

## Monitor Zero Emissie Doelgroepenvervoer



*Figuur 1: Primeur in Den Haag met grootste waterstofvloot van Nederland (Foto: Toyota.nl)*

GNMI, Den Haag, januari 2020

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

## Inhoudsopgave

1. Samenvatting.....	2
Context van het onderzoek .....	2
Onderzoeksmethodiek .....	2
Uitkomsten van het onderzoek.....	2
2. Inleiding .....	3
3. Dataverzameling.....	5
3.1 Ondertekening bestuursakkoord .....	5
3.2 Realisatiefase ondertekenaars bestuursakkoord ZED.....	6
3.3 Classificatie gemeenten.....	7
3.4 Kwalitatieve informatie .....	10
3.5 Verschillen tussen aanbestedingen.....	10
3.6 Overige informatie .....	13
3.7 Elementen voor een goede monitoring .....	15
3.8 Conclusies en aanbevelingen .....	17
4. Monitor.....	19
4.1 Definities en standaardisering.....	19
4.2 Van ruwe naar gestructureerde data .....	19
4.3 Raamwerk monitor.....	19
4.4 Oplevering .....	21
4.5 Updatefrequentie en ontsluiting.....	21
4.6 Privacy en veiligheid .....	22
5. Aanbevelingen.....	23
Bijlage 1 Overzicht resultaten aanbestedingen .....	24
Bijlage 2 Verwachte aanbestedingen 2019.....	26
Literatuurlijst .....	27

# 1. Samenvatting

## Context van het onderzoek

In het 4<sup>e</sup> kwartaal 2019 heeft Marunga BV in opdracht van de vereniging Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) de voortgang van het Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer (hierna: BA) onderzocht. In het bestuursakkoord hebben het Rijk en deelnemende gemeenten aan dit bestuursakkoord de ambitie uitgesproken om in 2025 een volledig emissieloze vloot voor de uitvoering van de gemeentelijke vervoerstaken in het doelgroepenvervoer operationeel te hebben. Deze monitor beoogt dan ook om de voortgang van de doelstellingen van het bestuursakkoord in beeld te brengen. Daarnaast wordt het speelveld rondom de realisatie van de Zero Emissie-ambities binnen het doelgroepenvervoer verkend. Deze rapportage sluit af met een aantal aanbevelingen rondom gegevensverzameling en de ondersteuning van gemeenten.

## Onderzoeksmethodiek

Dit onderzoek heeft plaatsgevonden door middel van een aantal interviews met gemeenten die het Bestuursakkoord hebben ondertekend en inzage in de instroomcijfers van ZE-voertuigen (hierna: ZE-voertuigen) vanuit de BA-deelnemers. Daarnaast is er een verkenning uitgevoerd naar reeds gehouden aanbestedingen waarin 100% ZE-voertuigen de norm waren. Ook niet-deelnemers aan het Bestuursakkoord tonen wil en ambitie om te komen tot de realisatie van de doelstelling om in 2025 een geheel “schoon aan de uitlaat” doelgroepenvervoer op de weg te hebben. Op basis van RDW-registratiedata is de toename van het aantal geregistreerde voertuigen met een batterij-elektrische aandrijving waarneembaar, terwijl er in absolute aantallen nog maar weinig voertuigen op waterstof in gebruik zijn. Hier is overigens wel een groeitrend waarneembaar.

## Uitkomsten van het onderzoek

De realisatie van de ambitie van het Bestuursakkoord is goed op weg. Toch zijn er nog systematische beperkingen zoals de beschikbaarheid voldoende laad- en schone tankinfrastructuur en de beschikbaarheid van sommige voertuigtypen, zoals 8-persoonsbusjes met rolstoelplaats en 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 belangrijker opgave aan het worden.

De vereniging GNMI ziet kansen om op basis van deze monitor verder aan de slag te gaan met het adresseren van knelpunten maar ook om de bestaande coalitie van gemeenten en regio's te verbreden. In het rapport worden hiertoe enkele aanbevelingen gedaan.

