Nummer VN

Directie

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders

Voordracht voor de vergadering van <datum>

Portefeuille

Vervoer, Verkeer, Water, Luchtkwaliteit

Agendapunt

<*automatisch*>

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

EB4: Afsprakenkader en Investeringsplan vierde batch Zero Emissie Bussen (ZEB)

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Kennis te nemen van de stand van zaken van het vervangen van de GVB busvloot door Zero Emissie Bussen.
2. In te stemmen met het afsprakenkader voor de vierde batch ZEB (EB4).
3. In te stemmen met de financiële bijdrage van de Gemeente Amsterdam aan de vierde batch ZEB, ter hoogte van €[redacted]
4. Kennis te nemen van het Investeringsplan voor de vierde batch ZEB.
5. In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op het afsprakenkader en het Investeringsplan EB4 (BIJLAGE 1_Afsprakenkader en investeringsplan **GEHEIM**) op grond van artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet juncto artikel 10, tweede lid onder g van de Wet openbaarheid van bestuur, aangezien door publicatie daarvan de commerciële belangen van GVB en leverancier mogelijk worden geschaad. De geheimhouding wordt opgelegd tot en met 31 december 2035 (HOE WORDT DIT JAAR BEPAALD? BIJ EB2 WAS HET 2033).
6. In te stemmen met het gedeeltelijk opleggen van geheimhouding op het Afsprakendocument en Investeringsplan voor EB4 (bijlage 2) op grond van artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, tweede lid onder g van de Wet openbaarheid van bestuur. Geheimhouding is slechts gewenst voor de financiële cijfers uit het investeringsplan en een aantal passages in het bijbehorende Afsprakenkader en Investeringsplan EB4, zodat maximale transparantie wordt geboden over de besluitvorming en de commerciële belangen van GVB en leverende partij niet worden geschaad. De geheimhouding wordt opgelegd tot en met 31 december 2035. (HOE WORDT DIT JAAR BEPAALD? BIJ EB2 WAS HET 2033).
7. Kennis te nemen dat de gemeente in haar rol als aandeelhouder van GVB ook goedkeuring aan deze investering dient te verlenen. Uitgangspunt voor een dergelijke goedkeuring is dat de kosten voor GVB gedekt zijn.
8. Kennis te nemen van de omwisseling van de elektrificatie van de vierde batch buslijn 36 (Busstation Noord – Coentunnel – Sloterdijk) met derde batch buslijn 43 (Amsterdam Centraal – Prins Hendrikkade – Java Eiland – Borneoeiland).
9. LIANDER/CONGESTIEPROBLEMATIEK – VOOR KENNISNEMING? – MOGELIJK ALS ONDERDEEL VAN BESLISPUNT 4 OF BESLISPUNT 1.

Kernboodschap

De gemeente Amsterdam, GVB en Vervoerregio werken gezamenlijk aan de vervanging van dieselbussen in het OV door ca. 85 elektrische bussen, snelladers op busstation Noord, busstation Lelylaan en busstation Holendrecht en langzaamladers in Garage

Noord, Garage West en Garage Zuid. Om de gezamenlijke business case sluitend te krijgen zijn aanvullende financiële bijdragen nodig. Gemeente Amsterdam draagt bij aan de inpassingskosten van de snelladers op de busstations Noord, Lelylaan en Holendrecht. Daarnaast draagt de gemeente bij aan de financiële risico's en onvoorzien met betrekking tot de te leveren bussen, laadinfrastructuur en inpassing in de openbare ruimte.

Bestuurlijke achtergrond

Drie partners werken aan het project om de Amsterdamse dieselbussen te vervangen door Zero Emissie Bussen, te weten de gemeente Amsterdam, GVB en Vervoerregio Amsterdam. Om de vervanging van dieselbussen door Zero Emissie Bussen in Amsterdam in gang te zetten heeft de wethouder Duurzaamheid in april 2015 samen met het GVB namens de gemeente het Duurzaamheidsconvenant getekend. Hierin staat de ambitie dat in 2025 al het Amsterdams Openbaar Vervoer uitstootvrij is. Het convenant stelt over de meerkosten als gevolg van de vervanging van dieselbussen, dat de gemeente samen met andere decentrale overheden zoeken naar financiële dekking. Het GVB zorgt op haar beurt dat tijdig de aanbestedingen worden gestart. In het coalitieakkoord 2018 is de eerdere bestuurlijke ambitie herbevestigd dat het busvervoer in Amsterdam in 2025 geheel uitstootvrij is.
De Vervoerregio Amsterdam is medeondertekenaar van het landelijk bestuursakkoord Zero Emissie Bus. In dit akkoord wordt uitgegaan dat in 2025 alle nieuw in te stromen bussen emissie vrij zijn en in 2030 alle bussen emissie vrij.

