

**AFSPRAKENDOCUMENT GVB-VERVOERREGIO AMSTERDAM-GEMEENTE
AMSTERDAM INZAKE 2^e BATCH ZERO-EMISSIE BUSSEN (project EB2)**

Versie 4.7 – 18 december 2019



Inhoud

1 ALGEMENE INFO ELEKTRIFICATIE BUSVLOOT GVB	3
Governance	3
2 EB2: SCOPE, PROJECTORGANISATIE, RAPPORTAGES & VERANTWOORDELIJKHEDEN.....	5
Scope	5
Projectorganisatie	5
Rapportages.....	6
Verantwoordelijkheden	6
3 EB2 SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN, RESULTATUREND IN UITWERKING BUSINESSCASE	8
Specifieke uitgangspunten voor business case voor EB2:	8
Inzet van een eventueel overschot van OC-bussen uit EB1.....	8
Planning:	8
4 BUSINESS CASE - INVESTERING.....	9
Aanschaf bussen en laders	9
Herinrichting garage West inclusief het aansluiten op het stroomnetwerk.....	10
Herinrichting Sloterdijk.....	10
Meerkosten tijdelijke locatie Sloterdijk	10
Dynamische reizigersinfo.....	10
Proceskosten	10
Eigendom laadinfrastructuur bij discontinuering vervoerder	11
5 BUSINESS CASE – DEKKING	12
Exploitatie effect over 15 jaar en beheer en onderhoud bijdrage GVB.....	12
Toegezegde bijdrage GVB.....	12
Toegezegde bijdrage Vervoerregio Amsterdam	12
Toegezegde bijdrage gemeente Amsterdam.....	12
6 RISICO'S EN ONVOORZIEN	13
Een afwijzing van de vergunningsaanvraag bij ProRail voor het tijdelijk plaatsen van de apparatuur van de laadvoorziening op locatie E2.	13
Het niet tijdig gereed zijn van de laadhub op busstation Sloterdijk of de laadvoorziening in Garage West	13
De business case valt duurder uit dan verwacht	13
Risico dat werkzaamheden Westtangent later gereed zijn dan EB2	13
7 OVERIGE AFSPRAKEN	14
Communicatie voortgang EB2	14

1 ALGEMENE INFO ELEKTRIFICATIE BUSVLOOT GVB

De Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam en GVB werken samen aan de realisatie van zero emissie bussen voor de concessie Amsterdam. De doelstelling is het verduurzamen van het OV door de inzet van emissievrije bussen. Het doel is om in 2025 alleen nog maar met zero emissie bussen te rijden. Dit doel kan bereikt worden door de huidige dieselbussen van GVB aan het eind van hun technische levensduur te vervangen door zero emissie bussen. Hierdoor vermindert de uitstoot van CO₂ en worden bussen schoner en stiller. Dit draagt bij aan een gezondere en prettigere leefomgeving.

De vervanging van de busvloot van GVB door zero emissie bussen is een complexe opgave en vergt flink wat inspanningen van de drie projectpartners. Inpassing in de dienstregeling en exploitatie, de realisatie en inpassing van laadvoorzieningen op de stalling en in de openbare ruimte en het verkrijgen van voldoende financiële dekking zijn daarvan voorbeelden.

Voor de transitie van dieselbussen naar zero emissie bussen hebben GVB en Gemeente Amsterdam gezamenlijk een duurzaamheidsconvenant gesloten in april 2015, met daarin de ambitie dat in 2025 al het Amsterdams openbaar vervoer uitstootvrij is. 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 vervanging van de bussen zal gebeuren in een aantal batches (EBx). Momenteel worden in totaal 6 batches voorzien waarvan EB₁ reeds in realisatie is. De batches zijn enerzijds afgeleid uit de uiterste vervangingsvraag van de huidige GVB busvloot, maar ook gegroepeerd rondom logische laadlocaties. Dit afsprakendocument gaat over EB₂.

