



Aan burgemeester en wethouders

Zaaknummer	4276279	Portefeuillehouder	Nermina Kundić
Leidinggevende	Bram de Ruiter		
Ambtenaar	Alex Uil	Vertrouwelijk	Nee
Telefoonnummer	026-3775607	Datum in college	27-08-2024
		Datum fataal	Ja

Onderwerp: Overdracht beheer, onderhoud en energie van de trolleyinfrastructuur

Kernboodschap

De provincie Gelderland is bezig met de voorbereidingen van de aanbesteding van het openbaar vervoer in de regio's Arnhem, Nijmegen en de Foodvalley (ANF). Het trolley netwerk in de regio van Arnhem heeft hierin een belangrijke rol. De provincie heeft op 29 juli 2024 het college gevraagd om het volledige beheer en onderhoud van de trolleyinfrastructuur over te nemen van de vervoerder. Als Arnhem hebben we daarnaast voorgesteld ook het contract voor stroom over te willen nemen van de vervoerder. Hier staat de provincie positief tegenover.

Voorstel

1. Een bestuurlijke opdracht te geven om de (on)mogelijkheden van overdracht van beheer, onderhoud en energie van de trolleyinfrastructuur naar de gemeente Arnhem te onderzoeken.
2. Een bestuurlijke opdracht te geven om de mogelijkheden te onderzoeken voor het sneller vervangen van de gelijkrichters dan nu gepland.
3. De raad met bijgevoegde raadsbrief te informeren over het onderzoek naar de overdracht van beheer, onderhoud en energie van de trolleyinfrastructuur.

Inleiding

Door het college is al veel gecommuniceerd met het college van Gedeputeerde Staten en de gemeenteraad over de nieuwe OV-concessie. Het college heeft, voor de publicatie van de ontwerp programma van eisen, een [brief](#) aan de provincie gestuurd met daarin de Arnhemse standpunten voor het openbaar vervoer. Een belangrijk onderdeel hierin is de positie van het trolley netwerk en de mogelijkheden die dit netwerk biedt voor trolley 2.0 en het lokaal oplossen van netcongestie.



De provincie heeft op 29 juli 2024 hierop gereageerd, door het college te vragen om als gemeente, als eigenaar van de trolleyinfrastructuur, weer verantwoordelijk te worden voor het (organiseren van het) volledige beheer, onderhoud en de energielevering van de trolleyinfrastructuur, in plaats van dit mee te nemen in de aanbesteding en te beleggen bij de vervoerder (bijlage 2).

Het verzoek van de provincie lijkt veel strategische voordelen te bieden voor Arnhem en de regio. Tegelijk is de realisatie ervan complex. Het gaat immers om de overname van een compleet bedrijfsonderdeel van de vervoerder, door de gemeente. Vanwege de complexiteit wordt aan het college een bestuurlijke opdracht gevraagd om de (on)mogelijkheden van het verzoek van de provincie te onderzoeken.

Om een goed onderbouwd besluit te kunnen nemen op dit verzoek, dient onderzocht te worden welke (on)mogelijkheden dit met zich meebrengt. Na afronding van het onderzoek zal aan het college een onderbouwd voorstel voorgelegd worden.

Beoogd effect

Het onderzoeken van de (on)mogelijkheden van het volledig in eigen beheer nemen van het beheer, onderhoud en de energielevering van de trolleyinfrastructuur.

Argumenten

1.1. Een gedegen analyse is noodzakelijk

Op dit moment wordt het beheer en onderhoud uitgevoerd door een bedrijfsonderdeel van de huidige vervoerder. De gevolgen van een mogelijke overname van dit bedrijfsonderdeel of de overname van alle taken van dit bedrijfsonderdeel zijn nog onbekend. Evenals alle risico's die de eventuele nieuwe taken en verantwoordelijkheden met zich meebrengen.

1.2. Bij een mogelijke overdracht naar de gemeente zouden er meer mogelijkheden ontstaan voor vervoerders om in te schrijven.

Niet elke vervoerder in Nederland heeft ervaring met trolleyinfrastructuur. Door het beheer en onderhoud van de trolleyinfrastructuur niet meer mee te nemen in de aanbesteding, hoeven vervoerders geen rekening meer te houden met een voor hen onbekende factor in de aanbesteding. Elke onbekende factor in een aanbesteding vormt immers een risico voor de vervoerder. Dat werkt prijsverhogend in de aanbesteding of kan zelfs leiden tot het besluit om helemaal geen inschrijving te doen.

