

NOTITIE

Onderwerp: Zero emissie, discussiedocument concept

Datum: 19 februari 2024

Samenvatting

Binnen de BVO DRAN zijn ambities vastgelegd met betrekking tot duurzaamheid en zero emissie en de infasering daarvan. Daarbij dient een onderscheid gemaakt te worden tussen het route gebonden vervoer en het vraagafhankelijk vervoer.

- Voor beide vervoersoorten dient vanaf 1 januari 2025 sprake te zijn van 100% duurzame kilometers (nu 95%).
- Voor het route gebonden vervoer dient uiterlijk 1 januari 2028 sprake te zijn van 100% zero emissie. Van momenteel 5% wordt vanaf 1 januari 2025 25% vereist en vervolgens een jaarlijkse toename tot 50%, 75% en ingaande 1 januari 2028 100%.
- Voor het vraagafhankelijk vervoer dient uiterlijk 1 januari 2027 sprake te zijn van 100% zero emissie. Van momenteel 35% wordt vanaf 1 januari 2025 50% vereist, vervolgens 75% vanaf 1 januari 2026 en ingaande 1 januari 2027 100%.

De mate van infasering van zero emissie in het doelgroepenvervoer is mede afhankelijk van de beschikbare (en betaalbare) voertuigen, de bereikbaarheid en beschikbaarheid van laadinfrastructuur en de gedragscomponenten van gebruikers van laadinfrastructuur.

Qua beschikbare (en betaalbare) voertuigen zijn voor de personenauto en taxibus voldoende zero emissie alternatieven inzetbaar. Voor de rolstoelbus zijn er alternatieven beschikbaar maar vanwege een beperkte actieradius zou het momenteel inzetten van deze voertuigen leiden tot een forse kostentoeename. Binnen de huidige overeenkomsten met vervoerders is een herzieningsclausule opgenomen met betrekking tot de infasering van zero emissie rolstoelbussen. Hierbij is afgesproken dat momenteel rolstoelbussen worden ingezet die rijden op fossiele brandstof. Lopende het contract zijn beslismomenten afgesproken waarbij nadere afspraken worden gemaakt over infasering van zero emissie rolstoelbussen. Daarbij zijn ook de randvoorwaarden opgenomen ter bepaling van eventuele meerkosten. Op die momenten kan het AB besluiten om zero emissie rolstoelbussen te infasieren of dit nog een periode uit te stellen.

Naar verwachting is de inzet van zero emissie rolstoelbussen dan ook de kritische factor om de 100% zero emissie ambitie te realiseren. De inzet van rolstoelbussen is voor het route gebonden vervoer maximaal 25%. De realisatie van zero emissie tot 75% door de overige voertuigen (ambitie per 1 januari 2027) ligt dan ook in de lijn der verwachtingen. Besluitvorming in het kader van infasering zero emissie rolstoelbussen ingaande 1 januari 2028 dient voor het route gebonden vervoer in Q1 van 2027 genomen te worden, waarbij ook de optie is om de infasering nog een (of meerdere jaren) jaar uit te stellen. Voor het vraagafhankelijk vervoer is de inzet van rolstoelbussen ongeveer 50%. De realisatie van zero emissie tot 50% door de overige voertuigen (ambitie per 1 januari 2025) ligt dan ook in de lijn der verwachtingen. Besluitvorming in het kader van infasering zero emissie

rolstoelbussen ingaande 1 januari 2026 dient voor het vraagafhankelijk vervoer in Q1 van 2025 genomen te worden, waarbij ook de optie is om de infasering nog een (of meerdere jaren) jaar uit te stellen.

Voor de inzet van zero emissie voertuigen dient laadinfrastructuur bereikbaar en beschikbaar te zijn. Bereikbaar betekent dat er laadinfrastructuur in de directe omgeving aanwezig dient te zijn waar de chauffeur zijn dienst aanvangt en beëindigt. Beschikbaar betekent dat de bereikbare laadinfrastructuur ook te gebruiken is op het moment dat daartoe behoefte is. Binnen het route gebonden vervoer hebben de chauffeurs hun voertuig aan huis. Dat betekent dat er op wijkniveau laadinfrastructuur bereikbaar en beschikbaar dient te zijn. De gemeenten zijn hierbij faciliterend. Voor het vraagafhankelijk vervoer starten en eindigen de diensten op de stallingslocatie van de vervoerder. Op die plekken dient laadinfrastructuur beschikbaar te zijn. Dit is de verantwoordelijkheid van de vervoerder waarbij de gemeente eventueel faciliterend kan zijn in geval van netwerkcongestie.

