

Monitor Zero Emissie Doelgroepenvervoer



GNMI, Den Haag, mei 2020

Auteurs: Marjan Jongsma (Marunga BV) en Alex Mink (GNMI)

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
1. Inleiding.....	4
2. Dataverzameling	6
2.1 Ondertekening bestuursakkoord	6
2.2 Realisatiefase ondertekenaars bestuursakkoord ZED	7
2.3 Fasering gemeenten	8
2.4 Kwantitatieve informatie	11
2.5 Verschillen tussen aanbestedingen	11
2.6 Elementen voor een goede monitoring.....	16
3. Monitor.....	20
3.1 Definities en standaardisering	20
3.2 Van ruwe naar gestructureerde data	20
3.3 Raamwerk monitor	20
3.4 Oplevering.....	22
3.5 Updatefrequentie en ontsluiting.....	22
3.6 Privacy en veiligheid	22
4. Conclusies en aanbevelingen.....	24
Bronnenlijst	25
Bijlage 1 Overzicht resultaten aanbestedingen.....	26
Bijlage 2 Overzicht aanbestedingen 2019.....	28

Foto voorblad: primeur in Den Haag met grootste waterstofvloot van Nederland (Foto: Toyota.nl)

Samenvatting

Context van het onderzoek

In het vierde kwartaal van 2019 onderzocht Marunga BV in opdracht van de vereniging Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) de voortgang van het Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer (hierna: bestuursakkoord). In het bestuursakkoord spraken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en deelnemende gemeenten de ambitie uit om in 2025 – voor de uitvoering van gemeentelijke vervoerstaken – te komen tot een volledig emissieloze vloot binnen het doelgroepenvervoer. Deze monitor brengt de voortgang van de doelstellingen van het bestuursakkoord in beeld. Daarnaast verkennen we het speelveld rondom de realisatie van de Zero Emissie-ambities binnen het doelgroepenvervoer. In deze rapportage worden ook de mogelijkheden en normeringen voor een structurele monitoring van de uitrol van Zero Emissie doelgroepenvervoer in beeld gebracht. Deze rapportage sluit dan ook af met aanbevelingen voor gegevensverzameling en de ondersteuning van gemeenten.

Onderzoeksmethodiek

Dit onderzoek heeft plaatsgevonden aan de hand van interviews met gemeenten die het bestuursakkoord hebben ondertekend en inzage kregen in de instroomcijfers van zero emissievoertuigen van de deelnemers. Daarnaast zijn reeds gehouden aanbestedingen verkend waarin 100% zero emissievoertuigen de norm waren. Overigens tonen ook niet-deelnemers aan het bestuursakkoord wil en ambitie om de doelstelling te halen om in 2025 een geheel *schoon aan de uitlaat* doelgroepenvervoer op de weg te hebben. Op basis van RDW-registratiedata is er een toename van het aantal elektrische voertuigen waarneembaar, terwijl er nog maar weinig voertuigen op waterstof in gebruik zijn. Ook hier is overigens wel een groeitrend zichtbaar.

Uitkomsten van het onderzoek

Zowel ondertekenaars van het Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer als gemeenten die het akkoord niet hebben ondertekend werken aan de transitie richting zero emissie doelgroepenvervoer. Van de 19 gemeenten die het akkoord hebben ondertekend zijn acht gemeenten daadwerkelijk gestart met een concessie waarin ZE voertuigen gebruikt worden. Twee gemeenten zaten in de aanbestedingsfase en de overige negen gemeenten zijn bezig met voorbereidingen maar hebben nog geen concessie uitgeschreven. Een mogelijke verklaring hiervoor kan zijn dat er nog een oude concessie uitgediend moet worden alvorens een nieuwe gestart kan worden.

Bij de helft van de gemeenten waar onderzoek gedaan is naar hun gunningen (11 van de 22) is zero emissie doelgroepenvervoer inmiddels opgenomen in de concessie.

Middels interviews met de gemeenten en na het bestuderen van aanbestedingsdocumenten is een beperkte hoeveelheid informatie verkregen. Hierdoor zijn niet voor alle gemeenten de

voertuigaantallen gevonden. Alleen voor de gemeente Den Haag (41 elektrisch, 39 waterstof voertuigen), de gemeente Hoorn, (drie elektrische voertuigen) en de SWVO/Regio Zeeland (drie elektrische voertuigen) zijn specifieke voertuigaantallen bekend geworden. Het aanbod van voertuigen dat kan worden ingezet voor nul-emissie doelgroepenvervoer neemt toe, ook voor rolstoelvervoer blijkt uit een studie van CE Delft.

Er worden goede stappen gezet binnen het doelgroepenvervoer. Er zijn ook nog een aantal uitdagingen die naar voren komen. Bijvoorbeeld de beschikbaarheid van voldoende laad- en schone tankinfrastructuur en het ontbreken van het voertuigtype achtpersoonsbusjes met een rolstoelplaats én batterij-elektrische aandrijving. Een ander aandachtspunt is dat de monitoring van beleidsmatige en inkoopprestaties rondom Zero Emissie doelgroepenvervoer afhankelijk is van het ontsluiten, leveren, bewerken en duiden van relevante data. Dit is overheidsbreed een steeds belangrijkere opgave aan het worden. De vereniging GNMI ziet kansen om op basis van deze monitor knelpunten te inventariseren, maar ook om de bestaande coalitie van gemeenten en regio's te verbreden. In het rapport worden hiertoe enkele aanbevelingen gedaan. Overigens moet er worden opgemerkt dat alle gegevensverzameling heeft plaatsgevonden in de periode november en december 2019, waardoor de informatie in dit rapport is gebaseerd op de momentopname destijds.

1. Inleiding

In september 2013 tekenden overheden, het bedrijfsleven en belangenorganisaties, onder begeleiding van de Sociaal-Economische Raad, het Energieakkoord voor Duurzame Groei. Doel van dit akkoord is om in 2050 een reductie van broeikasgassen van 60% van de mobiliteits- en transportsector te bereiken ten opzichte van 1990. Om deze doelstellingen te halen is een transitie naar duurzame mobiliteit noodzakelijk.¹ Daarnaast neemt de urgentie toe: het recent gesloten Klimaatakkoord zet eveneens in op een forse reductie van de CO₂-uitstoot door gemotoriseerd verkeer. Op gemeentelijk niveau spelen het vergroten van de omgevingskwaliteit en duurzaamheid ook een rol. De uitrol van de ambities van dit Bestuursakkoord legt zo een brug tussen sociaal domein, mobiliteit en duurzaamheid.

Zero Emissie Doelgroepenvervoer

Als grote opdrachtgever spelen gemeenten een cruciale rol in het doelgroepenvervoer. Doelgroepenvervoer is onder meer het vervoer van mensen die vanwege leeftijd of een beperking tijdelijk of chronisch niet zelfstandig kunnen reizen. De drie (naar budget) grootste vervoerstromen binnen doelgroepenvervoer vallen onder de gedecentraliseerde gemeentelijke taken en betreffen het WMO-vervoer, leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer.² Gemeenten nemen hun verantwoordelijkheid door een belangrijke stap te zetten in de transitie naar duurzame mobiliteit. In bredere zin speelt de maatschappelijke opgave om mobiliteit te verduurzamen.

Gemeenten vertalen deze doelstelling door in de aanbestedingen van het doelgroepenvervoer gunningscriteria op te nemen die zijn gericht op een (volledige) zero emissie vloot.

Zero emissie (hier na ook: ZE) geeft aan dat een voertuig geen vervuilende uitstoot bij de uitlaat heeft, gerekend van de energieopslag in het voertuig tot en met de aandrijving (*Tank-to-Wheel*).

Gemeenten kunnen ook een faciliterende rol innemen richting vervoerders die binnen bestaande of nieuwe contracten Zero Emissie willen toepassen of uitbreiden. Daarbij kan vooral gedacht worden aan de beschikbaarheid van schone tank- en/of laadinfrastructuur. Behalve Nederland stimuleert ook de Europese Unie in toenemende mate het zero emissievervoer, voornamelijk via de beleidsdoelstelling Clean Vehicles Directive.

Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer

De gezamenlijke ambitie van gemeenten en marktpartijen is vastgelegd in het bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer³ (hierna: bestuursakkoord of BA). Doelstelling hiervan is volledig zero emissie doelgroepenvervoer (hierna ook: ZED) vanaf 1 januari 2025, ofwel 100% ZED. Gemeenten hebben dankzij hun opdrachtgevende rol voor het doelgroepenvervoer grote invloed op het halen

1 Bron: Energieakkoord voor duurzame groei, SER

2 Bron: Cijfers en prognoses van het doelgroepenvervoer in Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

3 Bron: Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

van dit streven. Ook vervoerders, voertuigleveranciers en andere sectororganisaties steunen deze beweging middels een bijbehorend convenant.

Monitoring

De ambitie van het bestuursakkoord is duidelijk, maar hoe wordt bepaald of de doelstelling daadwerkelijk gehaald gaat worden en of gemeenten en overige partijen op de goede weg zijn? Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de deelnemers aan het bestuursakkoord willen daarom een beeld krijgen in hoeverre gemaakte afspraken worden gerealiseerd en inzicht in de data die informatie geven over de prestaties van het bestuursakkoord en het convenant. Het GNMI leidt in opdracht van de Rijksoverheid het secretariaat van dit bestuursakkoord (hierna: secretariaat ZED) en voert dit onderzoek in opdracht van het Ministerie van I&W dit onderzoek uit.

