



provincie **HOLLAND**
ZUID

Lid Gedeputeerde Staten

J. Baljeu

Contact
070 - 441 86 88
j.baljeu@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
2 juli 2019
Ons kenmerk
DOS-2018-0008918
Uw kenmerk

Bijlagen

Aan Provinciale Staten

Onderwerp
Beantwoording technische vragen deel 4 Voorjaarsnota
2019/Kadernota 2020-2023.

Geachte Statenleden,

Via de Griffie zijn technische vragen ontvangen over de Voorjaarsnota 2019/Kadernota 2020-2023. In onderstaand tabel is deel 4 van de beantwoording opgenomen. Op dit moment staan nog een aantal vragen van de VVD en één vraag van de PvdD open en deze worden zo snel mogelijk schriftelijk beantwoord of op 3 juli in Provinciale Staten door betreffende gedeputeerde.

Met vriendelijke groet,

J. Baljeu

Technische vragen

Partij	Vraag	Antwoord
FvD	<p>Vragen over begrotingssubsidie voor VNO-NCW West (doel 2.1). Voor de werkgeversaanpak en gedragsaanpak en logistieke efficiency wordt nu gevraagd een begrotingssubsidie voor een bedrag van € 200.000 op te nemen in de begroting.</p> <p>Vraag 1: is dit een op zich staande subsidie voor de werkgeversaanpak en gedragsaanpak en logistieke efficiency of is deze € 200.000 een gedeelte van een groter subsidiepakket voor VNO-NCW.</p> <p>Vraag 2: wat gaat VNO-NCM concreet met dit geld doen en hoe wordt effectiviteit van de investering van € 200.000 gemeten?</p>	<p>VNO-NCW West zet zich in voor gedragsaanpak van de zakelijke weggebruiker, met als focus duurzame mobiliteit en als einddoelen spitsmijdingen en CO2 reductie. Binnen het project wordt onderscheid gemaakt in werkgevers-, bewoners- en bezoekersprojecten, logistieke projecten en fietsprojecten. Voorbeelden zijn OV-probeerpassen, autodelen, een e-bike pool etc.</p> <p>Zoals bij alle subsidies die PZH verleent, dient de effectiviteit van de investering door de subsidieontvanger gemeten te worden aan de hand van de causale relatie tussen subsidie, prestaties (producten) en bijdrage aan (maatschappelijke) doelen. In de eindverantwoording (activiteitenverslag) dient de subsidieontvanger de deelprestaties - genoemd in de projectplannen –langs te lopen. Hierbij dient expliciet te worden aangegeven in hoeverre de aangekondigde prestaties daadwerkelijk zijn neergezet. Als er minder prestaties zijn geleverd dan aangegeven, kan bij de eindafrekening de subsidie naar rato worden verlaagd door de subsidieverlener(s).</p>
FvD	<p>OV-tarieven</p> <p>Vraag 3: er wordt gevraagd om het plafond van subsidie voor OV-tarieven te verhogen van € 7 miljoen naar € 8 miljoen. Als de € 1 miljoen extra niet toegekend wordt, met hoeveel procent zouden de OV-tarieven dan stijgen?</p>	<p>Voor de uitvoering van amendement 578 is door PS in totaal € 7 miljoen geserveerd. Dit amendement beoogt de kilometertarieven te verlagen naar het niveau van 2015. Er is voor gekozen de kilometertarieven in de concessies ZHN en HWGO en bij de Waterbus na de zomer van 2018 naar het niveau van 2015 te verlagen tot en met eind 2019. Vanaf 1 januari 2020 worden de tarieven jaarlijks geïndexeerd tot het einde van de concessieperiode of contract. In het najaar van 2018 is door een tweetal onafhankelijke bureaus de opbrengstderving voor de gehele concessieperiode voor ZHN en HWGO of contractduur van Waterbus bepaald. Deze kwam in totaal op € 5.127.700,-. Afgesproken is dat de betrokken vervoerbedrijven op basis hiervan worden gecompenseerd voor de opbrengstderving. Voor ZHN, HWGO en Waterbus zijn hierover bindende afspraken gemaakt.</p> <p>Bij de nieuwe concessie DMG is de verlaging van het kilometertarief bij de start van de concessie op 9 december 2018 doorgevoerd. Ook in deze concessie worden de tarieven vanaf 1 januari 2020 geïndexeerd. Er is afgesproken de opbrengstderving voor deze concessie te bepalen op basis van de opbrengstgegevens van het eerste exploitatiejaar, aangezien op dit moment representatieve gegevens ontbreken om dit op een goede</p>

