

BVO DRAN
T.a.v. het bestuur

Datum : 4 april 2024
Uw kenmerk :
Ons kenmerk : 2024-GM5-15
Contactpersoon : N. Huijbers
Telefoonnummer : 06 83642001

Onderwerp realisatie zero emissie doelgroepenvervoer

Geacht bestuur Vervoersorganisatie Regio Arnhem Nijmegen (BVO DRAN),

Op 7 maart 2024 is in uw bestuursvergadering een presentatie en discussie geweest over *zero emissie* in het doelgroepenvervoer. Namens de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen was ik als regionaal bestuurlijk portefeuillehouder *NAL-regio Oost* te gast bij uw vergadering. Middels deze brief geef ik invulling aan de gemaakte afspraken.

NAL Regio Oost

Nederland staat voor een grote transitieopgave in de mobiliteit. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is een meerjarige beleidsagenda die is ontstaan vanuit het Klimaatakkoord in 2019. In de NAL-regio's werken provincies, gemeenten en netbeheerders samen aan het realiseren van een landelijk dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk. De in het regeerakkoord opgenomen ambitie om uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos te laten zijn, kan vertaald worden naar een wagenpark van 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen. Dit komt overeen met een laadbehoefte van 7.100 gigawattuur (GWh) waar 1,7 miljoen laadpunten voor nodig zijn.

Het is de ambitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zijn daarom activiteiten opgenomen die zullen zorg dragen voor:

- Een voldoende dekkende laadinfrastructuur;
- Een verkorting van de doorlooptijden en een strategische plaatsing van laadinfrastructuur alvorens de vraag ontstaat;
- Toegankelijke informatie zoals de locatie en beschikbaarheid van de laadpunten en de laadtarieven;
- Toekomstbestendige laadinfrastructuur gericht op smart charging om capaciteitsbelasting van het elektriciteitsnet zoveel mogelijk te voorkomen.

Voor de concrete uitvoering hiervan, werken de provincies Overijssel en Gelderland samen in de NAL-regio Oost. Gezien de gemeentegrens-overstijgende aanpak van deze transitie-opgave neem ik als bestuurder van de GMR zitting in de Stuurgroep NAL-regio Oost. Vanuit de NAL streven we ernaar om in 2025 een landelijk dekkend laadnetwerk te hebben.

Aanpak NAL Oost in relatie tot doelgroepenvervoer

Voor de inzet van zero emissie voertuigen dient laadinfrastructuur bereikbaar te zijn. Het gaat om drie verschillende soorten laadinfra:

Datum:

Ons kenmerk: 2024-GM5-15

Pagina: 2

1. Laadpalen in de directe omgeving van de woningen van chauffeurs voor medewerkers die hun busje mee naar huis nemen;
2. Laadinfra bij de remises van de taxibedrijven, zodat de voertuigen die daar gestald zijn 's nachts kunnen laden;
3. Snelladers om gedurende de dag te kunnen bijladen.

1. Laadpalen bij woningen chauffeurs

Binnen het route gebonden vervoer hebben uw chauffeurs hun voertuig aan huis. Voor de behoefte aan deze categorie laadpalen kan uw concessiehouder rechtstreeks bij de betreffende gemeente in onze regio een aanvraag doen op basis van de adressen van uw chauffeurs. Ook op laadpaalnodig.nl vraagt u eenvoudig een laadpaal aan in de betreffende gemeente, of helpen ze uw organisatie op weg als de gemeente nog niet is aangesloten. Is de aanvraag goedgekeurd, dan zal de gemeente de plaatsing en exploitatie van de laadpaal uitbesteden aan een marktpartij, in dit geval Vattenfall, aan wie hiervoor een concessie is verleend.

Gemeenten hebben de instrumenten om u te kunnen ondersteunen met laadpalen voor doelgroepenvervoer in de woonwijken. Gemeenten bepalen of een laadpaal in de publieke ruimte komt. Een van de relevante instrumenten is dat gemeenten die mee doen aan de concessie (alle gemeenten in de GMR mvv de gemeente Renkum) is de plankaart. Daarop staan zowel de gerealiseerd als geplande publieke laadpalen. Aan de hand van de plankaart kunnen gemeenten en vervoerder snel inzicht krijgen of er extra publiek laadinfra benodigd is.

