

MRDH begint aan 'ontzettend

In de twee streekconcessies en twee stadsconcessies van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) stroomt de komende jaren een behoorlijke ZE-vloot in. "Dat maakt het ontzettend boeiend", vertelt senior beleidsadviseur OV Gertjan Nijnsink. "De drie actieve vervoerders kiezen elk hun eigen fasering van de uitrol van zero emissie, en de markt ontwikkelt zich snel."

AUTEUR GUUS PUYLAERT

De 23 gemeenten die samenwerken in de MRDH willen schoon, stil en energiezuinig vervoer dat bijdraagt aan een regio waarin je prettig kunt wonen en werken. Vuile lucht vormt een groot probleem in de regio. Het doel is om voor het totale verkeer in 2025 tot 30 procent CO₂-reductie te komen ten opzichte van 2016: dat geldt voor alle vervoerbewegingen samen.

Alle vier de concessies werden in 2018 en 2019 vernieuwd. Voorne-Putten Rozenburg en Haaglanden Streek werden openbaar aanbesteed en gegund aan EBS, terwijl in de stadsconcessies Bus Rotterdam en omstreken en Haaglanden Stad werden inbesteed en gegeven aan de stadsvervoerders RET en HTM. "Wij zijn deels aandeelhouder van deze stadsvervoerders. Volgens de wet mag je dan onderhands gunnen."

Aan- en inbesteden

Voor alle concessies stelde de Metropoolregio een Programma van Eisen op met bodemeisen aan het duurzaamheidsaspect van bussen. "Het Bestuursakkoord vormt daarin de ondergrens", voegt Nijnsink toe. "We hebben voor de aanbestede concessies een marktconsultatie gedaan en besloten dat vervoerders zelf invulling mogen geven aan die eis en de uitrol. We wilden ze zo uitdagen om meer te bieden." Parallel aan dit gunningstraject werden de twee stadsconcessies inbesteed. In Rotterdam en Den Haag is vuile lucht een veel groter probleem dan op de streeklijnen, vervolgt hij, en daarom werd hier zero emissie als minimumeis gesteld.



Een elektrische bus van HTM, de stadsvervoerder in Den Haag. "HTM rijdt sinds 2018 al met 8 bussen ZE. In de periode 2023-2025 gaat de rest over naar zero emissie."

"Met HTM en RET hebben we ambitieuze afspraken gemaakt over de realisatie van honderd procent zero emissie. Dat heeft geleid tot een concreet transitiepad dat in de concessie is verwoord. In Rotterdam besloten we bijvoorbeeld om bij de start van de nieuwe concessie, afgelopen december, meteen 55 bussen te elektrificeren. In Den Haag nog niet, dat wordt in stappen uitgerold." Alhoewel, voegt beleidsmedewerker zero emissie Gert-Jan den Toom toe: "HTM rijdt sinds 2018 al met 8 bussen ZE. In de periode 2023-2025 gaat de rest over naar zero emissie. In Rotterdam gaan tijdelijk 103 hybride bussen rijden. In 2021 en 2025 zullen nieuwe stappen gezet worden en uiterlijk 2030 moeten alle bussen zero emissie zijn."

Van groengas naar zero emissie

In Delft en Zoetermeer, onderdeel van

de concessie Haaglanden Streek, rijdt EBS met elektrische bussen. Maar in de concessies Voorne-Putten en Haaglanden Streek is EBS momenteel met in totaal 150 groengasbussen actief. Groengas is een brandstof die niet voldoet aan het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer, vertelde directeur Wim Kurver in OV-Magazine 4/2019. Waarom de Metropoolregio dat toch accepteerde? Nijnsink: "We zijn niet heel verbaasd dat ze in de streeklijnen daarmee rijden. Tussen de haltes zijn de afstanden erg groot. Onze minimumeis was: schoon rijden. Daar voldoen de groengasbussen aan. Qua output is dat een heel aardig resultaat." En hoe EBS die transitie naar zero emissie dan voor zich ziet? Dat is aan de vervoerder zelf. "Maar de minimumduur van de concessie Voorne-Putten Rozenburg is tien jaar en we bieden geen

boeiend en spannend' traject

verlengingsperiode", vertelt Den Toom. "Deze concessie eindigt in 2028 en ook op Voorne-Putten Rozenburg zal daarna volledig met zero emissie worden gereden."

