

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 11 augustus 2017

Datum GS-besluit: : 12 september 2017

Vragen nr. 72

Vragen van de heer dr. **M.C.A. Klein** (Christen Unie-SGP) en de heer **F.A.S. Zoon** (Partij voor de Dieren) over het Duurzaamheidsplan in de aanbidding van Connexxion voor de OV-concessie Noord-Holland Noord 2018-2028

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 11 augustus 2017 door de leden van Provinciale Staten, de heer dr. **M.C.A. Klein** (Christen Unie-SGP) en de heer **F.A.S. Zoon** (Partij voor de Dieren), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Op 13 september 2016 hebben Gedeputeerde Staten het Definitief Programma van Eisen voor de OV-concessie Noord-Holland Noord vastgesteld. Op 23 mei 2017 hebben Gedeputeerde Staten Provinciale Staten geïnformeerd over hun besluit om de aanbidding van Connexxion aan te wijzen als economisch meest voordelige inschrijving en de OV-concessie Noord-Holland Noord te verlenen aan Connexxion.

In de brief zijn de belangrijkste onderdelen van de aanbidding van Connexxion in het kort beschreven. Het aantal dienstregeling uren neemt toe, de dienstverlening wordt beter, en het busvervoer wordt duurzamer.

Als onderdeel van het duurzaamheidsplan stelt Connexxion voor om bij de aanvang van de concessie 83 elektrische midi-bussen aan te schaffen maar gedurende de volgende 10 jaar van de concessie geen nieuwe geen nieuwe zero-emissie voertuigen toe te voegen aan de vloot. Wij waarderen de grote stap die Connexxion maakt door al bij de start van de concessie met een groot aantal zero-emissie voertuigen te gaan rijden, maar zijn tegelijkertijd wat verrast door deze keuze. Wij vragen ons af in hoeverre dit in lijn is met de verwachtingen van de provincie en in welke mate ons Programma van Eisen de markt heeft uitgedaagd om het OV in Noord-Holland Noord verder te verduurzamen. De antwoorden op deze vragen zijn bedoeld om dit beter te begrijpen en zouden wellicht een basis kunnen vormen voor een discussie in de commissie M&F over de formulering van de duurzaamheidseisen ten behoeve van volgende OV-concessies.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN.**Vraag 1:**

In Eindhoven worden sinds de start van de nieuwe concessie in december 2016 43 gelede elektrische bussen ingezet en in de concessie Amstelland-Meerlanden zullen vanaf december 2017 100 gelede elektrische bussen rijden. In vergelijking daarmee lijkt het plan van Connexxion voor Noord-Holland Noord minder ambitieus. Hoe verhoudt de aanbidding van Connexxion zich volgens u tot de state-of-the-art?

Antwoord 1:

In Eindhoven (concessie Zuidoost Brabant) is in 2016 een voorzichtige start gemaakt met de instroom van elektrische voertuigen (circa 19% van het wagenpark). Daar is bewust voor gekozen omdat er nog veel onzekerheid bestond en bestaat over de capaciteit van de batterijen op lange afstanden. Voor de concessie Noord-Holland Noord, waar er sprake is van meer landelijk gebied en langere reisafstanden in vergelijking met de concessies Zuidoost Brabant en Amstelland-Meerlanden, biedt Connexxion bij de start al ca 58% zero emissie voertuigen aan (waarbij een auto is gewogen voor 0,25 bus). Dit is meer dan de ambitie van de provincie om op 1 januari 2025 50% van het wagenpark te laten bestaan uit zero emissie materieel. In Amstelland-Meerlanden wordt bij de start 41% zero emissie voertuigen aangeboden. Met de huidige stand van techniek zijn er risico's op uitval van bussen op de lange afstanden. Voor de langere stroomlijnen vinden wij het daarom vanuit het oogpunt van betrouwbaarheid voor de reiziger acceptabel en passend binnen onze ambities op gebied van milieu en openbaar vervoer om Euro 6 dieselmotoren in te zetten. In zijn soort (zijnde: bussen aangedreven door een verbrandingsmotor) betreffen deze bussen overigens de meest schone voertuigen die momenteel beschikbaar zijn.