1.3. Er is een behoefte aan een duidelijke rolverdeling tussen de vervoerder en de gemeente.

Op dit moment wordt het dagelijkse (kleinschalige) beheer en onderhoud aan de trolleyinfrastructuur gedaan in opdracht van (en uitgevoerd door) de vervoerder. Het grootschalige onderhoud wordt gedaan in opdracht van de gemeente Arnhem. De uitvoerende partij van deze opdrachten is ook weer de vervoerder. Een nadere analyse van

de (on)mogelijkheden van een overdacht van beheer en onderhoud en energie kan helpen bij een duidelijke demarcatie tussen de gebruiker (vervoerder) en de eigenaar (gemeente).

1.4. Een nadere analyse kan de gemeente de kans geven om meer regie te geven over de trolleyinfrastructuur.

Op dit moment liggen veel verantwoordelijkheden (opdrachtverlening en uitvoering) bij de vervoerder. De gemeente Arnhem is sinds de “Ontvlechting” in 2008 de opdrachtgever van “groot onderhoud”. In 2008 is alle trolleyinfrastructuur en de busremise in eigendom gekomen van de gemeente Arnhem. Daarvoor was Connexxion eigenaar van de remise en van een deel van de trolleyinfrastructuur.

Maar door de recente ontwikkelingen op het gebied energie, netcongestie en Trolley 2.0 is het belang van de trolleyinfrastructuur toegenomen. Door het mogelijk overdragen van verantwoordelijkheden en wellicht het betrokken personeel zou de kennis en de capaciteit bij de gemeente kunnen komen te liggen en neemt de gemeente de regie weer in handen. Een nadere analyse kan hier de (on)mogelijkheden in beeld brengen.

1.5. De gemeente zou mogelijk meer ruimte kunnen krijgen om innovaties te ontwikkelen.

Omdat de gemeente naast het eigenaarschap, ook het volledige beheer en onderhoud mogelijk kan krijgen, ontstaan er meer mogelijkheden voor Arnhem om zelf innovaties te initiëren en te realiseren. Het trolley-net kan lokaal een belangrijke rol spelen bij het oplossen van de uitdagingen die de energietransitie met zich meebrengt.

Voorbeelden van innovaties zijn: laden van motorvoertuigen, bouw materieel, evenementen vanuit het trolley-net, vastgoed voorzien van energie of juist lokaal opgewekte energie aan het trolley-net leveren. Een andere analyse kan hier de (on)mogelijkheden in beeld brengen.

1.6 Kennis van het netwerk en de techniek wordt op langere termijn beter geborgd en blijft beschikbaar binnen de gemeente.

Een team van ongeveer tien trolleyinfra-monteurs en vier personen ‘backoffice’ zijn binnen de vervoerder verantwoordelijk voor de trolleyinfrastructuur. Één scenario is om dit personeel over te plaatsen naar de gemeente Arnhem. Of dit mogelijk is, is onderdeel van de gewenste nadere analyse van het verzoek van de provincie.

1.7. Betere regionale samenwerking

Door de mogelijk uitgebreidere rol die de gemeente Arnhem krijgt, kan Arnhem andere gemeenten en de provincie meer ondersteunen in het beheer, onderhoud en innovaties van het trolley-netwerk. De gemeente Arnhem krijgt hiermee een koploperpositie hiervan binnen de regio's: Groene Metropoolregio en Foodvalley. Een nader onderzoek kan hier de (on)mogelijkheden in beeld brengen.

1.8. Op termijn zou de energie uit de trolleyinfrastructuur beschikbaar gesteld kunnen worden voor gebruik door derden.

De onbenutte capaciteit van het trolley-net biedt een significante potentie voor de stad en haar energiewensen; ook daar waar het gaat om de verduurzaming daarvan. Zie hiervoor bijlage 1.