Partij	Vraag	Antwoord
		<p>manier te kunnen doen. Qbuzz heeft een eerste inschatting gedaan van een totale opbrengstderiving van € 2,7 miljoen voor de gehele concessieperiode. Op basis daarvan is er om een verhoging van het plafond van € 7 miljoen naar € 8 miljoen gevraagd.</p> <p>Het niet toekennen van deze verhoging zou met name gevolgen hebben voor de uitvoering van amendement 578 in de concessie DMG, doordat de opbrengstderiving in deze concessie dan naar verwachting niet voor de volledige looptijd van de concessie vergoed kan worden. De verlaging van het kilometertarief kan dan niet gedurende de gehele concessieperiode worden voortgezet.</p>
FvD	<p>Duinpolderweg</p> <p>Vraag 4: de provincie Noord-Holland gaat het project Duinpolderweg weer helemaal opnieuw bekijken. De voorkeursvariant midden is daar nu van tafel. Kan gedeputeerde de voorgestelde financiële reservering voor de Duinpolderweg niet beter intrekken inclusief het voornemen voor de ruimtelijke reservering?</p>	<p>Provinciale Staten hebben in september 2019 het voorkeursbesluit voor de Duinpolderweg genomen evenals het besluit te starten met de planuitwerkingsfase. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland werken binnen deze kaders aan de planuitwerking. Wat de effecten van het coalitieakkoord van Noord-Holland zijn voor de lopende afspraken en de reeds genomen besluiten wordt de komende periode nagegaan.</p> <p>De ruimtelijke reservering maakt, als gevolg van het door de Staten aangenomen amendement bij het voorkeursbesluit, geen onderdeel meer uit van het project Duinpolderweg.</p>
FvD	<p>In de brief Kaderbesluit Infrastructuur 2020 staat:</p> <p><i>1. Ook zal er Solar Optic Fibre in het wegdek (zonnepanelen) worden toegepast. Hiervoor wordt het budget met € 1,0 miljoen verhoogd vanuit het budget energietransitie infrastructuur.</i></p> <p>Vraag 5: Waartoe dienen deze zonnepanelen? Waar wordt de opgewekte energie voor gebruikt? Is deze Solar Optic Fibre een Nederlands product?</p>	<p>Bij de ingangszone van de tunnel in de Rijnlandroute is over een lengte van ca 80m aan beide zijde extra verlichting nodig om het contrast tussen de weg en de tunnel te overbruggen.</p> <p>Het systeem Solar Optic Fibre betreft het opvangen van direct zonlicht in lenzen, waarna het zonlicht over glasvezel wordt getransporteerd naar de armaturen in de tunnel .</p> <p>Doordat het zonlicht direct wordt benut als verlichting is het systeem efficiënter dan wanneer zonlicht middels zonnepanelen wordt omgezet in elektriciteit, die vervolgens weer wordt benut voor verlichting.</p> <p>Het systeem leidt tot een aanzienlijke besparing in het energieverbruik van de tunnel.</p> <p>De lenzen van de Solar Optic Fibre staan opgesteld in units nabij de twee dienstgebouwen van de tunnel. Het systeem is gepatenteerd en wordt geleverd door een Zweeds bedrijf: Parans</p>
FvD	In de brief Kaderbesluit Infrastructuur 2020 staat:	De waterstofbussen worden aanbesteed, gezamenlijk met de levering van waterstof. Het genoemde bedrag is

