

# Infrastructuur elektrische bussen

## Zoek vooraf de aansluiting!

In het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus is afgesproken dat vanaf 2025 alle nieuwe instromende bussen emissievrij moeten zijn. Naar aanleiding hiervan groeit het aantal elektrische bussen erg snel, en daarmee ook het aantal benodigde laadpalen die deze bussen van elektriciteit moeten voorzien.

Bij het plaatsen en aansluiten van deze laadpalen komen verschillende factoren kijken. De doorlooptijd kan daardoor per locatie verschillen en laadinfrastructuur is niet op alle locaties even goed in te passen. Vervelende verrassingen tijdens de implementatie kunnen voor een groot deel voorkomen worden door vooraf in kaart te brengen welke locaties het meest geschikt zijn om laadpalen te plaatsen.

Vooraf vastgelegde potentiële locaties voor de laadpalen zorgen er bijvoorbeeld voor dat;

- Vergunningen - indien nodig - eerder aangevraagd/verleend kunnen worden;
- bestaande elektriciteitsnetten optimaal gebruikt worden;
- langere doorlooptijden door lokale situaties vooraf bekend zijn;
- processen bij betrokken partijen eerder in gang gezet kunnen worden.

---

*Voor een soepele implementatie van elektrisch busvervoer in het OV doen concessieverlener, gemeenten en netbeheerders vooraf onderzoek naar geschikte laadlocaties*

---

Om het gewenste effect te hebben wordt een locatie-onderzoek vóór de aanbesteding gedaan. Zo kunnen de resultaten worden toegevoegd in de aanbestedingsdocumenten en krijgen alle potentiële vervoerders dezelfde informatie.

Deze aanpak voorkomt verrassingen tijdens de implementatie veroorzaakt door verzwaringen van elektriciteitsnetten, bijzondere vergunningseisen en andere locatie-specifieke factoren. Door deze factoren bij alle potentiële laadlocaties vooraf in kaart te brengen wordt het proces na gunning voorspelbaar en worden de maatschappelijke kosten beperkt.

## Verkenning potentiële laadlocaties

De belangrijkste partijen bij onderzoek naar potentiële laadlocaties zijn concessieverlener, gemeente(n) en netbeheerder(s). Daarnaast kunnen, afhankelijk van de locaties ook andere partijen zoals Rijkswaterstaat, NS, ProRail maar ook bewoners en lokale ondernemers betrokken worden. De concessieverlener neemt, als opdrachtgever van het openbaar vervoer per bus, de leiding in het onderzoek.

Het locatieonderzoek bestaat uit diverse 'lagen' waarbij iedere stakeholder een laag bijdraagt passend bij haar verantwoordelijkheden, om zo uiteindelijk te komen tot de meest geschikte locaties:

- Concessieverlener: logische potentiële laadlocaties op basis van vervoersvraag;
- Concessieverlener: inschatting benodigde vermogen per locatie;
- Netbeheerder: huidige beschikbare vrije capaciteit per locatie (momentopname);
- Netbeheerder: schatting van doorlooptijd per locatie incl. eventuele verzwaring;
- Gemeente: mogelijkheden voor inpassing laadinfrastructuur in openbare ruimte;
- Gemeente: benodigde vergunningen en eventuele bijzonderheden per locatie.

