



Schriftelijke statenvragen van de Statenfractie van de Partij voor de Dieren over het afzien van de pilot waterstofbus, ingediend op 17 april 2020, en de antwoorden daarop van het college van Gedeputeerde Staten zoals vastgesteld op 12 mei 2020 (2602597).

1. *Is het mogelijk de overige betrokken provincies aan hun afspraken te houden dan wel om compensatie te vragen? Zo nee, waarom niet? Waren de afspraken niet hard genoeg?*

Antwoord: De afspraken rondom de pilot bieden niet de mogelijkheid om de andere partijen te dwingen met de pilot door te gaan of om compensatie te ontvangen voor het niet doorgaan van de pilot. De samenwerking was gericht op het nastreven van een gezamenlijk doel en op gezamenlijke besluitvorming over het opstarten, wijzigen en beëindigen van de pilot. Alle betrokken partijen onderschrijven de conclusie dat voortzetting van de pilot, gegeven de ontwikkelingen bij het ombouwbedrijf, uit oogpunt van financiën en risicomanagement onverstandig is.

2. *De Partij voor de Dieren ziet het afblazen van deze pilot als een grote stap terug in het streven van de Provincie Flevoland naar een duurzaam en emissieloos OV. We vrezen jaren stilstand/vertraging in dit streven als gevolg. Juist nu is dit onacceptabel, nu de noodzaak van duurzaam en emissieloos vervoer groter is dan ooit, gezien de wereldwijde klimaatcrisis, de luchtkwaliteit voor mens, dier en natuur en in het bijzonder de veel te hoge stikstofuitstoot in Nederland.*

Wat gaat GS ondernemen om te zorgen dat vertraging in het pad naar emissieloos OV voorkomen wordt en Flevoland vooruitstrevend, en met de benodigde urgentie in blijft zetten op dit streven?

Antwoord: Wij waarderen het dat de Partij voor de Dieren vaart wil maken met de ambitie om het openbaar vervoer te verduurzamen. Het college onderschrijft deze ambitie. Voor het juiste beeld is het goed om te beseffen dat de Qliner 315 slechts een klein deel van het openbaar vervoer in Flevoland vormt. Om een compleet beeld te geven volgt hieronder een overzicht van alle concessies en contracten voor het openbaar vervoer in Flevoland en van de wijze waarop daarbinnen aan verduurzaming wordt gewerkt.

Hoofdrailnet NS

Hoewel deze concessie onder de verantwoordelijkheid van het Rijk valt, noemen we deze voor de volledigheid toch. Alle treinen in Flevoland rijden elektrisch en maken gebruik van groene stroom. Daarmee voldoet deze concessie aan de ambitie van een duurzaam en emissieloos OV.

Concessie IJssel-Vecht

Zoals u weet gaan de bestaande busconcessies Lelystad en IJsselmond vanaf september 2021 respectievelijk december 2023 over in de nieuwe concessie IJssel-Vecht. Mede als gevolg van de bij de aanbesteding gestelde eisen zal direct vanaf de start het Flevolandse busvervoer binnen IJssel-Vecht volledig¹ met elektrische bussen worden geëxploiteerd. Vervoerder Keolis heeft in haar aanbieding aangegeven te streven naar een zo duurzaam mogelijke inkoop van de benodigde elektriciteit. Daarmee zal dit vervoer over enkele jaren ook aan de ambitie van zero emissie voldoen.

Concessie Almere

De provincie heeft de bevoegdheid voor het lokale en regionale busvervoer van Almere gedelegeerd aan de gemeente Almere. De huidige concessie loopt van 2018 tot 2027. In de huidige concessie rijden 8 elektrische bussen. Met het oog op de Floriade en geplande stadsuitbreidingen wil de gemeente dat daar over enkele jaren nog een substantieel aantal elektrische bussen bij komt. Met ingang van de nieuwe concessie per 2028 zal al het busvervoer in/rond Almere naar verwachting aan de ambitie van zero emissie voldoen, omdat dat vanaf 2030 verplicht is volgens het landelijke bestuursakkoord.

¹ Met uitzondering van enkele ritten per dag op scholierenlijnen



PROVINCIE FLEVOLAND

Qliner 315

De Qliner 315 maakt onderdeel uit van een busconcessie van de provincie Fryslân. Flevoland betaalt daaraan mee voor het gedeelte van de Qliner op Flevolands grondgebied. Deze concessie wordt komend jaar door provincie Fryslân opnieuw aanbesteed. De provincie is voornemens de inschrijvers uit te dagen met een aanbod te komen dat zoveel mogelijk zero emissie bussen bevat. De verwachting is dat de markt hierin voor een groot deel van het vervoer zonder meer zal kunnen voorzien. De vraag is of dan ook al een duurzame oplossing geboden kan worden voor het langeafstandsvervoer van de Qliners. De pilot was bedoeld om, in de aanloop naar de nieuwe concessie, hier een stimulans aan te geven. De bij de pilot betrokken partijen staan allen open om gezamenlijk na te denken over nieuwe verduurzamingsinitiatieven indien in de nieuwe concessie door de vervoerder nog geen duurzame oplossing voor de Qliners wordt aangeboden.

