

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 2 juli 2019
Datum GS-besluit : 16 juli 2019

Vragen nr. 49

Vragen van de heer **W. Hoogervorst** en mevrouw **R. Alberts** (SP) over Mogelijke gevolgen OV-reizigers bij inzet elektrische bussen

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 2 juli 2019 door de leden van Provinciale Staten, de heer **W. Hoogervorst** en mevrouw **R. Alberts** (SP), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

De provincie Noord-Holland besteedt het openbaar vervoer in onze provincie aan door gebruik te maken van de volgende concessiegebieden: Noord-Holland-Noord, Gooi- en Vechtstreek en Haarlem-IJmond. De Vervoerregio Amsterdam doet datzelfde voor de concessiegebieden Amstelland-Meerlanden en Waterland.

In alle concessiegebieden worden inmiddels eisen gesteld aan de aard van brandstofgebruik van de te gebruiken voertuigen – zo wordt er toegewerkt naar een volledig emissieloos (openbaar) vervoer in onze provincie en zullen concessiehouders hun diesel- en benzinebusarsenaal moeten vervangen door elektrische bussen. In de programma's van eisen die bij de concessies worden gehanteerd is daarbij sprake van enig verschil in temporisering om te komen tot volledig emissieloos openbaar vervoer.

Wij willen het College daarom het volgende vragen:

VRAGEN: INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN**Vraag 1:****Connexion in de VRA**

In concessiegebied Amstelland-Meerlanden heeft Connexion aangegeven te willen gaan rijden met elektrische bussen die een beperkte actieradius hebben. Om te voorkomen dat bussen met een lege batterij komen te staan, wordt de actieradius van de bus mogelijk ingeperkt tot 72 km. Is dit bericht bij u bekend?

Antwoord 1:

Ja, dit is ons bekend. De actieradius van een elektrische bus is kleiner dan van een bus met een brandstofmotor, vanwege de capaciteit van de batterij. Hoe groot de actieradius is, is onder andere

afhankelijk van het type bus en batterij en het gebruik van de bus (bijvoorbeeld de rijsnelheid).

Vraag 2:

Heeft Connexxion ook voor de onder de provincie vallende concessiegebieden aangegeven te willen gaan rijden met elektrische bussen met een beperkte actieradius?

Zo ja: wat was uw reactie?

Zo nee: wat zal uw reactie zijn als Connexxion dit aan u voorlegt?

Antwoord 2:

Ja, Connexxion rijdt in de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord met elektrische bussen. In beide concessies worden komende jaren nog meer elektrische bussen geïntroduceerd. Uiteindelijk zal in de concessie Haarlem-IJmond ongeveer 70% van de gereden buskilometers uitgevoerd worden met elektrische bussen. In Noord-Holland Noord bestaat uiteindelijk 50% van de concessie uit elektrische bussen.

De actieradius van de elektrische bussen die worden ingezet in Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord is groter dan de door u vermelde 72 km, namelijk ongeveer 170 km. Dit heeft te maken met de mogelijkheden in materieelkeuze (kleinere bussen, met grotere actieradius).

Onze reactie op de inzet van elektrische bussen was en is positief: wij hebben in de aanbesteding van beide concessies vervoerders gewaardeerd voor inschrijvingen met (een deel) emissievrije bussen. Bij de beoordeling van de inschrijvingen hebben we ook beoordeeld wat het effect is op het aangeboden vervoer.

Wij verwachten op basis van de huidige ervaringen niet dat de introductie van elektrische bussen binnen beide concessies leidt tot verlies aan kwaliteit in het vervoer. Bovendien is er in beide concessies voldoende tijd/ruimte om te laden zonder dat dit ten koste gaat van de vervoerskwaliteit. Bijvoorbeeld door in de daluren de bussen op te laden die tijdens de spits worden ingezet. Uiteraard moet dit in de praktijk nog worden aangetoond.

