



WTC Arnhem | Nieuwe Stationsstraat 10
Postbus 1218 | 6801 BE Arnhem | Nederland
+31 (0) 88 377 00 00 | post@nvr.nl | www.nvr.nl
IBAN: NL32 ABNA 0517 1171 69 | **BIC:** ABNANL2A
KVK: 40530962 | **BTW:** NL 804757768B01

Koninklijke NVRD
Postbus 1218
6801 BE ARNHEM

Datum: 19-08-2024

BETREFT: Zienswijze op beoogde wijziging Regeling Bevordering Schone Wegvoertuigen

Bestemd voor: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Geacht Ministerie,

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar op de voorgestelde Wijziging Regeling Schone Wegvoertuigen (vanaf nu: de Regeling).

1. Introductie

De NVRD is de Koninklijke Nederlandse vereniging voor publieke afval- en reinigingsdiensten. Onder andere door middel van belangenbehartiging, kennisdeling, en innovatiebevordering vertegenwoordigen wij de gemeentelijke en publieke afval- en reinigingssector in Nederland. Wij streven continu naar een duurzame circulaire samenleving en een schone en aantrekkelijke leefomgeving.

In het streven naar een duurzame en aantrekkelijke leefomgeving steunen wij, in zijn algemeenheid, ook de Regeling Bevordering Schone Wegvoertuigen. Onze leden zien de noodzaak van een duurzame transitie van het wagenpark. Gezien hun publieke karakter zijn zij bewust van hun grote zichtbaarheid en verantwoordelijkheid in de maatschappij.

Onze leden zijn al enkele jaren bezig met een wagenpark-omslag van fossiele wegvoertuigen naar schone- en/of emissievrije wegvoertuigen. Zij kenmerken zich door hun innovatieve houding waarin zij onderzoeken en experimenteren met de beste methode(s) om zo snel mogelijk hun wagenpark te verduurzamen. Zo hebben wij, in samenspraak met onze leden, in 2022 een marktconsultatie gedaan om te inventariseren wat het marktaanbod is voor waterstof-aangedreven inzamelvoertuigen. Dit aanbod bleek helaas nog te beperkt. Daarnaast heeft een deel van onze leden heeft zich, sinds 2019, geëngageerd aan het Convenant Duurzame Voertuigen en Brandstoffen in de Reinigingsbranche. Hierin hebben de aangesloten partijen met uw ministerie afgesproken dat, vanaf 2030 of eerder waar mogelijk, alle nieuw aan te schaffen voertuigen emissievrij zijn.

De wettelijke verplichtingen – waar onze leden mee te maken krijgen in het verduurzamen van hun wagenpark – staan op het punt te worden ingevoerd of te worden aangescherpt. Zoals de invoer van zero-emissie zones en de beoogde aanscherping van deze Regeling. Voor veel van onze leden is emissievrij aanbesteden, waar het mogelijk is, nu al het uitgangspunt bij nieuwe aanbestedingen. Tegelijkertijd brengt deze duurzame omslag organisatorische uitdagingen met zich mee. Hieruit blijkt dat het verduurzamen



WTC Arnhem | Nieuwe Stationsstraat 10
Postbus 1218 | 6801 BE Arnhem | Nederland
+31 (0) 88 377 00 00 | post@nvr.nl | www.nvr.nl
IBAN: NL32 ABNA 0517 1171 69 | **BIC:** ABNANL2A
KVK: 40530962 | **BTW:** NL 804757768B01

van het wagenpark helaas een lang traject is en dat het niet van de een op de andere dag gaat. Onze branche heeft daarom baat bij duidelijk en eenduidig beleid.

