



Onderwerp
Financiering verduurzaming openbaar vervoer IJssel-Vecht

Gedeputeerde Staten stellen voor

1. Beslispunten
 1. Kennis te nemen van het GS-besluit om een bedrag van €1,5 miljoen binnen de gedelegeerde reserve mobiliteit te oormerken voor de aanleg van de noodzakelijke ondergrondse energie-infrastructuur ten behoeve van het laden van elektrische bussen van de openbaar-vervoerconcessie IJssel-Vecht op vijf locaties in Flevoland.
 2. Een bedrag van €1 miljoen te oormerken om gezamenlijk met de provincie Gelderland (en op termijn mogelijk Overijssel) in de periode tot en met 2020 initiatieven ter verduurzaming van het openbaar vervoer financieel te ondersteunen (€ 0,5 miljoen ten laste van de reserve duurzame energie en € 0,5 miljoen ten laste van het oormerk 'hernieuwbare energie' in de bestemmingsreserve Strategische projecten).
 3. GS mandaat te verlenen de benodigde begrotingsmutaties door te voeren op basis van de definitieve uitwerking van het voorstel onder punt 2.
2. Doelstelling programmabegroting
Dit onderwerp past binnen het programma Energie, Milieu en Klimaat, programmaonderdeel 5.2 Energie en Klimaat, doel 'Energieneutraliteit in 2030 (inclusief mobiliteit)' en binnen het programma Mobiliteit, programmaonderdeel 6.1 Openbaar vervoer, doel 'goed toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer'.
3. Eerdere behandeling
Op 30 mei 2018 hebben PS de Nota van Uitgangspunten (hierna te noemen: NvU) voor de aanbesteding van de nieuwe openbaar-vervoerconcessie IJssel-Vecht vastgesteld. In deze NvU zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd met betrekking tot de verduurzaming van het openbaar vervoer:
 - Inzet zero-emissievoertuigen op de toekomstvaste stadslijnen (A- en B-lijnen);
 - Inschrijvers een voorstel laten doen voor de transitie naar zero emissie op de overige lijnen;
 - De ambities met betrekking tot duurzaamheid mogen niet ten koste gaan van het voorzieningenniveau openbaar vervoer;
 Daarnaast is bepaald dat de huidige budgetten voor exploitatie openbaar vervoer uitgangspunt zijn voor de nieuwe concessie.

Tijdens de genoemde Statenbehandeling is de motie E16 "Versnelling transitie zero-emissie OV (Nota van Uitgangspunten aanbesteding OV)" aangenomen, waarin PS het College opdraagt om:

 - als aanvullend uitgangspunt de wens uit te spreken dat de nieuwe bussen in het huidige concessiegebied IJsselmond met ingang van de nieuwe concessie IJssel-Vecht zero-emissie moeten zijn.
 - te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om versneld alle bussen in het voormalige concessiegebied IJsselmond met ingang van de nieuwe concessie IJssel-Vecht zero-emissie te maken.

Parallel aan de besluitvorming in PS van Flevoland hebben de Staten van Gelderland en Overijssel ook de NvU vastgesteld. Ook in de Staten van

Provinciale Staten
30 januari 2019

Agendapunt

Lelystad
20 december 2018

Registratienummer
2343852

Afdeling/Bureau
RE

Portefeuillehouder
Fackeldey, J.A.

Routing

Commissie Economie:
16 januari 2019

Gelderland en Overijssel is nadrukkelijk de ambitie uitgesproken om de transitie naar emissievrij openbaar vervoer te willen versnellen.

4. Bevoegdheden PS en doel behandeling
Door de vaststelling van de NvU en het aannemen van motie E16 hebben PS de ambitie getoond om sneller dan het landelijk afgesproken tijdpad het openbaar vervoer per bus in Flevoland emissievrij te willen maken. Het doel van bijgaande voorstellen is om de randvoorwaarden te scheppen om de gewenste versnelling mogelijk te maken. Beslispunt 1 is rechtstreeks gekoppeld aan de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht, waarvan de publicatie is voorzien voor januari 2019.
5. Verdere behandeling PS
De uitvoering van de voorstellen alsmede de daadwerkelijke aanbesteding van de openbaar-vervoerconcessie IJssel-Vecht zal door GS ter hand worden genomen. PS zal periodiek worden geïnformeerd over de stand van zaken.
6. Korte toelichting op voorstel
Ter voorbereiding op de aanbesteding is onderzoek verricht naar de technische en financiële haalbaarheid van de transitie naar emissievrij vervoer in de concessie IJssel-Vecht en is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de transitie te versnellen. Dit heeft tot de volgende bevindingen geleid:
 - De meest kansrijke en haalbare optie op dit moment is de inzet van batterij-elektrische bussen. Deze techniek kent een hoge mate van betrouwbaarheid en gezien over de verwachte levensduur van de voertuigen en laadinfrastructuur zijn de totale kosten vergelijkbaar met diesel en mogelijk zelfs wat lager wanneer we (een groot deel van) de concessie hiermee zouden exploiteren. De geformuleerde uitgangspunten in de NvU worden daarom realistisch en haalbaar geacht.
 - De transitie naar emissievrij busvervoer blijkt in de praktijk bemoeilijkt te worden door onder meer de volgende factoren:
 - o Complexe en tijdrovende procedures voor de aanleg van de benodigde energie- en laadinfrastructuur;
 - o De beschikbare voertuigtechnieken zijn nog niet ver genoeg doorontwikkeld om al het vervoer zonder meerkosten te verduurzamen.