## 2. Inleiding

In september 2013 hebben overheden, het bedrijfsleven en belangenorganisaties onder begeleiding van de Sociaal-Economische Raad het Energieakkoord voor Duurzame Groei getekend. Doel van dit akkoord is in 2050 een reductie van broeikasgassen van 60% van de mobiliteits- en transportsector te bereiken ten opzichte van ijkjaar 1990. Om deze doelstellingen te halen is een transitie naar duurzame mobiliteit noodzakelijk <sup>1</sup>. Daarnaast neemt de urgentie toe: in het recent gesloten Klimaatakkoord wordt eveneens ingezet op een forse reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het gemotoriseerde verkeer. Op het gemeentelijke niveau spelen ook de nodige ambities rondom het vergroten van de omgevingskwaliteit en duurzaamheid een rol. De uitrol van ambities van dit Bestuursakkoord legt daarbij een brug tussen het sociaal domein, mobiliteit en duurzaamheid.

### Zero Emissie Doelgroepenvervoer

Gemeenten spelen een cruciale rol in het doelgroepenvervoer als opdrachtgever van een groot gedeelte ervan. Doelgroepenvervoer is onder meer het vervoer van mensen die vanwege leeftijd of een beperking tijdelijk of chronisch te maken hebben met beperkingen in hun mobiliteit en daardoor niet zelfstandig kunnen reizen. De drie (naar budget) grootste vervoerstromen binnen doelgroepenvervoer zijn gerelateerd aan de gedecentraliseerde gemeentelijke taken en betreffen het WMO-vervoer, leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer <sup>7</sup>. Gemeenten willen hun verantwoordelijkheid nemen door een belangrijke stap te zetten in de transitie naar duurzame mobiliteit. In bredere zin speelt de maatschappelijke opgave om de mobiliteit te verduurzamen. Zij vertalen deze doelstelling door in de aanbestedingen van het doelgroepenvervoer door het opnemen van gunningscriteria gericht op een (volledige) zero emissie vloot.

Zero Emissie geeft aan dat een voertuig geen vervuilende uitstoot bij de uitlaat heeft, gerekend van 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.

Naast de Nederlandse beleidssituatie speelt in toenemende mate ook mee dat er vanuit de Europese Unie beleidsdoelstellingen over zero emissie-vervoer worden ingezet, voornamelijk via de Clean Vehicles Directive.

### Bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer

De gezamenlijke ambitie van gemeenten en marktpartijen en andere organisaties uit de sector is vastgelegd in het bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer (hierna: bestuursakkoord)<sup>2</sup>. Doelstelling van dit bestuursakkoord is volledig zero emissie doelgroepenvervoer vanaf 1 januari 2025 (100% ZED). Gemeenten hebben de sleutel in handen om naar dit eindbeeld te werken via hun opdrachtgevende rol voor het doelgroepenvervoer. Vervoerders, voertuigleveranciers en andere sectororganisaties steunen deze beweging en hebben dat vastgelegd in 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 een beeld krijgen van de voortgang van de realisatie van de gemaakte afspraken en wil inzicht in de specificaties en mogelijkheden rondom de inwinning van data, die informatie geeft over de prestaties van het bestuursakkoord en het convenant. Het GNMI voert in opdracht van de Rijksoverheid het secretariaat van dit bestuursakkoord en heeft in opdracht van het Ministerie van I&W dit onderzoek laten uitvoeren.

Deze rapportage beoogd een drietal vragen te beantwoorden:

- Wat is momenteel in kwantitatieve zin de stand van zaken rondom de instroom van ZE-voertuigen voor het doelgroepenvervoer?
- Wat is de stand van zaken rondom het opdrachtgeverschap in relatie tot de instroom van ZE-voertuigen (kansen en beperkingen)?
- En op welke wijze kan er een structurele monitor voor de voortgang van de prestaties worden opgezet?

## Dataverzameling

Daarnaast geeft deze rapportage een eerste indruk van de voorwaarden en eisen rondom de verzameling, inwinning en ontsluiting van de relevante data, belemmeringen waar de onderzoekers, gemeenten of overige partijen tegenaan lopen en daaruit voortvloeiende aanbevelingen.