2. Reactie NVRD op beoogde wijziging RBSW

In aanloop naar de beoogde wijziging in deze Regeling heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een haalbaarheidsonderzoek laten uitvoeren door CE Delft. Dit haalbaarheidsonderzoek onderzoekt de haalbaarheid van een aanscherping van de minimumstreefwaarden, specifiek over de tweede fase van RBSW, die plaatsvindt van 2026 tot 2030. In dit onderzoek omschrijft CE Delft de knelpunten en randvoorwaarden voor aanbestedende diensten om te voldoen aan de beoogde verhoging van de minimumstreefwaarden.

De NVRD heeft een aantal vragen en kritiekpunten over hoe er met de resultaten en conclusies van dit onderzoek is omgegaan. Zowel de financiële haalbaarheid als netcongestie ziet de NVRD als een groter knelpunt dan de onderzoekers inschatten in het haalbaarheidsonderzoek. Wij onderstrepen echter wel de randvoorwaarden die CE Delft benoemt in het onderzoek. Deze zijn namelijk essentieel voor het behalen van een aanscherping van de Regeling.

Hieronder zetten wij onze standpunten verder uiteen:

2.1) Financiële haalbaarheid

Als eerste wordt onderzocht of het financiële aspect een knelpunt is in het behalen van de voorgestelde aangescherpte minimumstreefwaarden.

De onderzoekers concluderen dat de prijs voor de aanschaf van emissievrije lichte voertuigen in de komende jaren concurrerend of zelfs lager wordt dan fossiel aangedreven lichte voertuigen (M1, M2, N1) – wanneer de aanschafprijs concurrerend wordt of lager wordt dan de fossiele variant verwacht onze branche dat de aanschaf van lichte voertuigen geen knelpunt vormt. Echter is de aanschaf van lichte voertuigen niet de hoofdfocus in deze transitie, dat zijn namelijk de categorie zware voertuigen (N2, N3). Onze leden voeren hun gemeentelijke taak voornamelijk uit met inzamelvoertuigen, uit de categorie zware voertuigen (N2, N3). Voor zware voertuigen, stelt het onderzoek, blijft de initiële aanschafkosten nog lange tijd fors hoger dan de fossiele variant.

De conclusie van CE Delft is dat voor de publieke afvalbranche het financiële aspect geen doorslaggevend knelpunt zal zijn in het behalen van de aangescherpte doelen. De NVRD heeft haar twijfels bij deze conclusie en denkt dat dit een groter knelpunt is dan CE Delft stelt. In het haalbaarheidsonderzoek is de financiële blik op de *Total Cost of Ownership* (vanaf nu: TCO) namelijk te beperkt. In de TCO-analyse wordt met name gefocust op de initiële aanschafkosten van het voertuig en de kosten voor laadstroom. Dat is, onzes inziens, te beperkt. Daarnaast worden de kosten voor schone brandstof (HVO100) ook niet meegenomen. Om de leesbaarheid van dit document te verhogen staat in Bijlage 1 er een onderbouwing van bijkomende kosten die de TCO van onze leden significant verhogen.



WTC Arnhem | Nieuwe Stationsstraat 10
Postbus 1218 | 6801 BE Arnhem | Nederland
+31 (0) 88 377 00 00 | post@nvr.nl | www.nvr.nl
IBAN: NL32 ABNA 0517 1171 69 | **BIC:** ABNANL2A
KVK: 40530962 | **BTW:** NL 804757768B01

Met de uiteengezette punten - uit Bijlage 1 - in acht nemend kan gesteld worden dat het haalbaarheidsonderzoek een beperkte blik op de *Total Costs of Ownership* heeft gehad.