Dit Statenvoorstel bevat voorstellen waarmee de drie provincies de overstap naar emissievrij vervoer kunnen vergemakkelijken en versnellen, teneinde zoveel mogelijk invulling te geven aan de ambities van PS op dit onderwerp. Een gelijkkluidend voorstel wordt aan de Staten van Gelderland en Overijssel voorgelegd.

Naast deze voorstellen nemen we in de aanbestedingsdocumenten voor de concessie IJssel-Vecht de volgende zaken op om de transitie naar emissievrij vervoer te bewerkstelligen:

- We eisen dat de toekomstige stadslijnen vanaf de start van de concessie emissievrij worden uitgevoerd;
 - We stimuleren de inschrijvers via het gunningsmodel om de overige lijnen eerder dan in 2030 emissievrij uit te voeren;
 - We bieden de inschrijvers de mogelijkheid om de elektrische bussen en bijbehorende laadinfrastructuur over een periode van 15 jaar af te schrijven door middel van een optionele overname van deze assets door de opvolgende concessiehouder.
7. Beoogd effect
De voorstellen beogen invulling te geven aan de geformuleerde uitgangspunten voor de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht zoals vastgelegd in de NvU en aan de door de drie staten geformuleerde ambitie om de transitie naar emissievrij openbaar vervoer te versnellen.

8. Argumenten

1.1. *Aanleg laadinfrastructuur vormt risico tijdige implementatie*

De praktijk wijst uit dat de realisatie van de benodigde infrastructuur, zowel bovengronds (laadpalen en transformatorhuisjes) als ondergronds (kabels en leidingen), voor het laden van elektrische bussen een complex en tijdrovend traject is, waarvan de doorlooptijd lastig te voorspellen is en per situatie sterk kan verschillen. Ondanks de lange geplande implementatieperiode voor de concessie IJssel-Vecht kan dit een risico vormen voor het tijdig kunnen rijden met elektrische bussen.

Om een tijdige aanleg van de noodzakelijke infrastructuur te bewerkstelligen is het plan dat de provincies een faciliterende rol gaan spelen bij de aanleg van de ondergrondse energie-infrastructuur, te beginnen met de no-regret en/of complexe locaties. Dit zijn de plekken waarvan we zeker weten dat ze gebruikt gaan worden respectievelijk de plekken waar de realisatie van de infrastructuur naar verwachting veel tijd in beslag gaat nemen. Het gaat in ieder geval om het uitvoeren van voorbereidende werkzaamheden, zoals het vinden van geschikte ruimte voor laadunits en laadpalen en het verzorgen van de benodigde vergunningen. Mogelijk neemt de provincie ook de regie op de daadwerkelijke aanleg van de ondergrondse infrastructuur. Door de aanleg op de genoemde locaties al op te pakken vóór de gunning van IJssel-Vecht wordt cruciale tijd gewonnen in het implementatieproces.

Voor Flevoland gaat het in ieder geval om het busstation in Lelystad vanwege de eis dat de toekomstige stadslijnen vanaf start concessie emissievrij moeten zijn. Welke overige locaties noodzakelijk zijn, is pas bekend na gunning omdat dit afhankelijk is van de plannen van de vervoerder. We houden nu rekening met nog vier locaties naast Lelystad. Voor de genoemde locaties samen bedragen de verwachte investeringen in ondergrondse energie-infrastructuur €1,5 miljoen.

1.2. *Kansen voor combinatie met andere energiegebruikers*

Dit voorstel betekent niet alleen dat we meer regie hebben op het tijdig gereed hebben van de benodigde energie-infrastructuur, maar ook dat we kunnen zoeken naar vruchtbare koppelingen met andere gebruikers van elektriciteit, zoals elektrische vrachtwagens, (deel)auto's of woonhuizen. Mede vanwege deze beoogde bredere en duurzame benutting van de aan te leggen infrastructuur ligt het voor de hand dat de provincie deze eenmalige investering voor haar rekening neemt.

1.3. *Dekking vanuit de reserve mobiliteit*

Bij argument 1.1 is aangegeven dat voor Flevoland de verwachte investeringen in ondergrondse infrastructuur €1,5 miljoen zullen bedragen. Gs hebben besloten om dit bedrag te dekken vanuit de reserve mobiliteit. In de actualisatie p-mirt 2018 d.d. 18 december 2018 is een ongelabeld voordeel opgenomen van € 1,6 miljoen. Deze bestaat voor € 1,2 miljoen aan openbaar vervoer gerelateerde meevallers (afrekening IJsselmond 2016).