Vraag 2:

Had de provincie rekening gehouden met de mogelijkheid dat een aanbieder zou voldoen aan de eis "minimaal 50% van de bussen elektrisch" door alleen elektrische midi-busjes in te zetten? Het merendeel van de stoelen bevindt zich daarmee nog altijd in een dieselbus. Geeft dit aanleiding om de criteria in komende aanbestedingen scherper te formuleren?

Antwoord 2:

Het gaat ons inziens niet alleen om de capaciteit van de bussen. De elektrische midi bussen worden vooral in de stedelijke omgeving ingezet waar CO2 en met name NOx en PM10 (fijnstof) overlast een grotere impact hebben op de leefbaarheid dan in het dunner bevolkte landelijk gebied. Verder is de inzet van midibussen passend bij de vraag op de verbindingen waar ze worden ingezet. Op de lijnen waar met de huidige frequenties er een capaciteitsknelpunt zou kunnen ontstaan door de inzet van midibussen verhoogt Connexxion de frequenties.

Connexxion zet dus zoveel stoelen in als past bij de vraag en daarmee wordt zoveel mogelijk voorkomen dat er lege stoelen worden verplaatst.

Overigens is de eis van de provincie om vanaf 2025 minstens 50% van de voertuigen zero emissie te laten zijn. Met 58% gemiddeld over de gehele concessieperiode biedt Connexxion in de eerste jaren van de concessie dus fors meer dan vereist in het bestek, en vanaf 2025 nog steeds boven de vereiste 50%.

Voor wat betreft toekomstige aanbestedingen zal gekeken worden naar ervaringen in onze concessies met elektrisch materieel en de stand van de dan beschikbare techniek. Hierbij speelt ook mee dat het landelijke Bestuursakkoord Zero Emissie stelt dat uiterlijk in 2025 alle nieuw in

te stromen bussen aan de zero emissie norm moet voldoen, en vanaf 2030 alle bussen. Dat vraagt dus al om een andere formulering in toekomstige bestekken.

Vraag 3:

In de toelichting schrijft u “dat de volledige binnenstad van Alkmaar emissieloos vervoer gaat krijgen”. De binnenstad halte voor Alkmaar is de Kanaalkade, waar ook meerdere bussen richting Heerhugowaard en Daalmeer stoppen. Betekent dit dat alle bussen die halte houden in de binnenstad vervangen gaan worden door midi-busjes?

Antwoord 3:

Ja. In de binnenstad, waar nu de lijnen 1, 4 en 5 rijden, wordt in de nieuwe concessie volledig zero emissie vervoer aangeboden.

De Kanaalkade ligt in onze optiek net buiten de binnenstad en heeft zowel een ontsluitende functie voor het bereik van de binnenstad als een doorgaande functie voor een aantal streekverbindingen die met dieselbussen gereden worden.

Vraag 4:

Het aantal dienstregeling uren (DRU's) neemt toe, maar het merendeel van de DRU's wordt aangeboden binnen de Stroomlijnen Streek. Klopt het dat deze lijnen grotendeels worden uitgevoerd met de dieselbussen? Wat betekenen dit voor de CO2-uitstoot op de stroomlijnen? Neemt die toe of af ten opzichte van de CO2-uitstoot van de stroomlijnen in de huidige concessie? En is er een inschatting te geven van het effect van de voertuigkeuze op de totale CO2-uitstoot door OV in het concessiegebied?

Antwoord 4:

De stroomlijnen worden merendeels gereden met Euro 6 dieselbussen, maar met name rond Hoorn worden ook lijnen aangeboden die deels of geheel met de elektrische bussen worden gereden.

De aangeboden dieselbussen zijn al veel schonere voertuigen dan de huidige veelal Euro III, Euro IV en EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) voertuigen. Daarmee is de CO2 uitstoot fors lager dan in de huidige concessie. De CO2 uitstoot zal, over de gehele concessie bezien, in de nieuwe concessie met meer dan de helft afnemen ten opzichte van 2015. In 2015 was de CO2- uitstoot 10.569.048 kg per jaar en in de nieuwe concessie zal dat 4.890.972 kg per jaar zijn. De lokale emissies (NOx en PM10) dalen met 97% respectievelijk 96% ten opzichte van 2015. De cijfers komen uit het duurzaamheidsplan uit de bieding van Connexxion.