Deze rapportage beantwoordt drie vragen:

- Hoe groot is de instroom van ZE-voertuigen in het doelgroepenvervoer?
- Wat zijn de kansen en beperkingen als het gaat om opdrachtgeverschap bij de instroom van ZE-voertuigen?
- Op welke wijze is er een structurele monitor van de voortgang van de prestaties mogelijk?

Dataverzameling

Deze rapportage geeft een eerste indruk van de voorwaarden en eisen rondom de verzameling, inwinning en ontsluiting van relevante data, de belemmeringen waar de onderzoekers, gemeenten of overige partijen tegenaan lopen, en daaruit voortvloeiende aanbevelingen. De rapportage beantwoordt bovendien vragen als: *hoeveel ZE-voertuigen rijden er al rond in gemeenten? Hoeveel tijd van hun totale capaciteit worden deze voertuigen gebruikt voor het doelgroepenvervoer?*

In eerste instantie zijn alleen gemeenten die het bestuursakkoord ondertekend hebben onder de loep genomen. Gaandeweg het project is besloten om dit uit te breiden met gemeenten die het bestuursakkoord niet ondertekend hebben, maar wel al zeer actief zijn met ZED. Daardoor richt het onderzoek zich vooral op gemeenten die actief bezig zijn. Hierdoor ontstaat een breder beeld en wordt duidelijk dat er kansen zijn om de coalitie van bereidwillige partijen uit te breiden.

De rapportage bundelt algemene informatie waarbij gemeenten worden ingedeeld naar de fase waarin ze actief zijn met ZE Doelgroepenvervoer. De ondertekenaars van het bestuursakkoord zijn ingedeeld naar realisatiefase.

2 Dataverzameling

Een verkennend onderzoek onder gemeenten, vervoerders en overige partijen geeft inzicht in de specificaties en mogelijkheden rondom de inwinning van data. Deze geven weer informatie over de prestaties van het bestuursakkoord. De rapportage geeft hierover een eerste stand van zaken.

2.1 Ondertekening bestuursakkoord

Twee partijen doen mee aan het onderzoek: ondertekenaars van het bestuursakkoord en gemeenten die het bestuursakkoord niet ondertekend hebben. Verwacht werd dat de eerste categorie met de doelstelling aan de slag was gegaan, terwijl de tweede categorie minder of helemaal niet ermee bezig was. Deze aanname bleek niet altijd te kloppen.

Bestuursakkoord en ZE uitgevraagd

Gemeenten die het bestuursakkoord ondertekend hebben en die contracten hebben lopen met als einddoel 100% ZE, zijn bijvoorbeeld Den Haag, regio Zwolle (Zwolle, Olst-Wijhe, Ommen, Dalfsen, Hardenberg, Kampen, Staphorst en Zwartewaterland), Bergen op Zoom en Woensdrecht (geen eis, maar gunning tot 100% ZE). Voor de regio Zwolle geldt de volgende nuancering: de aanbesteding had betrekking op de regio Zwolle maar in eerste instantie is alleen het vervoer binnen het perceel Zwolle naar volledig zero emissie gegaan.

Geen bestuursakkoord, ZE wel uitgevraagd

Daarnaast zijn er gemeenten die het bestuursakkoord niet ondertekend hebben, maar die wel een uitvraag voor (100%) ZE gedaan hebben. Zo heeft de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz (beslaat bijna de gehele provincie Limburg) in het huidige contract (start 2019) geëist dat het doelgroepenvervoer in 2027 100% ZE moet zijn. Overigens zal deze gemeenschappelijke regeling het bestuursakkoord gaan ondertekenen.

De gemeente Amersfoort eist dat minimaal 90% van de ritten elektrisch uitgevoerd moeten worden, de gemeente Capelle aan den IJssel dat vervoer met personenauto's 100% groengas en elektrisch gebeurt. Gemeenten die het bestuursakkoord niet ondertekend hebben, maar wel aan de slag zijn met ZE, worden benaderd met de vraag of ze zich bij het bestuursakkoord willen aansluiten.

Bestuursakkoord, ZE nog niet uitgevraagd

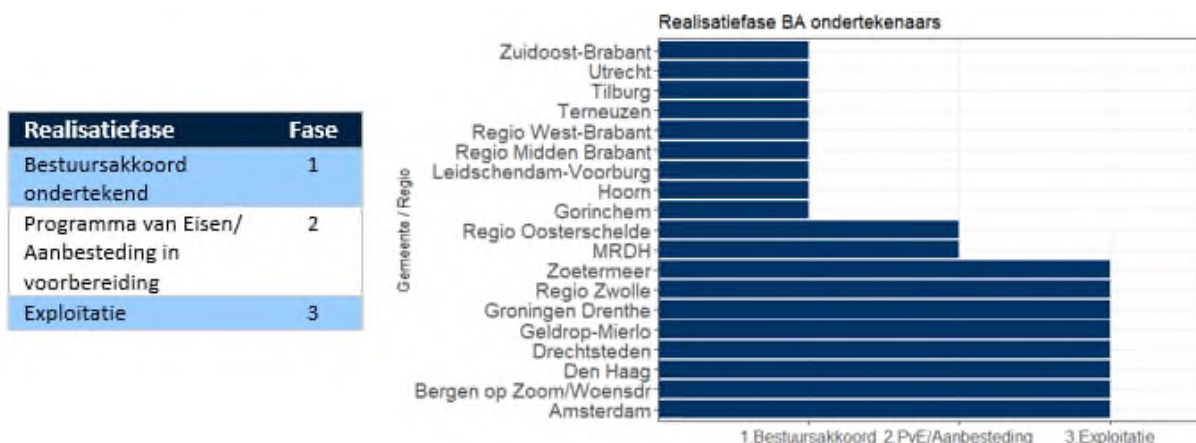
Het komt regelmatig voor dat een gemeente wel het bestuursakkoord heeft ondertekend, maar dat er nog contracten uitgediend moeten worden voordat er aan de doelstelling van het bestuursakkoord kan worden voldaan. Veel contracten binnen het doelgroepenvervoer hebben een looptijd van vier tot zes jaar. Zo heeft de gemeente Hoorn in 2016 het nu nog lopende contract gesloten en in 2018 het bestuursakkoord ondertekend. In 2023 schrijft Hoorn een nieuwe aanbesteding uit waarin 100% ZED de norm wordt. Tot die tijd is duurzaamheid weliswaar in het contract meegenomen, maar uiteraard in mindere mate dan bij 100% ZE. Dit geldt ook voor

bijvoorbeeld regio West-Brabant, regio Haaglanden, gemeente Tilburg en regio Arnhem-Nijmegen. Binnen de looptijd van het gehele bestuursakkoord vinden nieuwe aanbestedingen plaats die de realisatie van het doel – 100% ZE-voertuigen – dichterbij brengen.

De regio Oosterschelde (Zeeland) heeft het bestuursakkoord ondertekend, maar loopt tegen een geografische uitdaging aan. In de vorige aanbesteding uit 2012 vroeg de regio om twee elektrische voertuigen. Doordat de laadinfrastructuur nog niet toereikend was, was het onmogelijk om de elektrische voertuigen in te zetten voor het doelgroepenvervoer. Er waren te weinig laadpunten en de beschikbare laadpunten waren bezet als ze nodig waren. Daarnaast is de regio zeer uitgestrekt en was de actieradius van de elektrische voertuigen te klein om deze afstanden te kunnen afleggen. Regio Oosterschelde schreef in 2017 een nieuwe aanbesteding uit met ZE als uitgangspunt, maar vervoerders konden door genoemde factoren hier niet aan voldoen. De Zeeuwse regio heeft nu besloten om het leerlingenvervoer met elektrische voertuigen uit te voeren. Dit zijn vaste en goed planbare ritten in de ochtend en in de middag, waarbij de voertuigen tussendoor rijden voor korte WMO-ritten binnen een compacte bebouwde omgeving.

2.2 Realisatiefase ondertekenaars bestuursakkoord ZED

Het onderzoek geeft ook een beeld van de fase van realisatie waarin de ondertekenaars van het bestuursakkoord zich bevinden. Hierdoor wordt de realisatievoortgang van de doelstelling zichtbaar. In het onderzoek onderscheiden we drie fasen. Gemeenten in fase 1 hebben alleen nog maar het bestuursakkoord ondertekend; er lopen nog geen voorbereidingen voor een aanbesteding met ZE-uitvoering. Gemeenten in fase 2 zitten in de aanbestedingsfase, terwijl gemeenten in fase 3 al zijn gestart met de uitvoer van ZE-doelgroepenvervoer. De fasen staan in de tabel in Figuur 1 schematisch weergegeven. De resultaten geven daarmee een overzicht van de uiteenlopende snelheden waarmee de voorgenomen ambitie wordt gerealiseerd.



Figuur 1: De verschillende realisatiefasen (zie tabel) per gemeente (ondertekenaars van het bestuursakkoord). Stand van zaken oktober 2019. Bron: eigen gegevens.