Zowel voor het route gebonden vervoer als het vraagafhankelijk vervoer is een vorm van back-up noodzakelijk in de vorm van snellaadvoorzieningen verspreid over de regio (zowel op gemeentelijk, provinciaal als rijksniveau).

Het gedrag van gebruikers van laadinfrastructuur is over het algemeen een onderbelicht onderdeel van de infasering van zero emissie in het algemeen. Om laadinfrastructuur optimaal te gebruiken zullen afspraken gemaakt moeten worden over het bezetten van parkeerplaatsen. Voor een deel van het route gebonden vervoer is het mogelijk voertuigen in de daltijd te laden (overdag tussen 9:30 uur en 13:00 uur). In een groot aantal gevallen is het laden ook niet iedere dag vereist.

In het kader van de laadinfrastructuur is op 12 december 2023 in samenwerking met de gemeente Arnhem en de Groene Metropool Regio door de BVO DRAN de miniconferentie “Samen op weg naar zero emissie (doelgroepenvervoer)” georganiseerd. Het doel hiervan was om de stand van zaken te inventariseren met betrekking tot het halen van de doelstelling zero emissie doelgroepenvervoer binnen de Avan gemeenten en daarbij te verhelderen of en zo ja welke vormen van ondersteuning nog zijn gewenst. Daarvoor zijn contactambtenaren doelgroepenvervoer en duurzaamheid van de Avan gemeenten uitgenodigd, alsook vertegenwoordigers van het Ministerie van I & W, de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland, de GO RAL en Vattenfall. Ongeveer 40 personen hebben deelgenomen aan deze mini conferentie. Voorafgaan aan deze miniconferentie zijn met alle aanwezigen korte interviews afgenomen.

Aan de hand van deze interviews en de mini conferentie is te concluderen dat:

- Er veel positieve energie in de gemeenten aanwezig is om te werken aan duurzaamheid.
- Dat binnen gemeenten de direct of indirect met duurzaamheid betrokken ambtenaren in veel gevallen niet of onvoldoende op de hoogte zijn welke ontwikkelingen er spelen binnen de gemeente, ook als het gaat om de doelstellingen binnen het doelgroepenvervoer en ook niet altijd helder is wie daar op aanspreekbaar is.
- Dat er binnen gemeenten veel kennis aanwezig is over duurzaamheid maar dat deze in veel gevallen niet of onvoldoende regionaal (of landelijk) gedeeld wordt. Voor problemen die gesignaleerd worden in de ene gemeente zijn in de andere gemeenten al oplossingen voorhanden, terwijl men dit niet weet van elkaar.

Vanuit de projectorganisatie worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Zorg dat de aanwezige (gemeentelijke, regionale en landelijke) kennis wordt gebundeld en systematisch wordt ontsloten voor de met duurzaamheid belaste personen, zowel ambtelijk maar ook voor bedrijven en inwoners.
- Zorg dat er een vorm van regionale afstemming, coördinatie en mogelijk sturing plaatsvindt gericht op de procesmatige aanpak van de implementatie van duurzaamheid als geheel; privaat, gemeentelijk, provinciaal en landelijk. Beperk het niet tot het plaatsen van laadpalen, maar heb ook vooral aandacht voor de vereiste gedragsverandering.
- Positioneer het doelgroepenvervoer als onderdeel van deze procesmatige aanpak. De gemeentelijke (provinciale) overheid is opdrachtgever van dit doelgroepenvervoer en is daardoor bepalend voor de mate van duurzaamheid die contractueel wordt vastgelegd en mede verantwoordelijk voor het faciliteren van o.a. de benodigde laadinfrastructuur.
- Maak ook dat van overheid opgelegde of beschikbare laadinfrastructuur ter beschikking wordt gesteld voor het doelgroepenvervoer zoals laadhubs ten behoeve van het reguliere openbaar vervoer (opnemen als eis in de OV concessie).
- Toets of de GO RAL een nadrukkelijker rol op zich zou kunnen/willen nemen voor de procesmatige aanpak, de inventarisatie en de ontsluiting van data.
- Stem met de Groene Metropool Regio af of zij voor de Avan gemeenten een sturende rol op zich wil nemen in afstemming met de GO RAL om ervoor te zorgen dat de afgesproken ambitie gehaald kan worden.
- Inventariseer de behoefte aan laadinfrastructuur bij vervoerders.

