

Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus

Versie: 22 maart 2016, definitief

Ondergetekenden:

- De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu mevrouw S.A.M. Dijkema, ten deze handelend als bestuursorgaan 'Rijksoverheid', hierna te noemen: 'het Rijk';
- De vereniging het Interprovinciaal Overleg, waarvan de zetel is gevestigd in Den Haag, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw drs. F.Q. Gräper-van Koolwijk, bestuurslid met portefeuille mobiliteit, hierna te noemen 'het IPO';
- De Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in deze vertegenwoordigd namens de Voorzitter door de voorzitter van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de heer P. Langenberg, handelend op basis van het besluit van de Vervoerscommissie op 3 februari 2016, hierna te noemen 'de Metropoolregio Rotterdam Den Haag';
- De Stadsregio Amsterdam, in deze vertegenwoordigd namens de Voorzitter door de portefeuillehouder Open Vervoer van het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam, de heer P.J.M. Litjens, handelend op basis van het besluit van het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam op 31 maart 2016, hierna te noemen 'de Stadsregio Amsterdam'.

Hierna tezamen ook genoemd: Partijen, of ieder voor zich Partij;

Overwegende dat:

1. Tijdens de COP21 in Parijs op 12 december 2015 195 landen unaniem hebben gestemd voor een nieuwe afspraak: de opwarming van de aarde moet beperkt blijven tot ruim beneden 2 graden Celsius in 2100, met het streven het niet meer te laten zijn dan 1,5 graden Celsius.
2. Overheden, bedrijfsleven en belangenorganisaties in september 2013 het Energieakkoord voor Duurzame Groei hebben gesloten. Het Interprovinciaal Overleg heeft zich als medeondertekenaar verbonden aan dit akkoord en toegezegd afspraken te maken met concessieverleners over het verduurzamen van het regionale openbaar vervoer. Naar aanleiding hiervan heeft het Interprovinciaal Overleg de 'Visie Duurzaam Regionaal OV 2015-2025' voor regionale concessieverleners geformuleerd;
3. Partijen onderschrijven dat de verduurzaming van het openbaar busvervoer gericht kan zijn op het materieel, het gedrag van de chauffeur, de bezetting van de bus en de inzet van andere vormen van openbaar vervoer en dat al deze manieren bijdragen aan een duurzaam openbaar vervoer;
4. Als vervolg op het Energieakkoord is in juni 2014 de Brandstofvisie met LEF opgesteld waarin ingezet wordt op een transitie naar elektrische aandrijving voor het wegvervoer voor segmenten waar dat mogelijk is;
5. Er in oktober 2012 een Green Deal Zero Emissie busvervoer is gesloten tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Noord-Brabant en de stichting Zero Emissie Busvervoer met als doel decentrale overheden en marktpartijen te ondersteunen bij het nemen van investeringsbeslissingen over het inzetten van Zero Emissie Busmaterieel en de daarvoor benodigde energielevering en de laad- en tankinfrastructuur;
6. De Tweede Kamer der Staten Generaal op 30 oktober 2014 de motie van het lid Van Veldhoven c.s. heeft aangenomen, waarin de ambitie om de gehele busvloot in 2026 zero emissie te krijgen breed wordt ondersteund. In de motie wordt de regering onder meer verzocht met lokale en regionale overheden en met betrokkenheid van het bedrijfsleven een uitrol- en investeringsprogramma uit te werken, waarin knelpunten in regelgeving en praktijk worden onderzocht en opgelost.
7. Partijen onderschrijven dat de gestelde ambitie tot stand kan komen in de samenwerking tussen overheden, concessieverleners en marktpartijen, waaronder busfabrikanten, vervoerders, fabrikanten van laadinfrastructuur, en andere partijen waaronder netbeheerders;

8. Partijen onderschrijven dat de gezamenlijke ambitie bereikt kan worden door de transitiestrategie zoals vastgelegd in de 'Visie Duurzaam Regionaal OV 2015 2025', waarin een onderscheid gemaakt wordt tussen pilots, validatieprojecten en opschaling en mainstream.

