

2.2 SV extra kosten voor busstalling Utrecht (2020MM80) Ter bespreking

PvdA: De omschakeling naar emissieloos OV is voor onze fractie van groot belang. In theorie zou, gezien het verwachte beperkt aantal reizigers de komende tijd als gevolg van de crisis, wellicht het in gebruik nemen van elektrische bussen kunnen worden uitgesteld, maar onze fractie vindt dat er nu haast gemaakt moet worden met de omslag naar duurzame mobiliteit en is dan ook positief over het voorstel. Dat de extra kosten onder andere zijn veroorzaakt door vertraging als gevolg van de extra onderzoeken naar stikstofdepositie is nogal paradoxaal te noemen, aangezien deze als gevolg van emissieloos rijden juist vermindert. (Technische) vraag die ons nog rest: is de nieuwe stalling ook toereikend om de gehele emissieloze vloot, die er in 2028 zou moeten zijn conform onze eigen ambities, te stallen? Het zou zonde zijn als we over een paar jaar weer extra budget moeten vrijmaken voor een verbouwing/uitbreiding waarvan we nu al weten dat die noodzakelijk is.

Antwoord: Juist met het doen van deze investering wordt geborgd dat het busstallingsterrein qua inrichting/brandveiligheid voldoet voor de huidige en toekomstige bussen. Om voldoende stallingscapaciteit te hebben is de combinatie met het Remiseterrein noodzakelijk (zoals meegenomen in deze aanvraag). De kosten voor de daadwerkelijke laadinfrastructuur (trafo's, laadvoorziening bij de bus zelf en kabels ertussen) zijn geen onderdeel van deze aanvraag. Deze investeringen zijn afhankelijk van het type bus en worden gedaan door de concessiehouder. Het is daarom niet gewenst om voortuitlopend op de aanschaf van de bussen deze investeringen al te doen. Wel worden voorbereidende werkzaamheden, zoals het aanbrengen van mantelbuizen, nu reeds gedaan.

GL: Voor GroenLinks is niet duidelijk wat wel en niet onder de € 13,5 miljoen valt. Kan duidelijk worden gemaakt welke onderdelen wel en niet onder dit statenvoorstel vallen: • Het feit dat elektrische voertuigen gestald kunnen worden Antwoord: Dit is onderdeel van het genoemde bedrag (inclusief brandveiligheidsvoorzieningen). • Voorbereiding op laadinfrastructuur Antwoord: Voorbereidingen, zoals aanleg 10Kv stroomvoorziening, een transformatorhuisje en mantelbuizen zijn onderdeel van het genoemde bedrag. • De laadinfrastructuur zelf Antwoord: De laadinfrastructuur zelf is geen onderdeel van de projectkosten. Deze worden aangeschaft door de concessiehouder. Uitzondering is de elektrische infrastructuur tot en met de compactstations op het Remiseterrein. Dit is wel onderdeel van deze kredietaanvraag. Tot slot: Met welke kosten krijgen we in de toekomst te maken ten aanzien van (elektrische) busstallingen? Antwoord: De verwachting is dat de regelgeving zoals deze voor deze busstalling gaat gelden ook voor andere elektrische (bus)stallingen gaat gelden. Dat kan consequenties hebben voor de voorgenomen realisatie van een busstalling in of nabij Amersfoort. Omdat de

busstallingen verder geen eigendom van de provincie zijn zullen we eventuele extra kosten van andere stallingen terugzien in de exploitatiekosten van de nieuwe concessiehouder(s).

VVD

De VVD begrijpt dat de gewijzigde regelgeving over stikstofdepositie en de vooruitzichten op gewijzigde regelgeving met betrekking tot brandveiligheid van elektrische voertuigen effect hebben

op het gereed maken en aanpassen van de busstalling Westraven cq. remiseterrein Nieuwegein. Wat we minder begrijpen is waarom blijkbaar onvoldoende is voorzien dat de aanschaf van een vloot elektrische bussen gepaard gaat met elektrificatie van de stallingsmogelijkheden. Doordat hiervoor geen budget is gereserveerd en het college met haar beleidsprogramma de reserves stevig heeft aangesproken, hakt het extra gevraagde krediet van 13,5 miljoen er opnieuw stevig in. Ook het aanspreken van de vrije ruimte in de OV kapitaallasten laat hierdoor minder ruimte over voor toekomstige investeringen.

Aanvullend heeft de VVD de volgende vraag: In hoeverre is bij de overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven, in aanvulling op de onderzochte opties, ook gekeken naar de effecten van Corona op de huidige en mogelijk toekomstige vervoersvraag in het OV? Antwoord: Bij de overwogen oplossingsrichtingen is niet gekeken naar de effecten van Corona omdat die op dat moment nog niet actueel waren. Inmiddels is daar een beter beeld van. Vooralsnog verwachten we dat al het materieel nodig is, omdat de capaciteit per bus ongeveer 40% is van "normaal". Maar zelfs als er (tijdelijk) sprake is van een overcapaciteit van bussen lijkt het niet verstandig om deze bussen te verkopen of te slopen. Immers: We moeten deze bussen beschikbaar hebben voor het geval de vervoersvraag zich weer herstelt. Dus blijft de genoemde stallingscapaciteit op deze centrale en strategische locatie noodzakelijk en een zinvolle investering.