2.1 *Ambitie: versnelling transitie emissievrij openbaar vervoer*

Vanuit de Gelderse Staten is het verzoek gekomen om een voorstel uit te werken hoe de ontwikkeling van nieuwe technieken op het gebied van duurzaam openbaar vervoer gestimuleerd kan worden. Bij de vaststelling van de NvU hebben de provincies Flevoland en Overijssel aangegeven dit een goed idee te vinden en te willen verkennen of een gezamenlijke aanpak mogelijk is.

2.2 *Volledige transitie nog niet mogelijk zonder meerkosten*

In de NvU is vastgelegd dat de transitie naar emissievrij openbaar vervoer zonder meerkosten voor de provincies moet plaatsvinden. De uitgevoerde haalbaarheidsonderzoeken wijzen uit dat emissievrij openbaar vervoer op dit moment nog niet op alle verbindingen mogelijk is zonder meerkosten. Exploitatie met waterstofbussen is nog erg kostbaar en de actieradius van

elektrische bussen is voor sommige lijnen nog te beperkt. Er is dus nog een verdere doorontwikkeling van technieken nodig om de transitie naar emissievrij vervoer tegen aanvaardbare kosten te kunnen maken. Een stimuleringsbudget kan helpen bij die doorontwikkeling.

2.3 Stimuleren nieuwe technieken en concepten

Het doel is om, los van de openbaar-vervoerconcessies, een instrument te creëren waarmee de ontwikkeling van nieuwe technieken en concepten gestimuleerd kan worden om zo de transitie naar emissievrij openbaar vervoer eerder dan in 2030 (landelijk afgesproken moment waarop al het busvervoer emissievrij moet zijn en Flevolandse streefdatum energieneutraliteit) en zo efficiënt mogelijk te realiseren. Het in te stellen gezamenlijke stimuleringsbudget zal een aanvulling gaan vormen op de afspraken die we in concessies met vervoerders maken. Het voorstel is dat het stimuleringsbudget nadrukkelijk niet alleen bedoeld is voor initiatieven van de concessiehouders openbaar vervoer; ook derden moeten initiatieven kunnen indienen.

2.4 Stimuleringsbudget €1,0 miljoen vanuit Flevoland

De Colleges van GS van Flevoland en Gelderland willen begin 2019 met het gezamenlijke stimuleringsbudget van start te gaan. Het College van Overijssel heeft de intentie uitgesproken om ook bij dit initiatief aan te sluiten en neemt hierover na de verkiezingen voor PS in 2019 een besluit. Gelderland is voornemens om een bedrag van €5 miljoen beschikbaar te stellen voor initiatieven in 2019 en 2020. Wij vragen uw Staten om voor deze eerste periode een bedrag van €1,0 miljoen beschikbaar te stellen; € 0,5 miljoen ten laste van de reserve duurzame energie en € 0,5 miljoen ten laste van het oormerk 'hernieuwbare energie' in de bestemmingsreserve Strategische projecten. Hiermee komt de verhouding in inbreng in het stimuleringsbudget nagenoeg overeen met de verhouding in het openbaar-vervoer aanbod in Oost. Initiatieven worden in beginsel ondersteund door middel van een bijdrage of subsidie. Bij de toekenning van bijdragen uit het stimuleringsbudget zal worden rekening gehouden met de omvang van de gedane inleg door de provincies. In overleg met Gelderland (en mogelijk Overijssel) zal worden vastgesteld op welke wijze het beheer van het stimuleringsbudget het beste vormgegeven kan worden.

2.5 Evaluatie en opschaling

In 2020 zal een evaluatie van het stimuleringsbudget plaatsvinden. Deze evaluatie zal aan u worden voorgelegd met daarbij een voorstel voor een (eventueel) vervolg. Bij de evaluatie zal ook verkend worden welke mogelijkheden er zijn om meer middelen voor de verduurzaming van het openbaar vervoer beschikbaar te krijgen, mogelijk in landelijk verband en mogelijk ook vanuit andere financieringsbronnen.

2.6 Waterstof

Rijden op waterstof (m.b.v. de brandstofcel) wordt in de markt gezien als kansrijke richting voor de toekomst, ter vervanging van of in aanvulling op elektrische bussen. Op dit moment is deze techniek echter nog zeer kostbaar. De drie provincies zouden graag ruimte bieden aan de bredere toepassing van waterstofbussen in Oost. Het in te stellen stimuleringsbudget biedt daarvoor echter naar verwachting te weinig middelen. Daarom wordt momenteel verkend of we vanuit Oost kunnen aansluiten bij het Europese project JIVE2, waarin subsidie beschikbaar is voor de inzet van 10 waterstofbussen gedurende langere tijd. Ook zullen andere financieringsmogelijkheden worden gezocht.

3.1 Mandaat begrotingswijziging

Omdat de omvang van het definitief benodigde bedrag voor het stimuleringsbudget nog niet bekend is (mede afhankelijk van de vormgeving van het stimuleringsbudget) wordt voorgesteld om ons College mandaat te geven de met dit voorstel samenhangende begrotingswijziging door te voeren wanneer deze duidelijkheid er wel is.

9. Kanttekeningen
Geen