

Provincie Gelderland  
College van Gedeputeerde Staten  
Postbus 9090  
6800 GX ARNHEM

Datum : 04 juni 2024  
Contactpersoon : 5.1.2e  
Zaaknummer : 4209514  
Telefoonnummer : 5.1.2e

Onderwerp: Concessie regio's Arnhem-Nijmegen en Foodvalley, reactie gemeente Arnhem

Geacht College,

Naar aanleiding van uw bericht van december 2023 (kenmerk: 2023-016188) waarin u ons bericht dat in de zomer van 2024 de programma van eisen bekend zal zijn van de nieuwe concessie 'regio's Arnhem-Nijmegen en Foodvalley' (ANF), berichten wij u het volgende.

### **Gezamenlijke opgave**

De regio's Foodvalley, de Groene Metropoolregio, de gemeenten: Arnhem en Nijmegen staan voor een ongekende verstedelijkingsopgave, om de crisis onder woningzoekenden op te lossen. Deze opgave kan alleen gerealiseerd worden als de regio ook duurzaam bereikbaar en leefbaar blijft. Daarvoor is een mobiliteitstransitie noodzakelijk en het openbaar vervoer speelt daarin een hele grote rol. We hebben u, maar ook de Provinciale Staten, hierover een aantal malen geïnformeerd. We zijn dan ook blij dat we als regio's en als gemeenten Arnhem en Nijmegen betrokken worden bij de op te stellen Gelderse Toekomstbeeld OV en bij de op te richten ontwikkelteams in de concessie ANF. We willen als regio's en gemeenten samen met de provincie onze verantwoordelijkheid nemen voor de opgaven die we samen hebben. Op welke wijze wij dit willen doen en welke opgaven we samen hebben, hebben we beschreven in de (bijgevoegde) position paper en de bijbehorende ambitienetwerkaart. De position paper en de ambitienetwerkaart hebben wij, net als de andere partners, als relevantie informatie voor de programma van eisen aangeboden.

### **Achtergrond**

In uw brief van december 2023 vraagt u om relevantie beleidsinformatie vanuit de gemeenten. Deze informatie hebben wij u op 13 maart 2024 (zaaknummer 2023-016188) tijdig per mail aan u aangeleverd. In deze inventarisatie hebben wij bestaande beleidsdocumenten aangeleverd. Aanvullend op deze inventarisatie willen wij u graag bij deze een lijst van, door de gemeenteraad gedragen, aandachtspunten aanleveren. Zoals u bekend is de Arnhemse gemeenteraad nauw betrokken bij het openbaar vervoer in de gemeente. Zo heeft de gemeenteraad op 27 november 2019 het [Raadsvoorstel "Arnhemse wensen en eisen voor het Programma van Eisen voor de concessie RijnWaal"](#) vastgesteld en hebben wij als college dit document op 8 januari 2020 bij de provincie ingediend. U heeft daar op 16 juli 2020 op gereageerd (zaaknummer 2019-014414).



Zaaknummer: 4209514  
Pagina: 2

Het proces van aanbesteding is opnieuw gestart. Daarom hechten wij er belang aan om u opnieuw de standpunten van de Arnhemse gemeenteraad aan te bieden. Als basis hiervoor is onze reactie gebruikt van 8 januari 2020. We gaan ervanuit dat uw standpunten, zoals beschreven in uw brief van 16 juli 2020, niet gewijzigd zijn.

### **Samen is niet alleen**

Als eerste willen wij onze waardering uiten voor het [besluit](#) dat Gedeputeerde Staten heeft genomen om een Toekomstbeeld OV Gelderland op te gaan stellen met de beschreven betrokkenheid van de gemeenten hierin. Naast het beleidsproces is het ook van belang om aandacht te vragen voor een aantal "Arnhemse" aandachtspunten in de nieuwe programma van eisen voor de concessie 'Regio's Arnhem-Nijmegen en Foodvalley'. In de bijlage (Arnhemse aandachtspunten concessie regio's Arnhem-Nijmegen en Foodvalley) is een lijst van (gedetailleerde) aandachtspunten opgenomen. Voor een paar zaken vragen wij u in het bijzonder de aandacht.

#### *Vormgeving trolley (2.0) bussen*

Zoals u bekend is de Arnhemmer 'trots op de trolley'. Een belangrijk kenmerk van de trolley is de kleurstelling "*Arnhems blauw*". We dringen er echt op aan om de Trolley (2.0) bussen in onze regio met "*Arnhems Blauw*" vorm te geven.

#### *Arnhems trolley-net gegroeid naar regionaal trolleysysteem*

Het Arnhemse trolley-net was vanaf haar start in 1949 al aanwezig buiten de Arnhemse gemeentegrenzen in de buurgemeente Velp. In de decennia erna is het net gegroeid naar de gemeente Renkum en breed uitgebouwd binnen Arnhem. Vanaf 2024 is de invloed van het trolley-net nog verder gegroeid richting Wageningen en op termijn naar Ede. Daarmee is er niet meer sprake van een "Arnhems" trolley-net maar van een regionaal trolleysysteem.

