

Memorandum

Datum : 23 mei 2006
 Aan : commissie WEM
 Van : sector MSM Tel.: 3104
 Onderwerp : beëindigen project ‘ *praktijk introductie Fluisterbussen* ’

Inleiding

Op 19 mei '06 is door dhr Binnekamp besloten het project, om hybride bussen te laten rijden, in de dienstregeling van Amersfoort, stop te zetten.

Deze notitie geeft een overzicht van:

1 de provinciale besluitvorming,

2 keuze momenten na de start van het project en posities van projectpartners hierin.

Daarmee wil ik de vraag beantwoorden waarom dit aanvankelijk veelbelovende project nu helaas toch zonder resultaat blijft.

1. Besluitvormingstraject energieproject

In het najaar van 2004 werd duidelijk dat er ruimte was voor een aanzienlijke investering (vanuit het stimuleringsfonds) in een project gericht op energiebesparing en het tegengaan van klimaatverandering. Gevraagd werd om meerder projectideeën zodat de commissie WEM daaruit een keuze konden maken.

- **24 januari 2005 CIE WEM aanleveren project ideeën**

In de commissie WEM wordt een notitie voorgelegd waarin ca 10 projectideeën staan beschreven gescoord op hun bijdrage aan verminderen luchtverontreiniging, tegengaan klimaatverandering, tegengaan uitputting fossiele bronnen.

De commissie verzoekt om een expertmeeting te organiseren, om de diverse richtingen waarin projecten gezocht kunnen worden, nader toe te lichten.

- **4 april 2005 expertmeeting energieprojecten**

Door de deskundigen Zijdeveld en Voskuilen worden vier potentiële projecten met voor- en nadelen gepresenteerd en in de maatschappelijke context geplaatst. Na een levendige discussie geeft de Commissie WEM de heer Binnekamp de opdracht mee te komen tot een nadere uitwerking met aandacht voor de risico's en de financiën.

- **7 juni 2005 projectvoorstel Fluisterbussen in GS**

Door de heer Voskuilen van CEA is in overleg met fabrikant en connexion het project fluisterbussen uitgewerkt. Voor dit project is gekozen omdat het een concrete, goed zichtbare bijdrage kan leveren en goed scoort op zowel verbeteren luchtkwaliteit als op energiebesparing/klimaat effect. GS besluiten nog niet tot een voorlopige reservering van de benodigde middelen. Voorgesteld wordt eerst de risico's nader te bestuderen en advies van de commissie WEM te vragen.

- **20 september 2005 projectvoorstel Fluisterbussen in GS (inclusief adviesvraag cie Wem en statenvoorstel voorlopige reservering)**

Het projectvoorstel wordt na afstemming met WVV (en instemming over de mogelijkheden risico's af te dekken) ingebracht in GS met beslispunt: “middelen te reserveren conform het projectplan en projectplan ter advisering en instemming aan de staten voor te leggen.” In de notitie worden de risico's *inherent* aan een praktijk introductie beschreven. Als manier om financiële risico's te ondervangen, wordt genoemd: het maken van strakke afspraken over garanties en toedeling van risico's aan de deelnemende partijen.

- **26 september 2005 projectvoorstel in Commissie WEM**

De commissie neemt kennis van het voorstel en vindt het een mooi project, maar is wel teleurgesteld dat niet meerdere projecten zijn uitgewerkt en ter keuze aangeboden. De commissie stemt in met het voorleggen van het voorstel aan PS mits kan worden toegezegd dat in de uitwerking de kosten zodanig

verminderd kunnen worden dat ruimte overblijft voor andere energiebesparingsprojecten. In de periode tussen commissie en PS vergadering wordt door de commissie uitvoerig vragen gesteld over details van het project en risico's daarin (zie bijlage voor de beantwoording).

- **10 oktober projectvoorstel in PS**

Op 30 september zijn de door de Wem gestelde vragen beantwoord. De sector MSM krijgt een compliment voor de snelle beantwoording. Als bijlage is bijgevoegd het deel van de beantwoording dat ingaat op de onderbouwing van keuze voor alleen de Fluisterbus en op de risico's van een praktijk introductie en de resultaten van de praktijkproef in Amersfoort. PS stemmen in met een voorlopige reservering van 1,8 miljoen euro uit het stimuleringsfonds, nadat is toegezegd:

- Dat in de uitwerking gestreefd wordt naar een totaal budget van 1,3 miljoen ipv 1,8 miljoen.
- Een Go/no go moment door de staten alvorens onomkeerbare verplichtingen worden aangegaan.
- Wegnemen van de genoemde organisatorische risico's door de bus niet op één lijn in te zetten.
- De directeur WEM te mandateren om namens de provincie in de stuurgroep zitting te nemen en de uitwerking conform de meegegeven kaders in te richten.