De upgrade naar Zero Emissie Bussen is zeer wenselijk vanuit duurzaamheidsambities en het verbeteren van de luchtkwaliteit. De kosten voor elektrische bussen zijn echter hoger dan voor dieselbussen. Ook is er meer personeel nodig vanwege de tijd die nodig is voor het tussentijds bijladen. Daarnaast brengt de initiële bouw van de laadinfrastructuur en de stroomaansluiting extra kosten met zich mee.

WIE WEL OF NIET VAN DE PARTNERS IN WELK GREMIUM AL EEN BESLUIT HEEFT GENOMEN VOOR ZOVER DAT GEBEURD IS. BIJV GVB 1 NOVEMBER DT.

Bestuurlijke prioriteit

-Agenda Duurzaamheid, vastgesteld op 11 maart 2015
-Coalitieakkoord, vastgesteld op 24 mei 2018

"Niemand kan eromheen, het wordt steeds drukker in de stad. De stad slibt langzaam dicht. Fietsers en voetgangers hebben te weinig ruimte. En Amsterdam overschrijdt de normen voor luchtkwaliteit flink; Amsterdammers roken ongemerkt zes sigaretten per dag. Het is tijd voor echte keuzes, waarin we voorrang geven aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer en waarin Amsterdam autoluw wordt."

"In de traditie van Amsterdam zorgen we ervoor dat innovatie, creativiteit en ondernemerschap helpen bij één van de grootste transities uit onze geschiedenis en zorgen we dat wij samen profiteren van een duurzame toekomst die voor alle Amsterdammers bereikbaar is."

Wettelijke grondslag

Artikel 160, eerste lid, onder a, van de Gemeentewet
Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

Artikel 160, eerste lid, onder b, van de Gemeentewet
Het college is bevoegd beslissingen van de raad voor te bereiden en uit te voeren, tenzij bij of krachtens de wet de burgemeester hiermee is belast.

Artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet
Het college kan op grond van een belang, genoemd in artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur, omtrent het in een besloten vergadering behandelde en omtrent de inhoud van de stukken die aan het college worden overgelegd, geheimhouding opleggen. Geheimhouding omtrent het in een besloten vergadering behandelde wordt tijdens die vergadering opgelegd. De geheimhouding wordt door hen die bij de behandeling aanwezig waren en allen die van het behandelde of de stukken kennis dragen, in acht genomen totdat het college haar opheft.

Artikel 10, tweede lid onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur
Het verstrekken van informatie ingevolge deze wet blijft eveneens achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen de volgende belangen:

g. het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden.

Onderbouwing besluit

1. **Kennis te nemen van de stand van zaken van het vervangen van de GVB busvloot door Zero Emissie Bussen**

Batch 1; sinds 2020 rijden de eerste elektrische bussen door Amsterdam. Het gaat om buslijnen (lijn 15, 22, 61 en 222) die vanuit busstation Sloterdijk vertrekken. Hiervoor worden 29 bussen ingezet en werden 7 snelladers geïnstalleerd.
Batch 2; in 2021 zijn 3 snellaadpalen aan busstation Sloterdijk toegevoegd en begon de elektrificatie van een extra buslijn (lijn 369) met in totaal 13 bussen. In de garage West staan de nachtladers voor deze in totaal 42 bussen.
Batch 3; naar verwachting zullen in het voorjaar 2022 buslijnen (lijn 18, 21, 36, 42, 48 en 248) die vanuit Amsterdam Centraal vertrekken elektrisch gaan rijden. Het gaat hierbij om in totaal 31 elektrische bussen en er worden 6 snellaadpalen op het busplatform IJzijde gerealiseerd. De nachtladers voor deze bussen staan in de garages West en Noord.
Batch 4; in 2023 stromen dan de bussen in voor de vierde batch. Het betreft buslijnen die hun eindhalte hebben bij busstation Noord (lijn 37 en 38), Lelylaan (lijn 62 en 63), Holendrecht (lijn 41, 44, 47, 49 en 66) en buslijn 43 die haar eindhalte bij Amsterdam Centraal heeft. Maximaal 85 elektrische bussen worden hiervoor ingezet. Bij de busstations Noord en Lelylaan komen ieder 4 snellaadpalen. Bij Holendrecht komen er 6. De nachtladers komen in resp. garage Noord, West en Zuid.
Batch 5; volgens planning zullen ook de elektrische bussen voor de vijfde batch in 2023 instromen. Het gaat om twee buslijnen (lijn 34 en 35) die actueel hun eindhalte bij het Olof Palmeplein in Noord hebben. Deze worden in de nacht geladen in garage Noord. Het gaat om 19 bussen en er komen naar verwachting 5 snellaadpalen bij busstation Olof Palmeplein.
Batch 6; volgens planning stromen de elektrische bussen eind 2024 in. Het betreft buslijnen (lijn 40/240 en 65/265) in Amsterdam Zuid en IJburg. Mogelijk zullen snelladers geplaatst worden bij station Zuid en op IJburg. Het gaat om 42 elektrische bussen. De nachtladers worden geplaatst in garage Zuid.