Er wordt geprobeerd antwoord te krijgen op vragen als 'Hoeveel ZE-voertuigen rijden er al rond in gemeenten en hoeveel tijd van hun totale inzet, worden die voertuigen gebruikt voor het doelgroepenvervoer?' In eerste instantie is alleen gekeken naar gemeenten die het bestuursakkoord ondertekend hebben. Omdat er ook gemeenten zeer actief zijn met ZED die het bestuursakkoord niet ondertekend hebben, is lopende het project besloten de scope uit te breiden. Daardoor is er uiteindelijk vooral gekeken welke gemeenten actief bezig zijn. Hierdoor ontstaat een breder beeld en wordt duidelijk dat er kansen zijn om de coalitie van willende partijen uit te breiden.

Er wordt algemene informatie gebundeld en gemeenten worden geclassificeerd in de fasen waarin ze zich bevinden met betrekking tot de realisatie van ZE Doelgroepenvervoer. De ondertekenaars van het bestuursakkoord zijn ingedeeld naar realisatiefase.

### 3. Dataverzameling

**Om inzicht te verkrijgen in de specificaties en mogelijkheden rondom de inwinning van data, die informatie geeft over de prestaties van het bestuursakkoord is een eerste verkennend onderzoek binnen gemeenten, vervoerders en overige partijen gedaan. Vanwege de looptijd van het project is naar een eerste algemeen overzicht van de stand van zaken gezocht.**

#### 3.1 Ondertekening bestuursakkoord

Voor dit onderzoek is contact gelegd met ondertekenaars van het bestuursakkoord, maar ook gemeenten die het bestuursakkoord niet ondertekend hebben. In eerste instantie was de verwachting was dat gemeenten die het bestuursakkoord ondertekend hebben geconformeerd zijn aan de doelstelling en hiermee aan de slag gaan. Daarnaast werd aangenomen dat gemeenten die het bestuursakkoord niet ondertekend hebben, minder of helemaal niet met deze doelstelling bezig zijn. Uit de resultaten blijkt dat beide aannames niet altijd kloppen.

##### Wel ondertekend – wel ZE in realisatiefase

Gemeenten die het bestuursakkoord ondertekend hebben en die contracten hebben lopen met een met als einddoel 100% ZE, zijn bijvoorbeeld gemeente Den Haag, regio Zwolle (Zwolle, Olst-Wijhe, Ommen, Dalfsen, Hardenberg, Kampen, Staphorst en Zwartewaterland), gemeente Bergen op Zoom en gemeente Woensdrecht (geen eis, maar gunning tot 100% ZE).

##### Niet ondertekend – wel ZE

Daarnaast zijn er gemeenten die het bestuursakkoord niet ondertekend hebben, maar die wel een uitvraag voor (100%) ZE gedaan hebben. De gemeenschappelijke regeling Omnibuzz (beslaat bijna de gehele provincie Limburg) heeft 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 heeft als eis dat minimaal 90% van de ritten elektrisch uitgevoerd moeten worden en de gemeente Capelle a/d IJssel heeft als eis dat vervoer met personenauto's 100% groengas en elektrisch gereden moet worden. Gemeenten die het bestuursakkoord niet ondertekend hebben, maar wel aan de slag zijn met ZE, worden benaderd met de vraag voor aansluiting bij het bestuursakkoord.

##### Wel ondertekend – geen ZE

Het komt regelmatig voor dat een gemeente wel het bestuursakkoord ondertekend heeft, maar dat er nog huidige contracten uitgediend moeten worden voordat er aan de doelstelling van het bestuursakkoord kan worden voldaan. Veel contracten binnen het doelgroepenvervoer hebben een looptijd van 4 tot 6 jaar. Zo heeft de gemeente Hoorn in 2016 het lopende contract gesloten en in 2018 het bestuursakkoord ondertekend. In 2023 wordt een nieuwe aanbesteding uitgeschreven waarin 100% ZED de norm wordt. Tot die tijd is wel duurzaamheid in het contract meegenomen,

maar uiteraard in mindere mate dan 100% ZE. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld Regio West-Brabant, regio Haaglanden, gemeente Tilburg, en Regio Arnhem-Nijmegen. Binnen de looptijd van het hele bestuursakkoord zullen er nieuwe aanbestedingen plaatsvinden 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, die uit 2012 stamt, werden twee elektrische voertuigen uitgevraagd. Doordat de laadinfrastructuur nog niet toereikend was, is gebleken dat het nog te vroeg was om deze elektrische voertuigen in te zetten voor het doelgroepenvervoer.

