

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Assen, 1 augustus 2024

Behandeld door Beheer Wegen & Vaarwegen (0592) 36 55 55

Onderwerp: Reactie consultatie Regeling bevordering schone wegvoertuigen

Geachte heer/mevrouw[Naam geadresseerde],

Dinsdag 9 juli jl. is de internetconsultatie voor de wijziging van de Regeling bevordering schone wegvoertuigen (Rbsw) ingegaan. De Rbsw verplicht de aanbestedende diensten om een bepaald percentage van hun voertuigen en voertuigdiensten emissievrij aan te besteden. De huidige percentages zijn laag en worden met gemak behaald. Het ministerie stelt voor om deze percentages te verhogen. Op die manier sluiten ze beter aan bij andere afspraken van overheden uit het Klimaatakkoord. IenW heeft het IPO gewezen op de mogelijkheid om een formele reactie op het voorstel in te dienen. Via deze weg willen wij een reactie geven op onderstaande vragen:

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

- *De Provincie Drenthe heeft meerdere (M1, M2 en N1) voertuigen in beheer die verschillende functies hebben in de bedrijfsvoering. De voertuigen die cruciaal zijn hebben een specifieke inzetvereiste. Dit zijn voertuigen die in de rol en taak als wegbeheerder of toezichthouder in pick-up uitvoering of in 4x4 uitvoering in ruig en onverhard terrein (bermen en natuurgebieden) moeten blijven functioneren. Vooralsnog zijn dit diesel, benzine of hybride voertuigen. Momenteel is er in de markt een zeer beperkt aanbod om deze voertuigen met deze specifieke eisen volledige elektrisch of met waterstof aandrijving aan te besteden. Daar waar deze voertuigen beschikbaar zijn, past dit niet in het geschetste beeld dat de volledige TCO lager zal zijn dan bij een fossiel aangedreven voertuig.*
- *In de infographic 'Voorgestelde wijzigingen' is in de onderste twee bullets weergegeven dat in dat geval van de standaard (lees: oorspronkelijke?) percentages gebruik gemaakt kan worden. Waar ligt echter de bewijslast in dat geval?*

OBJ





OBJ

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

Wij zien een aantal bezwaren:

- *Elk doel is haalbaar onder de conditie dat er voldoende budget is om dit te bekostigen. Hierbij dient niet alleen gekeken te worden naar de aanschaf en onderhoud van de voertuigen, maar ook naar het uitbreiden van de laadinfrastructuur op terreinen van de Aanbestedende diensten. Het ambitieniveau brengt forse kosten met zich mee. Het huidige budget om de bedrijfsvoering zeker te stellen is met deze ambitie verre van toereikend. Deze ambities kunnen niet zonder bijdragen vanuit het rijk worden doorgevoerd. Daarnaast is het de vraag of de bedrijfsvoering zodanig op proef wordt gesteld dat andere aanvullende randvoorwaarden ingericht moeten worden om hierin blijvend te voorzien. Bij calamiteiten en onvoldoende lading in het voertuig moeten er aanvullende beheersmaatregelen worden getroffen om de taak van wegbeheerder op niveau te houden.*
- *Wij vertalen onze eigen doelstellingen ten aanzien van schone wegvoertuigen zo goed mogelijk door naar onze aannemers en maken hierbij gebruik van de routekaart schoon en emissieloos bouwen. Als wij een stap verder gaan in onze ambitie en dit willen doorleggen, zullen we ook rekening moeten gaan houden met laadinfrastructuur op diverse bouwplaatsen ten behoeve van onszelf en onze aannemers met de bijbehorende kosten.*
- *Ten slotte zijn de eerdergenoemde pick-up / 4x4 voertuigen in emissievrije variant al snel zwaarder dan waar er nu met het rijbewijs B mee gereden mag worden. Deze voertuigen overschrijden snel de 3500 KG limiet waardoor een vrachtwagenrijbewijs noodzakelijk is om deze voertuigen te mogen besturen. Niet alleen de eigenlijke doelstellingen brengen dus vraagtekens met zich mee, ook de doorwerking richting ons eigen personeel.*
- *Zie tevens vraag 3*

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

- *Vooropgesteld: Elk risico is met aanvullende maatregelen te beheersen. Een uitzondering kan een beheersmaatregel zijn. De vraag is of bij veel uitzonderingen de beleidslijn eigenlijk niet te ambitieus is.*
- *Er zal echter wel een oplossing gezocht moeten worden voor de pick-up / 4x4 voertuigen voor wegbeheerders en toezichthouders. Dit kan ons inziens gelegen zijn in a) een aanpassing van het percentage emissievrije voertuigen, b) een vierde categorie toevoegen aan de rbsw tussen lichte en zware voertuigen in en hier een eigen percentage aan verbinden of c) inderdaad opnemen in het overzicht van voertuigen die niet onder de rbsw vallen*

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

- *Zoals beschreven is de markt met specifieke (elektrische of waterstof) 4x4 voertuigen nog niet heel ver in ontwikkeling. De voertuigen die momenteel geproduceerd worden zijn slecht beschikbaar op de Europese markt en/of zijn zeer prijzig in aanschaf. Ook het te allen tijde rijdend houden met direct beschikbare laad infrastructuur is nog niet vanzelfsprekend. Een deel is op te lossen in het gedrag van de bestuurder en een ander deel kan nog niet (in vergelijking met reguliere diesel of benzine uitvoeringen) in voorzien worden.*

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

- *Het aantonen van netcongestie door aanbestedende diensten is mogelijk wanneer netbeheerders eenvoudig en regelmatig toegang verlenen tot relevante data en analyses van het betreffende net op de beoogde locatie(s). In de praktijk is dit echter vaak beperkt en/of moeilijk te*



verkrijgen. Het vervolgens toepassen van voorspellende modellen en scenario-analyses op basis van historische data maakt dit proces bovendien nog complexer.

Het toepassen van deze regeling zal merkbaar effect hebben op het systeem van opwekking, opslag en afname in het betreffende gebied. Dit komt vooral door een verwachte toename van het aantal snelladers (in het werkgebied) voor overheidsvoertuigen waarvoor een hoge mate van paraatheid vereist is, evenals door het laadprofiel van andere elektrische voertuigen die vrijwel zeker dezelfde laad- en gebruikstijden zullen hanteren. Deze snelladers en het aansluiten van andere voertuigen tijdens de avondpiek hebben een grotere impact op het net en de benodigde capaciteit van de netaansluiting(en) in het werkgebied. Het gebruik van accu's voor opslag en laden kunnen dit, bij correct gebruik, eventueel ontlasten maar vereisen wel weer een significantie aanvullende investering.

Een praktische methode om netcongestie aan te tonen, is door de afnamemogelijkheden te volgen die worden aangegeven op de capaciteitskaart van Netbeheer Nederland. Door uitzonderingen te verlenen op basis van netcongestie aan de oranje en rode gebieden, kan er geen onduidelijkheid ontstaan, en kan bij aanbestedingen altijd op de actuele situatie worden geanticipeerd. Zie link naar de kaart: [Capaciteitskaart elektriciteitsnet \(netbeheernederland.nl\)](https://www.netbeheernederland.nl/capaciteitskaart)

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,
namens dezen,

D.D. van Dijken
Themamanager Beheer Wegen & Vaarwegen