Onze leden financieren hun werkzaamheden middels de gemeentelijke afvalstoffenheffing: deze heffing wordt betaald door inwoners van de betreffende gemeente. De hoogte van deze afvalstoffenheffing en liquiditeit van onze leden is deels onderhevig aan (onverwachte) externe ontwikkelingen, denk hierbij o.a. aan de extra kosten die onze leden gemaakt hebben door de lachgasproblematiek of verhoging van personeelskosten door inflatie. Deze externe kosten kunnen invloed hebben op de liquiditeit van onze leden. Daarnaast zien gemeenten hun gehele financiële armslag, o.a. door het ravijnjaar in 2026, de komende jaren dalen. Hoewel de intentie om te verduurzamen voor gemeenten zwaar weegt, zet de beperkte financiële ruimte wel duurzame investeringen onder druk. Bij een significante verhoging van kosten zijn onze leden genoodzaakt dit door te berekenen in de afvalstoffenheffing. Hiermee worden inwoners geconfronteerd met een lastenverzwaring. Dat is onzes inziens niet wenselijk omdat de lastendruk voor veel inwoners nu al (te) hoog is.

Gezien bovenstaande argumenten, en de argumenten in Bijlage 1, schatten wij de financiële haalbaarheid - van de beoogde wijziging in de Regeling - lager in dan dat CE Delft doet. De conclusie van CE Delft dat het financiële aspect voor de afvalbranche geen doorslaggevend knelpunt lijkt te zijn houdt daarom dus geen stand.

2.2) Netcongestie

Zoals in Bijlage 1 kort aangestipt heeft het merendeel van onze leden te maken met netcongestie op het elektriciteitsnet. Onze leden verwachten hier tot zeker 2035 last van te ondervinden.

Daarnaast heeft de ACM twee beslissingen genomen die negatief kunnen uitpakken voor de verduurzaming van het wagenpark binnen onze branche:

- *Besluit prioriteringskader transportverzoeken*
Netbeheerders gaan vanaf 1 oktober 2024 gebruik maken van een prioriteringskader bij transportverzoeken op het energienet. Dat betekent dat zij bij het geven van toegang tot het elektriciteitsnet af kunnen wijken van de volgorde van binnenkomst. Daarmee wil de Autoriteit Consument en Markt (ACM) ervoor zorgen dat organisaties met maatschappelijk belang ook tijdens netcongestie ruimte blijven houden op het elektriciteitsnet. Tot onze grote verbazing valt (gemeentelijk) afvalbeheer buiten het prioriteringskader. Afvalbedrijven maakten wel onderdeel uit van het ontwerpbesluit van het prioriteringskader, maar niet van het definitieve besluit. Hier is NVRD tegen in beroep gegaan - dit beroep loopt nog. Als ons beroep niet gegrond wordt verklaard is er sprake van conflicterende wetgeving en kan een groot deel van onze leden niet voldoen aan de beoogde verhoging van de minimumstreefwaarden in de RBSW.
- *Codebesluit niet gebruikte transportrechten (GOTORK)*
Dit codebesluit gaat over niet-gebruikte-transportrechten (Gebruik Op Tijd Of Raak het Kwijt; GOTORK). Hiermee wordt het voor netbeheerders mogelijk om onnodig gecontracteerd transportvermogen te beperken en beschikbaar te stellen aan andere



WTC Arnhem | Nieuwe Stationsstraat 10
Postbus 1218 | 6801 BE Arnhem | Nederland
+31 (0) 88 377 00 00 | post@nvr.nl | www.nvr.nl
IBAN: NL32 ABNA 0517 1171 69 | **BIC:** ABNANL2A
KVK: 40530962 | **BTW:** NL 804757768B01

netgebruikers in gebieden met netcongestie. Dit is nadelig voor onze leden die al een verzaamd energienet hebben. Zij hebben dit namelijk aan laten leggen met het oog op gefaseerde groei van hun duurzame wagenpark. Wanneer transportvermogen wordt ingeperkt in de komende jaren, levert dat onduidelijkheid en onzekerheid op. Dit heeft directe invloed op de investeringen die onze leden doen (en al hebben gedaan) ten behoeve van de uitbreiding van hun emissievrije wagenpark. Ook hierbij hebben onze leden te maken met conflicterende wetgeving waar zij niet aan kunnen voldoen.