Ter afsluiting nog het volgende:

De focus op duurzaamheid ligt binnen de BVO DRAN over het algemeen op de verduurzaming van het feitelijk taxivervoer. Vanuit een wat bredere context is echter ook sprake van verduurzaming als bij het indicatieproces in toenemende mate verdere mogelijkheden worden onderzocht en het feitelijk taxivervoer als vangnet wordt beschouwd. Hierbij te denken aan het gebruik laten maken van het reguliere OV of fietsvergoeding. Een tegemoetkoming in de kosten voor het zelf wegbrengen en ophalen van kinderen met de eigen auto is mogelijk een kosten efficiënt alternatief, maar uit oogpunt van duurzaamheid (en congestie) een minder goede keuze.

Inleiding

Binnen de BVO DRAN zijn ambities vastgelegd met betrekking tot duurzaamheid en zero emissie en de infasering daarvan. Daarbij dient een onderscheid gemaakt te worden tussen het route gebonden vervoer en het vraagafhankelijk vervoer.

- Voor beide vervoersoorten dient vanaf 1 januari 2025 sprake te zijn van 100% duurzame kilometers (nu 95%).
- Voor het route gebonden vervoer dient uiterlijk 1 januari 2028 sprake te zijn van 100% zero emissie. Van momenteel 5% wordt vanaf 1 januari 2025 25% vereist en vervolgens een jaarlijkse toename tot 50%, 75% en ingaande 1 januari 2028 100%.
- Voor het vraagafhankelijk vervoer dient uiterlijk 1 januari 2027 sprake te zijn van 100% zero emissie. Van momenteel 35% wordt vanaf 1 januari 2025 50% vereist, vervolgens 75% vanaf 1 januari 2026 en ingaande 1 januari 2027 100%.

De mate van infasering van zero emissie in het doelgroepenvervoer is mede afhankelijk van de beschikbare (en betaalbare) voertuigen, de bereikbare en beschikbare laadinfrastructuur en de gedragscomponenten van gebruikers van laadinfrastructuur.

Duurzame aandrijfstoffen

Met betrekking tot het feitelijk taxivervoer zijn binnen het AB van de BVO DRAN ambities vastgelegd over een gefaseerde implementatie naar een duurzamer doelgroepenvervoer, waarbij in toenemende mate sprake is van zero emissie. Duurzaam doelgroepenvervoer is dat vervoer dat gerealiseerd wordt door gebruik te maken van duurzame aandrijfstoffen zoals groen gas (CNG), BIO Diesel (HVO 100) en groene stroom en groene waterstof.

Groen gas (CNG): CNG is binnen het Avan gebied op bij veel tankstations verkrijgbaar. Tot 2020 was het noodzakelijk CNG te “vergroenen” middels groen gas certificaten. Door het aankopen van deze certificaten borgden de vervoerder dat voor het aangekochte volume groen gas in het systeem werd gebracht. Het feitelijk gebruik van groen gas binnen de regio was daardoor uiterst beperkt. Vanaf 2020 is groen gas direct beschikbaar bij de tankstations. Vergroenen middels certificaten kan daardoor achterwege blijven en de binnen de regio ingezette voertuigen rijden ook daadwerkelijk op groen gas.

BIO Diesel (HVO 100): De type aanduiding HVO 100 betekent dat deze diesel volledig fossielvrij is en wordt geproduceerd uit plantaardige olie en restafval. Het rijden op uitsluitend HVO 100 leidde aanvankelijk tot voertuigproblemen waardoor ook fabrikanten van voertuigen de garanties op voertuigen lieten vervallen. Mede daardoor is in de overeenkomsten met vervoerders opgenomen dat het aandeel HVO 100 wat zij verplicht dienen te gebruiken laten toevoegen aan de bij de vervoerders beschikbare bulk tanks. Het aandeel HVO 100 wordt daardoor gemengd met normale diesel waardoor geen voertuigproblemen ontstaan. Het feitelijk gebruik van HVO 100 binnen de regio is daardoor beperkt. Inmiddels zijn de nieuwere voertuigen geschikt voor het volledig rijden op HVO 100 en is deze brandstof in toenemende mate direct verkrijgbaar bij reguliere tankstations.