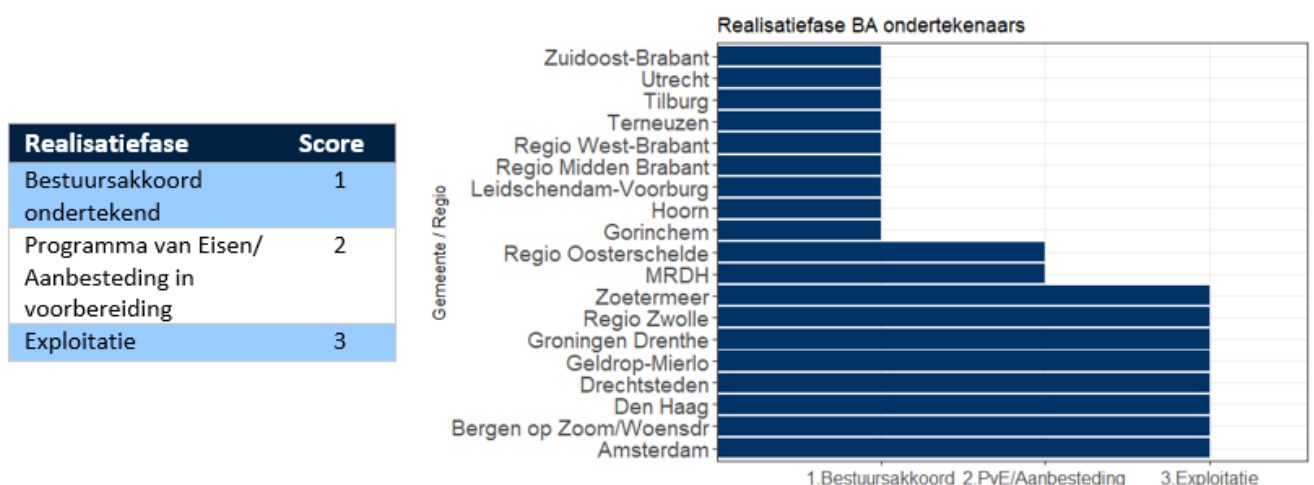
Er waren te weinig laadpunten en de laadpunten die er waren, waren bezet als ze nodig waren. Daarnaast is de regio zeer uitgestrekt en de actieradius van de elektrische voertuigen was nog te klein om deze afstanden te kunnen afleggen. In 2017 is een nieuwe aanbesteding uitgeschreven waarbij ZE uitgevraagd is, maar door bovenstaande factoren niet geboden door vervoerders.

Er is nu besloten het leerlingenvervoer met elektrische voertuigen uit te voeren. Dit zijn vaste en goed planbare ritten in de ochtend en in de middag, waarbij dit elektrische voertuig tussendoor ingezet kan worden voor korte WMO-ritten binnen een compacte bebouwde omgeving.

### 3.2 Realisatiefase ondertekenaars bestuursakkoord ZED

Het streven van het onderzoek is ook om een beeld te krijgen van de fase van realisatie waarin de ondertekenaars van het bestuursakkoord zich bevinden. Hierdoor ontstaat een beeld over de voortgang van de realisatie van de doelstelling van het bestuursakkoord.

In dit onderzoek wordt er een onderscheid gemaakt tussen fase 1, waarin alleen nog maar het bestuursakkoord ondertekend is en verder nog geen voorbereidingen voor een aanbesteding met ZE-uitvraag hebben lopen. In fase 2 zit de gemeente in de aanbestedingsfase en in fase 3 is de gemeente al gestart met de uitvoer van ZE doelgroepenvervoer. De fasen staan in de tabel in figuur 2 schematisch weergegeven. De resultaten in figuur 2 geven een algemeen overzicht over de verschillende snelheden waarin de voorgenomen ambitie gerealiseerd wordt en in welke fase de ondertekenaars van het bestuursakkoord zich bevinden.