Als laatste zorgt netcongestie ervoor dat onze leden genoodzaakt zijn om tijdelijk te investeren in extra laadcapaciteit (zoals uiteengezet in bijlage 1). Hierdoor zorgt netcongestie ook voor een verhoging van kosten voor onze leden.

3. Conclusie

Voor een aantal van onze leden blijkt emissievrij aanbesteden niet altijd mogelijk en komt de praktische inzet van deze emissievrije voertuigen vaak nog met uitdagingen. Dit komt voornamelijk door het probleem van netcongestie en de hoge kosten die deze transitie met zich meebrengt. In het haalbaarheidsonderzoek schetst CE Delft vijf randvoorwaarden waarbinnen de aangescherpte RBSW-doelstellingen gehaald kunnen worden. De NVRD is van mening dat een volle inzet, van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, op het realiseren van deze randvoorwaarden de komende jaren van belang is, voordat er een aanscherping van de minimumstreefwaarden gedaan kan worden.

CE Delft stelt dat financiën voor de publieke afvalsector geen doorslaggevend knelpunt zijn in het behalen van de beoogde aanscherping van de RBSW. Die conclusie deelt de NVRD niet. Momenteel maken wij maar beperkt aanspraak op financiële ondersteuning (zie bijlage 1). Bij een verdere en geïntensiveerde verduurzamingsinslag de komende jaren heeft de publieke afvalsector meer financiële steun nodig. Zonder extra financiële steun vanuit het Rijk of zonder een aanzienlijke verhoging van de lokale afvalstoffenheffing kunnen onze leden niet investeren in de versnelde verduurzaming van het wagenpark. De NVRD denkt graag mee in hoe deze financiële steun onze leden beter kan helpen.

Als laatste zien wij dat de argumentatie ontbreekt over hoe het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de beoogde minimumstreefwaarden, zoals voorgesteld in de consultatie, heeft bepaald. Hier zien wij graag een nadere toelichting op.

In aanloop naar deze beoogde verscherping vinden wij dat de positie van de publieke afval- en reinigingssector niet voldoende is meegenomen (met name op de punten financiële liquiditeit en ontwikkelingen omtrent netcongestie). De NVRD vindt een aanscherping voor de categorie lichte voertuigen (M1, M2, N1) en de categorie zware voertuigen (N2, N3) daarom niet voldoende onderbouwd en nog niet realistisch. Onze leden zijn pas in staat hieraan te voldoen als de randvoorwaarden, zoals gesteld in het haalbaarheidsonderzoek, gerealiseerd zijn. Wij pleiten daarom voor versnelde realisatie van de randvoorwaarden en een betere onderbouwing van de beoogde aanscherping voordat de minimumstreefwaarden verhoogd worden.



WTC Arnhem | Nieuwe Stationsstraat 10
Postbus 1218 | 6801 BE Arnhem | Nederland
+31 (0) 88 377 00 00 | post@nvr.nl | www.nvr.nl
IBAN: NL32 ABNA 0517 1171 69 | **BIC:** ABNANL2A
KVK: 40530962 | **BTW:** NL 804757768B01

Bijlage I: Uiteenzetting bijkomende TCO-kosten voor NVRD-leden

De kosten die onze leden moeten maken - door de beoogde aanscherping van de minimumstreefwaarden - werken door in de gehele organisatie. Deze kosten zijn niet meegenomen in de TCO van het haalbaarheidsonderzoek. Deze zetten wij hieronder uiteen:

- Bestaande subsidies komen onze leden, in beperkte mate, tegemoet. Dit wordt ook geconcludeerd in het haalbaarheidsonderzoek van CE Delft. Als eerste komt maar een deel van onze leden in aanmerking voor subsidie: een gemeente met een eigen uitvoeringsorganisatie komt niet in aanmerking, terwijl publieke bedrijven wel in aanmerking komen. Als tweede is er meer vraag dan aanbod bij de openstelling van de subsidies en als laatste vergoeden deze subsidies vaak maar deels de investering. Een goed voorbeeld is de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET-subsidie): hier wordt alleen een gedeelte van de initiële aanschaf van een chassis gesubsidieerd. Onze leden geven invulling aan het ophalen van huishoudelijk afval- en reiniging van de openbare ruimte - om deze taken op een juiste manier uit te voeren is er een specialistisch voertuig nodig met verschillende specifieke configuraties. Dit leidt tot extra kosten omdat deze configuraties aangepast moeten worden naar een schone of emissievrije voertuigvariant. Deze kosten zijn nog aanzienlijk en vallen niet onder bestaande subsidies.
- Doordat de zware voertuigen een complex geheel zijn van configuraties houden de meesten van onze leden meestal het voertuigonderhoud in eigen beheer. Dit is niet altijd contractueel gezien mogelijk van de leverancier - onze leden betalen dan nog extra kosten voor verplichte onderhoudskosten boven op aanschafkosten. Toch is het uitbesteden van dit onderhoud vaak te complex (door veelal internationale leveranciers voor verschillende onderdelen) en te tijdrovend (gezien de cruciale functie die onze leden uitvoeren). Onze leden kunnen het zich niet permitteren dat een voertuig lang uit de roulatie is. De omslag van fossiel naar emissievrij vraagt van onze leden dus ook een extra investering in opleidingskosten om eigen personeel om te scholen tot gecertificeerd monteur voor emissievrije voertuigen. Daarnaast vraagt een duurzame omslag aanpassingen en investeringen in de werkplaats. Dit is zowel een organisatorisch knelpunt als een financieel knelpunt.
- Door het gewicht van een extra batterijpakket op een voertuig wordt het voertuig zwaarder. Per 1 juli 2024 vervalt het gedoogbeleid waarbij bestuurders met een B-rijbewijs een zero-emissievoertuig tot en met maximaal 4.250 kg mogen besturen en er tijdelijk niet voldaan hoeft te worden aan het bezit van een tachograaf. De Europese Commissie heeft in een voorstel voor de vierde herziening van de rijbewijsrichtlijn voorgesteld een uitzondering voor het besturen van elektrische voertuigen tot 4.250 kg met een B-rijbewijs in te voeren. Er wordt helaas verwacht dat deze regeling pas op zijn vroegst in 2027 van kracht is. Door het vervallen van dit gedoogbeleid zijn onze leden genoodzaakt hun personeel op te leiden naar een C-rijbewijs - dit kost onze leden onnodig geld als er in 2027 in de herziening van de Rijbewijsrichtlijn toch een uitzondering wordt gemaakt. Om



WTC Arnhem | Nieuwe Stationsstraat 10
Postbus 1218 | 6801 BE Arnhem | Nederland
+31 (0) 88 377 00 00 | post@nvr.nl | www.nvr.nl
IBAN: NL32 ABNA 0517 1171 69 | **BIC:** ABNANL2A
KVK: 40530962 | **BTW:** NL 804757768B01

zowel onnodige kosten, als organisatorische knelpunten, voor onze leden te voorkomen pleit de NVRD voor het handhaven van het gedoogbeleid van voor 1 juli 2024 óf voor een ontheffing tót de invoer van de herziende Rijbewijsrichtlijn.