#### *Trolleysysteem biedt kansen voor lokaal oplossen van netcongestie*

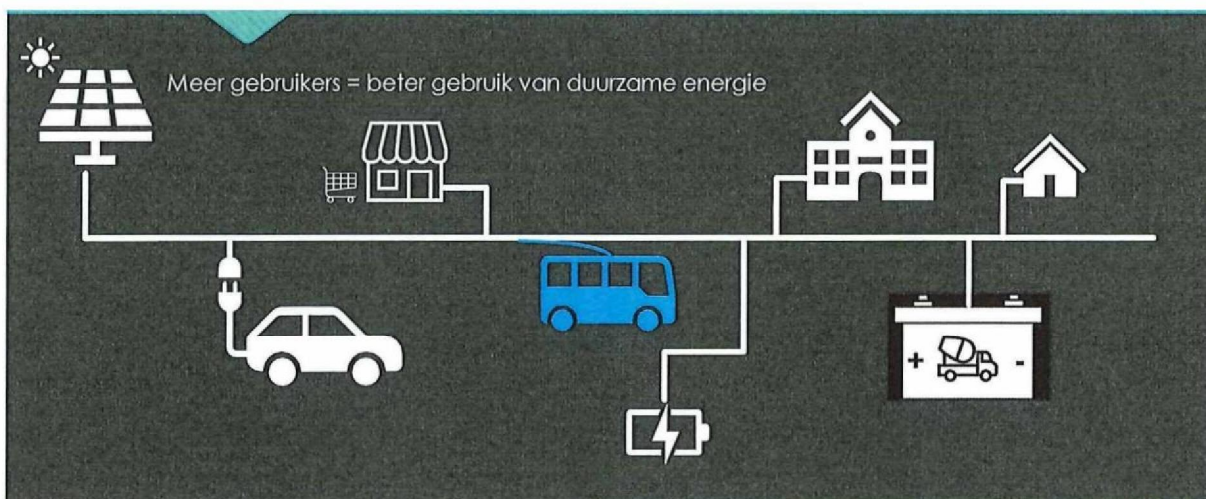
Het regionale trolleysysteem biedt unieke kansen voor niet alleen het eenvoudig en goedkoop inzetten van zero-emissiebussen in de regio, maar het biedt ook mogelijkheden voor het lokaal oplossen van netcongestie. Het trolley-netwerk kan worden gebruikt voor de overdracht en opslag van lokaal opgewekte elektriciteit. Dit zal helpen om het bestaande energietekort te verminderen en tevens lokaal energieproductie te stimuleren. Het trolleysysteem kan ingezet worden voor bijvoorbeeld: het laden van aannemersmaterieel, een laadplein voor personenwagens, openbare verlichting, het voorzien van vastgoed van energie ect. De mogelijkheden zijn divers. Het college is daarom bezig met het opstellen van een strategie voor de mogelijkheden en het gebruik door verschillende partijen van het trolleysysteem.

### *Het regionale trolleysysteem heeft nationale aandacht*

Ook op nationaal niveau is er toenemende aandacht voor de mogelijkheden van het leveren van energie vanuit bestaande bovenleidinginfrastructuur. Zo is in januari 2024 [de Actie-agenda laagspanningsnetten](#) door het ministerie van EZK aan de Tweede Kamer toegestuurd. Meer informatie kunt u vinden op: [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.

### *Gebruik door derden van het trolleysysteem*

We vragen u aandacht voor het medegebruik van het trolleysysteem door derden. De onbenutte capaciteit van het trolleyneet biedt een significante potentie voor de stad en haar energiewensen; ook daar waar het gaat om de verduurzaming daarvan. Mede in Arnhem gedane technische ontwikkelingen maken het mogelijk om andere voertuigen aan het trolleyneet te kunnen laden. Dit varieert van auto's tot aan bouw materieel, zowel direct vanaf het trolleyneet als ook met tussenkomst van een stationaire batterij. Daarnaast is het ook mogelijk om niet-mobiliteitstoepassingen aan het trolleyneet te koppelen.



Figuur 1: Versimpelde weergave van de verschillende toepassingen van het trolleyneet. Uitvoerig onderzoek naar die mogelijkheden is o.a. gedaan door 5.1.2e

Om het trolleyneet te kunnen inzetten voor het lokaal oplossen van netcongestie, is het essentieel dat de gemeente Arnhem de mogelijkheden heeft om het trolleyneet beschikbaar te stellen voor gebruik van

<sup>1</sup> Bron: "DC trolleygrids as sustainable, multi-functional, and multi-stakeholder electrical infrastructures: *Thinking outside of the bus*", dd oktober 2023, te raadplegen via <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid%3A6103d9e9-5c2e-487a-b77c-ae0ce9cb12f1?collection=research>