Groene stroom (zero emissie): Met vervoerders is afgesproken dat het volume kWh dat zij binnen de regio gebruiken als groene stroom inkopen/opwekken. Vervoerders hebben daartoe met energieleveranciers contracten afgesloten voor het leveren van groene stroom of wekken deze zelf op met zonnepanelen. Bij voertuigen die feitelijk opgeladen worden op de stalling van de vervoerder is sprake van groene stroom. Of bij voertuigen die opgeladen worden in de wijk (of thuis bij de chauffeur) sprake is van groene stroom is afhankelijk van de afspraken die de gemeente/provincie en/of chauffeur hebben gemaakt met haar energieleveranciers.

Groene waterstof (zero emissie): Voor het doelgroepenvervoer staat (groene) waterstof nog in de kinderschoenen. De beschikbaarheid van afnamepunten is zeer beperkt en de ontwikkeling van waterstof geschikte voertuigen is momenteel nog erg kostbaar. Zeker voor rolstoelbussen wordt waterstof als serieuze ontwikkeling gezien.

Beschikbare (en betaalbare) voertuigen:

Voor het doelgroepenvervoer worden de volgende drie typen voertuigen onderscheiden:

- Personenauto
- Taxibus (8 passagiers)
- Rolstoelbus.

De personenauto: In de ZE variant heeft deze zich inmiddels ontwikkeld tot een voertuig dat qua prijsstelling, actieradius, reiscomfort en beschikbaarheid vergelijkbaar is met een voertuig op fossiele brandstof. Door het afschaffen van het BPM voordeel voor taxibedrijven (op voertuigen op fossiele brandstof) liggen de aanschafkosten van elektrisch aangedreven personenauto's nog fractioneel hoger dan voertuigen aangedreven door fossiele brandstof. De aandrijfkosten (stroom) en onderhoudskosten liggen voor de elektrisch aangedreven voertuigen daarentegen lager. Een actieradius tussen de 400 en 450 kilometer, uitgaande van een volledig geladen accu, is geen belemmering voor de inzet van een elektrisch aangedreven personenauto. Een aandachtspunt is de bagageruimte. Door het plaatsen van accupakketten kan deze wat beperkter zijn dan vergelijkbare voertuigen aangedreven door fossiele brandstoffen.

De taxibus (8 passagiers): In vergelijking tot de personenauto in de ZE variant is de (door) ontwikkeling van de taxibus in de ZE variant later gestart. Inmiddels zijn er voldoende voertuigen beschikbaar. Ondanks het afschaffen van het BPM voordeel is het verschil in aanschafkosten van elektrisch aangedreven voertuigen meer dan fractioneel hoger dan voertuigen aangedreven door fossiele brandstof. De aandrijfkosten (stroom) en onderhoudskosten liggen ook voor de elektrisch aangedreven taxibussen daarentegen lager. Een actieradius tussen de 300 en 350 kilometer, uitgaande van een volledig geladen accu, ligt aanmerkelijk lager dan de voertuigen op fossiele brandstof. Deze voertuigen worden met name ingezet voor het route gebonden vervoer waarbij door het gering aantal kilometers de actieradius geen belemmering is.

De Rolstoelbus: De ontwikkeling van de rolstoelbus in de ZE variant kent de grootste onzekerheden (uitdagingen). Los van de fors hogere aanschafkosten is met name de totaal massa van het voertuig een probleem. Rolstoelbussen op fossiele brandstof blijven met de totaal massa onder de 3.500 kilogram. Daardoor is een rijbewijs B voldoende. De momenteel aangeboden elektrisch aangedreven rolstoelbussen voldoen weliswaar aan deze 3.500 kilogram,

maar dat is gerealiseerd door het aanbrengen van het lichtste accupakket, het beperken van het aantal rolstoelplaatsen (max. 2 in plaats van 4) en het maximaliseren van het aantal passagiers (max 6 in plaats van 8). Door het lichte accupakket is sprake van een actieradius van 100 tot 120 kilometer. Het gevolg daarvan is dat voor elk elektrisch aangedreven rolstoelbus er ongeveer 1,8 rolstoelbus beschikbaar dient te zijn om de gevraagde dienstverlening uit te voeren.