Partij	Vraag	Antwoord
	<p>2. € 4,0 miljoen is beschikbaar gesteld als budget voor het opschalen en versnellen van de introductie van zero-emissie busvervoer (via openbaar vervoerconcessies). Om de introductie van zero emissie waterstofbussen op te pakken is gewerkt aan nieuw projectvoorstel. De extra kosten hiervoor bedragen € 15,0 miljoen.</p> <p>Vraag 6: Bij elkaar gaat het om € 19 miljoen. Hoeveel van deze € 19 miljoen gaat daadwerkelijk naar zero-emissie bussen en hoeveel naar andere kosten? Wat zijn andere kosten? Graag een specificatie. Wordt de Provincie eigenaar van de zero-emissie bussen en om hoeveel bussen gaat het?</p>	<p>dus bedoeld voor zowel waterstofbussen als voor de waterstof en de levering van deze waterstof. De waterstof kan geleverd worden door middel van vrachtwagens (tubetrailers), maar ook door middel van een pijplijn. Ook kan de productie (bijvoorbeeld een elektrolyser) naast het waterstoftankstation worden gebouwd. De markt krijgt de mogelijkheid om dit zelf in te vullen. De verdeling van de kosten voor de waterstofbussen, de waterstof en de levering van waterstof kan dus door de markt worden bepaald. Het bijbehorende waterstoftankstation wordt dual-use uitgevraagd, dit betekent dat er naast de bussen ook waterstofauto's moeten kunnen tanken, ook dit is opgenomen in het genoemde bedrag. Op deze manier heeft de aanbesteding een bredere toepassing voor andere innovatieve partijen (zowel particulier als in het bedrijfsleven). Voor groene waterstof wordt het bedrijfsleven uitgedaagd om met een transitiepad te komen. Ook dit is in het genoemde bedrag opgenomen.</p> <p>Aan de genoemde bedragen liggen berekeningen ten grondslag die zijn gebaseerd op een open marktconsultatie waarin het bedrijfsleven is ondervraagd en ervaringen over andere Europese projecten met waterstofbussen is opgedaan. De specifieke bedragen worden hier niet opgenomen om marktpartijen de kans te geven een scherpe bieding te doen in de aanbesteding en zich niet te richten op de bedragen die de provincie hiervoor gereserveerd heeft. Na biedingen op de aanbesteding ontstaat een definitief beeld van de kosten voor de inzet van de bussen.</p> <p>De provincie streeft er niet naar de waterstofbussen in eigendom nemen. Wel draagt ze zorg voor de verplichting tot overdragen van de bussen na looptijd van deze concessie aan een volgende vervoerder. Deze nieuwe vervoerder kan ervoor kiezen de waterstofbussen langer dan de looptijd van het project te blijven gebruiken.</p> <p>Het gaat om een project met 20 waterstofbussen over een looptijd van 12 jaar. Met de aanbesteding van waterstofbussen en waterstof wordt beoogd om het openbaar vervoer te verduurzamen en bij te dragen aan betere luchtkwaliteit en gezondheid. Waterstofbussen zijn in staat een langere afstand af te leggen en zijn daarmee interessant alternatief voor elektrische bussen. Elektrische bussen zorgen ook voor een betere luchtkwaliteit maar kunnen een beperktere afstand afleggen dan waterstof bussen. Door waterstof in een</p>