Spreken het volgende af:

Artikel 1 - Doelstellingen van dit Akkoord

1. Partijen leggen in dit Akkoord afspraken vast om invulling te geven aan de gezamenlijke ambitie, zoals aangeduid in het tweede lid en de daaruit voortvloeiende doelstellingen, zoals verwoord in lid 3 van dit artikel;
2. Partijen komen overeen dat zij gezamenlijk streven naar de volgende ambitie: het regionaal busvervoer is volledig emissievrij bij de uitlaat in 2030, of zoveel eerder als mogelijk;
3. Om de in lid 2 opgenomen ambitie te bereiken, komen Partijen overeen de volgende doelstellingen na te streven:
 - a. Uiterlijk 2025 zijn alle nieuw instromende bussen emissievrij aan de uitlaat (tank-to-wheel). Het jaartal is gekozen als gezamenlijk doel, maar concessieverleners kunnen hier natuurlijk op vooruit lopen als dat past bij de aanbestedingskalender en natuurlijke momenten van vlootvervanging.
 - b. De nieuwe bussen maken in 2025 gebruik van 100% hernieuwbare energie of brandstof, die met het oog op economische ontwikkeling zoveel mogelijk regionaal wordt opgewekt.
 - c. OV-concessies hebben een zo gunstig mogelijke score op well-to-wheel CO₂-emissie per reizigerskilometer (wat zo gunstig mogelijk is, wordt nog geconcretiseerd).
4. Partijen spannen zich ervoor in samen te werken met marktpartijen voor het verwezenlijken van de in lid 1 en 2 genoemde ambitie en doelstellingen;
5. Partijen maken in dit Akkoord afspraken over samenwerking, zowel onderling als met derden, om de ambitie en doelstellingen te bereiken.

Artikel 2 - Principes van samenwerking

1. Partijen onderschrijven dat (onderlinge) samenwerking op de navolgende gebieden meerwaarde heeft in het kader van de genoemde gezamenlijke ambitie en doelstellingen;
2. Samenwerking met de markt: Om de in dit bestuursakkoord overeengekomen ambitie en doelstellingen te bereiken, wordt gestreefd naar samenwerking met marktpartijen, waaronder in ieder geval vervoerders, bus-/auto-/motorfabrikanten, energieleveranciers, netbeheerders, producenten van energiedragers en leveranciers van laad- en tankinfrastructuur en universiteiten en kennisinstellingen;
3. Schaalvoordeel: Partijen bundelen waar mogelijk gezamenlijk hun behoeften en vragen (producten, diensten, onderzoek) richting derden. Zo kan de markt gericht worden uitgedaagd en reageren op gezamenlijke ambities;
4. Kennisontwikkeling en -deling: Partijen zetten zo veel als mogelijk bestaande kennis in, stellen deze (onderling) beschikbaar en (laten) afgestemd nieuwe kennis ontwikkelen, voor zover het delen van deze kennis niet botst met bestaande afspraken met marktpartijen;
5. Partijen onderschrijven dat de transitie naar Zero Emissie Busvervoer niet ten koste mag gaan van de reiziger en daarmee de dienstverlening in het regionale busvervoer. De transitie dient tegen aanvaardbare maatschappelijke kosten en waar mogelijk kostenneutraal nagestreefd te worden. Partijen onderkennen dat Zero Emissie Busvervoer op termijn betaalbaar is, maar onderkennen ook het belang van het afdekken van risico's en voor zover noodzakelijk het belang van extra middelen gedurende de transitie naar Zero Emissie regionaal openbaar vervoer.

Artikel 3 - Strategieën en projecten

1. Partijen onderschrijven dat de in dit artikel onder lid 4 tot en met 7 benoemde strategieën mogelijke paden zijn waarlangs de gezamenlijke ambitie en doelstellingen behaald kunnen worden;
2. Aangezien concessiegebieden van elkaar verschillen, heeft elke Partij de keuze om de strategieën, en bijbehorende projecten, in haar eigen concessiegebied toe te passen en naar eigen inzichten in te richten;
3. Partijen definiëren in onderling overleg per strategie projecten om invulling te geven aan de ambitie en doelstellingen. Bij deze projecten wordt een onderscheid gemaakt in:
 - Studie- en verkenningsprojecten;
 - Uitvoerings- en investeringsprojecten.