Voor de eerste batch zero emissie bussen is er bij vaststelling in de gemeenteraad op 28 november 2018 een afsprakendocument vastgesteld (versie 1.6, 30 oktober 2018). In dit document staan aan de eerste batch gerelateerde afspraken en daarnaast nog een aantal algemene punten waaronder de governance. In dit document wordt voor de tweede batch aan de hand van de opbouw van het afsprakendocument van EB₁ de aanvullingen en wijzigingen t.o.v. EB₁ aangegeven. De afspraken in dit document worden verder uitgewerkt worden in de relevante juridische documenten zoals subsidiebeschikking en uitvoeringsovereenkomsten.

Governance

Vanuit de verschillende rollen en verantwoordelijkheden is de governance ingericht voor Zero Emissie Bus, en voor de tweede batch (EB₂) liggen de afspraken vast met dit afsprakendocument. Voor de drie projectpartners worden met betrekking tot dit project onderstaande rollen onderscheiden:

Vervoerregio Amsterdam

- concessieverlener busvervoer Amsterdam, Zaanstreek-Waterland en Amstel-Meerlanden
- subsidieverlener voor het OV, vanuit de brede doeluitkering van het rijk
- ondertekenaar convenant Strategische Activa GVB, samen met gemeente Amsterdam

Gemeente Amsterdam

- wegbeheerder en eigenaar van grond en assets in de openbare ruimte (kan eisen stellen aan wat er in openbare ruimte mag)

- 100% aandeelhouder GVB
- opdrachtgever (V&OR/MeT) voor infrastructurele projecten OV
- gebiedsontwikkelaar
- ondertekenaar convenant Strategische Activa GVB, samen met VRA

GVB

- GVB Activa BV: eigenaar van materieel (bus) en vastgoed
- GVB Exploitatie BV: busvervoer uitvoeren volgens lopende concessie
- GVB Exploitatie BV: onderhouden van de bussen als een goed huisvader
- Heeft de taakstelling om de kostendekkendheid van de exploitatie jaarlijks te verhogen

Vanuit de verschillende rollen en belangen kan frictie ontstaan. Per batch wordt gezocht naar optimale verdeling. Daarnaast wordt in het verdelingsvoorstel een prikkel ingebouwd zodat alle partijen over hun eigen, eerste belang heen moeten stappen.

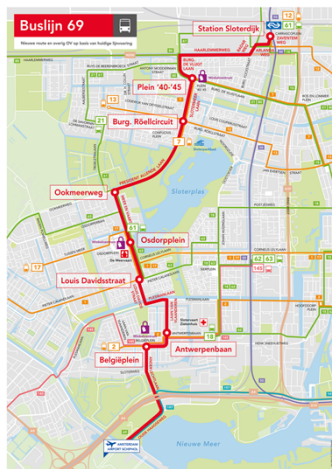
De locatiekeuze van een laadplein kan gevolgen hebben voor de exploitatie van het OV systeem. Zo kan een locatie vanuit de aanlegkosten optimaal zijn, maar negatieve effecten hebben voor de exploitatie: langere aanrijtijden, meer lege kilometers en dus meer vragen van de batterijcapaciteit van de zero emissie bussen en een hoger exploitatiekostenniveau, daarmee dus een lagere kostendekkendheid van de exploitatie. Uiteindelijk zou het effect kunnen hebben op het aantal bussen wat nodig is voor het OV netwerk. Andersom is een optimale locatie gezien vanuit het OV netwerk wellicht onevenredig kostenverhogend als het gaat om de aanleg: op een centrale locatie van een stad zijn de kosten voor aanleg in de regel hoger dan in de periferie. Er zal dus per batch een integrale businesscase gemaakt moeten worden om alle voor- en nadelen tegen elkaar af te kunnen wegen.