Mogelijke oplossingen zijn om voor het rijbewijs B de beperking tot 3.500 kilogram op te schroeven naar 4.250 kilogram. Met het verschil van 750 kilogram kan het gewenste accupakket worden aangebracht zonder verlies van functionaliteit. Een lobby (op Europees niveau) daartoe loopt, echter de verwachting is dat in de loop van 2027 daarover uitsluitel komt. Een andere oplossing is de inzet van waterstof voor rolstoelbussen. Maar zoals eerder aangegeven staat deze ontwikkeling nog in de kinderschoenen.

Qua comfort is er het volgende aandachtspunt: Door het plaatsen van accu's onder de vloer komt de laadvloer hoger te liggen. Daardoor neemt de instaphoogte toe. Voor reizigers die slecht ter been zijn kan deze hogere instaphoogte problematisch worden. Vanwege het valrisico is het binnen Avan niet toegestaan dat reizigers staand gebruik maken van de rolstoellift. Vanuit de Vervoersorganisatie zijn inmiddels de eerste oriënterende gesprekken gevoerd met een voertuigombouwer of er voorzieningen zijn aan te brengen waardoor het valrisico bij staand gebruik van de rolstoellift verder zijn te beperken.

Herzieningsclausule voor de inzet van zero emissie rolstoelbussen: Binnen de huidige overeenkomsten met vervoerders is een herzieningsclausule opgenomen met betrekking tot de infasering van zero emissie rolstoelbussen. Hierbij is afgesproken dat momenteel rolstoelbussen worden ingezet die rijden op fossiele brandstof. Lopende het contract zijn beslismomenten afgesproken waarbij nadere afspraken worden gemaakt over infasering van zero emissie rolstoelbussen. Daarbij zijn ook de randvoorwaarden opgenomen ter bepaling van eventuele meerkosten. Op die momenten kan het AB besluiten om zero emissie rolstoelbussen te infasieren of dit nog een periode uit te stellen.

Kostenontwikkeling ZE voertuigvarianten.

Voor een indicatie van de kostenontwikkeling wordt gewerkt een TCO berekening (Total Cost of Ownership). Daarbij worden de totale kosten van een levenscyclus vergeleken van de aanschaf en inzet van een ZE voertuig ten opzichte van een voertuig aangedreven op fossiele brandstof. Op basis van de huidige uitgangspunten liggen de aanschafkosten van een ZE voertuig hoger en de gebruikskosten per kilometer (energie en onderhoud) lager dan een voertuig op fossiele brandstof. Veel kilometers heeft dus een gunstig effect op een TCO ten voordele van de ZE voertuigen.

Binnen Avan onderscheiden we het route gebonden vervoer en het vraagafhankelijk vervoer.

Route gebonden vervoer: Het route gebonden vervoer kenmerkt zich door relatief veel voertuigen die beperkt worden ingezet (3 tot 5 uren per dag). Door de beperkte inzet is er sprake van weinig kilometers (15.000 tot 25.000 per jaar). De in verhouding lagere gebruikskosten per kilometer compenseren onvoldoende de hoger aanschafkosten. Binnen het route gebonden vervoer worden met name taxibussen ingezet en in beperkte mate rolstoelbussen en incidenteel personenauto's. De toenemende inzet van ZE voertuigen binnen het route gebonden vervoer leidt tot een kostentoe name van dit vervoer.

Vraagafhankelijk vervoer: Het vraagafhankelijk vervoer kenmerkt zich door relatief weinig voertuigen die veel worden ingezet (8 tot 15 uren per dag). Er is sprake van veel kilometers (60.000 tot 90.000 per jaar). Binnen het vraagafhankelijk vervoer worden personenauto's en rolstoelbussen ingezet ongeveer in de verhouding 55/45. Voor de personenauto is de situatie dat, op basis van de huidige uitgangspunten, de lagere gebruikskosten per kilometer de hogere aanschafkosten compenseren. Voor de rolstoelbus is dat zeker (nog) niet het geval. De toenemende inzet van ZE voertuigen binnen het vraagafhankelijk vervoer kent voor het deel personenauto's een kostentechnisch gunstige ontwikkeling. Voor de rolstoelbus zal, uitgaande van de huidige omstandigheden, zeker sprake zijn van een forse kostentoeename.