2. In te stemmen met het afsprakenkader voor de vierde batch ZEB (EB4)

Bij de vierde batch gaat het om een, naar verhouding, grote investering en daarmee verbondene dekkingsvraag. Deze is gebaseerd op de aanschaf van maximaal 85 bussen die nodig zouden zijn om alle buslijnen die binnen EB4 meegenomen worden volgens een pre-corona dienstregeling te laten rijden. Zoals bekend zijn de passagiersaantallen in de coronatijd flink teruggelopen. Dit heeft ertoe geleid dat in de lopende aanbesteding in eerste instantie het minimale aantal van 25 bussen is aanbesteed om tot een goede aanbestedingsomvang te komen maar inclusief een optie tot verhoging naar in totaal 208 bussen voor de komende jaren. De verwachting is dat de passagiersaantallen in een post-corona tijd weer flink zullen stijgen. Deze stijging is nu al, en ook hoger dan verwacht, te zien. Eind 2021 zal er uitsluitsel zijn over het definitief aantal benodigde bussen. De verwachting is dat dit niet hoger zal zijn dan 85 bussen.

In het afsprakenkader en bijbehorend investeringsplan hebben de drie partijen afspraken gemaakt over wie wat gaat doen en om ervoor te zorgen dat uiterlijk eind 2023 de genoemde buslijnen emissie vrij kunnen gaan rijden. Ook worden hier afspraken gemaakt over de kostenverdeling die zich dan wederom vertaald naar concrete bedragen in het investeringsplan. Wie welke kosten voor zijn rekening neemt wordt onder andere beredeneerd vanuit verantwoordelijkheden:

- GVB: Verantwoordelijk voor de busvloot & stallingsladers
- Gemeente: Verantwoordelijk voor de inpassing van de snellaadinfrastructuur (hardware) in de openbare ruimte
- Vervoerregio: Verantwoordelijk vanuit de brede doeluitkering van het Rijk voor de bekostiging (dieselequivalent) van de bussen en de snellaadinfrastructuur (hardware) in de openbare ruimte

3. In te stemmen met de financiële bijdrage van de Gemeente Amsterdam aan de vierde batch ZEB

De gemeente Amsterdam draagt [redacted] bij aan de vierde batch ZEB. In dit bedrag zit een bijdrage t.b.v. de inpassing van de snelladers in de openbare ruimte en een bedrag t.b.v. de post risico's en onvoorzien. Belangrijk om te vermelden is dat zowel Europese (CEF) als nationale (DKTI) subsidies die het project onder bepaalde voorwaarden ten goede zullen komen in dit totaalbedrag zijn ingecalculeerd. Voor de Europese subsidie geldt als belangrijke voorwaarde dat de bussen, en daarmee ook de snelladers, voor eind 2023 operationeel moeten zijn om subsidie te mogen ontvangen. Belangrijke voorwaarde voor de nationale subsidie is.....XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

4. Kennis te nemen van het Investeringsplan voor de vierde batch ZEB

Het investeringsplan (zie bijlage XXX) geeft aan de ene kant de investeringen en risico's/onvoorzien weer en aan de andere kant de dekking hiervan. De grote post 'oa' wordt gedragen door de Vervoerregio, het GVB en aangevuld met subsidie. Bij de bijdrage van de Vervoerregio gaat het om de reguliere bijdrage van bussen. GVB komt op voor de meerkosten van de elektrische bussen. Post 'ob' wordt gedragen door de Vervoerregio. Hier zit ook subsidiegeld in. De overige posten van item 'o' worden gedragen door het GVB en deels ook gesubsidieerd. Item 1 wordt gedragen door het GVB en subsidie. Item 2 wordt gedragen door het GVB en de Vervoerregio, aangevuld met subsidie; item 3 door het GVB en subsidie. Item 4 wordt gedragen door de gemeente en evenzeer aangevuld met subsidie. Items 6a en 6b worden volledig gedragen door de

Vervoerregio, de overige subposten door de drie partijen gezamenlijk. Item 7 wordt gedragen door de Vervoerregio. De post risico's en onvoorzien wordt door de drie partijen gedragen. Het exploitatieeffect over 15 jaar dat aan de dekkingskant te vinden is valt onder de verantwoordelijkheid van het GVB.