2 EB2: SCOPE, PROJECTORGANISATIE, RAPPORTAGES & VERANTWOORDELIJKHEDEN

Scope

Project EB2 gaat over de realisatie van de tweede batch van 13 gelede opportunity charging bussen ter 1-op-1 vervanging van 11 dieselbussen en 2 extra bussen voor de vervanging / verbetering van de huidige lijn 69 naar lijn 369. Dit is de Westtangent. Daarvoor zijn 3 snellaadpalen nodig die op dezelfde locatie geplaatst worden (busstation Sloterdijk) als de eerste batch EB1. In de garage West worden 13 stallingsladers bijgeplaatst. De bussen worden in R-net stijl uitgevoerd. Inzet van bussen met R-net stijl en/of GVB-stijl is mogelijk binnen de kaders die daarover afgesproken zijn in de concessie, dan wel additioneel tussen de concessiebeheerders van VRA en GVB.

Doelstelling is dat de start van EB2 samenvalt met de start van de nieuwe Westtangent infrastructuur. Dit is gepland voor eind 2020, echter is nog geen exacte datum hiervoor gegeven en zal nader afgestemd worden. Uiterste datum voor start EB2 is april 2021. EB2 mag ook eerder starten op de oude lijn 69.



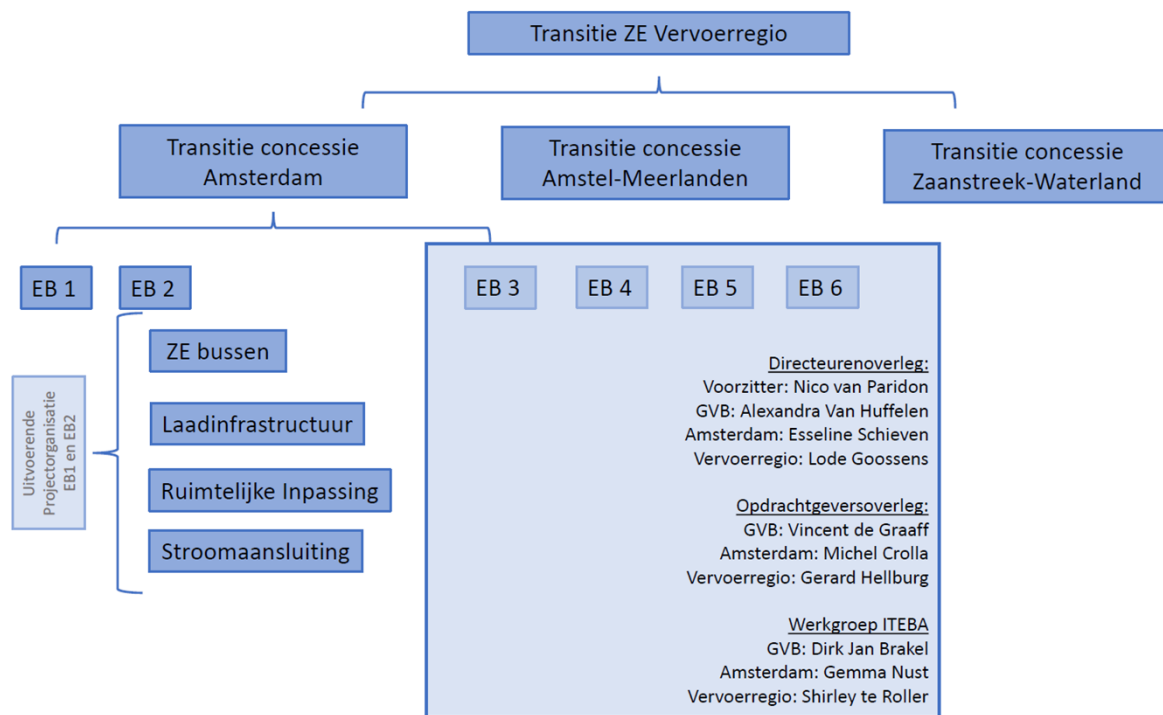
Projectorganisatie

Elke organisatie zorgt voor haar eigen bestuurlijke afdekking waarbij desgewenst op beslismomenten een ad-hoc georganiseerd bestuurlijk overleg zal plaatsvinden.

Op ambtelijk niveau functioneert een Directeurenoverleg (DO) en een Opdrachtgeversoverleg (OGO). Voor EB2 wordt er analoog aan EB1 een uitvoerende projectgroep opgezet bestaande uit een projectbegeleider van de Vervoerregio, een projectleider van de gemeente en een projectleider van het GVB. De uitvoerende projectgroep draagt zorg voor de voorbereiding van de uitvoering en begeleidt de uitvoering zelf. De projectgroep EB2 rapporteert aan het OGO.