Met de betrouwbaarheid van een bewezen techniek in combinatie met innovatieve ontwikkelingen draagt het trolley netwerk bij toekomstbestendige OV- én energievoorzieningen. In hoeverre we dit als gemeente kunnen benutten is onderdeel van de nadere analyse. Het leveren van energie voor de trolleys is een nieuwe taak voor de gemeente en vergt inzet en tijd om deze taak naar behoren voor te bereiden en uit te voeren. Het openbaar vervoer is hoofdgebruiker van het net en mag geen nadeel ervaren van het gebruik door derden van de energie. Daarom is het belangrijk dat dit nader onderzocht wordt.

1.9. Een onderzoek naar het leveren van energie brengt de kansen in beeld voor lokale oplossingen voor netcongestie via het trolley netwerk.

Netcongestie - een overbelast energienetwerk waar geen ruimte is voor nieuwe aansluitingen - is een steeds groter landelijk probleem waar de energienetbeheerders op korte termijn geen oplossing voor hebben. Op nationaal niveau is er daarom onder meer toenemende aandacht voor de mogelijkheden van het leveren van energie vanuit bestaande bovenleiding. Zo is in januari 2024 [de Actie-agenda laagspanningsnetten](#) door het ministerie van EZK aan de Tweede Kamer toegestuurd. Meer informatie: [Energie in het OV](#). In deze Actie-agenda staat ook het trolleysysteem benoemd. Het regionale trolleysysteem biedt unieke kansen voor niet alleen het eenvoudig en goedkoop inzetten van zero-emissiebussen in de regio, maar het biedt ook mogelijkheden voor het lokaal oplossen van netcongestie. En het lokaal oplossen van netcongestie biedt weer elders in de regio capaciteit. Bijvoorbeeld voor bedrijven die willen uitbreiden of zich willen vestigen in Arnhem.

2.1. De provincie heeft aangedrongen op een snellere vervanging van de gelijkrichters.

In de Perspectiefnota '25-'28 zijn middelen opgenomen om jaarlijks twee gelijkrichters te gaan vervangen. Gelijkrichters zetten wisselspanning (gebruikelijk voor elektriciteitsnetten) om naar gelijkspanning (nodig voor de trolleybussen) en zijn dus essentieel voor het trolley net. De gemeente is eigenaar van deze installaties. Het tempo dat nu wordt voorgesteld door de gemeente Arnhem is voor de provincie te laag. De provincie verzoekt de gemeente Arnhem dan ook om alle gelijkrichters op zo kort mogelijk termijn te vervangen. Een nader onderzoek moet uitwijzen of een snellere vervanging ook haalbaar is.

Kanttekeningen en risico's

1.1. De benodigde tijd voor het onderzoek naar de mogelijke overdracht van beheer en onderhoud is meer dan de beschikbare tijd binnen het provinciale aanbestedingsproces. De provincie heeft aangegeven dat zij graag half oktober 2024 de contracten wil ontvangen van de gemeente voor het in gebruik geven van de trolleyinfrastructuur aan de vervoerder. De provincie wil deze overeenkomsten opnemen in de aanbestedingsstukken. Echter de contracten zijn het sluitstuk van de nadere analyse van een mogelijke overdracht van beheerstaken en de bestuurlijke besluitvorming. De verwachting is dat het zeker tot december 2024 zal duren voordat eventuele contracten klaar zullen zijn. Op ambtelijk en bestuurlijk niveau is dit signaal afgegeven aan de provincie.

1.2. De kans is reëel dat de provinciale aanbesteding mislukt als er mogelijk geen overdracht



plaatsvindt van het beheer en onderhoud naar de gemeente.

Als er besloten wordt om niet mee te werken aan het verzoek van de provincie aan de mogelijke overdracht, dan is de kans reëel dat de provinciale aanbesteding mislukt. Dan is er een reëel risico dat er maar één inschrijver (bestaande vervoerder) zal inschrijven, met een hogere kostprijs.

1.3. De mogelijke overdracht van personeel vergt een zorgvuldig proces.

Naast de financiële en strategische aspecten is er ook sprake van een menselijke kant. Op dit moment zijn ongeveer 14 medewerkers werkzaam bij de vervoerder en die mogelijk geworven zouden moeten worden door de gemeente. Een belangrijk onderdeel van de nadere analyse is de mogelijke overdracht van het bestaande personeel en het eventueel nieuw aannemen van personeel binnen een 'overspannen' arbeidsmarkt.