Vraag 5:

Hoe gaat Connexxion invulling geven aan de afspraak in het “Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus” dat de bussen vanaf 2025 gebruik maken van 100% hernieuwbare energie of brandstof, bij voorkeur regionaal opgewekt?

Antwoord 5:

Het streven is dat de benodigde energie lokaal wordt opgewekt maar Connexxion geeft hier geen garanties voor. Wel wordt gegarandeerd dat de groene energie in Nederland is opgewekt, door middel van ‘garanties van oorsprong’.

Vraag 6:

Hoe kan het dat wordt aangegeven dat er “geen verdere instroom van zero-emissie voertuigen is gedurende concessie” terwijl het PvE en het bestuursakkoord stelt dat “alle bussen die na 1 januari 2025 nieuw instromen Zero Emissies dienen te zijn”? Betekent dit dat Connexxion er voor kiest in het geheel geen nieuwe bussen aan te schaffen na 2024, of alleen bussen die eerder in een andere concessie zijn gebruikt?

Antwoord 6:

Connexxion heeft ervoor gekozen om vanaf de start van de concessie het nieuwe materieel in te zetten en niet gefaseerd. In principe wordt dit wagenpark, dat nieuw aangeschaft wordt voor deze concessie, de gehele concessieperiode ingezet. Indien gedurende de concessie de vervoervraag dermate toeneemt dat extra materieel nodig is zullen provincie en Connexxion met elkaar in overleg treden met welk materieel die vraag wordt opgevangen. Na 2025 dient dat inderdaad zero emissie materieel te zijn.

Vraag 7:

Op welke manier wil Connexxion invulling geven aan de verwachting zoals geformuleerd in het Programma van Eisen “dat hij zich, samen met de provincie en andere partijen, inzet om tijdens de looptijd van de Concessie te blijven door ontwikkelen en innoveren in de richting van zo veel mogelijk Zero Emissie.”?

Antwoord 7:

Wij zijn van mening dat met het aanbod Connexxion een zeer grote stap heeft gezet in die ambitie, die met 58% zero emissie voertuigen gedurende de gehele concessieperiode verder ging dan op voorhand werd verwacht. Verder hebben wij in de concessie geborgd dat de concessiehouder verplicht is mee te werken aan de doorontwikkeling van de concessie in algemene zin en op het gebied van zero emissie in specifieke zin (zie artikel 16.4.5 in het Programma van Eisen, resp. 16.3.5 van het Concessiebesluit). Verder is er sprake van een ademende concessie waarbij er een driejaarlijks moment van evaluatie en herziening plaatsvindt (in het derde en zesde jaar van de concessie). Dit houdt in dat de concessiehouder zijn prestaties en output evalueert, en voorstellen doet voor verbetering van zijn aanbod. In dit proces mogen zowel de concessiehouder als de provincie voorstellen doen voor verdere ontwikkeling van de concessie. Uitgangspunt hierbij is dat herziening niet leidt tot een slechtere business case voor de concessiehouder.

Vraag 8:

Kunt u aangeven wat de well-to-wheel CO2-emissie score was per reizigerskilometer van alle 4 de inschrijvers? Indien dit niet mogelijk is, kunt u dan een samenvatting geven van de duurzaamheidsplannen van de andere 3 inschrijvers (desnoods vertrouwelijk)?

Antwoord 8:

Nee, dat kunnen wij niet. Het uitgangspunt binnen het aanbestedingsrecht is dat aanbestedende diensten zorgvuldig en vertrouwelijk met bedrijfsgevoelige informatie van inschrijvingen moeten omgaan. De bedrijfseconomische belangen van inschrijvers bij openbaar vervoer aanbestedingen zijn dermate groot dat wij geen informatie van de verliezende inschrijvers openbaar zullen maken.