

Vergaderdatum	Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer (02-04-2020)
Agendapunt	
Onderwerp	Voortgang realisatie laadinfra Zaanstreek-Waterland
Portefeuillehouder	5.1, 2, e e
Behandelend ambtenaar	5.1, 2, e & 5.1, 2, e

Van het Portefeuillehoudersoverleg wordt gevraagd:

- 1 Kennisnemen van de voortgang van de realisatie zero emissie laadinfra Zaanstreek-Waterland
-

Context

1. Aanleiding

De Vervoerregio doorloopt momenteel de aanbesteding voor de concessie Zaanstreek-Waterland (start december 2021). Hierin is de eis opgenomen dat de concessie vanaf start minimaal met 80% zero emissie bussen moet worden gereden en vanaf 2025 met 100%. Eén van de belangrijkste lessen uit de aanbesteding van de concessie Amstelland-Meerlanden en de elektrificatie van buslijn 316 (Amsterdam-Edam) is dat tijdig moet worden begonnen met de realisatie van laadinfrastructuur. Daarom is de Vervoerregio, nog voordat de nieuwe vervoerder bekend is, gestart met het voorbereiden van de benodigde laadinfrastructuur, samen met de gemeenten in Zaanstreek-Waterland in hun rol als wegbeheerders en vergunningsverleners en de netbeheerder Liander.

De nieuwe vervoerder is verantwoordelijk voor het realiseren van de laadinfrastructuur bus in de openbare ruimte, maar kan dit niet alleen. De gemeenten in deze regio (Alkmaar, Beemster, Edam-Volendam, Hoorn, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland en Zaanstad) zijn hierbij cruciaal. Om deze reden ontvangt u elk portefeuillehoudersoverleg een update over de voortgang van de realisatie laadinfra bus voor deze concessie. U bent eerder geïnformeerd over dit project via onder andere het portefeuillehoudersoverleg van 12 september 2019 (samenwerkingsovereenkomst) en 30 januari 2020 (voortgang). Daarnaast is de projectleider voor de aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland in uw wethouders overleg langs geweest op 12 maart jl.

Op de volgende acht locaties is de Vervoerregio gestart met de voorbereidingen samen met jullie als wegbeheerders en de netbeheerder Liander:

1. Edam, busstation (gemeente Edam-Volendam en wegbeheerder provincie Noord-Holland)
2. Hoorn, station NS (gemeente Hoorn)
3. De Rijk, Wollandje (gemeente Alkmaar)
4. Purmerend, Korenstraat (gemeente Purmerend)
5. ~~Purmerend, Nieuwe Gouw (stalling) (gemeente Purmerend i.s.m. eigenaar en huurder)~~
(zie 2.1 Terugblik Vervallen laadlocatie: stalling Nieuwe Gouw)
6. Purmerend, Tramplein (gemeente Purmerend)
7. Zaandam, station NS (gemeente Zaanstad)
8. P+R A7/afrit 2 Wormerland (gemeente Wormerland en wegbeheerder provincie Noord-Holland)

Let op: het zijn 8 potentiële laadlocaties. De vervoerder kan gebruik maken van deze locaties, maar het hoeft niet. Hierover is duidelijkheid na gunning aan de winnende vervoerder.

2. Voortgang project

2.1 Terugblik

Procedures waaronder vergunning - gemeenten

Om in september 2021 gereed te zijn met de laadinfra hebben we de betreffende gemeenten gevraagd welke procedures doorlopen moeten worden voor de realisatie van de laadinfrastructuur (conform samenwerkingsovereenkomst). Op 18 februari organiseerden we in Edam-Volendam een informatieve sessie voor medewerkers vergunningen van de gemeenten en de betrokken ambtenaren bij laadinfra. Doel was om van elkaar te leren en aandachtspunten rondom procedures laadinfra bus helder te hebben. Hierbij vertelden de verantwoordelijken voor de realisatie laadinfra Sloterdijk (10 laadplekken, ingebruikname april 2020) en Edam (3 laadplekken, 2018) over het proces en de lessons learned. De volgende gemeenten waren aanwezig: Purmerend, Alkmaar, Edam-Volendam en Hoorn. Conclusie: met de aanwezige gemeenten kwamen we tot een gemeenschappelijk beeld waarin de laadinfra **vergunningsvrij** geplaatst kan worden. Dit doordat er gewerkt kan worden volgens artikel 2 lid 18 onder b van het Besluit Omgevingsrecht (BOR). Per potentiële laadlocatie is door gemeenten een checklist ingevuld waarin aandachtspunten staan benoemd voor procedures. Deze informatie is met de inschrijvende vervoerders voor de aanbesteding gedeeld.