Sturingsmechanismen

Om de vervoerder aan te moedigen om nieuwe bussen aan te schaffen, riep de MRDH een buslening in het leven. Volgens Nijsink is die goed te bekostigen. "Doordat de MRDH tegen een gunstiger rente kan uitlenen dan commerciële partijen, kan voor hetzelfde exploitatiebudget meer en beter worden bereikt. De rente en afschrijving die de vervoerder betaalt, verrekenen de MRDH met de exploitatiebijdrage." Een aanvullende voorwaarde is dat de eventuele volgende vervoerder de bussen over moet nemen, gaat Den Toom verder. "Maar de huidige vervoerder maakt alleen aanspraak op die overnameregeling als ze al vier jaar met zero emissie op de weg rijdt. Op die manier stimuleren we een tijdige overstap op zero emissie en kan bijvoorbeeld EBS zonder risico nieuwe bussen aanschaffen." EBS rijdt de concessie Voorne-Putten tot en met 2028, terwijl de concessies Haaglanden Streek tot en met 2030 loopt. "EBS heeft aangeboden dat de concessie Haaglanden Streek in 2027 volledig zero emissie is", vertelt Den Toom. "Daarin helpt die overnameregeling dus. Op die manier zorgen we dat zowel wij als de vervoerder alvast ervaring opdoen met zero emissie op deze concessies."

Met alle stakeholders in gesprek

In de marktconsultatie deed de MRDH ook onderzoek naar geschikte locaties voor de laadinfrastructuur. Nijsink en Den Toom deden daardoor meteen contacten op bij de betreffende gemeenten en netbeheerder Stedin. Den Toom: "Wij hadden geen idee hoeveel stroomcapaciteit er beschikbaar was en hoeveel dat zou kosten. Tijdens de aanbestedingsfase in 2016 hebben we de contacten

opgestart. Dat was echt van belang." En daardoor deed de MRDH ook meteen een belangrijke ervaring op, zegt hij. "Het vinden van geschikte laadlocaties is niet het grootste probleem, maar wel het vinden van geschikte locaties voor transformatorhuisjes. Als je die in het stedelijk gebied wilt inpassen, vindt iedereen daar wat van. Het is echt belangrijk om daarover tijdig in gesprek te gaan."

Gertjan Nijsink:
'Van pilotfase naar grootschalig gebruik van zero emissie in de praktijk is best spannend. Het moet allemaal natuurlijk wel rijden'

Markt ontwikkelt zich snel

Volgens Nijsink is het niet ingewikkeld om in vier concessies te opereren met drie vervoerders. "Het zou alleen erg lastig worden als ze alle drie hun eigen techniek ontwikkelen en dan samen op busstations met beperkte ruimte gebruik moeten maken van laadvoorzieningen." Den Toom vult aan: "Denk aan busstation Zuidplein in Rotterdam. Dat is, naast een knooppunt voor RET, ook het eindpunt van meerdere streekconcessies." Arriva komt daar vanuit de concessie West-Brabant en Connexxion vanuit Hoeksche Waard. "En de beschikbare ruimte is beperkt. Dan wil je niet dat daar meerdere systemen werken." Maar, vraagt Nijsink zich terecht af: het is nog maar de vraag of dit in de toekomst tot problemen gaat leiden. "De zero-emissiemarkt ontwikkelt zich snel



Uiterlijk in 2030 moeten alle bussen van de RET in Rotterdam zero-emissie zijn.

en onze verwachting is dat opportunity charging over een aantal jaren niet meer nodig is. We hebben een pragmatische keuze gemaakt door niet alle vraagstukken aan de voorkant te willen oplossen. En die keuze lijkt goed uit te pakken. Dus is de vraag: willen we nu kiezen voor opportunity charging, of juist niet? Wij weten niet hoe die markt zich ontwikkelt. Dus moeten we op zoek naar 'no regret'-maatregelen."

Geleerde lessen

Terugkijkend op het gehele proces van aan- en investering, zijn Den Toom en Nijsink tevreden. Nijsink: "Van pilotfase naar grootschalig gebruik van zero emissie in de praktijk is best spannend. Het moet allemaal natuurlijk wel rijden. Maar los van een aantal kinderziektes die zich vaker voordoen bij nieuwe bussen, is het ons heel erg meegevallen. En er komen elk jaar weer nieuwe technieken op de markt. We zijn echt stappen verder dan in 2016."

Den Toom besluit dat het besluit om een overnameregeling in de concessies te introduceren en een transitiepad uit te vragen, wat hem betreft de belangrijkste lessons learned zijn. "Als opdrachtgever moet je laten zien dat je het serieus neemt. En als dit dan het resultaat is, mag je tevreden zijn. Een volgende stap is nu alle stroom op te wekken met windenergie uit eigen land."