



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Retouradres: Postbus 66 2501 CB Den Haag

Aan de gemeenteraden van de 23 gemeenten

Grote Marktstraat 43
Postbus 66
2501 CB Den Haag
Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@MRDH.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Gertjan Nijsink

uw kenmerk

ons kenmerk
35580

projectnummer

doorkiesnummer
088 5445 143

e-mail
gnijsink@mrdh.nl

bijlage(n)

Datum

17 mei 2017

Onderwerp

Inbesteding busvervoer Rotterdam en Den Haag

Geachte raden,

Graag informeren wij u over het volgende.

Op 21 september 2016 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de intentie uitgesproken tot inbesteding van de twee stadsbusconcessies, mits kan worden voldaan aan een drietal voorwaarden:

- a. De afspraak dat de subsidie per dienstregelingkilometer jaarlijks daalt ten opzichte van de huidige busconcessie;
- b. Onvoorwaardelijk commitment van de RET respectievelijk de HTM aan het Programma van Eisen;
- c. Ambitieuze afspraken over de wijze waarop in de concessie 100% zero emissie wordt gerealiseerd.

In de afgelopen maanden hebben wij intensief contact gehad met RET en HTM over de mogelijkheden om aan deze voorwaarden te kunnen voldoen, en over de verdere invulling van een in te besteden concessie.

Inbesteding Concessie Bus Haaglanden Stad aan HTM

Met HTM hebben we de volgende afspraken gemaakt:

- Commitment aan de inhoud van het Programma van Eisen Bus (zoals op 12 april 2017 is vastgesteld door de bestuurscommissie);
- Een pilot voor zero emissie die al start in de huidige concessieperiode (ca 8 bussen);
- Er komt een gefaseerde transitie naar 100% zero emissie in 2025, in een drietal stappen: 2021 (17 bussen), 2024 (45 bussen) en 2025 (53 bussen);
- Tot de transitie naar Zero Emissie blijven de huidige aardgasbussen doorrijden. Dat betekent dat de bestaande bussen gefaseerd worden uitgevoerd, laatstelijk in 2025;

- De benodigde netto exploitatiesubsidie voor HTM blijft gelijk. Onderdeel van de business case van HTM is een reservering voor bedrijfsrisico's. Mochten deze risico's zich in de praktijk niet of niet volledig voordoen, dan zet HTM de daardoor vrijkomende middelen in om een drietal innovaties te bekostigen:
 - Automatisch Vervoer in de Haagse wijk De Binckhorst;
 - Zonnepanelen op stallingen;
 - Een airportshuttle vanaf een aantal locaties in Den Haag rechtstreeks naar Rotterdam The Hague Airport.
- Er komt een aantal kwaliteitsverbeteringen (verwoord in de inhoudelijke plannen die HTM heeft opgesteld).

Met deze afspraken wordt voldaan aan de op 21 september 2016 gestelde voorwaarden tot investering. Dat wil zeggen: strikt genomen daalt de benodigde subsidie niet, maar blijft deze gelijk. Echter, omdat in de nu gemaakte afspraken een mechanisme zit dat uit deze subsidies zeer waarschijnlijk ook een aantal innovaties worden gefinancierd én omdat HTM in haar inhoudelijke plannen een aantal extra's aanbiedt, ontstaat een betere verhouding tussen enerzijds de hoeveelheid vervoer en de geleverde kwaliteit en anderzijds de benodigde subsidie. Wij zijn van mening dat daarmee goed wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden en dat er dus voldoende grond is om een besluit tot investering te nemen. Daarom hebben wij vandaag met HTM een overeenkomst gesloten waarin de bovengenoemde afspraken zijn verwoord en waarin we hebben vastgelegd dat de MRDH de concessie Bus Haaglanden Stad wil investeren aan HTM Personenvervoer B.V. voor de periode december 2019 – december 2034.

