

1. Verwacht u dat de regeling effect zal hebben op u of uw organisatie?

Vooropgesteld staat dat we de verdere verduurzaming van mobiliteit en daarmee de bijdrage aan een verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de CO₂-uitstoot volop steunen en daar ook actief aan bijdragen middels de elektrificatie van ons wagenpark. Waar mogelijk, rekening houdende met de business continuïteit, trachten we deze elektrificatie ook te versnellen.

Dat gezegd hebbende, betekent de regeling een significante versnelling van de elektrificatie van ons wagenpark en zal zeker effect hebben op onze organisatie. Volgens onze huidige Routekaart Verduurzaming Vervoer, een afspraak met het ministerie van Justitie & Veiligheid, is sprake van een geleidelijke introductie van elektrisch vervoer. Daarbij wordt afhankelijk van het voertuigtype en de inzet 0%, 33%, 50% of 100% van de nieuwe voertuigen elektrisch/emissievrij. Wanneer dit vanaf 2026 voor alle personenauto's, personenbusjes en bestelauto's in onze organisatie naar 100% gaat betekent dit een significante toename van het aantal elektrische voertuigen. Dit vormt een risico voor de operationele inzetbaarheid en business continuïteit op korte termijn. Voor vrachtvervoer heeft het ook impact op onze organisatie, omdat ook voor deze categorie voertuigen een meer geleidelijke elektrificatie was voorzien. Dit betekent in elk geval extra kosten voor verduurzaming op kortere termijn.

Een deel van de voertuigen die wij gebruiken zijn daarbij niet emissievrij verkrijgbaar. De markt is nog niet zodanig ontwikkeld dat dit soort type voertuigen beschikbaar zijn. Daarbij gaat het naast technische geschiktheid ook over betaalbaarheid; er moet voldoende betaalbaar aanbod zijn van de verschillende type emissievrije voertuigen waar wij als politie behoefte aan hebben.

2. Zijn de nieuwe doelstellingen haalbaar voor uw organisatie, en waarom?

Nee, deze zijn voor ons niet haalbaar en realistisch voor de gestelde periode van 2026 tot 2030. Ten eerste omdat de elektrificatie van ons wagenpark daardoor te snel gaat en we de operationele inzetbaarheid hierdoor onvoldoende kunnen garanderen. Ten tweede omdat we niet binnen die termijn een dekkend netwerk van laadinfrastructuur op onze locaties kunnen uitrollen (een voorwaarde voor de inzetbaarheid van in elk geval onze operationele voertuigen) vanwege beperkingen qua vermogen op locaties (netcongestie), beperkingen voor laadpalen in parkeergarages i.v.m. bijbehorende risico's en capaciteit bij installateurs. Ten derde omdat voor een deel van de vloot op korte termijn nog geen geschikte alternatieven zijn.

Daarbij...

- ... loopt de markt qua EV-ontwikkeling voor bedrijfswagens achter t.o.v. de markt voor personenauto's.
- ... focust de markt zich bij bedrijfswagens op laadvermogen versus rijbewijs. Nederland maximeert (weer) het B-Rijbewijs tot 3500 kg TMM. Dit zorgt ervoor dat een bestuurder in bezit van rijbewijs C moet zijn bij het besturen van elektrische personen- en bestelbussen met een gewicht >3500 kg. Dit vormt voor ons een obstakel.
- ... hebben wij specifieke eisen in gebruik (actieradius of hoge snelheden) waar het huidige aanbod van voertuigen nog ongeschikt is om alle type voertuigen te kunnen vervangen voor 100% emissievrij.
- ... zijn bedrijfswagens überhaupt moeilijk leverbaar vanwege de grote vraag gestimuleerd door overheidsmaatregelen, zowel emissievrij als voertuigen die rijden op brandstof.
- ... merken we dat de inschrijvingen op aanbestedingen de afgelopen 2 jaar beperkte zijn vanwege de EV-transitie en nog nieuwe onbekende modellen.
- ... is het voor ons als hulpverleningsdienst van belang dat we inzetbaar blijven in (extreme) noodsituaties. Bij langdurige stroomuitval zijn wij zeer kwetsbaar bij een volledig elektrisch wagenpark. Wij kunnen dan nog maar zeer beperkt uitrukken dan wel de paraatheid van een groot deel van de voertuigen niet meer garanderen.

3. Vindt u dat er andere uitzonderingen moeten worden toegevoegd, en waarom?

De volgende uitzonderingsgronden zouden kunnen worden toegevoegd:

- Bij het ontbreken van voldoende private laadpalen op locatie wanneer deze noodzakelijk zijn voor de continuïteit van de bedrijfsvoering en de organisatie hierop geen invloed heeft (netcongestie kan een reden zijn, maar ook capaciteit bij installateurs).
- Voertuigen die structureel zeer weinig km's per jaar rijden, omdat de duurzaamheidswinst vanuit well-to-wheel oogpunt nihil of zelfs negatief is.

4. Verwacht u dat uw organisatie gebruik moet maken van de uitzonderingen, en waarom?

Ja, omdat niet voor alle type voertuigen en de eisen aan de inzetbaarheid daarvan geschikte alternatieven voorhanden zijn. En zeer waarschijnlijk ook vanwege beperkt elektrisch vermogen op locaties (netcongestie), iets dat nu al speelt op diverse van onze locaties.

5. Hebt u ideeën over hoe netcongestie door aanbestedende diensten aangetoond kan worden?

Netcongestie speelt in vrijwel heel Nederland. Ook de politie heeft in verschillende regio's binnen Nederland hiermee te maken. Dat geldt bijvoorbeeld in een bestaande locatie waar het bestaande energiecontract niet toereikend is als gevolg van een groeiende stroomafname. Via pooling met andere gebruikers en balanceren stroomafname wordt nu regionaal naar oplossingen gezocht. Dit is complex en definitieve oplossingen nemen vaak jaren in beslag. Oplossingen als het gedurende een aantal uren per dag uitzetten van laadpalen zijn voor de openbare orde- en hulpdiensten niet acceptabel gelet op het grote aantal ongeplande inzetten dat 24/7 plaats vindt. 'Slim Laden" kan dus haaks staan op operationele noodzaak.

De actuele situatie wordt regelmatig door de netbeheerders in beeld gebracht. Aanvragen voor nieuw of extra aansluitvermogen moeten door alle gebouweigenaren bij de diverse netbeheerders worden gedaan. De politie heeft de komende 10-15 jaar een grote huisvestings- en verduurzamingsopgave. Operationele behoeften, eisen ten aanzien van verduurzaming van het vastgoed (bv. naar gasloos) en de uitrol van laadpalen maken dat de vraag naar elektriciteit zal stijgen in de komende jaren. Dit betekent dat de politie de komende jaren ook last heeft van netcongestie problematiek. De politie heeft ca. 800 gebouwen in de portefeuille en is daarmee een groot vastgoed houdende organisatie. Op gebouwniveau netcongestie aantonen zorgt voor een grote administratieve last. Hier zijn wij niet op ingericht. De benodigde capaciteit voor deze administratie zou ten koste gaan van ondersteuning van de politieorganisatie.