Bereikbare en beschikbare Laadinfrastructuur (laadpalen):

Een voorwaarde voor de inzet van ZE voertuigen is de bereikbaarheid en beschikbaarheid van laadinfra. Bereikbaar betekent dat er laadinfrastructuur in de directe omgeving aanwezig dient te zijn waar de chauffeur zijn dienst aanvangt en beëindigt. Beschikbaar betekent dat de bereikbare laadinfrastructuur ook te gebruiken is op het moment dat daartoe behoefte is.

Route gebonden vervoer: Voor het efficiënt organiseren van het route gebonden vervoer starten en eindigen de chauffeurs hun diensten op hun woonadres. De meest (kostentechnisch) gunstige situatie is dat chauffeurs thuis of in de directe nabijheid van hun woning kunnen laden. In de CAO taxi is opgenomen dat chauffeurs die hun werkzaamheden thuis starten en eindigen, per dag 15 minuten aan te verlonen tijd in mindering mag worden gebracht. In de recente CAO is bepaald dat dit vervalt in die gevallen dat de dichtstbijzijnde beschikbare laadpaal meer dan 500 meter verwijderd is van het woonadres. Los van deze financiële bepaling is het wenselijk dat het laden binnen de directe omgeving mogelijk zou moeten zijn, mede gelet op het moeilijk vervulbaar zijn van vacatures.

Deels worden laadpalen bij chauffeurs thuis gefaciliteerd door de vervoerders. De meest recente inschatting is dat hiervan sprake is in 35% van de gevallen. Uiteraard onder de voorwaarde dat dit technisch uitvoerbaar is en er sprake is van een eigen oprit. Een mogelijk onderdeel van deze facilitering is dat de chauffeur na drie dienstjaren eigenaar wordt van deze laadvoorziening. Voor het verder op wijkniveau organiseren van laadpalen wordt een inspanning van de gemeenten verwacht. Daarbij is het nadrukkelijk de bedoeling dat het plaatsen van laadpalen past binnen het laadpalenplan van de gemeente. Het specifiek voor een chauffeur doelgroepenvervoer plaatsen van een laadpaal op een publieke locatie is niet aan te bevelen. Het doel dient wel te zijn dat de chauffeur doelgroepenvervoer de beschikking krijgt over deze laadpaal wanneer dat nodig is. Vormen van (tijdelijke) preferentie kunnen daartoe worden ontwikkeld. Daarbij is van belang dat in veel gevallen de chauffeur zijn voertuig in de daltijd kan laden (dagelijks tussen 10:00 uur en 13:00 uur).

Als een vorm van back-up is het van belang dat er verspreid in de regio ook gebruik gemaakt kan worden van snellaadvoorzieningen. Zowel binnen de gemeentegrenzen als langs provinciale- en rijkswegen.

Vraagafhankelijk vervoer: Over het algemeen starten en eindigen de chauffeurs op de stallingslocatie van de vervoerder. De laadvoorzieningen op deze stallingslocatie worden door de vervoerder georganiseerd. Mocht er sprake zijn van netwerkcongestie dan is het wenselijk dat de gemeenten daarin faciliterend zijn.

Wel is van belang dat er sprake is van regionaal verspreide snellaadvoorzieningen. Behalve de al eerder genoemde voorzieningen binnen de gemeentegrens en langs provinciale- en rijkswegen is aan te bevelen ook voorzieningen te faciliteren bij instellingen waar veel taxibewegingen plaatsvinden als ziekenhuizen. Ook is de nadrukkelijke wens dat taxivoertuigen gebruik kunnen maken van laadhubs die ten behoeve van het openbaar vervoer worden ontwikkeld en die onderdeel zijn van de komende aanbesteding openbaar busvervoer. In die gevallen waar het mogelijk is zou een combinatie van snellaadvoorzieningen en pauzeloctie voor chauffeur zeer gewenst zijn.