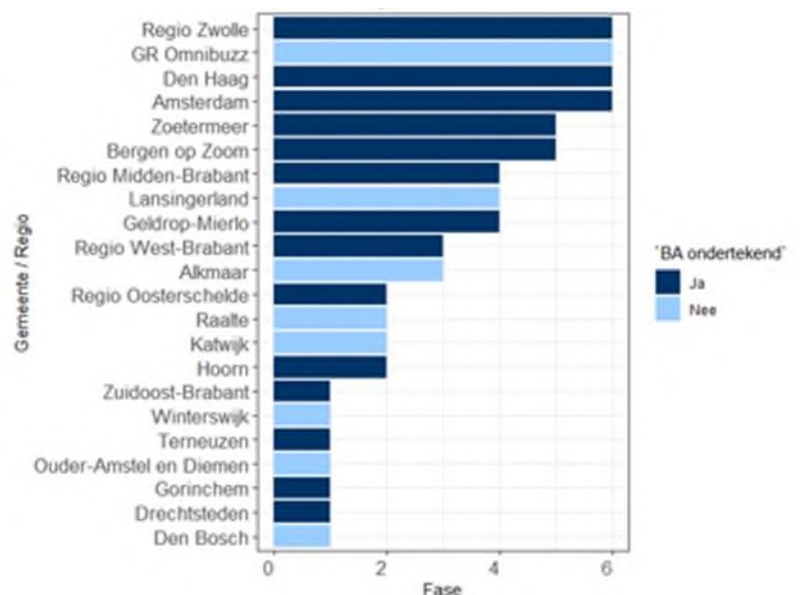
Uit de achterliggende onderzoeksgegevens van in Figuur 1 blijkt dat 47% van de onderzochte gemeenten die wel het bestuursakkoord ondertekend hebben, op dit moment nog geen concrete invulling geven aan de ambitie van 100% ZE doelgroepenvervoer. 42% van de onderzochte gemeenten zit al in de exploitatiefase en 11% (twee gemeenten) bevindt zich in de aanbestedingsfase. Het is belangrijk dit de komende jaren goed te monitoren en gemeenten te stimuleren om aan de slag te gaan met ZE-doelgroepenvervoer. Monitoring kan op macroniveau ook aangeven wat de knelpunten en obstakels voor gemeenten zijn om 100% ZE-doelgroepenvervoer te bereiken.

2.3 Fasering gemeenten

Informatie uit de aanbestedingen maakt het mogelijk om gemeenten in te delen in de mate waarin zij ZE-doelgroepenvervoer hebben aanbesteed. Afhankelijk van de fase belanden gemeenten in één van vijf fasen. Deze fasering staat weergegeven in de figuur hieronder. Figuur 2 laat daarmee zien welke gemeenten en/of regio's vooroplopen.

Duurzaamheid en/of ZE in huidige aanbesteding	Fase
Nee	0
Euro5 norm voor huidige wagenpark, nieuwe voertuigen Euro6	1
Euro6 norm voor huidige wagenpark	2
Gunning, tot 100% ZE	3
Eis: bepaald % ZE (niet tot 100%)*	4
Eis: 100% ZE aan einde looptijd contract	5

* Indien in de aanbesteding een bepaald percentage ZE gevraagd wordt, maar nog niet 100% aan het einde van de looptijd van de aanbesteding.



Figuur 2: Fasering van de voortgang binnen regio's en gemeenten volgens de realisatiefase ZE of duurzaamheid in de huidige aanbesteding (voor de methodiek zie tabel) o.b.v. scan naar gepubliceerde bestekken.

Gemeenten die het bestuursakkoord hebben ondertekend starten in fase 1. De maximale fase is 6, waarbij alle vijf fasen (1 t/m 5) zijn doorlopen en er inmiddels sprake is van implementatie van Zero Emissie Doelgroepenvervoer binnen het gegunde contract of de gegunde contracten met vervoerders.

Bij de dataverzameling en -ordening is er breder gekeken dan alleen ZE. In sommige gevallen wordt groen gas nog ingezet als tussenvorm tussen aandrijving op diesel en batterij-elektrisch en/of waterstof. Overigens is een uitvraag van groen gas géén prestatie die past bij dit bestuursakkoord.

Groen gas is voor gemeenten die er gebruik van maken een transitiebrandstof op weg naar duurzamere energiedragers. Dit is echter wel een verbetering ten opzichte van voertuigen met een diesilverbrandingsmotor. Factoren die de keuze voor een dergelijke tussenstap motiveren zijn onder andere de beschikbaarheid van geschikt materieel, laadinfrastructuur en *suboptimale* routes vanwege de populatie en spreiding van voorzieningen binnen het desbetreffende verzorgingsgebied. Groen gas is nadrukkelijk een transitiebrandstof: de ontwikkeling van emissieloze aandrijvingen gaat snel en er komen steeds meer geschikte voertuigen op de inkoopmarkt beschikbaar. In een volgende monitor kan dit effect nader onderzocht worden.

De volgende casus komt bijvoorbeeld voor in een tweetal onderzoeksgebieden:

- De regio West-Brabant heeft in de aanbesteding een uitvraag gedaan voor ZE-doelgroepenvervoer, waarbij vervoerders in de aanbieding een hoger percentage boden. De uitvraag is hier dus lager dan de daadwerkelijke uitvoer.
- De regio Drechtsteden heeft in de huidige aanbesteding geen uitvraag voor ZE of duurzaamheid gedaan. Daarentegen is Stroomlijn (de uitvoerende organisatie namens de Drechtsteden) druk bezig om het doelgroepenvervoer duurzamer te maken, op weg naar ZE. Ook hier is dus de uitvraag lager dan de daadwerkelijke uitvoer (zie paragraaf 2.4 voor de uitgelichte casus).

Figuur 3 op pagina 7 geeft een overzicht van de geografische ligging van de gemeenten die in deze eerste verkenning zijn meegenomen. De grootte van de cirkel van de gemeente geeft de fase aan uit Figuur 2 (fase 1 t/m 5). Hoe groter de cirkel hoe hoger het percentage uitgevraagd ZED-doelgroepenvervoer in de aanbesteding. De kleur van de gemeente geeft aan of het bestuursakkoord ondertekend is of niet. De gemeenschappelijke regelingen zijn hier apart weergegeven per gemeente.



Figuur 3: Fasering van de individuele gemeenten die gegevens hebben geleverd over de uitrol van ZE doelgroepenvervoer. De grootte van de cirkels geeft het tempo van de fasering aan (zie tabel bij Figuur 2)

De vier regio's en gemeenten die het hoogst scoren – eis: 100% instroom van ZE-voertuigen in de aanbesteding – omvatten bij elkaar drie regio's en gemeenten die het bestuursakkoord hebben ondertekend. Overigens moet er wel worden opgemerkt dat het ondertekenen van het bestuursakkoord pas op een later moment leidt tot uitvragen voor ZE-voertuigen in aanbestedingen. Er is vaak sprake van nog lopende contracten met andere eisen. Hierdoor is er sprake van tijdsverloop tussen het ondertekenen van het bestuursakkoord en de daadwerkelijke instroom van schone voertuigen.

In het overzicht staan zeven gemeenten die op het gebied van duurzaamheid of ZE in de huidige aanbesteding nog geen eisen hebben geformuleerd. Van deze zeven gemeenten hebben vier gemeenten het bestuursakkoord ondertekend. Vaak is dit het geval als de huidige contracten eerst nog uitgediend moeten worden. Deze gemeenten geven aan duurzaamheid of ZE in de volgende aanbesteding mee te nemen als gunningscriterium of eis. Hiermee wordt de ambitie van het

bestuursakkoord alsnog gerealiseerd. Daarnaast zijn er gemeenten die het bestuursakkoord niet ondertekend hebben, maar wel volop aan de slag zijn met het realiseren van 100% ZE doelgroepenvervoer. De komende jaren kan er meer gezegd worden over de causaliteit tussen het ondertekenen van dit bestuursakkoord en de mate waarin inkoop/aanbesteding van 100% ZE doelgroepenvervoer plaatsvindt. Het secretariaat ZED houdt hierover de vinger aan de pols.

2.4 Kwantitatieve informatie

De interviews met de gemeenten en de aanbestedingsdocumenten hebben een beperkte hoeveelheid informatie opgeleverd. Deze gegevens zijn in onderstaande figuur terug te vinden. Uit de tabel in Figuur 4 is te herleiden dat bijvoorbeeld de regio Drechtsteden in de lopende aanbesteding geen uitvraag voor ZE-doelgroepenvervoer heeft gedaan, maar hier wel mee bezig zijn. Daarnaast is te zien dat enkele gemeenten op weg zijn om de doelstelling te halen. Het aanbod van voertuigen dat kan worden ingezet voor zero emissie doelgroepenvervoer neemt toe. Dat geldt ook voor rolstoelvervoer. Dit blijkt uit een recente studie van CE Delft.⁴

Gemeente	Doel huidige aanbesteding	Huidige situatie ZE	Aantal voertuigen
Den Haag	Eis: 100% ZE in 2025	58% totaal	41 elektrisch, 39 waterstof
Drechtsteden	Geen doel uitgevraagd	45% (korte ritten)	
Zoetermeer	75% in 2025, 100% in 2050	74% llvervoer, 40% totaal	
SWVO, Regio Zeeland	Eis: Minimaal Euro 5-norm. Nieuwe voertuigen, hoogst geldende (nu Euro 6) norm. Gunning: Duurzamer	12% gewenst met 3 auto's	3 elektrische auto's
Hoorn	Bestaande voertuigen Euro4-norm. Vervangende/nieuwe voertuigen Euro 6-norm	40% totaal	3 elektrische auto's
Bergen op Zoom/ Woensdrecht	Gunning: 100% ZE 2025	Pas 6 januari 2020 gestart	

Figuur 4: tabel met kwantitatieve informatie uit interviews met betrokken partijen en aanbestedingsdocumenten

2.5 Verschillen tussen aanbestedingen

Voor de rapportage zijn de aanbestedingsdocumenten, programma's van eisen en aanvullende informatie van huidige en/of komende aanbestedingen van Nederlandse gemeenten opgevraagd. Daarnaast is er gebruik gemaakt van het aanbestedingenoverzicht van het Aanbestedingsinstituut Nederland. De gedachte hierachter is een adequate geografische spreiding zodat grote regionale verschillen niet de boventoon gaan voeren en de informatie vertekenen.