Inbesteding concessie Bus Rotterdam e.o. aan RET

Met RET hebben we de volgende afspraken gemaakt:

- Commitment aan de inhoud van het Programma van Eisen;
- Er komt een gefaseerde transitie naar 100% zero emissie in 2030, in een viertal stappen: 2020 (55 bussen), 2022 (50 bussen), 2025 (50 bussen) en 2030 (110 bussen);
- Van de huidige dieselbussen blijven er 50 nog twee jaar doorrijden. Deze vullen het gat tussen start concessie en de instroom van 50 zero emissie bussen per 2022. De overige huidige bussen zijn financieel en technisch afgeschreven en kunnen niet in de nieuwe concessieperiode worden ingezet. Voor de periode tot aan de instroom van de zero emissie-bussen in 2025, leaset RET daarom tijdelijk (5 jaar) schone Euro 6-dieselbussen. Voor de periode tot instroom van de laatste 110 zero emissie bussen, koopt of leaset de RET 110 hybride dieselelektrische bussen. Ook in de periode tot aan invoering van 100% zero emissie, wordt dus een forse milieuverbetering bereikt.
- De benodigde netto exploitatiesubsidie daalt licht (gemiddeld over de concessieperiode 0,2 mln euro per jaar) ten opzichte van de huidige concessieperiode.
- Er komt een aantal kwaliteitsverbeteringen (verwoord in de inhoudelijke plannen die RET heeft opgesteld).

Volgens de gemaakte afspraken vindt in de eerste jaren van de concessie een forse transitie naar zero emissie plaats (in 2022 al 105 bussen, in 2025 al 105 bussen), maar vindt de laatste 'tranche' pas plaats in 2030. De Rotterdamse 'stadsbusconcessie' is feitelijk een combinatie stadsvervoer en streekvervoer (en wijkt daarmee af van de Haagse concessie, die wel een stadskarakter heeft). In het streekvervoer hebben de voertuigen een grote actieradius nodig. Gezien de verwachte ontwikkelingen in batterijcapaciteit en cetera schat de RET nu in dat vanaf 2030 met zekerheid de daarvoor benodigde bussen tegen verantwoorde kosten kunnen worden geëxploiteerd. Mogelijk gaan de ontwikkelingen sneller dan nu verwacht. In dat geval is het

mogelijk om tussentijds de businesscase aan te passen en eerder dan 2030 de laatste stap naar 100% zero emissie te maken.

Met deze afspraken wordt voldaan aan de op 21 september 2016 gestelde voorwaarden tot investering. Wij zijn van mening dat er daarmee voldoende grond is om een besluit tot investering te nemen. Daarom hebben wij vandaag met RET een overeenkomst gesloten waarin de bovengenoemde afspraken zijn verwoord en waarin we hebben vastgelegd dat de MRDH de concessie Bus Rotterdam e.o. wil investeren aan RET N.V. voor de periode december 2019 – december 2034.

Ten slotte

Met beide bedrijven is dus een ambitieus, maar wel realistisch transitiepad voor zero emissie afgesproken. Daarbij is door zowel RET als HTM bewust gekozen voor een gefaseerde invoering, dus niet een 'big bang' waarbij in één keer alle bussen zero emissie worden. Een gefaseerd ingroeipad biedt mogelijkheden om gecontroleerd (rekening houdend met kinderziektes et cetera) de transitie te maken, en biedt ook kansen om steeds gebruik te maken van de meest actuele technieken. Om die reden wordt ook vooraf geen systeemkeuze (waterstof, batterij, opladen op stalling of tussentijds opladen) gemaakt; per 'tranche' zal een optimale afweging worden gemaakt. Daarbij hebben RET en HTM wel de ambitie uitgesproken om in het vervolgtraject zo veel mogelijk met elkaar samen te werken, zodat bijvoorbeeld schaalvoordelen kunnen worden gerealiseerd en de systemen op elkaar kunnen worden afgestemd. Op basis van het nu genomen besluit tot investering zullen RET en HTM al vóór de formele concessieverlening de eerste voorbereidingen wat betreft de transitie naar 100% zero emissie starten, waarbij ze waar mogelijk met elkaar zullen samenwerken.

De komende tijd zullen we samen met RET en HTM de verdere concessievoorwaarden uitwerken. Wij verwachten uiterlijk juli 2018 het definitieve concessiebesluit voor beide concessies te kunnen nemen. Wij zullen u hierover te zijner tijd nader informeren.

Hoogachtend,
de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,



 A.L. Gleijm
secretaris



P.J. Langenberg
voorzitter