5. **In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op het afsprakenkader en het Investeringsplan EB4 'BIJLAGE 1_Afsprakenkader en investeringsplan GEHEIM' op grond van artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet juncto artikel 10, tweede lid onder g van de Wet openbaarheid van bestuur, aangezien door publicatie daarvan de commerciële belangen van GVB en leverancier mogelijk worden geschaad. De geheimhouding wordt opgelegd tot en met 31 december 2035 (HOE WORDT DIT JAAR BEPAALD? BIJ EB2 WAS HET 2033).**

Door publicatie van het Afsprakendocument en Investeringsplan EB4 kunnen de commerciële belangen van GVB en leverancier mogelijk worden geschaad. De geheimhouding wordt opgelegd tot en met 31 december 2035.
BIJLAGE 1_Afsprakenkader en investeringsplan **GEHEIM**

6. **In te stemmen met het gedeeltelijk opleggen van geheimhouding op het Afsprakendocument en Investeringsplan voor EB4 (bijlage 2) op grond van artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, tweede lid onder g van de Wet openbaarheid van bestuur. Geheimhouding is slechts gewenst voor de financiële cijfers uit het investeringsplan en een aantal passages in het bijbehorende Afsprakenkader en Investeringsplan EB4, zodat maximale transparantie wordt geboden over de besluitvorming en de commerciële belangen van GVB en leverende partij niet worden geschaad. De geheimhouding wordt opgelegd tot en met 31 december 2035.**

Gedeeltelijke geheimhouding blijft echter een vereiste. Bedragen genoemd in bijlage 2 mogen immers niet openbaar worden gemaakt, omdat dan mogelijk commerciële belangen van GVB en leverende partij kunnen worden geschaad De geheimhouding wordt opgelegd tot 31 december 2035.
Bijlage 2 – Openbare versie van Afsprakendocument en Investeringsplan EB4

7. **Kennis te nemen dat de gemeente in haar rol als aandeelhouder van GVB ook goedkeuring aan deze investering dient te verlenen. Uitgangspunt voor een dergelijke goedkeuring is dat de kosten voor GVB gedekt zijn.**

De gemeente is 100% aandeelhouder van GVB en moet daarom goedkeuring verlenen aan investeringen boven een bedrag van € 1 miljoen. Het uitgangspunt is dat er dekking is voor een investering, als dit niet het geval is, komt de investering ten laste van de waarde van de onderneming. Het is de taak van de aandeelhouder om de lange termijn waarde van de onderneming te bewaken.
Op dit moment is er nog geen inzicht in de dekking van de kosten van GVB, maar het is aannemelijk dat er niet 100% dekking voor bestaat. Dat betekent dat de gemeente deze kosten dus gedeeltelijk zal dragen. (Door een afwaardering van de waarde van de onderneming op de balans, of door de derving van dividendinkomsten.)
Mocht dit zich inderdaad voordoen, is het belangrijk dat wethouder Deelnemingen, Financiën en Luchtkwaliteit hier tijdig over in overleg treden.

8. Kennis te nemen van de omwisseling van de elektrificatie van de vierde batch buslijn 36 (Busstation Noord – Coentunnel – Sloterdijk) met derde batch buslijn 43 (Amsterdam Centraal – Prins Hendrikkade – Java Eiland – Borneoeiland)

Lijn 36 is in het masterplan ZEB onderdeel van EB4. In de aanbesteding EB4 is voor de elektrische bussen een hoogte-eis opgenomen zodat lijn 36 onder het Kabelweg-viaduct door kan rijden. Echter wordt per eind 2021 de lijnvoering van lijn 36 gewijzigd vanwege de bouw van een nieuw spoorviaduct (goederenspoorlijn). Hierdoor gaat lijn 36 niet langer over de Kabelweg rijden, maar eerder de ring A10 op richting Noord (of af in zuidelijke richting).