⁴ Bron: Inventarisatie marktaanbod low-emission personenbussen, CE Delft

De aanbestedingen van gemeenten verschillen op meerdere punten. Dit bleek ook uit het rapport van Natuur & Milieu.⁵ In de tabel in bijlage 1 is een overzicht van de belangrijkste resultaten te zien. Onderstaande paragrafen belichten enkele interessante bevindingen.

Contractduur

Voor iedere aanbesteding geldt een andere contractduur. In de gemeente Hoorn, regio West-Brabant, regio Haaglanden, gemeente Tilburg, regio Oosterschelde, de gemeenten Ouder-Amstel, Diemen en Capelle a/d IJssel, en de regio Arnhem-Nijmegen was een contract met een (nieuwe) vervoerder ondertekend nog voordat er een handtekening onder het bestuursakkoord stond.

Dit betekent dat het huidige contract eerst uitgediend moet worden voordat een nieuw contract met ZE aanbesteed kan worden. Dat wil overigens *niet* zeggen dat er in de huidige contracten niets over duurzaamheid en/of ZE is opgenomen of dat gemeenten niet bezig zijn met het invoeren van ZE-doelgroepenvervoer. Zo is de regio Drechtsteden binnen het bestaande contract alsnog begonnen met het invoeren van ZE-vervoer.

Soorten doelgroepenvervoer

Zoals aangegeven zijn er verschillende vormen van doelgroepenvervoer. De – naar budget – drie grootste soorten zijn WMO-, leerlingen- en jeugdwegvervoer. In de contracten van gemeenten worden niet altijd dezelfde soorten vervoer uitgevraagd of gelijktijdig uitgevraagd. De gemeente Den Haag heeft twee aanbestedingen naast elkaar lopen: één voor het WMO-vervoer en één voor leerlingenvervoer. De regio Zwolle en de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz hebben alle genoemde vervoersstromen in dezelfde aanbesteding opgenomen. De gemeente Bergen op Zoom besteedde onlangs alleen het leerlingenvervoer aan.

Bij het analyseren van de data is dit onderscheid relevant: de mate waarin ZE-voertuigen instromen, hangt immers samen met de vraag naar vervoer en de wijze waarop het vervoer wordt uitgevoerd. Een goede omrekenfactor, waarbij de daadwerkelijke voertuiginzet wordt toegerekend aan de omvang van de vloot en de afgelegde ritten, ontbreekt momenteel nog.

Regiecentrales

De regiecentrale verzorgt de planning van de ritten en houdt de administratie hiervan bij. De regiecentrale is in het bezit van de data over aangevraagde en uitgevoerde ritten, het aantal ZE-voertuigen en het percentage van de ritten dat ZE gereden wordt. In het meest ideale geval zijn de data gelabeld naar de verschillende soorten doelgroepenvervoer, maar dit blijkt niet altijd het geval. Ook in de aanbesteding en uitvoering van regiecentrales zijn er verschillen per gemeenten waargenomen. Hierbij verschilt de mate waarin data per contract worden verzameld en gedeeld.

⁵ Benchmark Duurzaam inkomen van vervoer, een onderzoek naar de duurzaamheid van gemeentelijke vervoeraanbestedingen 2017/2018: Contractvervoer, dienstauto's en huisvuilwagens, Natuur & Milieu

Gemeente

De gemeente Zoetermeer, regio Drechtsteden en Gemeenschappelijke regeling Omnibuzz voeren een eigen regiecentrale, los van de vervoerder. Hierdoor houden ze alles in eigen hand. Zo zijn de drie partijen eigenaar van de ingewonnen data.

Vervoerder

De gemeente Den Haag, gemeente Hoorn en de regio Zwolle hebben in de uitvraag geëist dat de regiecentrale door dezelfde partij wordt uitgevoerd als de partij die het vervoer verzorgt. Dit betekent dat de gemeente maar met één partij te maken heeft. Vaak heeft een gemeente wel in het contract vastgelegd dat de gemeente de eigenaar van de data is. De gemeente heeft hierdoor als opdrachtgever inzicht in de prestaties van de vervoerder. In Den Haag wordt gewerkt aan real time datadeling. Tot die tijd heeft de gemeente altijd inzage in de data van de vervoerder. Dit vergemakkelijkt het proces van gegevensverzameling en de analyse.

Knippen vervoer en regiefunctie

Tot slot kan een gemeente ervoor kiezen de regiecentrale en het vervoer in een aparte aanbesteding uit te vragen en door een derde partij uit te laten voeren. Een vervoerder wordt gecontracteerd voor het vervoer en daarnaast loopt een contract met een derde partij die de regiecentrale voert. Dit gebeurt in de regio's Midden-Brabant en Arnhem-Nijmegen.

Samenstelling gemeenten

Een significant verschil tussen de aanbestedingen betreft het aantal gemeenten binnen één contract. In Den Haag en Hoorn zijn contracten uitgezet door en voor één gemeente, of met één gemeente als penvoerder voor een grotere groep gemeenten. Aan de andere kant is de trend waarneembaar dat gemeenten kiezen voor regionale samenwerking en het management van vervoer onderbrengen in een (in)formeel samenwerkingsverband. Zo is Limburg met 32 gemeenten (de provincie telt 34 gemeenten) goed vertegenwoordigd bij Gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

De provincie Noord-Brabant is onderverdeeld in de regio West, Midden en Oost. In het noorden van het land werken de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe samen met verregaande bevoegdheden op het gebied van openbaar vervoer en de integratie van openbaar vervoer met doelgroepenvervoer. Een tweede onderscheid wordt gevormd door de perceelsindeling waarbinnen een vervoerder – na gunning – het tijdsgebonden exclusieve recht krijgt tot uitvoering van het vervoer. Een contract van een samenwerkingsverband kan uit meerdere percelen bestaan, zoals het geval is in de regio Zwolle: perceel 1 bestaat uit Zwolle, perceel 2 uit Olst-Wijhe, Ommen, Dalfsen en Hardenberg en perceel 3 uit Kampen, Staphorst en Zwartewaterland. Uiteraard is een contract met een reikwijdte van 32 gemeenten niet in alles één op één te vergelijken met een contract van één gemeente met een lager aantal ritten.

Investering

100% ZE doelgroepenvervoer vraagt een flinke investering van de vervoerder (of gemeente) zoals de aanschaf van veel nieuwe, prijzige voertuigen. Vanwege de laadbehoefte is het daarnaast noodzakelijk om de infrastructuur van de vervoerder te vergoten. Tegelijkertijd zijn er fiscale beleidswijzigingen waardoor de totale eigenaarslasten (TCO) van batterij-elektrische voertuigen vergelijkbaar worden met de totale eigenaarslasten van voertuigen met een diesilverbrandingsmotor. De wijzigingen van de motorrijtuigenbelasting (de emissie van schadelijke stoffen van het voertuig is een heffingsgrondslag) en de MIA/VAMIL-af trek zullen effect hebben op de business case rondom aanschaf en exploitatie van schone voertuigen en dus ook invloed hebben de instroom.

Uit een aantal casussen blijkt dat de investeringslasten van invloed zijn op de aanschaf van dergelijke voertuigen. Zo geeft de gemeente Lansingerland aan dat ingeschreven vervoerders beschikken over slechts beperkte investeringsmogelijkheden. Dit punt wordt elders ook gesignaleerd en heeft te maken met de druk op de tarieven waarmee een gemeente of regio het vervoer aanbesteedt.

Daarnaast is de looptijd van een contract vaak te kort om een grote investering terug te kunnen verdienen. Het onderzoek van Natuur & Milieu over het duurzaam inkopen van vervoer door gemeenten stelt dat de gemiddelde contractuur van aanbestedingen in het doelgroepenvervoer 3,2 jaar is. Dit is korter dan de afschrijvingstermijn van de investeringen in voertuigen die een vervoerder moet doen. Een langere contractduur maakt het voor aanbieders dus aantrekkelijker om duurzamere voertuigen aan te bieden.

Een andere oplossing kan zijn dat gemeenten en regio's zelf voertuigen inkopen en de uitvoering van het vervoer aanbesteden of zorgen voor de beschikbaarheid van publieke laadinfrastructuur. Dit houdt in dat vervoerders vrij zijn van hoge implementatie- en onderhoudskosten.