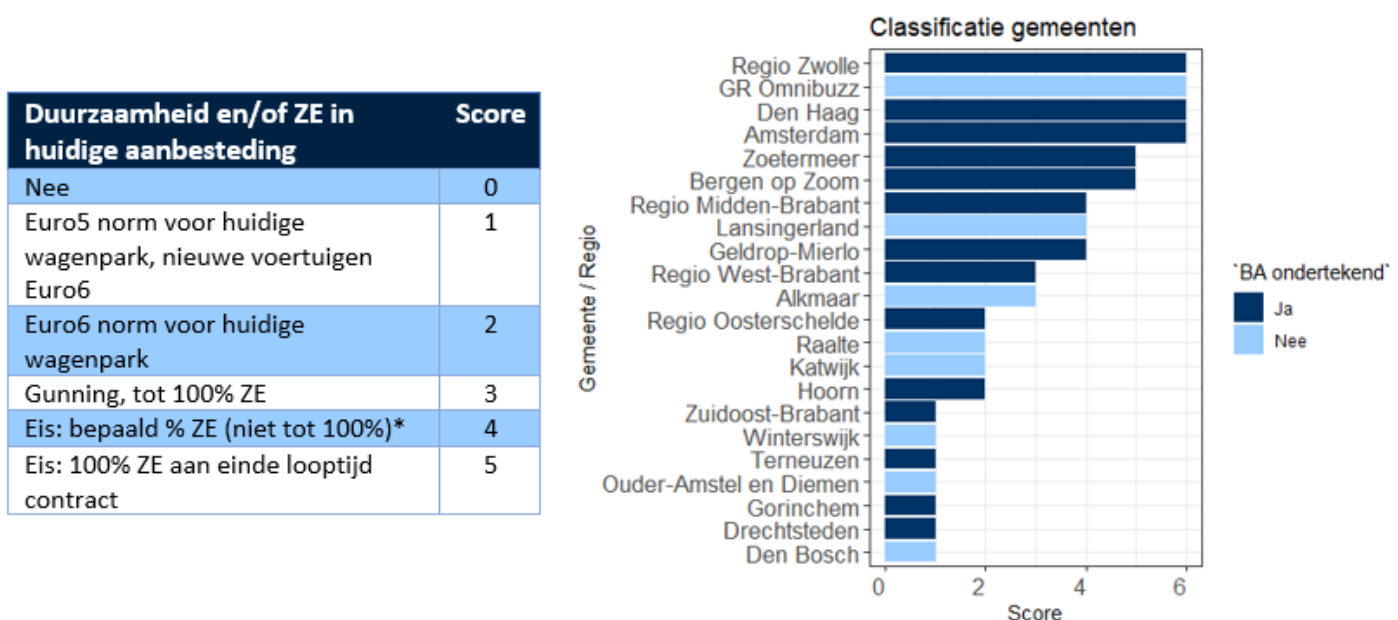


Figuur 2: De verschillende realisatiefasen (zie tabel) per gemeente (ondertekenaars van het bestuursakkoord). Stand van zaken oktober 2019.

Uit figuur 2 blijkt dat 47% van de onderzochte gemeenten die het bestuursakkoord ondertekend hebben op dit moment nog geen concrete invulling geven aan de ambitie van het 100% ZE doelgroepenvervoer. 42% van die gemeenten zitten al in de exploitatiefase en 11% (2 gemeenten) zitten in de aanbestedingsfase. Het is dus belangrijk dit de komende jaren goed te monitoren en met behulp van de monitor gemeenten te stimuleren om aan de slag te gaan met ZE doelgroepenvervoer. Monitoring kan op macroniveau ook aangeven wat de ervaren knelpunten en obstakels voor gemeenten zijn om de ambitie 100% ZE doelgroepenvervoer te bereiken.

### 3.3 Classificatie gemeenten

De kwantitatieve informatie uit de aanbestedingen wordt omgezet in een classificatiesysteem voor de mate waarin de gemeente in de huidige aanbesteding ZE en/of duurzaamheid uitgevraagd heeft voor het doelgroepenvervoer. Zo wordt een gemeente ingedeeld met een 5-puntensysteem in een bepaalde klasse, zie onderstaande tabel in figuur 3.



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

Figuur 3: Classificatie van de regio's en gemeenten volgens de realisatiefase ZE of duurzaamheid in de huidige aanbesteding (voor de classificatie zie tabel) o.b.v. scan naar gepubliceerde bestekken.

