



Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Website: www.rotterdam.nl

Van: T.B.J. Sjouke
Telefoon: 14 010
E-mail: tbj.sjouke@rotterdam.nl

Onderwerp: Wijziging Regeling bevordering
schone wegvoertuigen

Datum: 19 augustus 2024

Retouradres: Postbus 70012, 3000 KP Rotterdam

Per webformulier verzonden

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Internetconsultatie Wijziging Rbsv
KETEN-ID 26544

L.S.

Via deze weg deelt de gemeente Rotterdam haar reactie op de voorgestelde wijzigingen in de Regeling bevordering schone wegvoertuigen (Rbsv), zoals gepubliceerd in de internetconsultatie. De gemeente Rotterdam staat achter de inspanningen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de transitie naar emissievrije voertuigen te versnellen. Het verhogen van de percentages sluit goed aan bij de doelstellingen van de gemeente en draagt bij aan het verminderen van CO₂-uitstoot, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het stimuleren van duurzame mobiliteit.

Hoewel de gemeente Rotterdam de voorgestelde maatregelen ondersteunt, heeft zij bedenkingen over de haalbaarheid van de regeling in specifieke gevallen. Daarnaast maakt de gemeente zich zorgen over hoe de uitzonderingen zullen worden toegepast. Het is voor de gemeente van groot belang dat hier zorgvuldig naar wordt gekeken, om te voorkomen dat organisaties met praktisch onhaalbare doelstellingen worden geconfronteerd.

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

Ja, de regeling zal effect hebben op de organisatie.

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

Nee, de nieuwe doelstellingen zullen naar verwachting (deels) niet haalbaar zijn voor onze organisatie. Dit wordt met name veroorzaakt door het feit dat niet voor ieder voertuig een equivalent emissievrij voertuig beschikbaar is, ofwel een equivalent emissievrij voertuig dat onder dezelfde voorwaarden ingezet kan worden. Dit probleem speelt met name in bij de gladheidsbestrijding en de zware bestelauto's.

Voertuigen binnen het wagenpark, die worden ingezet voor gladheidsbestrijding, kunnen deze taak nog niet emissievrij uitvoeren. Dit wordt veroorzaakt door het extra gewicht door de hoeveelheid zout, alsmede de snelheid waarmee de stad weer bereikbaar moet zijn op basis van, conform de CROW-richtlijn, vastgesteld beleid. Wettelijk gezien heeft de gemeente deze inspanningsverplichting, een taak die met de huidige techniek simpelweg



nog niet mogelijk is. Deze voertuigen worden binnen de gemeente Rotterdam ingezet voor zowel reiniging en inzameling én gladheidsbestrijding.

Bij elektrische bestelauto's speelt het probleem dat deze door toevoeging van het batterijpakket zwaarder zijn dan een diesel aangedreven voertuig. Bij de zwaarste categorie bestelauto's komt het maximale gewicht daardoor boven de 3500 kg en is een C-rijbewijs noodzakelijk. Dit probleem speelt in Rotterdam op grote schaal. Het ministerie werkt aan een oplossing voor dit probleem, maar de plannen en tijdshorizon bieden nog geen zekerheid.

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

Ja, de gemeente Rotterdam vindt dat er drie specifieke uitzonderingen aan de regeling moeten worden toegevoegd. Dit betreft voertuigen voor gladheidsbestrijding en de zwaarste categorie bestelauto's vanwege de eerder beschreven problematiek. Additioneel is er behoefte aan een uitzondering voor voertuigen waarvoor geen emissievrije alternatieven op de markt zijn. Hoewel het rapport van CE Delft en de voorgestelde regeling uitgaan van de beschikbaarheid van emissievrije alternatieven voor alle voertuigen, blijkt uit de praktijk dat dit niet altijd het geval is. Daarom moet de regeling ruimte bieden voor ontheffingen voor voertuigen zonder beschikbare emissievrije opties, een uitzondering die momenteel ontbreekt in de Rbsw.

Verder is het voor de gemeente Rotterdam belangrijk dat deze regeling aansluit bij bestaand beleid omtrent zero-emissie voertuigen. Bij de invoering van zero-emissiezones doen zowel het ministerie als diverse gemeenten ervaring op met de haalbaarheid van zero-emissie-eisen. Het is daarom wenselijk dat de uitzonderingen en de beoordelingsmethodiek in de Rbsw worden afgestemd op het ontheffingenbeleid van de zero-emissiezones.

Als laatste punt van aandacht sluit de eerste voorgestelde uitzondering in de concept-regeling, die betrekking heeft op een tekort aan emissievrije voertuigen, niet aan bij de invoering van zero-emissiezones. Daar is al rekening gehouden met dergelijke tekorten. In overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is besloten geen uitzondering te maken op basis van een algemeen tekort aan emissievrije voertuigen. In plaats daarvan wordt bij lange levertijden van nieuwe voertuigen een tijdelijke ontheffing verleend voor het huidige voertuig.

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

Ja, de gemeente Rotterdam verwacht gebruik te moeten maken van de uitzonderingen. De gemeente is verantwoordelijk voor cruciale taken zoals gladheidsbestrijding en afvalinzameling, die in een dichtbevolkte stad als Rotterdam complexe uitdagingen met zich meebrengen. Daarnaast speelt ook het opleiden van personeel met rijbewijs C een belangrijke rol, wat extra complicaties geeft bij de uitvoering van deze kerntaken. Omdat voor bepaalde voertuigcategorieën nog geen emissievrije alternatieven beschikbaar zijn, is het noodzakelijk dat de gemeente aanspraak kan maken op de uitzonderingen die in de regeling worden opgenomen.

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

Een praktische werkwijze is dat de partij eerst aantoont dat zij wil laden in een gebied waar netcongestie geldt via de capaciteitskaart van Netbeheer Nederland. Daarnaast zou de partij moeten aantonen dat zij een grotere aansluiting nodig heeft voor het laden van



additionele voertuigen en aan kunnen tonen dat het verzwaren van de aansluiting of het verhogen van het vermogen geweigerd is door de netbeheerder.

Echter betekent het ontbreken van een toereikende aansluiting en/of gecontracteerd vermogen nog niet dat het onmogelijk is om de voertuigen op te laden. Er zijn tal van mogelijkheden om dit te ondervangen, bijvoorbeeld door een batterij toe te passen, door gebruik te maken van overcapaciteit bij een bedrijf in de buurt of door gebruik te maken van publieke laadvoorzieningen.

Concluderend wil de gemeente Rotterdam haar waardering uitspreken voor de inzet van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de transitie naar emissievrije voertuigen te bevorderen. De voorgestelde wijzigingen in de Regeling bevordering schone wegvoertuigen dragen bij aan een duurzamere mobiliteit en sluiten aan bij de doelstellingen van de gemeente. Tegelijkertijd vraagt Rotterdam om een zorgvuldige afweging van uitzonderingen en uitvoerbaarheid, met oog voor de unieke uitdagingen waar stedelijke taken zoals gladheidsbestrijding en afvalinzameling mee te maken hebben. Wij vertrouwen erop dat deze aandachtspunten zullen bijdragen aan een succesvolle implementatie van de regeling.

Met vriendelijke groet,

namens de gemeente Rotterdam,

T.B.J. Sjouke

Stadsontwikkeling
Afdeling Mobiliteit