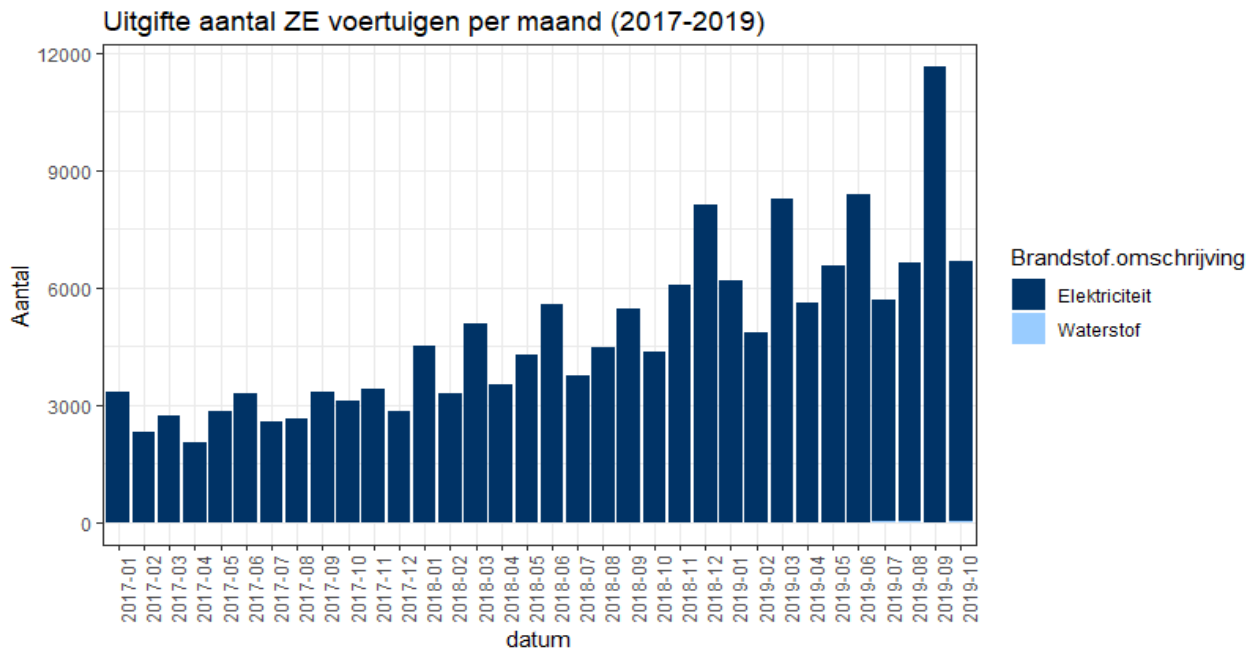
Tenslotte zien we dat vervoerders, ongeacht de eisen van de aanbestedende regio of gemeente(n), er steeds vaker voor kiezen om bij aanbestedingen proactief 100% ZE-voertuigen aan te bieden. Hierdoor bouwen vervoerders zelf een kennisbasis op en krijgen ze een voorsprong bij de ontwikkeling van innovaties.

Tot slot zijn er in het kader van de rapportage gesprekken gevoerd met onder andere CROW en RDW. Doel: zoveel mogelijk algemene informatie over meetmethoden en de implementatie van ZE-vlootopgaven inwinnen, en een goed beeld krijgen van de monitoring van andere voertuiggebonden ZE-opgaven.

Uitgifte Zero Emissie voertuigen

Van alle voertuigen in Nederland heeft RDW vastgelegd of deze ZE- geclassificeerd is (brandstof).

Figuur 5 laat de uitgifte van het aantal ZE-voertuigen zien in Nederland vanaf januari 2017 t/m november 2019. Het kan voorkomen dat een voertuig dubbel geregistreerd staat. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de registratie van een hybride voertuig dat gebruik maakt van twee verschillende brandstofsoorten.

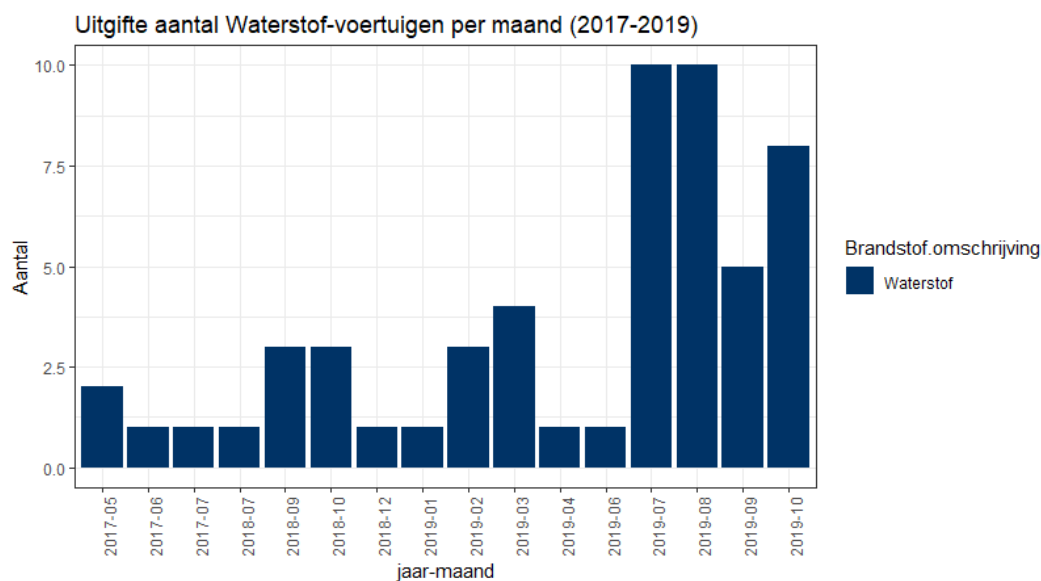


Figuur 5: uitgifte van het aantal ZE-voertuigen onderverdeeld naar brandstofsoort (2017-2019). Bron: RDW

Het grootste gedeelte van de uitgegeven ZE-voertuigen is elektrisch. Voertuigen op waterstof blijven nog ver achter, waardoor ze in de figuur hierboven zelfs bijna niet zichtbaar zijn. Daarom zijn waterstofvoertuigen in Figuur 6 separaat weergegeven.

De instroom is onder andere afhankelijk van de aanschafprijs die bij waterstofvoertuigen hoger is dan bij elektrische modellen. Daarnaast is het aantal locaties in Nederland waar waterstof getankt kan worden nog zeer beperkt – hoewel groeiende – en is waterstof op basis van de totale eigenaarskosten momenteel duurder dan batterij-elektrisch rijden.⁶ De toenemende beschikbaarheid van zowel voertuigen als laadinfrastructuur alsmede nieuwe overheidsmaatregelen zorgen in de toekomst voor lagere totale eigenaarslasten en een toename van de instroom van voertuigen.

⁶ Bron: Alles over rijden op waterstof, ZERauto.nl



Figuur 6: uitgifte van het aantal waterstofvoertuigen per maand (2017-2019). Bron: RDW.

2.6 Elementen voor een goede monitoring

Datadelen

Up-to-date data vormen de belangrijkste informatiebron voor de monitor van het bestuursakkoord ZE Doelgroepenvervoer. Het gaat hierbij vooral om data over de gebruikte voertuigen voor het doelgroepenvervoer binnen de gemeente of regio. Tijdens dit onderzoek is gebleken dat data nog niet naar hun volle potentieel bekend zijn en benut worden. Het ontsluiten en delen van de data vormt het grootste obstakel. Dit speelt in bredere zin.

Persoonsgegevens

Voor deze monitor is geen persoonsgebonden informatie nodig. Het is mogelijk om data kunnen versleuteld of geanonimiseerd te versturen; de persoonsgebonden informatie kan dan verwijderd worden voordat data worden gedeeld. Het gaat vooral om rittenaantallen, rijtijden, voertuigsoorten en vervoersoorten. Hierbij spelen locaties of andere persoonsgegevens geen rol en de kans dat personen zich in de data kunnen herkennen is niet aanwezig. Een functionaris gegevensbescherming kan adviseren over mogelijkheden om data te delen (welke data mogen gedeeld worden en hoe mogen data gedeeld worden). Het secretariaat ZED overweegt om hieraan meer aandacht te gaan besteden, zodat monitoring van de prestaties gemakkelijker wordt.

Bedrijfsgevoelige informatie

Sommige gemeenten geven aan dat het delen van informatie niet gewenst is vanwege bedrijfsgevoelige informatie. Deze gemeenten kunnen niet aangeven of er al gewerkt wordt met Zero Emissie en wat hiervan de stand van zaken is. Daarnaast kan ook een vervoerder aangeven data niet te willen delen, dit vanwege concurrentiegevoeligheid. Het is algemeen bekend welke

vervoerder het doelgroepenvervoer contractueel binnen een gemeente uitvoert. De monitor kan informatie geven over het wagenpark dat een vervoerder bezit en inzet voor de uitvoering van het gecontracteerde vervoer. Het wegnemen van barrières voor het uitwisselen van data vraagt van beide kanten, GNMI én gemeenten, om de nodige aandacht.

Systematische knelpunten

Gemeenten hebben aangegeven tegen verschillende knelpunten te lopen bij het invoeren van zero emissie doelgroepenvervoer. Deze belemmeringen staan hieronder opgesomd; enkele hiervan worden daaronder uitgelicht.