Oprachtverlening netaansluiting laadlocaties kritieke tijdspad - Liander

Liander heeft op verzoek van de Vervoerregio een check gedaan op de doorlooptijden voor het verkrijgen van de benodigde stroomcapaciteit voor de 8 laadlocaties. Daaruit is gebleken dat voor een aantal locaties de doorlooptijd langer dan 12 maanden is. Om ervoor te zorgen dat de netaansluiting gereed is bij start testrijden (september 2021) hebben we in februari jl. al opdrachten verstrekt aan Liander om de engineering voor deze locaties te starten. Het gaat hierbij om de locaties: Wollandje de Rijk, Korenstraat Purmerend, Tramplein Purmerend en Wijde wormer P&R.

Vervallen laadlocatie: stalling Nieuwe Gouw - Liander

De verhuurder van de stalling Nieuwe Gouw (huidige stalling EBS) heeft besloten deze locatie niet ter verhuur aan te bieden voor de concessie Zaanstreek-Waterland. De gemeente Purmerend biedt een kavel op Baanstee-Noord aan als alternatieve stallingslocatie. We hebben bij Liander aangegeven dat de stalling Nieuwe Gouw geen laadlocatie is voor de aankomende concessieperiode. Daarnaast is aan Liander gevraagd of de benodigde stroomcapaciteit op kavel in Baanstee-Noord beschikbaar is of op welke termijn deze gerealiseerd kan worden.

2.2 Vooruitblik

Locatieverkenningen - gemeenten

Voor de locaties die niet op het kritieke pad liggen qua netaansluiting, maar waarvan de gemeenten hebben aangegeven dat de inpassing in de openbare ruimte gecompliceerd kan zijn, voeren we de komende tijd een locatieverkenning uit met de wegbeheerders. Dit doen we in ieder geval voor de locaties Purmerend (Tramplein en Korenstraat), Zaanstad (station NS) en Hoorn (station NS). Dit doen we samen met de gemeenten en een adviseur gespecialiseerd op het gebied van elektrotechniek/laadinfra. Voor dit laatste heeft de Vervoerregio een opdracht verstrekt aan RHDHV. Op deze manier kunnen we mogelijke

complicaties qua inpassing in een eerder stadium tackelen en tot een optimale inpassing komen, zowel ruimtelijk (inrichting openbare ruimte) als vervoerkundig.

Omgevingsanalyse per laadlocatie – gemeenten

De meeste laadlocaties zullen in de openbare ruimte gerealiseerd worden. Dat betekent dat er ook bewoners, organisaties en andere belanghebbenden nabij gevestigd kunnen zijn. De Vervoerregio vindt het, met de gemeenten, belangrijk dat de omgeving goed geïnformeerd is wanneer er een laadlocatie gerealiseerd wordt. Dit ter voorkoming van situaties als in gemeente Aa & Hunze (Drenthe). In het dorp Annen hebben bewoners bezwaar ingediend tegen de komst van een laadpaal voor de bus voor hun deur. Onder de omwonenden heerst het idee dat daar de hele dag bussen zullen staan landen, terwijl dit volgens de Concessieverlener zeker niet het geval zal zijn. Door vroegtijdig de omgeving te betrekken kunnen dit soort procedures wellicht voorkomen worden. Voor de potentiële laadlocaties wordt daarom door de Vervoerregio samen met de betreffende gemeenten geprobeerd per locatie inzicht te geven in de relevante issues en stakeholders die spelen rondom de laadlocatie. Na gunning kan de vervoerder dan voortvarend aan de slag met het betrekken van de omgeving.

Nadere afstemming locatie P+R A7/afrit 2 Wormerland

Oorspronkelijk was de locatie P+R A7/afrit 2 Wormerland voorzien als een van de acht kansrijke laadlocaties. Uit overleg met provincie Noord-Holland (wegbeheerder terplaatse) is gebleken dat deze locatie lastig te realiseren zal zijn in verband met een herinrichting van het P+R-terrein. De komende tijd zal met de provincie, gemeente Wormerland en gemeente Zaanstad worden gekeken of het mogelijk is om de haltekom op deze locatie te benutten voor laadinfra, of dat er zal moeten worden uitgeweken naar een andere locatie (bijvoorbeeld Zaanse Schans). De provincie is geen partij bij de samenwerkingsovereenkomst.