Omdat lijn 36 nu ook een kortere reistijd kent, is er een uitgelezen kans om lijn 36 eerder elektrisch te laten rijden met EB1 bussen die niet volledig worden ingezet. De koppeling van lijnen 36 en 61 blijkt daarnaast enorm efficiënt.
Bij het bepalen van het aantal bussen voor EB3 (met laadhub Centraal Station) heeft GVB rekening gehouden met de inzet van drie standaard EB1-bussen op lijn 43 (in plaats van deze aan te schaffen als onderdeel van EB3). Deze bussen zullen nu dan ingezet worden op lijn 36.
Aangezien lijn 36 aanzienlijk meer kilometers rijdt dan lijn 43 wordt met deze wissel eerder veel uitstoot bespaard. Dit betekent dat GVB na implementatie EB3 met drie dieselbussen blijft halteren op CS totdat de EB4 bussen in 2023 instromen en ook ingezet kunnen worden op lijn 43. Dit wederom betekent dat in het kader van de milieuzonering binnen de ring A10 voor autobussen vanaf 1/1/2022 een ontheffing verleend zou moeten worden voor lijn 43.

9. LIANDER/CONGESTIEPROBLEMATIEK – VOOR KENNISNEMING?

MOGELIJK ALS ONDERDEEL VAN BESLISPUNT 4 OF 1. NOG IN TE VULLEN.

Participatie

Bij de locatie busstation Lelylaan zal participatie plaats vinden. Deze zal betrekking hebben op het uiterlijk van de omheining rondom de laadvoorzieningen (lees: inkoop- en transformatorstation en laadregelkasten). De laadvoorzieningen worden tegenover het busstation op een nieuw te maken oppervlak in het talud van de daar aanwezige watergang geplaatst.

De laadvoorzieningen zijn belangrijk maar in de openbare ruimte objecten die niet bij voorbaat bijdragen aan een positieve ervaring van de openbare ruimte. De laadvoorzieningen moeten vanuit het aspect van (sociale) veiligheid omheind worden. Dit biedt de kans om via een door de buurt gedragen ontwerp van de omheining een beeld in de openbare ruimte te creëren dat geaccepteerd en mogelijk zelfs als mooi ervaren wordt door de buurtbewoners, passanten en reizigers.

Het moet nog nader bepaald worden welke rol bewoners zullen krijgen. Naar verwachting wordt het een proces waarin bewoners 'adviseren' of mogelijk zelfs 'co-creëren'.

Financiële onderbouwing

Financiële onderbouwing: <Nee / Ja> *(indien Ja, vul dan het investeringsvoorstel en/of de financiële*

tabel in, in samenwerking met je financieel adviseur)

WAT DOEN WE HIER. 'JA' EN ONDERSTAANDE TABELLEN DUS INVULLEN, DAN GRAAG HULP VAN ALEXANDRA BREEVELD (MOGELIJK WILLEM WULMS)

Investeringsvoorstel

Tabel: Basisgegevens investering

Investeringssom	€
Rentepercentage	%
Afschrijvingstermijn (jaar)	
Kapitaallasten	€
Aanvang kapitaallasten	
MIP nummer	

Tabel: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
<naam>	<nr.>	<I/S>	€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<naam>	<nr.>	<I/S>	€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<naam>	<nr.>	<I/S>	€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Totaal			€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
<naam>	<nr.>	<I/S>	€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<naam>	<nr.>	<I/S>	€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<naam>	<nr.>	<I/S>	€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Totaal			€ 0.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting:
De beoogde bijdrage van de gemeente, € [redacted], wordt gedekt uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds en door een bijdrage van 'Uitstootvrije Mobiliteit'. VERDERE AANVULLING/MEER HIER? VERDELING?

Conclusie:
???

Portefeuille	Gemeente Amsterdam
Agendapunt	College van burgemeester en wethouders
	Voordracht voor de vergadering van <datum>

Communicatie

Binnen de gemeente	Opnemen in de te publiceren besluitenlijst **(LET OP: BIJLAGE 1 IS GEHEIM)**
Buiten de gemeente	N.v.t.

Documenten

Registratienr.	Naam
<*automatisch*>	BIJLAGE 1_Afsprakenkader en investeringsplan **GEHEIM**
<*automatisch*>	BIJLAGE 2_Openbare versie Afsprakenkader en investeringsplan

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

V&OR, [redacted] 06[redacted], [redacted]@amsterdam.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders

<*automatisch, na afloop vergadering*>