- De initiële aanschafkosten van een schone of emissievrij voertuig is nog fors hoger dan een fossiele variant, zoals ook wordt gesteld in het haalbaarheidsonderzoek van CE Delft. Hierdoor zijn de verzekeringspremies die onze leden moeten afsluiten ook hoger. Daarnaast stellen verzekeraars hoge eisen aan het brandveilig stallen en opladen van zware elektrische voertuigen. Dat is begrijpelijk, maar moeilijk op korte termijn te realiseren. Het creëren van brandscheidingen en quarantaine-plekken vraagt om een herinrichting van het terrein – dat is een uitdaging om dit goed te regelen binnen de schaarse ruimte waar een groot deel van onze leden mee te maken heeft.
- Een batterij-elektrisch voertuig heeft nu nog minder laadcapaciteit dan een fossiele variant. Ter verduidelijking: het gaat hier om laadcapaciteit voor tonnen/gewicht huishoudelijk afval in plaats van de laadcapaciteit van een batterij. Hierdoor zijn er meer voertuigen nodig om dezelfde hoeveelheid tonnages aan huishoudelijk afval op te halen. Dit werkt door in de gehele organisatie: grotere locatie nodig vanwege groei in aantal voertuigen, meer personeel om wagens te bemannen, meer laadstroom om op te laden en het betalen van meer verzekeringspremie door de groei van het wagenpark. Dit punt wordt nog niet meegenomen in de TCO.
- Veel van onze leden stappen over op HVO100-brandstof om op korte termijn al een vermindering van CO₂-uitstoot te realiseren. Dit doen zij veelal wanneer emissievrij aanbesteden nog niet mogelijk is. De kosten voor het gebruik van schone brandstof (HVO100) liggen echter een stuk hoger dan fossiele brandstof. Dit kan tot 30 cent per liter verschillen. Dit zorgt op jaarbasis voor een aanzienlijke stijging van kosten. Hier is in de TCO-analyse echter geen rekening mee gehouden – daarin wordt alleen fossiele brandstof vergeleken met laadstroom.
- Een groot deel van onze leden heeft te maken met netcongestie. Naar verwachting zal dit aanhouden tot minstens 2035 totdat de netbeheerders een verzaamd elektriciteitsnet hebben aangelegd. Om tot die tijd wel te werken aan een duurzame transitie investeren onze leden o.a. in slimme laadinfrastructuur om tijdelijk hun capaciteit te vergroten. Dit zijn relatief hoge investeringen voor beperkte extra laadcapaciteit. Door het tijdelijke karakter van deze investeringen kan er geconstateerd worden dat dit verzonken kosten zijn als het elektriciteitsnet uiteindelijk verzaamd is. Onze leden betreuren deze extra kosten.



WTC Arnhem | Nieuwe Stationsstraat 10
Postbus 1218 | 6801 BE Arnhem | Nederland
+31 (0) 88 377 00 00 | post@nvr.nl | www.nvr.nl
IBAN: NL32 ABNA 0517 1171 69 | **BIC:** ABNANL2A
KVK: 40530962 | **BTW:** NL 804757768B01

Bijlage 2: Beantwoording vijf ondersteunende vragen

Allereerst willen wij benadrukken dat onze volledige en gedetailleerde zienswijze op de voorgestelde Wijziging Regeling Schone Wegvoertuigen (RBSW) te vinden is in het hoofddocument dat wij hebben ingediend. De beantwoording van de gestelde vragen, zoals hieronder uiteengezet, geeft slechts een gedeeltelijk beeld van onze standpunten en doet geen recht aan de bredere problematiek waarmee onze sector te maken heeft.

Wij beschouwen de hoofdtekst van onze zienswijze als het primaire document waarin onze visie en standpunten volledig en grondig zijn verwoord. Om deze reden hebben wij ervoor gekozen om de beantwoording van deze vragen als bijlage toe te voegen aan onze eigen zienswijze. We verzoeken u dan ook met klem om onze volledige zienswijze, zoals uiteengezet in het hoofddocument, als leidraad te nemen bij uw verdere overwegingen over de voorgestelde regeling.

Hieronder treft u de beantwoording van de vragen aan.

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

Ja, de NVRD verwacht dat de voorgestelde wijziging van de Regeling Schone Wegvoertuigen (RBSW) een aanzienlijke impact zal hebben op haar leden. De belangrijkste effecten zullen zich voordoen op het gebied van de financiële haalbaarheid en de infrastructuur, met name door de uitdagingen rondom de aanschafkosten van zware voertuigen en de problemen veroorzaakt door netcongestie. De financiële druk en de noodzaak om aan de schone- of emissievrije streefwaarden te voldoen, kunnen leiden tot hogere kosten voor de publieke afval- en reinigingsdiensten. Deze kosten kunnen uiteindelijk doorberekend worden aan de inwoners via de afvalstoffenheffing, wat een lastenverzwaring kan veroorzaken die als onwenselijk wordt beschouwd.

