

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

DATUM	4 juli 2017	REFERENTIE	Jeroen Golstein
ONS NUMMER	81BF9A3	DOORKIESNUMMER	06-46994703
NUMMER PS	2017MME112	E-MAILADRES	jeroen.golstein@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE		PORTEFEUILLEHOUDER	Verbeek-Nijhof

Onderwerp Statenbrief: Uitkomsten businesscase waterstofbussen

Voorgestelde behandeling: ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

Een aantal maanden informeerden wij u mondeling over onze deelname aan een Europese call voor waterstofbussen (FCHJU). Deze sloot mooi aan op onze ambitie om op innovatieve wijze de busvloot verder te verduurzamen.

Aanleiding

We hebben hiervoor aansluiting gezocht bij een bestaande, gezamenlijke Beneluxbrede aanpak om beroep te kunnen doen op Europese subsidie. We staan momenteel op de reservelijst voor tien waterstofbussen die in aanmerking komen voor subsidie. Deze extra financiering is nodig omdat de meerkosten voor waterstof nog erg hoog zijn. Overigens hebben wij met de aanmelding geen bindende toezeggingen gedaan.

Voorgeschiedenis

Essentie / samenvatting:

In het kader van de Europese call hebben wij een businesscase uitgewerkt op basis van 20 bussen, omdat daarmee een verhoudingsgewijs gunstiger businesscase te realiseren is. We moeten namelijk een waterstofstation met elektrolyse realiseren bij de busstalling, die bij 20 bussen optimaler ingezet kan worden dan bij 10 bussen. De kosten voor deze investering zijn hoog: circa € 5 mln.

De aanschafkosten van waterstofbussen zijn -zelfs met subsidie- twee keer zo hoog als voor dieselbussen. Na subsidie zijn de kosten voor waterstofbussen vergelijkbaar met batterijbussen. De exploitatie van 20 brandstofcelbussen kost gerekend over een periode van 10 jaren waarschijnlijk tussen de 1,4 miljoen en 1,8 miljoen per jaar meer dan bij dieselbusexploitatie. Per bus komt dat neer op € 70.000 tot € 90.000 per jaar aan verhoogde exploitatielasten. In totaal betekent dit voor ons dat er sprake is van meerkosten in de periode van 2019-2029 in onze OV-exploitatie van € 14 tot € 18 miljoen.

Zoals u weet zijn we ook bezig met batterijbussen (lijn 2 die al in Utrecht rijdt en lijn 1 die daarbij komt en de inzet van batterijbussen in Amersfoort). Ook in vergelijking met batterijbussen, blijken waterstofbussen nog aanzienlijk duurder (€ 8-12 mln, circa factor twee). Daarmee is het verduurzamen per 2019 met batterijbussen ook wel duurder dan het vervangen door dieselbussen, maar een veel kosten efficiëntere invulling van onze zero emissie ambities. Deze resultaten zijn voor bijna alle provincie gelijk, waarbij enkele provincies kunnen profiteren van het feit dat ze over een waterstofbron (industrie) beschikken.

Vooraf vanuit kostenefficiëntie overwegingen, maar ook een aantal logistieke vraagstukken die uit de businesscase voortkwamen, hebben ons doen besluiten geen vervolg te geven aan de Europese Call. Daarmee is onze ambitie om innovatieve methodes in te zetten voor het verduurzamen van de busvloot niet minder groot. Voor de langere termijn behoren waterstofbussen zeker nog tot de mogelijkheden, zeker op de langere lijnen in de streekconcessie. Ten aanzien van een ZE-vervanging van een deel van de U-OV vloot in 2019 richten we ons nu primair op de mogelijkheden van batterijbussen.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Een op termijn zero-emissie vloot heeft positieve effecten op het milieu en daarmee op de gezondheid van mensen.

Financiële consequenties

Geen.

Vervolgprocedure/voortgang

In de aanloop naar de vervanging van een deel van de vloot in 2019 en op langere termijn in beide concessie zullen wij u blijven informeren over de wijze waarop wij invulling geven aan onze innovatie- en zero-emissiedoelstellingen.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,
De secretaris,