Het Integraal Team Emissievrije Bussen Amsterdam (ITEBA) is verantwoordelijk voor de batches in voorbereiding (EB3 en verder). ITEBA bestaat uit de projectmanagers van de drie partijen en rapporteert naar het OGO. Daarnaast heeft het OGO het mandaat om tot €500k de post onvoorzien te gebruiken. Het OGO escaleert over zowel de projecten in voorbereiding als de projecten in uitvoering naar het Directeurenoverleg. Het ITEBA zorgt ook voor tijdige afstemming met Liander voor de gehele transitie.

Om het busvervoer in Amsterdam stapsgewijs emissievrij te maken is onderstaande projectorganisatie ingericht:



In hoofdstuk 2 is de scope van de werkzaamheden en de verantwoordelijkheden beschreven. Iedere partij is verantwoordelijk voor de inrichting van een projectorganisatie voor realisatie van de eigen werkzaamheden en verantwoordelijkheden. Daarnaast heeft iedere partij een haal- en brengplicht naar de andere partijen, en is verantwoordelijk voor de afstemming van de raakvlakken met de andere partijen.

Rapportages

Elke 3 maanden zal rapportage plaatsvinden inzake de voortgang van EB2, financiële voortgang en risicobeheersing. Deze rapportage zal onder de verantwoordelijkheid van de projectgroep EB2 worden opgesteld en in het OGO besproken. De agenda van het OGO wordt opgesteld door ITEBA. De leden van de projectgroep EB2 zijn beschikbaar voor toelichting in het OGO. Indien nodig worden knelpunten besproken in het Directeurenoverleg.

Verantwoordelijkheden

GVB is verantwoordelijk voor het aanschaffen van de bussen en de laadapparatuur bij VDL. Hiervoor zal een optie uit het lopende contract voor EB1 gelicht worden. GVB is tevens verantwoordelijk voor het de plaatsing van de laadapparatuur op Garage West en, inclusief de noodzakelijke infrastructurele werkzaamheden en kabels.

Specifiek ten aanzien van de laadinfra en herinrichting Sloterdijk is Gemeente verantwoordelijk voor het tijdig mogelijk maken dat de 3 laadpalen op busstation Sloterdijk kunnen worden gesitueerd en is GVB verantwoordelijk voor de realisatie. Concreet houdt dit in Gemeente is verantwoordelijk om de volgende zaken op te leveren:

- Definitief inpassingsvoorstel van 3 laadpalen
- Detail ontwerp Sloterdijk (inrichting busstation, inpassing laadpalen en laadkasten, kabels en leidingen, etc.)
- Bestek voor aannemer
- Vergunningen
- Planning
- Kostenraming

GVB:

- Contracteren aannemer
- Realisatie en uitvoeringsbegeleiding
- Bestellen en leveren gehele laadinfrastructuur (incl. laadpalen, laadkasten, etc).
- In bedrijf stellen

3 EB2 SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN, RESULTEREND IN UITWERKING BUSINESSCASE

Specifieke uitgangspunten voor business case voor EB2:

Voor EB2 is een business case opgesteld analoog aan de opzet van de businesscase van EB1.

Specifieke uitgangspunten zijn:

- 13 gelede bussen, OC technologie, optie EB1 contract VDL-GVB
- 3 snelladers 450 KW op Sloterdijk, aansluiten op voeding EB1-laders. Het uitgangspunt in de Business Case is het creëren van twee extra laadhaltes op Sloterdijk en 1 laadhalte op een bestaande halte. De drie partijen gaan verder in overleg om te onderzoeken of een eenvoudiger optie zoals het plaatsen van de snelladers op de bufferplekken een optie is.
- 13 nachtladers op Garage West, aansluiten op voeding EB1-laders.