- Beperkte beschikbaarheid elektrische en/of waterstof (rolstoel)bussen
- Beperkte infrastructuur laadpalen en/of tankstations waterstof
- Beperkte actieradius elektrische voertuigen voor langere ritten (met name in landelijk gebied) in relatie tot beschikbaarheid van laad- en schone tankinfrastructuur)
- Hoge aanschafkosten (hoge investering voor korte contractduur)
- Lange levertijd elektrische voertuigen
- Lange oplaadtijd elektrische voertuigen
- Groot rijbewijs bij elektrische bussen
- Eerst lopende contracten uitdienen

Beschikbaarheid ZE-voertuigen

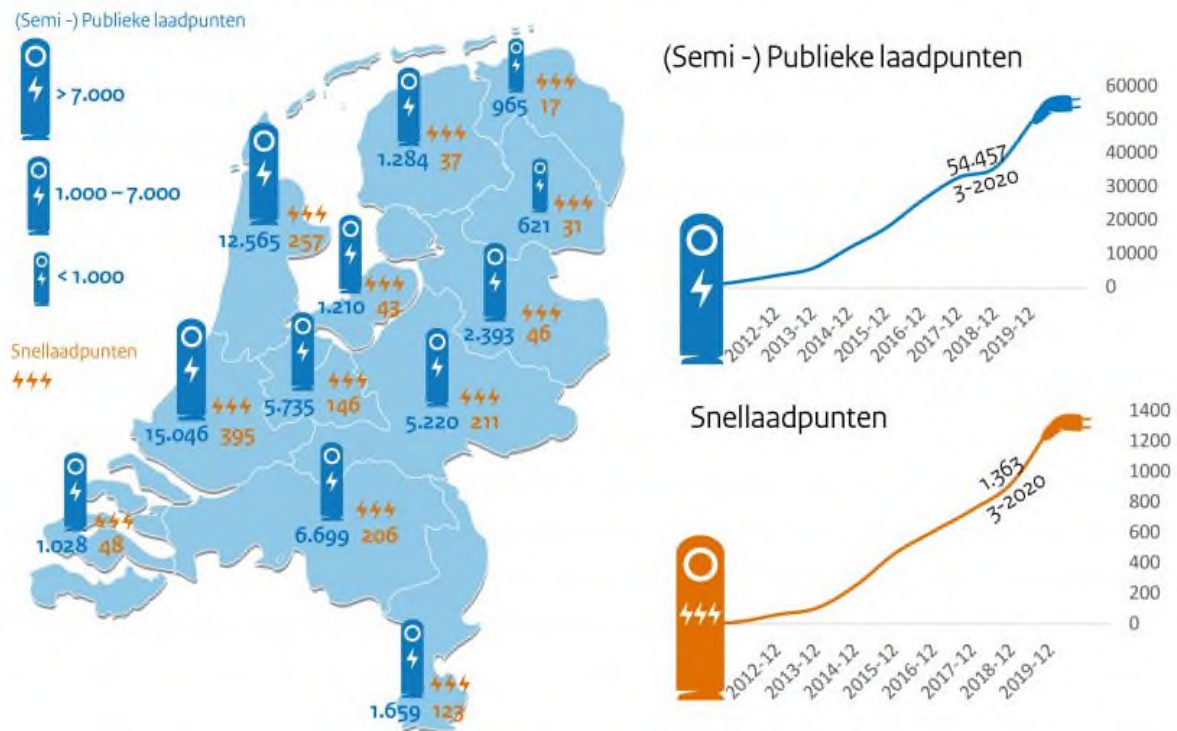
Een belangrijk knelpunt om aan de ambitie 100% ZE-doelgroepenvervoer te halen, is de beperkte beschikbaarheid en lange levertijden van elektrische of waterstof (rolstoel)achtpersoonsbussen. Daarnaast kan het voorkomen dat de elektrische (rolstoel)bus niet meer met een B-rijbewijs bestuurd mag worden, omdat het voertuig zwaarder dan 3500 kilo is. Het is een uitdaging om aan inzetbare voertuigen te komen, aangezien de fabrikanten hier nog niet in kunnen voorzien. Hierbij speelt mee dat de EU-richtlijn voor rijbewijzen geen afwijkingmogelijkheid biedt die het besturen van zwaardere voertuigen binnen een *lichtere* rijbewijscategorie mogelijk maakt. Dit leidt ertoe dat er nog geen adequaat materieel beschikbaar is, terwijl de vraag naar rolstoelvervoer in de toekomst toeneemt en voor budgettaire druk op de uitvoering van het doelgroepenvervoer zorgt. Er zijn voertuigleveranciers die deze problematiek willen ondervangen door de introductie van waterstof aangedreven achtpersoonsbussen met rolstoelplaatsen.

Beperkte laadinfrastructuur

Overheden en exploitanten dienen samen te zorgen voor een dekkend netwerk van voldoende, betaalbare en beschikbare laad- en schone tankinfrastructuur. Gemeenten lopen echter tegen een beperkte beschikbare infrastructuur van tank- en laadvoorzieningen aan, waardoor elektrische en waterstofvoertuigen niet altijd direct inzetbaar zijn. Toch behoorde Nederland in 2018 tot de vijf landen in de wereld waar elektrische personenauto's meer dan één procent van de totale vloot uitmaken.

Op het gebied van laadinfrastructuur is er geen ander land met dezelfde dichtheid aan laadpunten als Nederland.⁷ In de figuur hieronder is te zien dat de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen snelt groeit, maar desondanks niet overal toereikend is om de elektrische voertuigen voor doelgroepenvervoer volledig in te zetten. Daarnaast zijn er nog onvoldoende waterstoftankstations in Nederland. Ook hier is een groei richting een uiteindelijk dekkend netwerk waarneembaar.

Aantallen laadpunten



Figuur 7: aantal laadstations (elektrisch) in Nederland per december 2019 en de ontwikkeling. Bron: Cijfers elektrisch vervoer, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Beperkte actieradius en lange oplaadtijd

Gemeenten geven ook aan dat elektrische voertuigen onvoldoende batterijvermogen ofwel een te beperkte actieradius hebben. Langere ritten worden hierdoor vaker met diesel of groen gas (Euro 6-norm)-voertuigen uitgevoerd. Daarnaast heeft een elektrisch voertuig vaak een lange oplaadtijd, waardoor het voertuig een groot gedeelte van de dag verminderd rendabel inzetbaar is.

Voortdurende technologische innovaties, zoals de verbetering van de batterijtechnologie, en de beschikbaarheid van laad- en schone tankinfrastructuur zorgen op termijn voor een versnelling van de beschikbaarheid van ZE-voertuigen.

⁷ Bron: Cijfers elektrisch vervoer, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Delen van data

Het delen van informatie is tijdens de eerste inventarisatie de grootste uitdaging gebleken. De inhoud van de monitor valt of staat met de informatie die gemeenten en/of vervoerders overleggen. Dat dataverzameling nog niet scherp op het netvlies staat, speelt breder dan alleen in het doelgroepenvervoer. Het secretariaat ZED zou er goed aan doen om hier meer aandacht aan te besteden.

Omrekenfactor

Aan de hand van de gegevens van gemeenten die al met ZE- Doelgroepenvervoer actief bezig zijn, kan een omrekenfactor worden bepaald. Deze berekent hoeveel ZE-voertuigen bij een bepaalde bezettingsgraad nodig zijn om voor de desbetreffende gemeente en/of regio het doel van 100% ZE-doelgroepenvervoer te halen. De verscheidenheid van Nederlandse gemeenten (onder andere grootte, verplaatsingspatronen en geografische ligging) spelen hier ook een rol bij.

Een idee is om drie typologieën te ontwikkelen en als modale maat te gebruiken. Elke gemeente of regio moet zich in dit geval met één van deze typologieën kunnen identificeren en vervolgens de omrekenfactor gebruiken om de uitvraag in de aanbesteding zo scherp mogelijk te krijgen. Figuur 8 geeft een opsomming van de variabelen die nodig zijn voor deze omrekenfactor.

Variabelen
Aantal ritten doelgroepenvervoer
Aantal km per rit doelgroepenvervoer
Aantal indicaties als fractie van het aantal inwoners
Bezettingsgraad van de Zero Emissie voertuigen voor doelgroepenvervoer
Grootte van de gemeente (aantal inwoners)

Figuur 8: vaste variabelen die nodig zijn om de omrekenfactor te kunnen bepalen

3 Monitor

Een monitor geeft de meest recente stand van zaken over de voortgang die gemeenten maken in het realiseren van ZE-doelgroepenvervoer. Zo'n monitor biedt ook de mogelijkheid om de doelstellingen en de afspraken uit het bestuursakkoord zonodig tijd bij te sturen. Het publiceren van de stand van zaken kan bijdragen aan een grotere betrokkenheid van gemeenten. De gegevens in de monitor worden per gemeente apart gepubliceerd, maar daarnaast geeft de monitor ook een totaalbeeld van alle betrokken gemeenten. Het is hierbij wel zaak om goed statistische en inhoudelijke nuances aan te brengen.

3.1 Definities en standaardisering

Een goede monitor vereist dat er eerst heldere definities op papier staan. Elke gemeente, vervoerder of andere betrokken partij hanteert al gauw andere definities. Daarom is het noodzakelijk dat de monitor een eenduidige terminologie en redeneerlijn gebruikt ten behoeve van de gegevensverzameling. Ook is het nodig om informatie vanuit gemeenten qua opmaak en aanleverwijze te standaardiseren. De grote verscheidenheid in data maakt de onderlinge vergelijkbaarheid van prestaties lastig en vatbaar voor subjectiviteit en variabele interpretaties.

3.2 Van ruwe naar gestructureerde data

De gemeente of vervoerder levert ruwe ritdata aan. Deze zijn dus ongestructureerd en onbewerkt. De ruwe data bestaan alleen uit kwantitatieve gegevens zoals aantallen ritten, aantallen kilometers, voertuigsoorten en bezettingsgraden per rit en per voertuig. Voor elke deelnemende gemeente is een format met algoritmen gemaakt dat de ruwe data verwerkt tot gestructureerde data. Deze verschaffen uiteindelijk de inzichten voor de monitor. Belangrijk hierbij is dat de gemeente een standaard databestand met dezelfde structuur aanlevert. Indien de structuur wijzigt (bijvoorbeeld als gevolg van wijzigingen in het contract, andere vervoerder etc.), moet het bestaande format met algoritmen worden aangepast.