2. Start van het energieproject Fluisterbussen

Vanwege de specifiek expertise die voor dit project nodig is op (gelijktijdig) financieel-, juridisch-, technisch- openbaar vervoersvlak wordt externe projectleiding ingehuurd voor het waarborgen van de strakke afspraken en risico toedeling c.q garanties. De interne projectleiding wordt geleverd vanuit sector MSM en zorgt voor de afstemming met GS/PS. Externe project partners zijn: gemeente Amersfoort, E-traction (fabrikant) en Connexxion. Alle partijen geven aan vertrouwen te hebben in de techniek en in de mogelijkheid om bussen op basis van het E-traction ontwerp in te zetten voor personenvervoer in Amersfoort.

- **periode 10 oktober en 21 oktober '05 selecteren externe projectleider**

Met drie bureaus worden inventariserende gesprekken gevoerd waarna deze geselecteerd worden voor de offerte aanvraag. Op 7 november '05 zijn de offertes binnen; de selectie wordt gemaakt op 10 november '05 en daarna geaccordeerd door de interne betrokkenen bij het project. Op **18 november '05** is de kick-off met Inno-v.

- **periode tot 8 december '05 opstellen uitvoeringsplan**

Inno-v werkt onder hoge tijdsdruk toe naar een uitvoeringsplan. Door middel van vele bilaterale gesprekken met project partners, mailwisseling en telefonisch contact wordt snel veel duidelijk over posities en juridische en financiële knelpunten en oplossingen.

- **Stuurgroep vergadering op 8 december '05**

Tijdens de stuurgroep vergadering van 8 december spreekt Connexxion uit vertrouwen in het project te hebben. Na de stuurgroep vergadering worden de afspraken nader uitgewerkt en tekent zich af dat Connexxion minder financiële ruimte heeft dan vooraf door hun werd aangegeven.

- **21 december '05 bestuurlijk overleg met Amersfoort**

Gedeputeerde Binnekamp wordt t.b.v een B.O. met Amersfoort geïnformeerd over de gewenste rol van de gemeente en een aantal knelpunten. Hierbij de inhoud van de update:

” **Rol Amersfoort:**

Amersfoort voert de concessieverlening stadsdienst Amersfoort uit en heeft daarmee de eind beslissing over zaken die gevolgen kunnen hebben voor de uitvoering van de dienstregeling zoals:

- *op welke trajecten worden de Fluisterbussen ingezet.*
- *hoeveel reserve materieel wordt achter de hand gehouden.*
- *is er noodzaak tot extra veiligheidsmaatregelen?*
- *minimum stiptheids- en betrouwbaarheidseisen tijdens de proef.*

Knelpunten:

Het rond krijgen van de projectbegroting:

- *kosten van Connexxion vallen hoger uit ivm betrouwbaarheidseisen*
- *E-traction heeft meer kosten dan geraamd voor opstarten nieuw productie proces.*
- *Provincie onderzoekt en moet kiezen tussen 'garanderen lease 10 jaar, dus tot na de concessie periode' of 'extra kosten tijdens huidige concessie'.*

Dit vertaalt zich in onderhandelingen tussen de project partners: het aftasten van de grenzen en mogelijkheden mbt gestelde eisen en randvoorwaarden. Met als doel juridisch waterdichte overeenkomsten tussen partijen, definitief te maken na een positief 'go/no-go' besluit door provincie en Amersfoort”.

- **10 januari '06 terugkoppeling door de projectleider**

Inno-v koppelt terug naar gedeputeerde Binnekamp, op basis van een project begroting, concept intentie overeenkomst, risico analyse en voorlopig A-stuk.

- **13 januari '06 risico analyse aanleiding tot twijfel**

De risico analyse van Inno-v brengt gedeputeerde Binnekamp aan het twijfelen over de betrouwbaarheid van de bus en de rol die E-traction daarin kan nemen. De optie van één bus ipv vijf wordt nog opengehouden. De heer Binnekamp wenst een gesprek met de heer van Holten (algemeen directeur Connexxion Nederland).