Inzet van een eventueel overschot van OC-bussen uit EB1

GVB heeft binnen de bijbehorende aanbesteding voor EB1 31 bussen besteld. In het afspraken document van EB1 staat; "Indien 1 tot 3 bussen niet nodig zijn voor de vervanging van 28 dieselbussen worden deze beschouwd als voorinvestering voor de volgende batch (EB2) die een jaar later moet instromen. Vanwege de operationele voordelen staat GVB in dat geval garant voor de afschrijving- en financieringskosten tussen de inzetmomenten van EB1 en EB2 voor de maximale periode van 1 jaar waardoor de voorliggende business case voor EB1 feitelijk positiever uitvalt. Indien de inzetmomenten meer dan 1 jaar uit elkaar liggen treden partijen in overleg hoe dit op te lossen en welke maatregelen partijen dienen te treffen".

Op het moment van bestellen geeft GVB aan of en hoeveel bussen vanuit EB1 door kunnen schuiven naar EB2. Dit wordt verrekend met het aantal te bestellen bussen voor EB2. De 'extra' bussen worden bij start EB1 wel in roulatie genomen om stilstaande bussen te voorkomen. De last voor de 'extra' bussen van EB1 ligt voor het overbruggingsjaar bij GVB. Bij aanvang van EB2 dienen de extra bussen het exterieur van R-Net stijl te krijgen. Kosten van omstickeren vallen onder risico-reservering EB1.

Planning:

De partijen streven naar onderstaande. Indien er afwijkingen zijn van de planning zal dit besproken worden in het DO.

Start:	Januari 2020
Q1/Q2 2020	Sloterdijk: DO, planning, kostenraming West: inpassing (uitbreiding op EB1) Bestellen bussen en laadinfrastructuur
Q2/Q3 2020	Aanbesteding en contracteren aannemer inpassing Sloterdijk + Garage West
Q4	Realisatie Sloterdijk en Garage West
Q1 2021	Test- en proefbedrijf
1 april 2021	Start exploitatie

4 BUSINESS CASE - INVESTERING

Aanschaf bussen en laders

Met medewerking van Vervoerregio Amsterdam en Gemeente Amsterdam heeft GVB na een openbare Europese aanbesteding een contract getekend met VDL Bus en Coach voor de levering van 31 elektrische bussen met de Opportunity Charging technologie met bijbehorende laadapparatuur (december 2018). Binnen dit contract is het mogelijk om nog 69 bussen en laders extra aan te schaffen. Voor EB2 wordt gebruik gemaakt van deze optie.

In het kader van de bekostiging EB2 hebben Vervoerregio en GVB de volgende afspraken gemaakt als aanvulling op het Convenant Strategisch Activa:

1. De afschrijftermijn voor een ZE-bus en alle laadapparatuur en voedingen wordt gesteld op 15 jaar. Ook voor het exploitatie effect ¹geldt een termijn van 15 jaar. Beide afspraken worden opgenomen in de business case.
2. De afschrijftermijn voor een dieselbus wordt gesteld op 12 jaar.
3. Uit het convenant Strategische Activa volgt een maximale subsidiebijdrage van €400K voor een gelede bus en €300K voor een standaardbus bij het aanschaffen van diesel bussen. Omdat ZE bussen een 3 jaar langere levensduur hebben, zal de Vervoerregio de jaarlijkse bijdrage voor het vergoeden van de kapitaallasten verlengen met 3 jaar. Dit komt neer op: [REDACTED] per jaar, gedurende 15 jaar voor gelede bussen, wat totaal maximaal [REDACTED] per bus inhoudt. Voor standaardbussen zou dit neerkomen op [REDACTED] per jaar gedurende 15 jaar, resulterend in een maximale totale bijdrage van [REDACTED].
4. Voor de één op één batterijvervanging wordt [REDACTED] gerekend voor zowel een standaard als gelede bus. Deze kosten zijn opgenomen in de Business Case en worden door GVB betaald. Mochten t.z.t. de kosten van de batterijvervanging voor een gelijkwaardig batterij-pakket gedurende de levensduur van de bus hoger uitvallen dan [REDACTED], dan vergoedt Vervoerregio die extra kosten via de kapitaallasten. Mocht t.z.t. GVB er voor kiezen een batterij met hogere specificaties (energie-inhoud, laadsnelheid, etc.) aan te schaffen, dan zijn de kosten voor die extra specificaties voor GVB.
 - a. Rekenvoorbeeld 1: na 8 jaar wordt de batterij vervangen of gereviseerd. De kosten van een nieuwe batterij of revisie met specificaties die (vrijwel) gelijk zijn aan de batterij die origineel op de bus zit bedragen €50k. Echter wil GVB graag een batterij aanschaffen met hogere specificaties om een grotere actieradius te hebben of sneller te kunnen laden. Deze kost €65k. De kosten hiervoor worden dan als volgt verdeeld:
 - GVB betaalt de initiële [REDACTED] waarmee in de BuCa is gerekend.
 - Daar bovenop betaalt Vervoerregio [REDACTED] voor de meerkosten van de batterij met specificaties gelijk aan de originele batterij
 - Tot slot betaalt GVB nog [REDACTED] voor de hogere specificaties.
 - b. Rekenvoorbeeld 2: Het blijkt dat de batterijen na 5 en na 10 jaar vervangen / gereviseerd moeten worden. Na 5 jaar kost dit €50 k en na 10 jaar €25k. De kosten hiervoor worden als volgt verdeeld:

¹ Onder exploitatie effect verstaan we de financiële gevolgen die voortvloeien uit het verschil tussen een diesel operatie en een ZE operatie. Kostenelementen zijn dan o.a. het verschil in beheer en onderhoud van het vervoersysteem, brandstof c.q. energiekosten, personeelskosten en andere variabele kosten.

- GVB betaalt bij de eerste vervanging na vijf jaar de initiële [REDACTED] waarmee in de BuCa is gerekend.
 - Daarnaast betaalt Vervoerregio na vijf jaar [REDACTED] voor de meerkosten van een batterij met specificaties gelijk aan de initiële batterij. Na 10 jaar betaalt de Vervoerregio [REDACTED] voor de tweede vervanging van de batterij.
5. Indien blijkt dat de batterij-investeringen lager zijn dan [REDACTED], dan vloeit het positieve verschil in beginsel terug naar de risicodrager, te weten de Vervoerregio. In onderling overleg kan worden besloten om het positieve verschil elders in het ZE-systeem te investeren.
 6. De hierboven beschreven batterijvervanging kan ook bestaan uit de (cumulatieve) instandhoudingskosten van de hoogspanningsbatterij. De fabrikant geeft nu aan dat te zijner tijd mogelijk niet het hele pakket als zodanig in 1x vervangen wordt, maar dat er gebruikt gemaakt kan worden van levensverlengend onderhoud per module en wisselsets om bepaalde componenten te hergebruiken. Mogelijk zijn de kosten dan verspreid over verschillende jaren, in plaats van betalingen ineens.
 7. Activa investeringen inzake materieel worden conform verstrekte beschikkingen gefinancierd via de leningenportefeuille GVB waarbij VRA subsidie verstrekt en garant staat voor de kapitaallasten volgend uit de activa-investeringen. Hierbij wordt verwezen naar de betreffende financierings- en garantieovereenkomsten.

Herinrichting garage West inclusief het aansluiten op het stroomnetwerk

Onder- of overschrijdingen van de kosten van de herinrichting van busgarage West worden vereffend met de post onvoorzien.

Herinrichting Sloterdijk

Onder- of overschrijdingen van de kosten van de herinrichting Sloterdijk worden vereffend met de post onvoorzien.

Meerkosten tijdelijke locatie Sloterdijk

In tegenstelling tot de businesscase van EB1 is in de business case van EB2 geen post opgenomen aan meerkosten voor een tijdelijke locatie voor de laadapparatuur op Sloterdijk. Na plaatsing op tijdelijke locatie E2 voor maximaal 5 jaar komt er een definitieve locatie op kavel L-West. Eventuele meerkosten van de verplaatsing van de laders van EB2 (inclusief een eventuele extra tijdelijke locatie) komen voor rekening van Gemeente Amsterdam. De afspraken hierover gemaakt in EB1 blijven onveranderd.