Overeenkomsten tekenen netaansluiting laadlocaties kritieke tijdspad - Liander

Voor de laadlocaties waarvoor de opdracht voor de netaansluiting is verleend door Liander dienen nu als vervolgstap de overeenkomsten ondertekend te worden (door de Vervoerregio).

Offertes aanvragen netaansluitingen overige laadlocaties - Liander

Voor de potentiële laadlocaties waar nog geen opdracht voor is verstrekt aan Liander zullen binnenkort offertes worden aangevraagd. Het betreft de locaties: Edam busstation, Hoorn station NS, Zaandam station NS en mogelijk Halte Zaanse Schans. Over de laatste dient met de provincie gesproken te worden over de onhaalbaarheid van de locatie P+R A7/afrit 2 Wormerland en de kansrijkheid van de locatie halte Zaanse Schans (zie hieronder).

3.3 Samenhang concessieplanning

De concessieplanning is met vier weken opgeschoven. Voor het ZE laadinfra project betekent dat dat we een maand extra de tijd hebben voor onze voorbereidende activiteiten. De datum van start vervoerder (12 december 2021) blijft gehandhaafd.

7 mei 2020 (was 9 april 2020): biedingen inschrijvende vervoerders binnen

Op het moment dat de biedingen binnen zijn krijgen we ook een idee over de ZE-techniek die de inschrijvers voor ogen hebben en daarbij ook welke laadlocaties eventueel afvallen. De informatie in de biedingen is niet openbaar.

2 juli 2020 (was 11 juni 2020) : gunning

In de zomer wordt de concessie gegund aan de nieuwe concessiehouder. Na 20 dagen zal de vervoerder starten met de realisatie van de laadinfrastructuur. De Vervoerregio draagt de stand van zaken van de voorbereidende werkzaamheden over per laadlocatie. De vervoerder is dan in de lead bij het realiseren van de laadinfra. De Vervoerregio en de gemeenten ondersteunen waar nodig (met aandacht voor rollen).

3. Achtergrond: uitgangspunten realisatie Zero Emissie laadinfrastructuur Zaanstreek-Waterland

Zoals eerder met u gedeeld. De Vervoerregio schrijft geen zero emissietechniek voor aan de vervoerder. Dit ter voorkoming van 'technologie lock-in'.¹ De vervoerder mag dus zelf een keuze maken voor een techniek. In de transitie naar Zero Emissie bussen heeft de Regioraad in december 2018 (PHO 8 november 2018) wel een voorkeurstechiek vastgesteld, namelijk 'Opportunity Charging' (OC). Naar aanleiding van onderzoek blijkt de OC-techniek het meest bewezen en betaalbaar (goede kosten-baten verhouding). Dit onderzoek was nodig om een inschatting te maken, zodat er met voorbereidingen gestart kan worden: batterijbussen (waar OC onder valt) vragen immers een andere voorbereiding dan waterstof. Bij OC laden bussen tussentijds bij aan snelladers, vaak op busstations. Hieronder ter illustratie een voorbeeld hoe dit laden eruit kan zien met de disclaimer dat de ZE-techniek van de winnende vervoerder nog onbekend is. Het kan dus een andere wijze van laden worden, met andere vormgeving, afmetingen etc.



Figuur 1: een bus van lijn 316 aan het laden op Edam Busstation

Gezien de ervaringen in andere concessies (niet enkel Vervoerregio) verwachten we dat OC de belangrijkste techniek wordt voor de concessie Zaanstreek-Waterland. Vanuit die gedachte en de lessons learned dat tijdig met laadinfra dient te worden begonnen heeft de Vervoerregio acht kansrijke laadlocaties aangewezen die een strategische ligging hebben in het OV-netwerk. De kansrijke laadlocaties zijn ook getoetst bij vervoerders via een marktconsultatie, waar zij aangaven dat dit inderdaad logische locaties zijn.

¹ Het opleggen van standaarden brengt het risico van 'technologie lock-in' met zich mee. Lock-in is een vorm van economische afhankelijkheid waarbij de markt een technologische standaard kiest en de markt vanwege netwerkeffecten bij die standaard blijft, ook al zijn marktdeelnemers misschien beter af met een alternatief (bron: IPCC 2007).