Zaaknummer: 4209514  
Pagina: 4

derden. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is dat de gemeente Arnhem contracteigenaar wordt van de aansluitingen op het Liander-net, zodat de gemeente Arnhem de energie levert aan de vervoerder. De mogelijkheden hiervoor zijn wij aan het onderzoeken. Daarom vragen wij u nadrukkelijk om in de Programma van Eisen en in het Bestek van de concessie op te nemen:

*"...dat tijdens de concessieperiode de gemeente Arnhem mogelijk verantwoordelijk kan worden voor het dagelijks beheer en onderhoud van de trolleyinfrastructuur en de energie voor het trolley-net. Tijdens de concessieperiode zullen hierover gesprekken plaatsvinden..."*

#### *Jaarlijkse vergoeding voor OV-vastgoed*

Jaarlijks ontvangen wij als eigenaar van OV-vastgoed een kostprijsdekkende vergoeding voor: de trolleyinfrastructuur, de remise, de Rijnkruisende busverbinding en diverse andere OV-vastgoed zaken. We hebben begrepen dat u graag met ons het gesprek aan wilt gaan om de afspraken te actualiseren. Uiteraard staan wij hiervoor open en willen we graag met u het gesprek erover aan gaan. Voor ons is echter wel het uitgangspunt dat er sprake moet zijn van een kostprijsdekkende vergoeding en is onderlinge verschuiving tussen de vergoedingen altijd mogelijk.

#### *Infrastructuur*

De opgaven voor het openbaar vervoer zijn groot. Enerzijds zijn er stijgende kosten en lagere inkomsten en anderzijds is de noodzaak voor (hoogwaardig) openbaar vervoer groter geworden vanwege de stedelijke ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen gaan gepaard met een groei van inwoners en arbeidsplaatsen binnen de grenzen van de stad. De rol van het OV-netwerk wordt daarmee belangrijker om de bereikbaarheid van de werklocaties en groeiende woonwijken te versterken. We hebben ons als college van Arnhem altijd ingezet voor het verbeteren van de infrastructuur voor het openbaar vervoer. Het effect hiervan is dat het openbaar vervoer een concurrerend alternatief is voor het autogebruik. Een bijkomend effect van investeringen in infrastructuur is dat hierdoor een betrouwbare en efficiëntere (en daarmee goedkopere) exploitatie ontstaat

We zullen onze inspanningen voor een goede infrastructuur voortzetten. Maar daar hebben wij uw hulp ook in de toekomst bij nodig. Wij willen u dan ook dringend vragen om ook in de komende jaren het beschikbare budget voor HOV-infrastructuur op het gewenste peil te houden, wat onder andere van groot belang is voor de economische aantrekkelijk van Arnhem en de regio.

#### *Willemsplein*

Een mooi voorbeeld van investeren in infrastructuur dat een forse provinciale besparing oplevert op de exploitatiekosten is de beoogde herinrichting van het Willemsplein in Arnhem. Het Willemsplein is het grootste en het duurste OV-knelpunt van Gelderland. Door een fysieke herinrichting is het mogelijk om



Zaaknummer: 4209514  
Pagina: 5

jaarlijks honderdduizenden euro's per jaar te besparen op de OV-exploitatie. Als college zijn we bereid om fors te investeren in dit project. Helaas kunnen wij niet alleen de kosten dragen. Wij willen dan ook graag met u in overleg voor een provinciale bijdrage.

#### *Terugkeer nachtbussen*

Sinds 2022 rijden er geen nachtbussen meer in Arnhem vanwege de coronapandemie en personeelstekorten. De nachtbussen zijn een belangrijke voorziening voor Arnhem en haar omgeving: bijvoorbeeld voor werknemers die 's nachts werken en geen auto hebben. Of voor studenten en jongeren die buiten het centrum of zelfs buiten Arnhem wonen en vanwege veiligheid 's nachts liever niet fietsen. We willen graag dat nachtbussen terugkeren. Wij vragen u om de inzet van nachtbussen, eventueel in de vorm van een proef, in heroverweging te nemen.

#### *Uitsluiting van bedrijven die mensenrechten schenden*

Er zijn diverse bedrijven die een rol spelen in het schenden van de mensenrechten. Op 12 februari 2020 heeft de United Nations High Commissioner for Human Rights (UNHCHR) een [lijst](#) gepubliceerd van bedrijven die een rol spelen bij het schenden van de mensenrechten. Wij vragen u om vervoerders uit te sluiten van de aanbesteding die volgens de UNHCHR de mensenrechten schenden.

Hoogachtend,  
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,  
de secretaris,  de burgemeester, 

5.1.2e

#### Bijlage:

1. Arnhemse aandachtspunten concessie regio's Arnhem-Nijmegen en Foodvalley, schema
2. Position Paper
3. Netwerkambitiekaart ANF
4. Reactie provincie op Arnhemse input concessie RijnWaal, juli 2020
5. Arnhems trolley netwerk: nieuwe energie voor de toekomst