3.3 Raamwerk monitor

Het raamwerk van de monitor laat onderstaande onderdelen per gemeente zien. Daarnaast geven we een totaaloverzicht van alle gemeenten.

Algemene informatie

Het raamwerk van de monitor toont per gemeente de volgende onderdelen:

1. Start- en looptijd van de aanbesteding
2. Ondertekening bestuursakkoord
3. Welke gemeente(n) nemen deel aan de aanbesteding
4. Wie voert de regiecentrale
5. Welke soorten doelgroepenvervoer zijn meegenomen in de aanbesteding

Aantal Zero Emissie voertuigen

Paragraaf 2.4 laat zien hoeveel ZE-voertuigen er in Nederland zijn voor het doelgroepenvervoer. Om tot een kwantitatief beeld te komen is een overzicht nodig van het aantal ZE-voertuigen per gecontracteerde vervoerder, uitgesplitst naar doelgroepenvervoer. Hierdoor wordt het inzichtelijk of het ZE-voertuig alleen ingezet wordt voor doelgroepenvervoer of dat het voertuig ook voor overige doeleinden dient zodra het geen rit rijdt voor doelgroepenvervoer. In de grafiek wordt het aantal ZE-voertuigen afgezet tegen het totaal aantal ritten doelgroepenvervoer.

Bezettingsgraad doelgroepenvervoer ZE-voertuig

Afhankelijk van afspraken met de gemeente kan een voertuig voor doelgroepenvervoer worden ingezet, maar ook voor ritten buiten het doelgroepenvervoer om. Het bijhouden van de bezettingsgraad van het ZE-voertuig voor doelgroepenvervoer is noodzakelijk om een beeld te krijgen over de inzet van dit voertuig ten behoeve van dit doel, ongeacht de wettelijke grondslag van dit vervoer. In Nederland vindt grofweg 75% van de afgelegde ritten met het doelgroepenvervoer plaats volgens een voorziening vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Twintig procent van het doelgroepenvervoer is leerlingenvervoer. Hiervan heeft 80 procent sociaal-medische grondslag, terwijl vijf procent gerelateerd is aan de Jeugdwet.

Instroomtempo ZE-voertuigen

Het vereiste percentage ZE-ritten per periode loopt in veel aanbestedingen op. De voortgang is zichtbaar aan de hand van dit percentage en het daadwerkelijk uitgevoerde percentage ZE-ritten. Naast de gerealiseerde instroom van ZE-voertuigen geeft de monitor ook de geplande instroom weer.

Percentage ZE doelgroepenvervoer

De prestaties per gemeente zijn met elkaar te vergelijken als we percentages gebruiken van het aantal ritten dat volledig ZE wordt verreden. Het gebruik van percentages maakt het ook mogelijk om de realisatie naar het einddoel van 100% ZE te volgen. De tabel in de figuur geeft een kort overzicht van de informatie uit de monitor.

Monitor	Data eigenaar
Algemene informatie aanbesteding	Gemeente*
Aantal uitgegeven ZE-voertuigen in Nederland	RDW
Aantal ZE-voertuigen gebruikt voor doelgroepenvervoer	Gemeente*/vervoerder
Bezettingsgraad gerelateerd aan doelgroepenvervoer per ZE-voertuig	Gemeente*/vervoerder
Totaal aantal ritten doelgroepenvervoer dat met een ZE-voertuig gereden is	Gemeente*/vervoerder
Instroomtempo ZE-voertuigen doelgroepenvervoer	Gemeente*/vervoerder
Percentage ZED	Gemeente*/vervoerder

* Gemeente of gemeentelijk samenwerkingsverband

Figuur 9: overzicht getoonde informatie op de monitor

3.4 Oplevering

Een eerste versie van de complete monitor wordt verwacht in het eerste halfjaar van 2020. Dit is wel afhankelijk van de aanlevering van data door gemeenten en vervoerders. De monitor, gebaseerd op de stand van zaken in het vierde kwartaal van 2019, is een nulmeting.

3.5 Updatefrequentie en ontsluiting

De monitor geeft (bijvoorbeeld) elke eerste week van de maand een update met informatie van de maand ervoor. Deze informatie komt van gemeenten die maandelijks aanvullende data insturen ten behoeve van de eerstvolgende monitor. Deze updatefrequentie is overigens nog niet definitief. De monitor geeft op deze manier altijd de meest recente informatie. Eventuele nieuwe gemeenten worden maandelijks toegevoegd, gelijktijdig met de reguliere update. De geüpdate informatie wordt standaard door gemeenten gedeeld. Afhankelijk van de afspraken die daarover worden gemaakt zijn de resultaten van de monitor toegankelijk voor een beperkte groep betrokkenen of geheel openbaar zijn. In het laatste geval zijn ze te raadplegen op de website zeroemissiedoelgroepenvervoer.nl.

Naast de maandelijkse monitor verschijnt er aan het begin van elk jaar een rapport met een jaaroverzicht. Het rapport noemt nogmaals de huidige stand van zaken en licht de meest opvallende resultaten uit. Het bevat daarnaast handige tips en inzichten waarmee andere gemeenten hun voordeel kunnen doen. Het overzicht kan eventueel ook zijn licht laten schijnen op interessante casussen of pilots.

3.6 Privacy en veiligheid

Voor deze monitor is geen persoonsgebonden informatie nodig; de data kunnen versleuteld en geanonimiseerd verstuurd worden. Het gaat vooral om rittenaantallen, rijtijden, voertuigsoorten en vervoersoorten. Het registreren van locaties of persoonsgegevens is niet nodig en de kans dat personen zich in de data kunnen herkennen is niet aanwezig. Indien uit de data blijkt dat personen zich wél zouden kunnen herkennen, blijven deze resultaten in de monitor achterwege. Verder wordt bedrijfsgevoelige informatie niet zomaar geopenbaard gemaakt. De beschikbaarheid van data is

afhankelijk van contractuele afspraken tussen de aanbestedende overheid en de gecontracteerde uitvoeringspartij. Tegelijkertijd is het wel zo dat het uitgeven van publieke middelen moet leiden tot een transparant inzicht in de verrichte prestaties. Hoe met data om te gaan is bij de overheid beleidstechnisch gezien nog een ontwikkelpunt in brede zin.

Voor tips en informatie over het delen van data (welke data mogen gedeeld worden, hoe mogen data gedeeld worden) kan men advies inwinnen bij de functionaris gegevensbescherming van de gemeente. Het GNMI bekijkt of hierover een factsheet kan worden opgesteld.

4 Conclusies en aanbevelingen

Delen van data

Om de ZED-monitor te kunnen ontwikkelen is het essentieel om relevante data te ontvangen van gemeenten en vervoerders. Privacywetgeving en onbekendheid met de waarde van data voor beleidsevaluatie zijn obstakels die tijdens dit onderzoek veelvuldig aan de orde zijn gekomen. Overleg met een Functionaris Gegevensbescherming van een gemeente of een andere partij kan inzicht geven in de mogelijkheden om informatie te delen. Daarnaast zijn er ideeën om een informatiebijeenkomst te houden of een tool te ontwikkelen. Dit zou gemeenten en regio's helpen bij het inwinnen, verzamelen en ontsluiten van data.

Definities en standaardisering van gegevensverzameling

Vanwege de diversiteit in aanbestedingen (inhoudelijk, gemeenten/samenwerkingsverbanden, data) is het van belang met de juiste partijen eenduidige definities te formuleren en zoveel mogelijk standaarden vast te leggen. Gemeenten moeten zich kunnen herkennen in de definities en de verzamelde gegevens moeten zoveel mogelijk binnen de gestelde standaarden passen. Op deze manier kunnen de resultaten tussen de verschillende betrokken gemeentes en vervoerders met elkaar vergeleken worden. Monitoring van de aanbestedingen – en het halen van de doelstelling van het bestuursakkoord – is alleen te realiseren als er meer eenheid komt in de gebruikte terminologie en de registratiewijze van data.

Betrekken van gemeenten

Een monitor draagt bij aan een grotere betrokkenheid bij het realiseren van de doelstelling van 100% ZE-doelgroepenvervoer. Gemeenten kunnen de monitor bekijken en zichzelf vergelijken met andere gemeenten in het dashboard. Verder vergroot dit het inzicht in de gestelde opgave.

Vandaar de aanbeveling om ook gemeenten op de monitor te tonen die het bestuursakkoord niet ondertekend hebben, maar wel volop met ZE bezig zijn. Gemeenten die nog niet met ZE in het doelgroepenvervoer werken, kunnen hierdoor extra gestimuleerd raken om de doelstelling te halen. En het biedt de kans om nieuwe gemeenten te werven voor deelname aan het bestuursakkoord.

Naast het delen van kwantitatieve prestaties is ook het ontsluiten van kwalitatieve kennis rondom inkoop/aanbestedingen, contractbeheer en gegevensverzameling tussen bestuursakkoord-gemeenten en geïnteresseerde gemeenten van belang om de coalitie richting 2025 meer kracht te geven. Aandachtspunten hierbij zijn onder andere de beschikbaarheid van infrastructuur voor schoon tanken en laden, alsmede geschikte voertuigen – en de financiering van beide activa.