Airport Express

In 2018 hebben wij de concessie Airport Express aanbesteed, waarbij het gebruik van elektrische bussen is voorgeschreven (behalve voor reservematerieel). Vervoerder Arriva gaat de bussen rijden op groene stroom.

Regiotaxi

In 2019 is het huidige 6-jarige contract voor de Regiotaxi ingegaan. De vervoerder rijdt met een mix van voertuigen, die ook verschillen in de energiebron waarvan ze gebruik maken. De helft van de voertuigen rijdt op Groen Gas, de andere helft rijdt op elektriciteit, biobrandstof of diesel, waarbij het aandeel elektriciteit geleidelijk zal toenemen ten koste van biobrandstof en diesel. Op het moment van aanbesteden was de voertuigmarkt nog niet ver genoeg verduurzaamd om een 100% zero emissie uitvoering van de Regiotaxi te kunnen aanbieden. Onze verwachting is dat dit bij de volgende aanbesteding wel het geval zal zijn.

Conclusie

Samenvattend: er wordt hard gewerkt aan de verduurzaming van het openbaar vervoer in Flevoland en de komende jaren zal dat stapsgewijs tot resultaten op straat leiden. Om te bepalen of extra initiatieven gewenst zijn voor een versnelde verduurzaming van Qliner 315, zullen we eerst het resultaat van de aanbesteding door provincie Fryslân moeten afwachten.

3. *Uit de brief spreekt niet veel ambitie bij uw college, gezien de afwachtende houding: "Indien er zich een initiatief voordoet dat voldoende kansrijk is om aan deel te nemen, zult u hierover worden geïnformeerd."*

*Gezien de hierboven genoemde urgentie verwacht de Partij voor de Dieren een actievere rol van uw college, om tot kansrijke initiatieven te komen en de al vrijgemaakte budgetten optimaal voor dit doel te benutten. Kan het college deze actievere rol toezeggen en PS hierover informeren? Mocht hierbij extra budget benodigd zijn om tot andere kansrijke initiatieven te komen, dan krijgen wij die graag aan PS voorgelegd.
Zo nee, waarom niet?*

Antwoord: Uit ons antwoord op vraag 2 blijkt dat wij zeker geen afwachtende houding aannemen. In alle concessies is met actieve inzet van de provincie Flevoland de verduurzaming in gang gezet. Zoals aangegeven zijn wij zeker bereid, daar waar het Qliner 315 betreft, om op een later moment opnieuw over initiatieven voor versnelde verduurzaming in gesprek te gaan. Binnen de lopende concessie zien wij echter geen mogelijkheden, nu de pilot niet doorgaat. En betreffende de nieuwe concessie is het verstandig om eerst de aanbesteding af te wachten. Eerder weten wij niet of extra initiatieven noodzakelijk zijn.

4. *Binnen de duurzame wetenschap is nog geen consensus over welke techniek het beste en meest toekomstbestendig is. Er is nog weinig ervaring met waterstof maar deze techniek lijkt veelbelovend in vergelijking met andere technieken. De Partij voor de Dieren vindt het daarom bijzonder jammer dat deze pilot niet door gaat. Hierdoor blijft de broodnodige praktijkervaring met deze techniek uit en lopen de ontwikkelingen op dit vlak extra vertraging op.*

Kan het college het belang van pilots met waterstof extra aandacht geven bij het zoeken naar en ontwikkelen van kansrijke initiatieven?

Zo nee, waarom niet?



PROVINCIE FLEVOLAND

Antwoord: Ook het college ziet kansen in de toepassing van waterstof. Om deze reden hebben wij in het coalitieakkoord aangegeven pilots te willen ondersteunen voor het duurzaam produceren en toepassen van waterstof, met name voor mobiliteit en warmtetransitie. Wij zullen dan ook zeker blijven zoeken naar kansrijke toepassingsmogelijkheden, al dan niet in de vorm van een pilot, met waterstof binnen de mobiliteitssector. Overigens is het goed om te weten dat binnen de Nederlandse openbaar-vervoersector op diverse locaties hard gewerkt wordt aan de toepassing van waterstof:

- het OV-bureau Groningen-Drenthe zet al enige jaren 2 waterstofbussen in, voegt daar naar verwachting eind dit jaar 20 bussen aan toe en werkt aan plannen voor nog eens 10 bussen;
- Provincie Zuid-Holland is bezig met de implementatie van de inzet van in totaal 24 waterstofbussen;
- Provincie Gelderland heeft al enkele jaren een pilot met 2 waterstofbussen.

5. *Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?*

Antwoord: alle vragen zijn beantwoord.