1.4 Bij een duidelijke rolverdeling hoort duidelijke juridische aansprakelijkheid.

De mogelijke overgang van verantwoordelijkheden van de vervoerder naar de gemeente brengt ook risico's voor de gemeente met zich mee. Een belangrijk risico ervan is dat absoluut voorkomen moet worden dat de vervoerder bij elke technische storing van het trolleyneet de gemeente aansprakelijk kan stellen voor mogelijke schade. Dit is één van de risico's die nader onderzocht moeten worden in een nadere analyse.

1.5. Zero-emissie openbaar vervoer wordt makkelijker door eenvoudigere uitrol van Trolley 2.0 in de regio, als de gemeente verantwoordelijke wordt van het beheer en onderhoud.

Door de provincie ([Aanbiedingsbrief PvE, 26-06-2024, Provincie Gelderland](#)) is aangegeven dat een volledige Zero Emissie-openbaar vervoerconcessie niet meer als uitgangspunt wordt gehanteerd. In plaats daarvan kunnen vervoerder CNG (Gas)-bussen aanbieden, aanvullend op de bestaande trolley (2.0)'s. De bestaande trolley(2.0) bussen en trolleyinfra moet verplicht gebruikt worden. Als de gemeente Arnhem volledig verantwoordelijk zou worden voor de trolleyinfrastructuur kan uitrol van Trolley 2.0 eenvoudiger plaatsvinden. De kennis en capaciteit over het trolleyneet ligt in dat geval bij de gemeente in plaats van bij een (commerciële) vervoerder. Dat maakt dat ook andere vervoerders en gemeenten toegang krijgen tot deze kennis en kunde.

1.6. Het ministerie IenW wil pilotprojecten realiseren in Arnhem

De gemeente Arnhem is op 30 juli 2024 door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (i.s.m. Ministerie van Economische Zaken en Klimaat) benaderd voor een inventarisatie van mogelijke pilotprojecten voor het leveren van energie aan derden via het trolleyneet. Het hoge tempo van de ministeries lijkt op gespannen voet te staan met de juridische mogelijkheden in Arnhem. Er volgt overleg met het ministerie in overleg om de processen met elkaar af te stemmen.

2.1. Het sneller vervangen van de gelijkrichters is afhankelijk van de technische mogelijkheden

Bepalend of de gelijkrichters sneller vervangen kunnen worden is de technische haalbaarheid van het trolleyneet en leveringsmogelijkheden van fabrikanten. Het vervangen van een gelijkrichter heeft tot gevolg dat een (korte periode) er geen reguliere trolleybussen kunnen rijden op een traject. Dit omdat er tijdelijk geen energie aanwezig is op een



trajectdeel. Het vervangen van een gelijkrichter vergt dan ook een zorgvuldige planning en inzet van gasbussen.

Financiën

De gemeente Arnhem ontvangt jaarlijks een vergoeding van de provincie van minimaal € 1,3 mln. voor het beheren van het trolleyneet en daaraan gerelateerd vastgoed ten behoeve van het OV in Arnhem. Richting de nieuwe concessie gaan de concessieverlener en de gemeente in gesprek om deze, minimaal kostendekkende, (vergoeding)afspraken te actualiseren/continueren.

In de begroting 2025 wordt € 1,3 mln. per jaar opgenomen als investeringskrediet voor de vervanging van twee gelijkrichters per jaar.

De provincie heeft aangegeven bereid te zijn om bij een eventuele overdracht van nieuwe taken naar de gemeente Arnhem, ook de bijbehorende vergoeding aan de gemeente Arnhem te verstrekken.

Uitvoering

Zie raadsbrief.

Communicatie

Gedurende het vervolg van dit proces houden we de raad op de hoogte wanneer nodig.

Bijlagen

Stukken voor college

- Raadsbrief: Overdracht beheer, onderhoud en energie van de trolleyinfrastructuur naar Arnhem
- Bijlage 1: Arnhems trolleyneetwerk: nieuwe energie voor de toekomst
- Bijlage 2: Vraag provincie overdracht trolleyinfra beheer onderhoud en energie 29-07-24

Stukken voor gemeenteraad

- Raadsbrief: Overdracht beheer, onderhoud en energie van de trolleyinfrastructuur naar Arnhem
- Bijlage 1: Arnhems trolleyneetwerk: nieuwe energie voor de toekomst