Gedrag van gebruikers laadinfrastructuur

Het gedrag van gebruikers van laadinfrastructuur is over het algemeen een onderbelicht onderdeel van de infasering van zero emissie in het algemeen. Om laadinfrastructuur optimaal te gebruiken zullen afspraken gemaakt moeten worden over het bezetten van parkeerplaatsen. Voor een deel van het route gebonden vervoer is het mogelijk voertuigen in de daltijd te laden (overdag tussen 9:30 uur en 13:00 uur). In een groot aantal gevallen is het laden ook niet iedere dag vereist.

Laadinfrastructuur: “Samen op weg naar zero emissie (doelgroepenvervoer)” en miniconferentie.

Op 12 december 2023 is er in samenwerking met de gemeente Arnhem en de Groene Metropool Regio door de BVO DRAN een miniconferentie georganiseerd onder de naam “Samen op weg naar zero emissie doelgroepenvervoer”. Het doel hiervan was om de stand van zaken te inventariseren met betrekking tot laadinfrastructuur binnen de Avan gemeenten en daarbij te verhelderen of en zo ja welke vormen van ondersteuning nog zijn gewenst. Daarvoor zijn contactambtenaren doelgroepenvervoer en duurzaamheid van de Avan gemeenten uitgenodigd, alsook vertegenwoordigers van het Ministerie van I & W, de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland, de GO RAL en Vattenfall. Ongeveer 40 personen hebben deelgenomen aan deze mini conferentie. Voorafgaan aan deze miniconferentie zijn met alle aanwezigen korte interviews afgenomen.

Aan de hand van deze interviews en de mini conferentie is te concluderen dat:

- Er veel positieve energie in de gemeenten aanwezig is om te werken aan duurzaamheid.
- Dat binnen gemeenten de direct of indirect met duurzaamheid betrokken ambtenaren in veel gevallen niet of onvoldoende op de hoogte zijn welke ontwikkelingen er spelen binnen de gemeente, ook als het gaat om de doelstellingen binnen het doelgroepenvervoer en ook niet altijd helder is wie daar op aanspreekbaar is.
- Dat er binnen gemeenten veel kennis aanwezig is over duurzaamheid maar dat deze in veel gevallen niet of onvoldoende regionaal (of landelijk) gedeeld wordt. Voor problemen die gesignaleerd worden in de ene gemeente zijn in de andere gemeenten al oplossingen voorhanden, terwijl men dit niet weet van elkaar.

Vanuit de projectorganisatie worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Zorg dat de aanwezige (gemeentelijke, regionale en landelijke) kennis wordt gebundeld en systematisch wordt ontsloten voor de met duurzaamheid belaste personen, zowel ambtelijk maar ook voor bedrijven en inwoners.
- Zorg dat er een vorm van regionale afstemming, coördinatie en mogelijk sturing plaatsvindt gericht op de procesmatige aanpak van de implementatie van duurzaamheid als geheel; privaat, gemeentelijk, provinciaal en landelijk. Beperk het niet tot het plaatsen van laadpalen, maar heb ook vooral aandacht voor de vereiste gedragsverandering.
- Positioneer het doelgroepenvervoer als onderdeel van deze procesmatige aanpak. De gemeentelijke (provinciale) overheid is opdrachtgever van dit doelgroepenvervoer en is daardoor bepalend voor de mate van duurzaamheid die contractueel wordt vastgelegd en mede verantwoordelijk voor het faciliteren van o.a. de benodigde laadinfrastructuur.
- Maak ook dat van overheid opgelegde of beschikbare laadinfrastructuur ter beschikking wordt gesteld voor het doelgroepenvervoer zoals laadhubs ten behoeve van het reguliere openbaar vervoer (opnemen als eis in de OV concessie).
- Toets of de GO RAL een nadrukkelijker rol op zich zou kunnen/willen nemen voor de procesmatige aanpak, de inventarisatie en de ontsluiting van data.
- Stem met de Groene Metropool Regio af of zij voor de Avan gemeenten een sturende rol op zich wil nemen in afstemming met de GO RAL om ervoor te zorgen dat de afgesproken ambitie gehaald kan worden.
- Inventariseer de behoefte aan laadinfrastructuur bij vervoerders.