Vraag 3:

Noord-Holland buiten de VRA

In Amsterdam heeft de Reizigers Advies Raad (RAR) aangegeven onaangenaam verrast te zijn met de stellingname van Connexxion. Zij vreest dat de reiziger hiervan ernstige hinder zal ondervinden, doordat er mogelijk lijnen ‘geknipt’ zullen worden waardoor er vaker moet worden overgestapt.

Heeft de provincie Noord-Holland heldere afspraken gemaakt met Connexxion over de relatie “actieradius-lijnlengthe” als we het hebben over het invoeren van emissieloos rijden in onze concessiegebieden?

Zo ja: welke afspraken zijn dat?

Zo nee: waarom niet?

Antwoord 3:

Ja, er zijn heldere afspraken. Bij de introductie van nieuwe elektrische bussen geldt dat de vervoerder nog steeds dient te voldoen aan het PvE en de oorspronkelijke inschrijving. Voorstellen van de vervoerder om bijvoorbeeld rijtijden of routes te wijzigen zullen wij daar altijd aan toetsen bij het indienen van een nieuw vervoerplan. Wij verwachten echter geen grote veranderingen in het aangeboden vervoer als gevolg van de introductie van meer elektrische bussen.

Vraag 4:

Voorziet u dat er buslijnen zullen zijn in onze concessiegebieden waarvan bestaande of voorgestelde lengte moet worden aangepast om te kunnen voldoen aan de eis van emissieloos rijden?

Zo ja: waar zijn deze lijnen en welke lijnen zullen dat zijn?

Zo nee: hoeveel zekerheid heeft u hierover?

Antwoord 4:

Nee, voor de lopende concessies Haarlem-IJmond en Noord Holland Noord voorzien wij dit niet. Dit komt mede doordat op de lange buslijnen in onze concessies nog dieselbussen (euro VI) worden ingezet.

Voor de concessie Gooi en Vechtstreek geldt dat we in het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie zowel eisen stellen aan de inzet van emissievrij materieel als aan de kwaliteit van het aangeboden vervoer. Wij verwachten dat deze eisen borgen dat er sprake is van een goed vervoersaanbod.

Vraag 5:**Kosten**

Concessiehouders hebben ingeschreven of gaan zich inschrijven op aanbestedingen die worden uitgeschreven voor concessiegebieden. In de programma's van eisen is de eis opgenomen dat er zo spoedig mogelijk moet worden overgegaan op emissieloos, lees: elektrisch, rijden.

In de provincie zal dus op veel plaatsen een mogelijkheid moeten worden gecreëerd om batterijen van bussen op te laden.

Is reeds bekend waar dergelijke voorzieningen in de provincie zullen worden geschapen?

Zo ja: graag een overzicht per concessiegebied.

Antwoord 5:

In Noord-Holland Noord zijn laadvoorzieningen geplaatst of voorzien op de busremises in Alkmaar, Hoorn en Den Helder. In Haarlem-IJmond zijn in elk geval laadvoorzieningen op de busremise in Haarlem en worden nog laadvoorzieningen gerealiseerd in Haarlem-Spaarnwoude, Haarlem Schalkwijk, Beverwijk busstation en IJmuiden Dennekoplaan.

Voor de concessie Gooi en Vechtstreek geldt dat er in de huidige concessie geen emissievrije bussen rijden. Voor de aanbesteding van de nieuwe concessie – die start in 2021 - geldt de ambitie om uiteindelijk een volledig emissievrije concessie te realiseren (uiterlijk in 2025). De locaties voor laadvoorzieningen voor deze nieuwe concessie zijn nog niet bekend.

Vraag 6:

Op wiens kosten zal infrastructuur ten behoeve van het opladen van batterijen van elektrische bussen worden aangelegd?

Graag een toelichting.

Antwoord 6:

Het realiseren van laadvoorzieningen is een verantwoordelijkheid van de vervoerder. Voor de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord betekent dit dat de kosten worden gedragen door Connexxion.

Voor de nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek geldt dat er een aanvullende subsidiebijdrage beschikbaar wordt gesteld voor de vervoerder, om de transitie naar een volledig emissievrije concessie mogelijk te maken.