- **20 januari '06 overleg met Connexxion (dhr van Holten)**

De heer van Holten heeft zijn twijfels of E-traction als klein bedrijf genoeg waarborgen kan bieden indien zich onvoorziene problemen voordoen. Hij vindt de risico's van een innovatief project als dit te groot om alleen op een klein bedrijfje terug te kunnen vallen. Ook noemt hij het knelpunt van opschaling en doorstart, mocht het concept een succes worden: E-traction zelf zal nooit op korte termijn enkele tientallen bussen kunnen gaan leveren. Door hem wordt het als een teken aan de wand beschouwd dat reguliere busbouwers niet in dit project o.b.v. de E-traction techniek mee willen. Hij geeft aan wel op korte termijn gewoon in de reguliere markt een hybride bus te kunnen bestellen. Hij ziet veel meer kansen in dit spoor. Later blijkt uit bij het aanbod dat Connexxion doet (20 april '06) dat dit een geheel ander concept is, dat veel dichterbij de conventionele bus blijft en nauwelijks vernieuwend genoemd mag worden omdat vele tientallen bussen gebruikmakend van deze techniek rondrijden in Amerika (met tegenvallende besparing op het verbruik) Dit gesprek is reden voor dhr Binnekamp de samenwerking met E-traction op een laag pitje te zetten. Connexxion verkent het spoor van de hybride bussen met reguliere fabrikanten.

- **23 januari '06 uitwerking koers wijziging met Connexxion**

Ambtelijk wordt vervolg gegeven aan de door Connexxion voorgestelde koerwijziging. De randvoorwaarden voor de provincie zijn: aanzienlijke betere milieuprestaties zowel voor luchtkwaliteit als voor energiebesparing. Connexxion stelt als randvoorwaarden dat een busbouwer risico dragen mee moet doen met het project. (Nog VDL, de Nederlandse busbouwer, nog Wright bleek risicodragend aan het project te willen deelnemen. Whright is de Ierse busbouwer die door E-traction bereid was gevonden de 5 fluisterbussen te bouwen.)

- **17 februari '06 overleg gedeputeerde Binnekamp met E-traction (de heer Heijnen).**

Daarin wordt duidelijk dat E-traction alles op alles wil zetten om door te gaan. Ze bieden aan om gebruikte bussen om te bouwen en zo de kosten te minderen eventueel zelfs maar 1 bus.

- **27 februari '06 terugkoppeling marktconsultatie**

Connexxion levert de resultaten van de marktconsultatie aan: twee fabrikanten zijn bereid vijf bussen te leveren. Daarna zal verder gesproken worden om de overeenkomst (leveringsvoorwaarden uit te werken).

- **20 April '06 Connexxion doet een aanbod**

De heer van Holten doet in een overleg met gedeputeerde Binnekamp de provincie Utrecht een aanbod. Dit zal Ambtelijk nader nader worden uitgewerkt met Connexxion. Afgesproken wordt dat nog nader inzicht in de risico's en onderbouwing van de milieu prestaties zullen worden aangeleverd (25% zuiniger).

- **15 mei '06 Aanleveren gegevens over de milieuprestaties**

De aangeleverde gegevens blijken alleen onderbouwd gebaseerd op opgaven van de fabrikant. Op 2 mei '06 waren al uitstootcijfers zonder onderbouwing aangeleverd, na herhaaldelijke verzoeken om de gevraagde onderbouwing snel te leveren, blijkt de hybride bus niet in het rekenprogramma te passen.. Navraag over de nu ontvangen Desgevraagd blijkt de fabrikant hierover geen garanties te geven. Als tegenvallende cijfers in Amerika naar voren worden gebracht antwoord Connexxion absoluut niet uit te sluiten dat ook in Amersfoort de besparing van de aangeboden bussen beperkt blijft tot 5 %. Dit is direct reden voor een snelle terugkoppeling naar Harry de Loor. En terugmelding aan dhr Binnekamp.

- **19 mei '06 wordt besloten het project stop te zetten.**

Conclusie, de redenen om het project stop te zetten:

- Bij het inzetten op echte innovatie, beoordeelde de enig mogelijke projectpartner Connexxion de risico's als te groot. En zijn de financiële risico's voor de provincie alleen niet in verhouding om door mede investering innovatie te bewerkstelligen. Middels de concessie voorwaarde is dat wel mogelijk.
- Na een koerswijziging en onderzoek naar wat reguliere busbouwers konden leveren, bleken de milieuprestaties tegen te vallen.
- Tevens was nauwelijks spraken van een echte vernieuwing omdat het concept dicht bij een conventionele bus blijft.