Dynamische reizigersinfo

In de business case van EB1 is een post van [REDACTED] opgenomen voor dynamische reizigersinformatie. Vooralsnog is dit niet voorzien, omdat er een inrichtingsmodel voor Sloterdijk is ontwikkeld waarbij een lijn een vaste instaphalte heeft. In EB2 is geen post voor dynamische reizigersinfo opgenomen, ervan uitgaande dat er drie laadplekken op Sloterdijk gecreëerd worden.

Proceskosten

Proceskosten inzake busstation Sloterdijk zijn onderdeel van de kostenraming en daarmee ingerekend in de business case. Overige proceskosten nemen partijen ieder voor eigen rekening. GVB kan deze deels bekostigen vanuit een ELENA-programma van de EIB / EU.

Eigendom laadinfrastructuur bij discontinuering vervoerder

De laadinfrastructuur valt onder de Activa afspraken. De daarin geldende afspraken over eigendom bij discontinuering van de vervoerder zijn ook op de laadinfrastructuur van toepassing. De laadinfrastructuur kan dan in een volgende concessie worden ingezet.

5 BUSINESS CASE – DEKKING

Zowel GVB, Vervoerregio als Gemeente Amsterdam dragen financieel bij aan de meerkosten van de vervanging van 13 dieselbussen van GVB door 13 OC-bussen. GVB en GVB Activa verplichten zich jegens zowel Vervoerregio Amsterdam als gemeente Amsterdam deze 13 aan te schaffen OC-bussen en laadvoorzieningen gedurende de gehele looptijd van 15 jaar in te zetten op buslijnen binnen de concessie Amsterdam.

Het verdelingsvoorstel voor EB2 is gebaseerd op de verantwoordelijkheden van de drie partijen:

- GVB: Verantwoordelijk voor de busvloot & stallingsladers (inclusief stroomaansluiting)
- Gemeente: Verantwoordelijk voor grond en openbare ruimte
- Vervoerregio: Verantwoordelijk voor snelladers en stroomaansluiting in de openbare ruimte vanwege interoperabiliteit tussen de verschillende concessies

Exploitatie effect over 15 jaar en beheer en onderhoud bijdrage GVB

In de business case is rekening gehouden met een exploitatie effect voor GVB (o.a. energie-, personeel-, beheer- en onderhoudskosten) van [REDACTED] per bus per jaar. GVB Activa wordt ook eigenaar van alle hardware t.b.v. de laadvoorziening. Beheer- en onderhoudskosten van de snellaadhub Sloterdijk worden dus meegenomen in de exploitatie-effecten van GVB tijdens de levensduur van 15 jaar. Ook het periodieke vastrecht van Liander en onderhoud en eventuele reparatie van hardware komt bij GVB te liggen.

In EB1 is afgesproken dat de businesscase eind 2021 definitief vastgesteld wordt. Voor EB2 worden de exploitatie effecten ook op dat moment vastgesteld en de business case EB2 wordt dan definitief vastgesteld en afgerekend. Daarna accepteert GVB alle exploitatierisico's, wat betekent dat positieve effecten ten gunste zijn van GVB en negatieve effecten ten laste komen van GVB.

Toegezegde bijdrage GVB

GVB draagt [REDACTED] extra bij aan de dekking van de business case vanuit de verantwoordelijkheid voor de busvloot & stallingsladers. Dit bedrag is opgenomen in jaarplan GVB Activa BV.

Toegezegde bijdrage Vervoerregio Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam draagt € 2,5 miljoen extra bij aan de dekking van de business case vanuit de verantwoordelijkheid voor de interoperabiliteit tussen de verschillende concessies. Dit betreft zowel de dekking van de laadinfrastructuur op straat als de extra bijdrage vanuit het Convenant Strategische Activa zoals beschreven onder 'Basisinvestering Vervoerregio Amsterdam reguliere vervanging'.