Om het onderscheid te kunnen laten zien of een gemeente het bestuursakkoord ondertekend heeft of niet, begint een gemeente altijd met een score van 1 punt. De maximale score die een gemeente dus kan halen is 6 punten (de maximaal haalbare 5 punten uit tabel 2 met het extra punt). Figuur 3 laat de classificatie van de gemeenten zien, waarbij de gemeenschappelijke regelingen en samenwerkingen bij elkaar gevoegd zijn als één regio.

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. Materieel gezien is een uitvraag van groen gas géén prestatie die past bij dit



bestuursakkoord. Groen gas dient voor deze opdrachtgevers als een transitiebrandstof op weg naar duurzamere energiedragers. Op zichzelf is dit al een verbetering ten opzichte van de initiële situatie waarin vooral voertuigen met een diesilverbrandingsmotor werden ingezet. Factoren die die een dergelijke tussenstap kunnen beargumenteren zijn o.a. de beschikbaarheid van geschikt materieel, laadinfrastructuur en suboptimale routes vanwege de populatie en spreiding van voorzieningen binnen het desbetreffende verzorgingsgebied. Met de toenemende beschikbaarheid van batterij-elektrische en waterstofvoertuigen neemt naar verwachting de inzet van voertuigen met een verbrandingsmotor op groen gas in de tijd af. In een volgende monitor kan dit effect nader onderzocht worden.

Deze casus komt bijvoorbeeld voor in een tweetal onderzoeksgebieden:

**\*1** De regio West-Brabant heeft in de aanbesteding een uitvraag gedaan voor ZE doelgroepenvervoer, waarbij vervoerders in de aanbidding een hoger percentage geboden hebben. De uitvraag is hier dus lager dan de daadwerkelijke uitvoer.

**\*2** De Drechtsteden hebben geen enkele uitvraag voor ZE of voor duurzaamheid in de huidige aanbesteding 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 3.6 voor de uitgelichte casus).

Figuur 4 geeft een overzicht van de geografische ligging van de gemeenten die in deze eerste verkenning meegenomen zijn. De grootte van de cirkel van de gemeente geeft de classificatie aan, zoals verkregen in figuur 3. Concreet betekent dat hoe groter de cirkel in onderstaande figuur, hoe hoger het percentage uitgevraagd Zero Emissie doelgroepenvervoer in de aanbesteding is. De kleur van de gemeente geeft aan of het bestuursakkoord ondertekend is of niet. De gemeenschappelijke regelingen zijn hier apart weergegeven per gemeente.



Bestuursakkoord ondertekend: ● Ja ● Nee

*Figuur 4: Classificatie van de individuele gemeenten van de realisatiefase ZE doelgroepenvervoer. De grootte van de cirkels geeft de score van de classificatie van de gemeentes aan (score 1 t/m 5, zie tabel bij figuur 3)*

Een viertal hoogst scorende regio's en gemeenten – met een eis van 100% instroom ZE-voertuigen in de aanbesteding – tellen 3 regio's en gemeenten als ondertekenaar van het bestuursakkoord.

Vooralsnog heeft het feit dat het bestuursakkoord is ondertekend nog geen voorspellende waarde voor de daadwerkelijke uitvraag naar 100% ZE-voertuigen in een aanbesteding.

In dit overzicht staan 7 gemeenten die nog geen eis gesteld hebben voor wat betreft duurzaamheid of ZE in de huidige aanbesteding. Van die 7 gemeenten hebben 4 gemeenten het bestuursakkoord ondertekend. Vaak is dit het geval als de huidige contracten van de gemeenten eerst uitgediend moeten worden. De gemeenten geven aan in de volgende aanbesteding duurzaamheid of ZE mee te nemen als gunningscriterium of als eis. Daardoor 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 of. De komende jaren kan er meer geduid worden over de causaliteit tussen het ondertekenen van dit bestuursakkoord en de mate waarin er wordt aangestuurd op de inkoop/aanbesteding van 100% ZE doelgroepenvervoer in brede zin. Deze ontwikkeling wordt meegenomen door het secretariaat van het bestuursakkoord.

### 3.4 Kwalitatieve informatie

Uit de interviews met de gemeenten en uit de aanbestedingsdocumenten is een beperkte hoeveelheid kwalitatieve informatie verkregen. Deze gegevens zijn in onderstaande tabel 3 terug te vinden. In de tabel is te herleiden dat bijvoorbeeld de Drechtsteden in de lopende aanbesteding geen uitvraag voor Zero Emissie doelgroepenvervoer gedaan heeft, maar zij er alsnog wel mee bezig zijn. Daarnaast is te zien dat een aantal gemeenten op weg zijn om de door hen gestelde doelstelling te halen.

