggen van de benodigde laadinfrastructuur omdat de bus gebruik kan maken van een goedkope reguliere (22kW) lader. Juist dat is het verschil met de grote bussen die gebruik maken van hoog vermogen laders (>50kW) die een investering met zich meebrengen.</p> <p>De ervaringen met de elektrische MidCity bus kunnen qua rijervaring, omgang en laadcyclus doorgetrokken worden naar de grote bussen.</p>
<p>2. Volgens Gedeputeerde Van der Maas is 2025 het 'natuurlijke moment' om over te schakelen op bussen die rijden op stroom of waterstof. Dan gaat de nieuwe concessie in voor het streekvervoer. Bedrijven die hiervoor inschrijven moeten rekening houden met de aanschaf van elektrische of waterstofbussen. In de Zeeuwse Mobiliteitsvisie wordt gesproken over "zero-emissie" als het gaat om het OV, wat ook mogelijkheden openlaat voor alternatieven zoals biodiesel en biogas. Kunnen GS het document delen dat als grondslag geldt voor de (beperkte) keuze voor zero-emissie brandstoffen voor het OV?</p>	<p>2. Met het ondertekenen van het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB) hebben de Nederlandse ov-concessieverleners afgesproken dat vanaf 2025 alle nieuwe ov-bussen zero emissie zijn. En vanaf 2030 alle bussen. Kern van het akkoord zijn drie doelstellingen, waarvan de eerste luidt: instroom nieuwe bussen 100% zero emissie aan de uitlaat vanaf 2025.</p> <p>Dit bestuursakkoord laat daarmee alleen ruimte voor busvervoer op waterstof of elektriciteit. Biobrandstoffen zorgen namelijk voor (lokale) uitstoot aan de uitlaat.</p> <p>Het bestuursakkoord is te vinden via: https://zeroemissiebus.nl/wp-content/uploads/2020/08/Bestuursakkoord_Zero_OV-Bus.pdf</p>

Vragen aan gedeputeerde staten	Antwoorden van gedeputeerde staten
<p>3. In de Statenvergadering van 17 december 2021 was er sprake van een Babylonische spraakverwarring over de meerkosten van de Bredabus in de nieuwe concessie die vanaf 2025 zal ingaan. De meerkosten voor het behoud van de huidige Bredabus in de nieuwe concessie werden door de Gedeputeerde eerst ingeschat op EUR 600.000 per 10 jaar, wat later gecorrigeerd werd naar EUR 600.000 per 1 jaar (in totaal dus EUR 6.000.000 meerkosten over de 10 jaar looptijd van de concessie). Kunnen GS nogmaals klip en klaar aangeven wat de geschatte meerkosten voor het behoud van de huidige Bredabus in de nieuwe concessie zijn?</p>	<p>3. In de Regionale Mobiliteitsstrategie is het beoogde netwerk op hoofdlijnen weergegeven. Onderdeel daarvan is een verbinding Hulst-Antwerpen (en van daaruit eventueel verder met de trein naar Breda).</p> <p>Behoud van de huidige Bredabus (Hulst-Antwerpen-Breda) kost meer dan de in de RMS voorgestelde verbinding (Hulst-Antwerpen per bus en Antwerpen-Breda per trein). De best mogelijke inschatting is dat deze extra kosten 600.000 euro per jaar bedragen.</p> <p>Als gevolg van de motie zullen wij bij de aanbesteding van de concessie vragen om zowel te offrenen op de variant uit de RMS als de huidige Bredabus. Daarmee komt het kostenverschil precies in beeld.</p>
<p>4. Een verhoging van 60 % per jaar in de kosten voor behoud van de Bredabus lijkt buitenproportioneel. Kunnen GS aangeven of de randvoorwaardes aan de Bredabus zijn veranderd t.o.v. de huidige concessie en zo ja, welke dat zijn? Liggen bv. de nieuwe zero emissie eisen of de beperking tot elektriciteit of waterstof als energiedrager (met als gevolg bv. noodzaak tot nieuwe laad- of tankinfrastructuur) ten grondslag aan de verhoging van 60%?</p>	<p>4. Het gaat om 600.000 euro extra kosten ten opzichte van het Zeeuwse busnetwerk dat is doorgerekend voor de RMS, waarbij we uitgingen van de verbinding Hulst-Antwerpen. Genoemd bedrag is geen 60% extra ten opzichte van de huidige lijnvoering ('behoud Bredabus').</p>
<p>5. Als de Bredabus in zijn huidige vorm vanaf 2025 inderdaad 60 % per jaar duurder zou worden, is het dan aannemelijk dat ook alle andere OV-lijnen 60 % duurder gaan worden?</p>	<p>5. Nee. Zie antwoord op vraag 4.</p>
<p>6. Hoe verklaren GS anders de verschraling van het OV vanaf 2025?</p>	<p>6. Wij voorzien geen verschraling van het OV, maar juist een verbetering van de reismogelijkheden. Op meer plaatsten en meer tijden zal er mobiliteit beschikbaar zijn. Dit aanbod zal echter niet alleen bestaan uit grote bussen, maar een combinatie van snel openbaar vervoer en fijnmazige mobiliteit.</p>
<p>7. Mocht er gekozen worden voor elektrische Bredabussen met behoud van het huidige rooster, is dat überhaupt technisch mogelijk? Zijn er dan (gezien de lange standtijden voor opladen en de beperkte actieradius) meer bussen nodig dan wanneer op vloeibare brandstoffen zou worden gereden?</p>	<p>7. Ja. Wij stellen bij de aanbesteding geen eisen aan bussen per buslijn. Dit werkt kostenverhogend. Verder stellen we alleen functionele eisen (in dit geval: Zero Emissie). Het is aan de marktpartijen om in hun aanbieding duidelijk te maken op welke manier zij inzet van bussen en personeel organiseren. Verwachting is dat de vervoerder op basis daarvan de meest aantrekkelijke keuze aanbiedt (elektrisch rijden of waterstof).</p>
<p>8. De fractie van Forum voor Democratie wil alle opties openhouden als het gaat om het behoud van de Bredabus. Zijn GS genegen om te overwegen alternatieve zero-emissie energiedragers als biodiesel en biogas voor</p>	<p>8. Zoals bij vraag 7 aangegeven, stellen wij alleen functionele eisen (Zero Emissie). Daarbinnen is er ruimte voor de vervoerder om een keuze te maken.</p>

Vragen aan gedeputeerde staten	Antwoorden van gedeputeerde staten
te stellen als brandstof voor de Bredabus als blijkt dat dit veel goedkoper zou zijn?	

MIDDELBURG, 8 februari 2022

Namens fractie: Forum voor Democratie

Gedeputeerde Staten

Martin Bos en Fred Walravens

Drs. J.M.M. Polman

A.W. Smit