



Contactpersoon: Nienke Meijboom (n.meijboom@dova.nu)

Onderwerp: consultatie aanscherping Regeling bevordering schone wegvoertuigen

Beste,

Namens Samenwerkingsverband DOVA alvast een reactie op het voorstel om de Regeling bevordering schone wegvoertuigen (Rbsw) aan te scherpen. De reactie zal zich richten op de voertuigen die in het openbaar vervoer worden ingezet. U kunt nog een uitgebreidere reactie verwachten voor 13 september 2024, we verzoeken u vriendelijk maar dringend deze latere reactie eveneens in uw overwegingen mee te nemen. In verband met de vakantieperiode is het niet haalbaar om de input vanuit alle decentrale overheden mee te nemen voor de formele deadline van 20 augustus.

De aanscherping van de Rbsw is in principe in lijn met de afspraken die we als concessieverleners in 2016 met elkaar hebben afgesproken in het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus (BAZEB). Duurzaamheidsambities waar wij uiteraard achter staan en naar toe willen werken. Wel is er een verschil tussen het ZE bus bestuursakkoord, waarin partijen overeen komen dat ze gezamenlijk streven naar bepaalde doelen en waar geen consequenties zijn voor het niet behalen van die doelen, en de Rbsw waar wel consequenties aan kunnen hangen. Het is daarom extra belangrijk om de regeling eenduidig en concreet uit te werken zodat er helderheid is over de doelen, de (minimum) streefcijfers, de uitzonderingsgronden en wat de consequenties zijn van het niet halen van de streefcijfers.

Hieronder staan een aantal aandachtspunten verder uitgelicht.

Lichte voertuigen (achtpersoonsbussen)

De overstap van 38,5% naar 100% is erg groot – en daarmee ambitieus. Met name in het personenvervoer is dit een lastige omdat er geen bussen op de markt zijn die zowel rolstoeltoegankelijk als ZE zijn en te besturen met een B-rijbewijs. Zulke bussen komen namelijk boven de 3.500 kg. en dan is een C-rijbewijs verplicht. Als de aangescherpte regeling ingaat, is ministerie dan bereid om gewichtsnorm B-rijbewijs te verhogen naar 4.250 kg?

Dit is belangrijk omdat vrijwilligers van buurtbusverenigingen doorgaans geen groot rijbewijs hebben (zie bijvoorbeeld <https://www.ovmagazine.nl/article/elektrificatie-busvervoer-heeft-invloed-op-toegankelijkheid-1> en <https://www.keolis.nl/over-ons/nieuws/nieuwe-buurtbussen-in-provincie-utrecht>).

In lijn met het Bestuursakkoord Toegankelijkheid 2022-2032 en het VN-Verdrag handicap worden in steeds meer concessies rolstoeltoegankelijke buurtbussen ingezet. Dit zijn dus nog dieselbussen. Het VN-verdrag streeft een continue verbetering van toegankelijkheid na. Met andere woorden, de staat mag geen maatregelen nemen die afbreuk doen aan het doel van de bepaling of een achteruitgang betekenen voor rechtsbescherming. Dit staat ook bekend als het standstillbeginsel. De toegankelijke dieselbussen kunnen dus niet vervangen worden door niet toegankelijke (ZE) bussen.

Het aanraden is om afstemming met de VDVN/doelgroepenvervoerorganisaties te zoeken wat betreft de gewichtsnorm voor (rolstoeltoegankelijke) personenbusjes.

Afwijken van de minimumstreefcijfers en uitzonderingsgronden

In artikel 4.2 wordt gesteld dat de Minister een lager minimumstreefcijfer kan vaststellen op verzoek van een aanbestedende dienst of speciale-sector bedrijf in het geval van een tekort aan emissievrije voertuigen, beperkte laad- of tankinfrastructuur of netcongestie. In het voorstel van de Regeling en de bijbehorende toelichting wordt niet duidelijk uitgelegd wat ‘een tekort aan emissievrije voertuigen’ precies is, en welke bewijzen hiervoor moeten zijn. Ditzelfde geldt voor ‘beperkte openbare laad- of tankinfrastructuur of netcongestie’. Zo goed als heel Nederland kampt met afnamecongestie – is de kaart van netbeheer Nederland dan leidend voor het al dan niet gelden van deze aanscherping?

Het wordt ook niet duidelijk hoe de Minister een ander streefcijfer gaat bepalen. Wordt er per geval onderzocht hoeveel ZE voertuigen onder elke uitzonderingsgrond vallen en wordt op basis daarvan een ander streefcijfer bepaald? Of wordt direct teruggevallen op de streefcijfers uit de niet-aangescherpte regeling?

Netcongestie

De aangescherpte Regeling stelt dat in de gevallen waar netcongestie ertoe leidt dat emissievrije voertuigen niet ingezet kunnen worden de Minister een lager minimumstreefcijfer mag vaststellen. Het is belangrijk om niet alleen de doelen te verlagen in het geval van netcongestie maar om ook te werken aan oplossingen. Tijdgebonden contracten/ ATO zijn hierin belangrijk, hierdoor kan het openbaar vervoer ondanks netcongestie namelijk toch verduurzamen. De aanbeveling is om netbeheerders extra te stimuleren tot samenwerking voor alternatieve transportovereenkomsten voor de vervoersdiensten. Want juist in de openbaar vervoer sector is veel potentieel voor nachtladen.

Ten slotte

De Regeling bevordering schone wegvoertuigen in lijn brengen met de BAZEB doelen staan we achter. Wel met de wetenschap dat deze verduurzamingsdoelen onder druk staan door leveringsproblemen van het ZE materieel, netcongestie en inrichten van nieuwe laadlocaties. Een notitie over deze uitdagingen is ook op 23 mei 2024 in het NOVB besproken.

De aanscherping van de regeling stelt dat er uitzonderingen mogelijk zijn wanneer een van deze problemen speelt. Het is daarom van belang dat de uitzonderingsgronden en de wijze waarop de Minister een ander streefcijfer gaat vaststellen verder wordt uitgewerkt. De betekenis van de streefcijfers en wat de consequenties zijn van het niet halen van de streefcijfers wordt ook niet duidelijk. Oftewel, de huidige regeling is niet eenduidig en concreet genoeg uitgewerkt.

Als laatste, de keuze voor de periode van half juli tot 20 augustus voor de internetconsultatie is niet ideaal. Dit valt precies in de zomervakantie waardoor het lastig is om van alle decentrale overheden input te verzamelen. Vandaar het verzoek om, indien er in de periode van 20 augustus – 12 september een aanvullende reactie komt, deze later reactie ook mee te nemen in uw overwegingen.

Met vriendelijke groet,

Samenwerkingsverband DOVA,
Nienke Meijboom