De Bijlage benoemt – niet limitatief - projecten per strategie. Partijen breiden deze lijst in onderling overleg uit. Aan de Stuurgroep wordt een prioriteringsvoorstel gedaan voorbereid door de werkgroep Zero Emissie Busvervoer;

4. Marktbenadering
Partijen streven ernaar de markt optimaal te betrekken bij het verwezenlijken van de ambitie en doelstellingen. Partijen zijn bereid (de meerwaarde van) andere, vernieuwende, verhoudingen tussen Concessieverleners en marktpartijen (bijvoorbeeld vervoerders, bus-/auto-/motorfabrikanten, energieleveranciers, netbeheerders, producenten van energiedragers en/of leveranciers van laad- en tankinfrastructuur en universiteiten en kennisinstellingen) en samenwerking over de keten te verkennen.
5. Financieringsarrangementen
Partijen verkennen en zoeken nieuwe mogelijkheden voor de financieringsbehoefte die voortkomt uit de ambitie en doelstellingen, met name voor wat betreft de omgang met en afdekking van risico's, zoals bijvoorbeeld de inzet van garantstellingen, fondsen en achtergestelde leningen.
6. Optimaliseren van het systeem van regionaal busvervoer
Partijen verkennen en zoeken mogelijkheden om het huidige systeem van regionaal busvervoer te optimaliseren met het oog op de ambitie en doelstellingen. Dit omvat onder meer het delen of overdragen van (reserve) assets, het bundelen en afstemmen van marktfragen, en het gezamenlijk ontwikkelen van kennis en in kaart brengen van informatie. Partijen leggen daar waar mogelijk een link met andere modaliteiten zoals treinvervoer.
7. Pilots en validatieprojecten
Om kennis en ervaring op te doen voeren Partijen in onderlinge afstemming pilots en validatieprojecten uit om kennis en ervaring op te doen, bijvoorbeeld met verschillende Zero Emissie technieken en de koppeling van deze technieken met het energienet. Partijen delen de kennis die voortkomt uit afgeronde, bestaande en toekomstige pilots en validatieprojecten.

Artikel 4 - Organisatie

Partijen komen overeen de activiteiten die voortkomen uit dit Akkoord als volgt uitvoering te geven:

1. De uitvoering van het akkoord vindt plaats onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van een in te stellen Stuurgroep, bestaande uit drie bestuurders, elk afkomstig van de volgende partijen: Het Rijk, De Provincies en de Vervoerregio's. De Stuurgroep vertegenwoordigt de samenwerking tussen Partijen en prioriteert de inzet van middelen. De Stuurgroep:
 - a. monitort de voortgang van de ambitie en doelstellingen van dit Akkoord;
 - b. monitort de voortgang van de projecten en doet voorstellen voor nieuwe projecten;
 - c. monitort de samenwerking tussen de Partijen, stuurt bij waar nodig, en stelt indien nodig wijzigingen voor op het Akkoord.
2. De Stuurgroep geeft periodiek inzicht in de voortgang aan de Bestuurlijke IPO Adviescommissie Mobiliteit, de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Stadsregio Amsterdam.

3. De bestaande werkgroep zero emissie busvervoer, bestaande uit ambtelijke representanten van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincies Groningen, Zuid-Holland, Brabant en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, geeft invulling aan de activiteiten zoals verwoord in dit Akkoord, waarbij de verantwoordelijkheid voor projecten bij afzonderlijke Partijen kan worden belegd. De werkgroep coördineert de afspraken uit het Akkoord, monitort en rapporteert de voortgang. De werkgroep vormt het ambtelijke voorportaal voor de Stuurgroep als bedoeld in het eerste lid.
4. Een onafhankelijke kwartiermaker uit de geledingen van de deelnemende Partijen treedt op als aanjager van deze de ambitie en doelstellingen van dit Akkoord en is coördinator van activiteiten die worden ondernomen. Een klein secretariaat ondersteunt hem daarbij.