Partij	Vraag	Antwoord
		gecombineerde aanbesteding uit te vragen krijgt het bedrijfsleven een kans om met de overheid als launching customer een relatief nieuwe techniek op de markt te brengen en ervaring op te doen.
FvD	In de brief Kaderbesluit Infrastructuur 2020 staat: <i>3. De stimulering van innovatie in het openbaar vervoer is opgenomen in de Subsidieregeling Mobiliteit (paragraaf 16B) als een te subsidiëren activiteit. Voor een project in samenwerking met Arriva en ESA-ESTEC wordt voorgesteld om eenmalig € 0,8 miljoen beschikbaar te stellen vanuit de reserve Mobiliteit.</i> Vraag 7: wat behelst dit project?	Het project betreft een proef met zelfrijdende minibussen (shuttles) op en nabij het ESA ESTEC (Europese ruimtevaart organisatie) terrein in Noordwijk. Een dergelijke pilot kan de bereikbaarheid van het ESA ESTEC terrein verbeteren. Daarnaast draagt een proef bij aan de kennisontwikkeling op het gebied van zelfrijdende voertuigen en de potentiële kansen hiervan als aanvulling op het openbaar vervoer voor het vervoer van en naar een OV halte. Tot slot zal er in deze proef specifiek aandacht zijn voor het vervoer van mensen met een motorische of visuele beperking. Bij het inrichten van de voertuigen krijgt dit specifieke aandacht. Voorafgaand aan de proef zijn leervragen geformuleerd. Maken zelfrijdende shuttles het gebruik van openbaar vervoer aantrekkelijker? Bieden zij reizigers een makkelijke en snelle service? Kunnen we ervaring opdoen met zowel de techniek als de exploitatie van zelfrijdende shuttles? Wat is de potentie voor uitbreiding? De leerervaringen uit de pilot komen voor iedereen beschikbaar. De proef zal 2 jaar duren. Bij de proef zijn, naast de provincie Zuid-Holland, de volgende partijen betrokken: ESA ESTEC, vervoerder Arriva, Future Mobility Network, Rebel en de gemeenten Noordwijk en Katwijk. De provincie draagt met de subsidie ca. 50% bij aan de totale subsidiabele projectkosten. De subsidie is in april 2019 verleend. In Provinciale Staten zijn bij de tot standkoming van dit project schriftelijk op de hoogte gehouden (PZH-2018-667074989, 15 oktober 2018, PZH-2018-673681602, 18 december 2018).
FvD	In de brief Kaderbesluit Infrastructuur 2020 staat: <i>4. Sinds 2010 is op ca. 1.500 bushaltes een Dynamisch Reisinformatie Systeem (DRIS) aanwezig. Het beheer was gedekt door een jaarlijkse onttrekking van € 930.000,- aan de reserve Mobiliteit. Ten behoeve van verdere ontwikkeling en het toekomstige beheer worden over 2019 eenmalige kosten gemaakt voor nieuwe displays, wijzigingen in uitwisselingsformaten reisinformatie etc. Voorgesteld wordt om deze kosten te dekken vanuit de reserve mobiliteit. Om het DRIS in de</i>	De stijging van de jaarlijkse kosten bevat de volgende twee elementen: 1. Kosten onderdeel OV_Data van CV DOVA Sinds dit jaar is PZH lid van de Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband Decentrale OV-Autoriteiten (waarin het oude DOVA en Nationale Databank Openbaar Vervoer gegevens (NDOV) zijn opgegaan). De jaarlijkse bijdrage van ca. € 200.000,-hiervoor bestaat uit twee delen, waarvan het OV_Data deel structureel ondergebracht wordt in beheerbudget voor DRIS. OV_Data verzorgt voor ons de dataverzameling van de vervoerders en de aanlevering van de benodigde data aan de DRIS leveranciers van PZH. Daarnaast bekleden