Partij voor de Dieren 1. Het college geeft aan dat nu al geanticipeerd moet worden op aanvullende brandveiligheidseisen, maar het is nog niet bekend wat deze eisen zijn. Wanneer worden de eisen bekend? Antwoord: Er is intensieve afstemming met de VRU. De eisen zoals deze nu gesteld zijn, zijn meegenomen in het ontwerp en de raming. Er wordt nog afgestemd met de VRU of er mogelijk nog optimalisaties haalbaar zijn. 2. In hoeverre verwacht het college dat het stikstofadvies van de commissie Remkes tot nog meer vertraging leidt? Antwoord: Er is een omgevingsvergunning afgegeven, met als voorwaarde dat akkoord gegeven dient te worden op het integraal brandveiligheidsplan. Het stikstofadvies van de commissie Remkes kan hierdoor niet leiden tot een verdere vertraging.

SGP: Dit Statenvoorstel roept bij ons veel vragen op. a. Was het voorstel van februari 2019 wel compleet? Wat hadden we toen al kunnen voorzien aan beleidsmaatregelen als het gaat om brandveiligheid bij elektrische bussen? Dit geldt vooral ook voor de post van 1 miljoen die als voorinvestering t.b.v. toekomstige elektrificatie van de busvloot staat vermeld. Antwoord: De regelgeving omtrent brandveiligheid is tijdens de doorlooptijd van de

omgevingsvergunning aangescherpt. De voorinvestering t.b.v. toekomstige elektrificatie kon tot op heden opgevangen worden uit de post onvoorzien van het project. b. We lezen in het Statenvoorstel dat het ook landelijk nog niet bekend is wat de aanvullende eisen zijn die gesteld gaan worden aan brandveiligheid. Dat brengt ons tot de volgende vragen: a. Kan de gedeputeerde garanderen dat de maatregelen die nu worden genomen geen desinvestering zijn? Het kan immers zijn dat de maatregelen anders uitvallen dan nu door het college verwacht. Graag een heldere toelichting. Antwoord: De maatregelen worden bepaald in nauwe samenwerking met de VRU, de kans dat de te treffen maatregelen desinvesteringen zijn is zeer klein. Tevens is een specifieke risicoanalyse

gemaakt m.b.t. risico op brand en op toxiciteit ten gevolge van brand. Als op basis daarvan voldaan wordt aan de door VRU gestelde eisen dan is het uiterst onwaarschijnlijk dat niet voldaan wordt aan toekomstige landelijke regelgeving.

b. Waarom wachten we niet met het uitvoeren van de maatregelen tot de aanvullende eisen bekend zijn? Antwoord: Het inrichten van het terrein zonder de maatregelen is zeer ongewenst aangezien dan alsnog het terrein volledig aangepast moet worden hetgeen een desinvestering zou zijn. De busstalling vervangt de huidige busstalling aan de Europalaan. Het huurcontract van de busstalling aan de Europalaan is opgezegd vanwege gebiedsontwikkeling en kan in 2021 niet meer gebruikt worden. Het verder vertragen van de oplevering van de nieuwe busstalling zou leiden tot vertraging van de ontwikkelingen aan de Europalaan. Bovendien zijn hier duidelijke afspraken met de gemeente Utrecht over gemaakt. c. Is vervanging van de dieselbussen direct noodzakelijk of is dit een bestuurlijke wens? Antwoord: De vervanging van de dieselbussen is reeds in gang gezet. Er zijn elektrische bussen in bestelling. Landelijk is afgesproken dat na 2025 alleen nog maar Zero Emissie bussen mogen instromen. Daarboven is het bestuurlijk beleid van de provincie om in 2028 volledig emissieloos te rijden. c. Wat zouden de financiële consequenties zijn van het handhaven van dieselbussen of het overstappen op waterstofbussen? Antwoord: Dit is lastig te bepalen. Landelijk is reeds afgesproken dat na 2025 alleen nog maar Zero Emissie bussen mogen instromen. Daarboven is het bestuurlijk beleid van de provincie om in 2028 volledig emissieloos te rijden. De regelgeving omtrent brandveiligheid in relatie tot waterstofbussen is nog in ontwikkeling en nog minder uitgekristalliseerd, maar we verwachten minstens even stringente eisen. De nieuwe concessiehouder zou dan tevens verplicht worden om met waterstofbussen te gaan rijden, terwijl er nu geen enkele ervaring is met een substantiële inzet van waterstofbussen. Daarnaast stromen de eerste 35 elektrische bussen eind van dit jaar in waardoor deze bussen opgeladen en gestald moeten worden naast de huidige aanwezige 15 elektrische bussen