Artikel 5 – Financiering

1. Elke Partij zegt een jaarlijkse bijdrage toe om invulling te geven aan dit Bestuursakkoord. Deze bijdrage bedraagt per Partij voor 2016:
 - a. Het Rijk: € 100.000
 - b. Het IPO: € 150.000
 - c. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag: € 25.000
 - d. De Stadsregio Amsterdam: € 25.000
2. De lid 1 van dit artikel genoemde jaarlijkse bijdragen worden ingezet voor:
 - a. Het uitvoeren van een selectie van studie- en verkenningsprojecten. De Stuurgroep prioriteert hierin op basis van een voorstel dat wordt voorbereid door de werkgroep Zero Emissie Busvervoer;
 - b. Het dekken van proceskosten, waaronder de inzet van de kwartiermaker en secretariaat.
3. Partijen vertegenwoordigd in de werkgroep Zero Emissie busvervoer leveren gezamenlijk een bijdrage in de vorm van 0,5 fte. Dit betekent dat elke Partij een bijdrage levert van 4 uur per week.
4. De financiering van uitvoerings- en investeringsprojecten die nodig is voor een transitie naar zero emissie busvervoer maken als zodanig geen onderdeel uit van de genoemde bijdrage bij artikel 5, lid 1. Overeenkomstig de motie Van Veldhoven wordt de inrichting van instrumenten verkend om de uitrol financieel mogelijk te maken. Deze instrumenten worden medegefinancierd door de rijksoverheid. Daarbij wordt ook gezocht naar financiering vanuit de EU. De hoogte en de oorzaak van de meerkosten worden inzichtelijk gemaakt en er worden afspraken gemaakt over de verdeling van de inzet van het instrumentarium. Er wordt naar gestreefd hierover voor 1 juli 2016 onderling afspraken te maken.

Artikel 6 - Evaluatie en monitoring

1. De uitvoering van de afspraken wordt jaarlijks geëvalueerd.
2. De voortgang ten aanzien van de ambities en doelstellingen worden jaarlijks gemonitord en gerapporteerd, via de werkgroep aan de Stuurgroep. Dit geschiedt in ieder geval voorafgaand aan elke wisseling van de Gedeputeerde Staten.

Artikel 7 - Slotbepalingen

1. De afspraken in dit Akkoord treden in werking met ingang van de dag na ondertekening en lopen tot en met 2025;
2. Partijen komen overeen dat afspraken in dit akkoord niet in rechte afdwingbaar zijn;
3. Indien een der Partijen wenst de afspraken in dit Bestuursakkoord niet voort te laten duren, dan kan deze Partij door middel van schriftelijke opzegging haar deelname beëindigen. Uitgangspunt daarbij is dat overige Partijen in dat geval het Bestuursakkoord continueren;

4. Het Akkoord zal openbaar gemaakt worden.

Aldus overeengekomen in vijftienvoud ondertekend te Amsterdam op 15 april 2016.

BIJLAGE – PROJECTEN PER STRATEGIE

In deze bijlage wordt een opsomming gegeven van projecten die gestart kunnen worden om de gezamenlijke ambitie te bereiken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in studie- en verkenningprojecten en uitvoerings- en investeringsprojecten.

MARKTBENADERING

- Het opzetten van publiek private partnerships. In ieder geval de volgende projecten worden opgestart:
 - (bijvoorbeeld) Het opzetten van een samenwerking met marktpartijen, waaronder vervoerders en fabrikanten. UITVOERINGSPROJECT
 - ...
- Het ontwikkelen en toepassen van innovatieve concessiemodellen en het delen van de opgedane kennis. In ieder geval de volgende projecten worden opgestart:
 - (bijvoorbeeld) Het uitvoeren van een onderzoek naar nieuwe concessiemodellen waarin het voor marktpartijen haalbaar en/of aantrekkelijk wordt in te zetten op zero emissie busvervoer. STUDIEPROJECT;
 - (bijvoorbeeld) Het in de praktijk testen van een innovatief concessiemodel UITVOERINGSPROJECT
 -
- Benutten van schaalgrootte
 - Verkennen van de mogelijkheden van Europese opschaling van inkoopmacht. STUDIEPROJECT
- Juridische mogelijkheden:
 - Onderzoek naar de mogelijkheden samenwerkingen aan te gaan met marktpartijen, zonder dat er sprake is van staatssteun, danwel oneerlijke concurrentie. STUDIEPROJECT