Partij	Vraag	Antwoord
	<p><i>toekomst goed te kunnen voortzetten, is er jaarlijks structureel een budget van € 1.300.000,- nodig.</i></p> <p>Vraag 8: Waarom stijgen de jaarlijkse kosten met € 370.000? Aub specificeren.</p>	<p>zij de rol als ketenbeheerder voor de gehele reisinformatieketen en als centraal meldpunt voor storingen aan DRISen.</p> <p>Daarnaast worden, in opdracht van en samenspraak met alle OV-autoriteiten, nieuwe ontwikkelingen op gebied van reisinformatie en standaarden voor gegevensuitwisseling (koppelvlakken) door hen geïnitieerd, bewaakt en geïmplementeerd.</p> <p>Deze kosten (toen nog onderdeel van NDOV) werden in het verleden separaat betaald uit de reserve Mobiliteit. Doordat PZH nu lid geworden is van de CV DOVA, is de structurele bijdrage van dit onderdeel begroot in het DRIS budget.</p> <p>2. Uitbreiding R-net DRIS</p> <p>Langs alle R-net corridors zijn nieuwe hoogwaardige DRIS displays geplaatst in de huisstijl van R-net. Deze zijn vanaf 2019 overgedragen naar de beheerfase, incl. het DRIS op Leiden Centraal. Dit betreffen ruim 100 extra displays, waardoor gevraagd wordt de jaarlijkse beheerkosten structureel te verhogen. Dit betreft uitgaven voor de volgende onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reguliere beheerkosten (binnen SLA): ca. € 100.000,-; • Energiekosten voor de displays: ca. € 20.000,-; • Kosten installatieverantwoordelijke: ca. € 15.000,-; • Stijging van de kostenpost voor verplaatsingen/verwijderingen met € 25.000,-; • Stijging van de kostenpost voor schades van buitenaf (vandalisme) van € 10.000,-. <p>Dit maakt een totaal van ca. €170.000,- aan jaarlijkse beheerkosten voor het R-net DRIS. Tezamen verklaart dit de jaarlijkse stijging van € 370.000,- ten behoeve van de structurele beheerkosten.</p>
FvD	<p>In de brief Kaderbesluit Infrastructuur 2020 staat: 5. De afgelopen jaren zijn de werkzaamheden op het</p>	<p>Ja, het betreft een uitbreiding van de formatie, uit bestaande mobiliteitsmiddelen. Afgelopen jaren zijn met name de grote verstedelijkingsopgaven in de regio groter geworden. Dat vraagt ook zware inzet op de daaruit</p>

Partij	Vraag	Antwoord
	<p><i>vlak van Mobiliteit toegenomen en deels ook veranderd mede als gevolg van het hoofdlijnenakkoord Slimmer, schoner en sterker en ontwikkelingen in de samenleving. Om de bovenstaande (maar ook toekomstige) dossiers en maatregelen maar ook de financiële verwerking ervan goed te kunnen bemensen is extra personele capaciteit nodig op onder andere Europa, het BO-MIRT en het PZI. Hiervoor wordt voorgesteld om structureel € 0,6 miljoen beschikbaar te stellen en deze te dekken door een verlaging van de structurele storting reserve exploitatieprojecten PZI.</i></p> <p>Vraag 9: Betekent dit dat de Provincie extra mensen gaat aannemen? Zo ja, hoeveel fte? Kunt u aangeven wat deze fte voor Europa, het BO-MIRT en het PZI gaan doen?</p>	<p>voervloeiende mobiliteitsvraagstukken, zoals ontwikkeling Binckhorst, Metropolitaan OV en 3e oeververbinding. Dit vraagt zowel op kwaliteit als kwantiteit versterking.</p> <p>De grote vraagstukken op betere benutten van wegen en vaarwegen voor zowel goederen als personen, vragen meer dan alleen Nederlandse afstemming, maar vragen ook afstemming in Europa. Met betrekking tot het PZI gaat het over juiste en accurate verwerking van al deze zaken.</p> <p>Het betreft een uitbreiding van 5 fte, waarbij aangetekend dat dit in het verleden soms middels duurdere oplossingen zoals externe inhuur werd opgelost. Financiële dekking vind plaats uit de projectgelden binnen het programma.</p>