Verschillende gemeenten hebben wel het beleid dat een aanvrager van een openbare laadpaal, geen private parkeerplek (of oprit) aan huis heeft. Aangezien de meeste chauffeurs de voorkeur hebben hun eigen auto op private terrein te parkeren (en om te voorkomen dat complexe verrekeningen uitgevoerd moeten worden met een private laadpaal) is het advies om voor doelgroepen vervoer deze beperking in de aanvraag te laten vervallen en, indien mogelijk, een openbare laadpaal, indien te faciliteren.

2. Laadinfra op de remises: Bedrijventerreinenaanpak

Verder werkt NAL regio Oost ook aan de realisatie van laadinfrastructuur op bedrijventerreinen. Op de in totaal 877 bedrijventerreinen in Gelderland en Overijssel neemt het aantal elektrische voertuigen de komende jaren sterk toe. Waar bedrijven individueel snel tegen grenzen aanlopen bij het beter benutten van de netcapaciteit, biedt een bedrijventerrein-aanpak meer mogelijkheden door samenwerking en synergie. Bedrijventerreinen zijn zowel als locatie, als organisatievorm een belangrijke schakel om laadvoorzieningen te realiseren. De aanpak hiervan verschilt echter per gemeente. De verwachting is dat veel van de remises van uw vervoerders ook op bedrijventerreinen liggen en dit mogelijk een ondersteunende rol kan bieden bij het realiseren van laadinfra. NAL regio Oost heeft een beperkte capaciteit beschikbaar en voornamelijk een faciliterende en ondersteunende rol richting regio-gemeenten.

3. Tussentijds opladen: openbare laadpalen en snelladers

Er zijn verschillende websites en apps voorhanden die inzichtelijk maken welke openbare (snel)laadpalen beschikbaar zijn. Let wel op, hierbij kunnen laadtarieven verschillen. Voor een overzicht van de laadprijzen bij openbare laadpalen waarvoor NAL-regio Oost-Nederland het contractmanagement voert (namens de deelnemende gemeenten) [klikt u hier](#). De tarieven gelden uitsluitend voor de concessie laadpalen van de aanbieder(s). Snelladers zijn vaak marktinitiatieven. Ook daar verschillen de tarieven per aanbieder.

Datum:
Ons kenmerk: 2024-GM5-15
Pagina: 2

Netcongestie

Er is in grote delen van de regio sprake van netcongestie. Specifiek in Gelderland en in onze GMR regio is er acute krapte op het net. De verwachting is dat dit in de komende jaren nog op veel meer plekken zal voor komen. Deze netcongestie vraagt om efficiënte maatregelen, die de huidige netcapaciteit optimaal benutten terwijl netbeheerders aanpassingen maken aan het net, zoals slim laden. De haalbaarheid van laadinfrastructuur hangt mede afhankelijk van de mate waarin de vervoersbedrijven kunnen laden in de daluren en zo stroom gebruiken op de momenten waarop de vraag niet zo groot is.

Meer informatie?

Samen met gemeenten, netbeheerders en bedrijven werken we aan een slim, dekkend en betrouwbaar laadnetwerk in de regio, dat meegroeit met het aantal elektrische voertuigen. Op die manier bouwen we aan duurzame mobiliteit, een klimaatneutrale regio én aan een schone en gezonde leefomgeving.

Voor actuele informatie over de mogelijkheden kijkt u ook op de website van [NAL regio Oost](#). Zo is er momenteel ook een internetconsultatie voor subsidie op laadinfra vanuit het ministerie, ondermeer bedoeld voor het doelgroepenvervoer, mogelijk is dit voor uw organisatie interessant om hierop te reageren:

https://www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling_private_laadinfrastructuur/b1

Mocht u tot slot in overleg willen treden over nadere vervolgstappen, dan kunt u altijd hiervoor contact opnemen met onze contactpersonen van de Groene Metropoolregio.

Met vriendelijke groet,
Namens de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen



R. Thoonen
Bestuurlijk vertegenwoordiger GMR en ambassadeur NAL-regio Oost namens de GMR.