FINANCIERINGSARRANGEMENTEN

- Garantstellingen en leningen vanuit de overheid voor marktpartijen. Marktpartijen kunnen met behulp van deze garantstellingen en leningen projecten ondernemen die een bijdrage leveren aan de gezamenlijke ambitie van deze partijen. In ieder geval de volgende projecten worden opgestart:
 - (bijvoorbeeld) Het opzetten en beheren van een fonds voor garantstellingen en leningen voor marktpartijen INVESTERINGSPROJECT;
 -
- Beschikbaar stellen van fondsen ten behoeve van pilots en opschalingsprojecten die niet te realiseren zijn door middel van garantstellingen en leningen. Bij het opzetten van de fondsen worden ieder geval de volgende projecten opgestart:
 - (bijvoorbeeld) Het opzetten en beheren van een innovatiefonds. INVESTERINGSPROJECT
 -
- Europese subsidies
 - Onderzoek naar de mogelijkheden gebruik te maken van Europese subsidies, danwel subsidies op nationaal niveau. ONDERZOEKSPROJECT

OPTIMALISEREN SYSTEEM

- Het optimaliseren van de assets. In ieder geval de volgende projecten worden opgestart:
 - (bijvoorbeeld) Het onderzoeken van de mogelijkheden materieel door te schuiven tussen concessies en / of dit daadwerkelijk uit te voeren tussen (enkele) concessiegebieden. STUDIEPROJECT / UITVOERINGSPROJECT
 - (bijvoorbeeld) Gezamenlijke inkoop. Het onderzoeken van de haalbaarheid en de winst ten aanzien van kostenbesparing en CO₂ reductie en/of het daadwerkelijk toepassen van het principe in (enkele) concessie gebieden; STUDIEPROJECT / UITVOERINGSPROJECT
 - (bijvoorbeeld) Gezamenlijke reserve buspool. Het onderzoeken van de haalbaarheid en de winst ten aanzien van CO₂ reductie en/of het daadwerkelijk toepassen van het principe in (enkele) concessie gebieden; STUDIEPROJECT / UITVOERINGSPROJECT
 - (bijvoorbeeld) Het gezamenlijk vullen, kalibreren, valideren en beheren van een gezamenlijk TCO model. STUDIEPROJECT / UITVOERINGSPROJECT
 - (bijvoorbeeld) Een onderzoek naar en realisatie van infrastructuur voor het laden van elektrische bussen.
- Optimaliseren van het netwerk van regionaal openbaar vervoer. In ieder geval worden de volgende projecten opgestart:
 - (bijvoorbeeld) Het uitvoeren van een verkenning naar toekomstige vormen van (duurzaam) vervoer het bestaande systeem dat voornamelijk bestaat uit busvervoer kan vervangen (zoals zelfrijdende auto's). STUDIEPROJECT

PILOTS, VALIDATIE- EN OPSCHALINGSPROJECTEN

- Elektrisch. In ieder geval de volgende projecten worden opgestart:
 - Uitvoering van pilots validatie- en opschalingsprojecten en kennisdeling. UITVOERINGSPROJECT
 - Aanvullen / versnellen van bestaande initiatieven binnen bestaande concessies UITVOERINGSPROJECT
- Waterstof. In ieder geval worden de volgende projecten opgestart
 - Uitvoering van pilots en validatie- en opschalingsprojecten en kennisdeling. UITVOERINGSPROJECT
 - Aanvullen / versnellen van bestaande initiatieven binnen bestaande concessies UITVOERINGSPROJECT