Bronnenlijst

- 1 Energieakkoord voor duurzame groei, SER, september 2013 [↗](#)
- 2 Cijfers en prognoses van het doelgroepenvervoer in Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), december 2016 [↗](#)
- 3 Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, geraadpleegd 31 mei 2018 [↗](#)
- 4 Inventarisatie marktaanbod low-emission personenbussen, CE Delft, oktober 2019 [↗](#)
- 5 Benchmark Duurzaam inkomen van vervoer: een onderzoek naar de duurzaamheid van gemeentelijke vervoersaanbestedingen 2017/2018; Contractvervoer, dienstauto's en huisvuilwagens, Natuur & Milieu, oktober 2018 [↗](#)
- 6 Alles over rijden op waterstof, ZERauto.nl, geraadpleegd 7 juni 2019 [↗](#)
- 7 Cijfers elektrisch vervoer, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, geraadpleegd 7 mei 2020 [↗](#)

Hiernaast is gebruik gemaakt van aanbestedingsdocumenten, eigen gegevens opgesteld door het secretariaat van het bestuursakkoord en informatie uit interviews met bij het bestuursakkoord betrokken partijen.

Bijlage 1 Overzicht resultaten aanbestedingen

Gemeente	BA onder-tekend	Soort vervoer in huidige aanbested.	Start huidige aanbesteding	ZE in huidige aanbesteding	Start volgende aanbesteding	ZE in aankomende aanbesteding	Regie-centrale	Data
Den Haag	Ja	WMO, llvervoer* in aparte aanbesteding	2019	Eis: 100% ZE in 2025	n.v.t.	n.v.t.	Vervoerder	Vervoerder voert administratie. Gemeente is eigenaar data en heeft ten alle tijden inzage.
Zwolle (regio IJssel-Vecht+)	Ja	WMO, llvervoer*, jeugdwet	2015	Eis: 100% ZE in 2025	2021?		Vervoerder	Zwolle heeft inzicht in de data, maar data is bij vervoerder.
Olst-Wijhe, Ommen, Dalfsen, Hardenberg	Ja	WMO, llvervoer*, jeugdwet	2015	Eis: 100% ZE in 2025	2021?		Vervoerder	
Kampen, Staphorst, Zwartewaterland	Ja	WMO, llvervoer*, jeugdwet	2015	Eis: 100% ZE in 2025	2021?		Vervoerder	
Amsterdam	Ja			Ja	n.v.t.	n.v.t.		
Bergen op Zoom / Woensdrecht	Ja	llvervoer*	2019	Gunning: 100% ZE 2025	n.v.t.	n.v.t.	Vervoerder	Vervoerder moet ieder kwartaal rapportage opleveren.
Hoorn	Ja	WMO, llvervoer*, jeugdwet	2016	Bestaande voertuigen Euro4-norm. Vervangende/nieuwe voertuigen Euro 6-norm	2023	Ja	Vervoerder	Vervoerder voert administratie, gemeente heeft inzicht in de data.
Regio West-Brabant	Ja (8 vd 17)		2015	Euro-6 norm gunning	2023			
MRDH	Ja (grootste gedeelte)		2014	Eis: 90% groengas voertuigen (nu 80%)	2021	Ja, 2025 75% ZE, 2030 100% ZE		
Regio Midden Brabant	Ja (8 vd 17)		2015	Gunning, duurzaamheid, maar aanbod hoger dan verwacht. Wordt al 100%	volgt		Apart	Info volgt.
Geldrop-Mierlo	Ja	llvervoer*	2019	Auto's elektrisch, personenbus groen gas, elektrisch, diesel (euro 6-norm) (60% ZE, 40% euro 6)	2024			Vervoerder voert administratie. Gemeente heeft ten allen tijde inzage.
Drechtsteden	Ja	WMO, llvervoer*, jeugdwet	2016	Nee, niet uitgevraagd, maar wel mee bezig	2021?	Ja	Gemeente (Stroomlijn)	Gemeente (Stroomlijn)
Leidschendam-Voorburg	Ja			Nee	2020 (llvervoer)			
Regio Oosterschelde	Ja	WMO, llvervoer*, jeugdwet	2017	Eis: Minimaal Euro 5-norm. Nieuwe voertuigen, hoogstgeldende (nu Euro 6) norm. Gunning: Duurzamer	2020	Ja	Apart	Regiecentrale heeft data. Peter vraagt nog na beschikbaarheid.
Gorinchem	Ja			Nee	?	Ja		

Gemeente	BA onder-tekend	Soort vervoer in huidige aanbested.	Start huidige aanbesteding	ZE in huidige aanbesteding	Start volgende aanbesteding	ZE in aankomende aanbesteding	Regie-centrale	Data
Terneuzen	Ja			Nee	2022	Ja		
Zuidoost-Brabant	Ja (Eindhoven)			Nee		Gunning, geen eis		
Zoetermeer (MRDH)	Ja	WMO, Ilvervoer*, jeugdwet	2019	Gunning: 75% elektrisch en 15% groengas aan einde looptijd tot 100% ZE.	2021 (WMO)	Ja	Gemeente	Iedere maand update. Wordt nagevraagd over data delen.
Groningen Drenthe	Ja							
GR Omnibuzz	Nee	WMO, Ilvervoer*, jeugdwet	2019	Eis: 100% ZE in 2027	n.v.t.	n.v.t.	GR Omnibuzz	
Ouder-Amstel en Diemen	Nee		2016	Nee	2021	Ja		
Almere	Nee			Nee				
Lansingerland	Nee		2019	Gunning: 1e jaar 25% Euro6, 50% aardgas/groengas, 25% ZE. 2e jaar 15% Euro6, 50% aardgas/groengas en 35% ZE	2020	Ja		
Amersfoort	Nee			Eis: min. 90% van de ritten elektrisch uitvoeren				
Stichtse Vecht	Nee			onbekend	2020	Nog geen mededeling		
Capelle a/d IJssel	Nee	WMO, Ilvervoer*, jeugdwet	2017	Eis: personenvoertuigen 100% groengas en elektrisch				
Raalte	Nee			Eis: Euro 5-norm, nieuwe voertuigen hoogst geldende (nu Euro6) norm		Ja		
Arnhem-Nijmegen	Nee	WMO, Ilvervoer*, jeugdwet	2016		1-8-2020	Ja, nog niet openbaar	Apart	Aanbesteding voor regiecentrale loopt.
Huizen	Nee			Ja, meegenomen, regeling niet exact bekend	2020	n.n.b.		
Winterswijk	Nee			Nee	2020	Ja		
Zuidplas	Nee			Gunning: leeftijd, brandstof in te zetten voertuigen, vervangingsplanning				
Katwijk	Nee			Gunning: nieuwe, aanvullende en vervangende voertuigen hoogst geldende norm (euro6). Overig Euro5norm				
Den Bosch	Nee			Nee	2021	Ja		
Alkmaar	Nee			Elektrisch en groen gas	2020	Ja		

* Ilvervoer = leerlingenvervoer

Bijlage 2 Overzicht aanbestedingen 2019

Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit heeft een lijst samengesteld van de aanbestedingen zorgvervoer in 2019:

Aanbesteding	Opdrachtgever(s) regio	Publicatie
Doelgroepen Walcheren	TCR onder regie van de GVC Zeeland. 3 gemeenten (Veere/Vlissingen/Middelburg)	Q1 2019
Doelgroepen Provincie Flevoland	Provincie Flevoland en 4 gemeenten Noordoost Polder	Q1 2019
LLV Oosterhout	Gemeente Oosterhout	Q1 2019
Plus OV route gebonden vervoer	6 Gelderse gemeenten rond Apeldoorn, Heerde en Lochem	Q1 2019
LLV/route gebonden vervoer Apeldoorn	Gemeenten Apeldoorn/Deventer/ Zutphen	Q1 2019
LLV gemeente Veenendaal	Gemeente Veenendaal	Q1 2019
Valleihopper	Gemeente Ede (valt onder GR Food Valley)	Q1 2019
LLV Valkenswaard	Gemeente Valkenswaard	Q1 2019
LLV Drimmelen	Gemeente Drimmelen	Q1 2019
Doelgroepen Foodvalley	9 Gelderse Vallei gemeenten waaronder Ede en Barneveld	Q2 2019
LLV Purmerend	Gemeente Purmerend	Q2 2019
CVV Ermelo	Gemeente Ermelo (Noord Veluwe)	Q2 2019
LLV Zwem/gymvervoer gemeente Den Haag	Gemeente Den Haag	Q2 2019
LLV Maasdriel - Zaltbommel	Gemeenten Maasdriel en Zaltbommel	Q2 2019
Regiecentrale Versis	Regio Rivierenland	Q2 2019
LLV gemeente Schagen	Gemeente Schagen	Q2 2019
LLV gemeente Oss	Gemeente Oss	Q2 2019
LLV Leusden en Soest	Gemeente Leusden en Soest	Q2 2019
Doelgroepen Regiorijder (Ijmond & Kennemerland)	Ijmond en Kennemerland	Q3 2019
Doelgroepen ZO Brabant / TAXbus / Slimme Mobiliteit	20 gemeenten in ZO Brabant incl. Eindhoven	Q3 2019

Bron: Aanbestedingen zorgvervoer 2019, Aanbestedingsinstituut Mobiliteit <https://ai-mobiliteit.nl/ai-mobiliteit/download/forecast/verwachte-aanbestedingen-aim-2019-v2.xlsx>