Toegezegde bijdrage gemeente Amsterdam

Gemeente Amsterdam draagt [REDACTED] miljoen extra bij aan de dekking van de business case vanuit de verantwoordelijkheid voor grond en openbare ruimte (besluitvorming B&W). De bijdrage is gebaseerd op het rapport van Arcadis: Inpassing twee extra oplaadmogelijkheden busstation Sloterdijk, d.d. 28 mei 2019, projectnummer D05041.000007.0100, referentie 0838688B

6 RISICO'S EN ONVOORZIEN

In de businesscase is een bedrag van 10% van de hele BuCa ter waarde van [REDACTED] als post onvoorzien opgenomen. Dit bedrag is qua dekking evenredig verdeeld over de drie partijen. Substantiële afwijkingen worden na akkoord DO in eerste instantie ten laste gebracht van deze post onvoorzien. Indien dit niet toereikend is gaan de drie partijen om tafel hoe de kosten te verdelen.

De kans dat de post onvoorzien niet toereikend is wordt niet hoog ingeschat, aangezien er voor de aankoop van de bussen en laadvoorzieningen gebruik wordt gemaakt van de optie in het contract wat afgesloten is voor EB1. Daarnaast wordt de laadvoorziening voor de bussen van EB2 bij de bestaande laadvoorzieningen van EB1 geplaatst op zowel garage West als Sloterdijk. Wanneer eind 2021 blijkt dat de post onvoorzien niet of gedeeltelijk is benut, dan wordt het restant evenredig verdeeld over de drie partijen.

Een afwijzing van de vergunningsaanvraag bij ProRail voor het tijdelijk plaatsen van de apparatuur van de laadvoorziening op locatie E2.

Voor EB1 heeft ProRail een vergunning afgegeven voor het tijdelijk plaatsen van apparatuur voor 7 snelladers. Voor EB2 moet wederom een vergunning worden aangevraagd voor het bijplaatsen van de apparatuur voor 3 snelladers. In het geval van het niet verleend krijgen van de benodigde vergunning door ProRail zal dit geëscaleerd worden het DO en betrokken bestuurders. De kans dat dit risico zich voordoet, wordt klein geacht.

Het niet tijdig gereed zijn van de laadhub op busstation Sloterdijk of de laadvoorziening in Garage West

Gezien de strakke planning is het niet tijdig gereed komen van de laadhubs op Sloterdijk en in Garage West een risico. Het formeren van een projectorganisatie waarin alle partijen zitting hebben en het periodiek rapporteren over de voortgang moet dit risico beheersbaar en inzichtelijk maken. Indien dit risico zich voordoet en de laadhubs niet tijdig gereed zijn heeft GVB terugvalscenario's uitgewerkt of zal dit op termijn doen. GVB kan indien mogelijk mitigerende maatregelen treffen door tijdelijk een ander laadschema te hanteren, inzet op andere lijnen te plegen of tijdelijke inzet van ander vervangend vervoer voor maximaal één jaar.

De business case valt duurder uit dan verwacht

Dit risico wordt niet hoog ingeschat, aangezien de bussen en laadinfrastructuur gekocht worden als optie in het EB1 contract. Desondanks bestaat het risico dat de business case hoger uitvalt dan verwacht. Wanneer dit risico zich voordoet, spannen de drie partijen zich optimaal in voor het vinden van een oplossing en stelt het DO alternatieve dekking voor waarover bestuurlijke besluitvorming moet plaats vinden.

Risico dat werkzaamheden Westtangent later gereed zijn dan EB2

Er is een kans dat de werkzaamheden later klaar zijn dan EB2, waardoor niet alle 13 e-bussen ingezet kunnen worden op lijn 69/369. GVB kijkt in samenspraak met de Vervoerregio of de (R-NET gestickerde bussen) tijdelijk elders ingezet kunnen worden.

7 OVERIGE AFSPRAKEN

Communicatie voortgang EB2

Inhoud, kernboodschap en timing zullen worden afgestemd door de projectleiders en communicatie adviseurs van de drie partijen. Uitgangspunt is dat er gezamenlijk persberichten worden verstuurd.