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

Op dit moment acht de NVRD de nieuwe doelstellingen zoals voorgesteld in de wijziging van de RBSW niet haalbaar voor haar leden, voornamelijk vanwege twee redenen:

Financiële haalbaarheid: Zoals gesteld in de zienswijze, blijven de aanschafkosten van zware emissievrije voertuigen (N2, N3) fors hoger dan die van fossiele varianten. Daarnaast biedt de huidige analyse van Total Cost of Ownership (TCO) een te beperkte blik door onder andere bijkomende kosten niet mee te nemen (zie bijlage 1). Daarnaast hebben gemeenten beperkte financiële ruimte, zeker met het naderende "ravijnjaar" 2026, waardoor investeringen onder druk komen te staan.

Netcongestie: Veel NVRD-leden ondervinden tot 2035 problemen door beperkte toegang tot het elektriciteitsnet. Dit leidt tot onzekerheid en vertraagt de duurzame transitie van het wagenpark. Bijkomende maatregelen zoals tijdelijke investeringen in



WTC Arnhem | Nieuwe Stationsstraat 10
Postbus 1218 | 6801 BE Arnhem | Nederland
+31 (0) 88 377 00 00 | post@nvr.nl | www.nvr.nl
IBAN: NL32 ABNA 0517 1171 69 | **BIC:** ABNANL2A
KVK: 40530962 | **BTW:** NL 804757768B01

slimme laadinfrastructuur vergroten de kosten voor leden, wat een extra knelpunt vormt.

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

Ja, de NVRD vindt dat er een extra uitzondering moeten worden toegevoegd.

In de huidige situatie worden de voertuigen die vallen onder categorie N2 en N3 niet opgenomen in de voorgestelde uitzondering (Artikel 4, lid 2). De NVRD pleit dat deze voertuigcategorie hier ook in wordt opgenomen.

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

Wanneer de voertuigcategorie N2 en N3 wordt toegevoegd aan Artikel 4, lid 2 verwacht de NVRD dat haar leden hiervan gebruik moeten maken. De voornaamste redenen hiervoor zullen zowel netcongestie, beperkt marktaanbod als de financiële haalbaarheid voor onze leden zijn.

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

Een mogelijke manier om netcongestie aan te tonen, is door gebruik te maken van gegevens die afkomstig zijn van netbeheerders over de status van congestie op specifieke locaties. Netbeheerders houden nauwkeurig bij welke delen van het elektriciteitsnet overbelast zijn en waar beperkingen gelden voor nieuw transportvermogen. Deze informatie kan door aanbestedende diensten worden opgevraagd en gebruikt worden als bewijs van netcongestie tijdens de aanbestedingsprocedures.

Dit kan concreet worden aangetoond middels een officiële brief van de lokale netbeheerder, die onze leden ontvangen bij een aanvraag voor netverzwaring. Deze brief geeft aan of een netverzwaring mogelijk is en stelt, bij een afwijzing van de verzwaring, hoelang de verwachte netcongestie zal aanhouden. De NVRD is van mening dat de netbeheerders het beste zicht hebben op de situatie van het elektriciteitsnet. Daarom zou een officiële brief van de netbeheerder een betrouwbare en directe manier zijn om de aanwezigheid van netcongestie te bewijzen. Verder kunnen afnemers ook verplicht worden om samen met hun transportaanvraag een bevestiging van de netbeheerder aan te leveren die de congestiestatus verifieert. Dit zou bovendien kunnen worden ondersteund door een onafhankelijke partij, zoals de ACM, die de congestiestatus kan controleren.