Meegezonden stukken

1. N.v.t.

Opvraagbare Stukken

1. N.v.t.
-

Perspectieven

De voorbereidende werkzaamheden door de Vervoerregio vergroten de kans op een tijdige en succesvolle implementatie van de concessie Zaanstreek-Waterland in december 2021 (met minimaal 80% zero emissie busvervoer). Dit is in het belang van de Vervoerregio als opdrachtgever openbaar vervoer in dit gebied (bijdrage aan de landelijke (en Vervoerregio) klimaatdoelstellingen busvervoer) en voor de gemeenten (schoon busvervoer, geen uitstoot).

Gevolgen

Financiële gevolgen

Er is geen kostenbijdrage vanuit de gemeenten voorzien voor laadinfra.

Het DB van 23 januari 2020 heeft besloten om vooruitlopend op de biedingen van de vervoerders kosten te maken voor het voorbereiden de laadlocaties, met inachtneming van het risico dat de aankomende vervoerder de laadlocaties niet (allemaal) zal gebruiken waardoor de gemaakte kosten voor rekening van de Vervoerregio komen. Het betreft onder andere de kosten voor de opdrachtverstrekking aan Liander voor de engineering van de netaansluitingen op de locaties waarvan de doorlooptijd op het kritieke pad ligt én de kosten voor de inhuur van RHDHV voor locatie-uitwerkingen. Het gaat om een bedrag van maximaal €1,4 miljoen (wanneer de nieuwe vervoerder geen enkele voorbereide locatie gebruikt). De verwachting is dat het werkelijke bedrag waarover risico wordt gelopen lager uitkomt dan €1,4 mln. Het lijkt namelijk onwaarschijnlijk dat geen van de laadlocaties benodigd zal zijn.

De kosten voor de realisatie van de laadlocaties die deel uitmaken van de inschrijving van de nieuwe concessiehouder worden verrekend met de exploitatiesubsidie aan de nieuwe concessiehouder.

Juridische gevolgen

- De afspraken met de gemeenten (Alkmaar, Beemster, Edam-Volendam, Hoorn, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland en Zaanstad) zijn vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst Realisatie Laadinfrastructuur Zaanstreek-Waterland d.d. 7 oktober 2019. In grote lijnen komt dit op het volgende neer:
 - Uw gemeente werkt mee aan de ruimtelijke inpassing van de laadinfrastructuur;
 - Uw gemeente stelt personele inzet beschikbaar;

- Uw gemeente stelt een recht van opstal voor de laadinfrastructuur
- De afspraken met de vervoerder over de realisatie van de laadinfrastructuur zijn benoemd in de aanbestedingsdocumenten voor de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland – hierin staat onder andere benoemd dat de vervoerder eigenaar is van de laadinfra en verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud;
- De afspraken met Liander hebben op het moment van opdrachtverstrekking juridische gevolgen voor de Vervoerregio Amsterdam. Deze verantwoordelijkheden worden afhankelijk van de winnende inschrijving overgedragen aan de nieuwe vervoerder.

Hoe gaan we communiceren?

Op dit moment is geen externe communicatie voorzien. In Q2 2020 wordt door de Vervoerregio met de gemeenten gewerkt aan een externe communicatielijn en aan een strategie voor het informeren van raadsleden van de gemeenten. Dit zodat bij vragen van bewoners over de realisatie van laadinfra de raadsleden goed op de hoogte zijn.

Argumentatie

Het voorbereiden van de laadlocaties door de Vervoerregio sluit aan bij strategische opgave 2 'Naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem' uit het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam. 80% van de bussen moet bij aanvang van de concessie rijden zonder uitstoot van schadelijke stoffen en per 2025 moet dit 100% zijn. Als we uitgaan van het huidige vervoeraanbod in de twee concessies betekent dit dat bij de start van de concessie minimaal 180- 190 zero emissie bussen rondrijden in het gebied. Met de instroom van deze bussen is er een reductie van 30% CO₂-uitstoot voor de totale Vervoerregio vloot ten opzichte van de situatie in 2018.

Besluitvormingsproces

Elk portefeuillehoudersoverleg wordt een update gegeven van de voortgang van het project. Voorafgaand daaraan zal deze ook bij de werkgroep V&V geagendeerd worden.