Tabel 3: Kwalitatieve informatie vergaard uit interviews en aanbestedingsdocumenten

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	

### 3.5 Verschillen tussen aanbestedingen

De aanbestedingsdocumenten, Programma's van Eisen en aanvullende informatie van huidige en/of komende aanbestedingen van gemeenten verspreid over Nederland zijn opgevraagd. Daarnaast is er gebruik gemaakt van het aanbestedingenoverzicht van het Aanbestedingsinstituut Nederland. Hierbij is geprobeerd om te komen tot een adequate geografische spreiding zodat grote verschillen tussen regio's niet de boventoon gaan voeren en zorgen voor vertekening van informatie.

De aanbestedingen van gemeenten verschillen op meerdere punten. Dit bleek ook uit het rapport van Natuur&Milieu<sup>3</sup>. In de tabel op bijlage 1 is een overzicht van de belangrijkste resultaten uit de aanbestedingen te zien. In de onderstaande paragrafen worden een aantal bevindingen uitgelicht.

#### Contractduur

Voor iedere aanbesteding geldt een andere contractduur. Voor de gemeente Hoorn, Regio West-Brabant, regio Haaglanden, gemeente Tilburg, regio Oosterschelde, gemeenten Ouder-Amstel en Diemen, Capelle a/d IJssel en de regio Arnhem-Nijmegen, geldt dat er net een nieuw contract met een vervoerder in gestart was vóór het moment van ondertekening van het bestuursakkoord. Dit betekent dat het huidige contract eerst uitgediend moet worden voordat een nieuw contract met ZE

aanbesteed kan worden.

Dit 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. Een voorbeeld: de regio Drechtsteden is binnen het bestaande contract alsnog begonnen met het invoeren van ZE vervoer.

### Soorten doelgroepenvervoer

Zoals aangegeven zijn er verschillende soorten 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 Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz hebben alle genoemde vervoersstromen in dezelfde aanbesteding opgenomen en de gemeente Bergen op Zoom heeft recent alleen het leerlingenvervoer aanbesteed. Bij het analyseren van de data moet hier goed onderscheid in gemaakt worden: de mate waarin ZE-voertuigen instromen, hangt immers samen met de voorziene 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 aanneming en de planning van de ritten en houdt de administratie van de gereden ritten bij. De regiecentrale is in het bezit van de data over aangevraagde en uitgevoerde ritten, aantal ZE-voertuigen en het percentage van de ritten wat ZE gereden wordt. In het meest ideale geval is de data gelabeld naar verschillende soorten doelgroepenvervoer, maar dit blijkt niet altijd het geval. Ook in de aanbesteding en uitvoering van regiecentrales zijn er verschillen per gemeenten waargenomen, waarbij de mate waarin data wordt verzameld en gedeeld per contract verschilt.

#### *Gemeente*

De gemeente Zoetermeer, regio Drechtsteden en Gemeenschappelijke regeling Omnibuzz voeren een eigen regiecentrale, los van de vervoerder en houden hierdoor alles in eigen hand. Zij zijn hierdoor ook 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 uitgevoerd wordt 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 inzag in de data van de vervoerder via de

vervoerder. Vanzelfsprekend wordt hierdoor het proces van gegevensverzameling en -analyse vergemakkelijkt.

### *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 bij de regio's Midden-Brabant en Arnhem-Nijmegen.

### Samenstelling gemeenten

Een significant verschil tussen de aanbestedingen betreft de samenstelling van de gemeenten binnen het contract. Contracten zoals bijvoorbeeld die van de gemeente Den Haag en gemeente Hoorn zijn 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 goed vertegenwoordigd bij Gemeenschappelijke regeling Omnibuzz met 32 gemeenten (de provincie Limburg telt 34 gemeenten), is de provincie Noord-Brabant onderverdeeld in de regio West, Midden en Oost en is er een samenwerking tussen de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe met verregaande bevoegdheden rondom het openbaar vervoer en integratie tussen het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Een tweede onderscheid wordt gevormd door de indeling in percelen waarbinnen een vervoerder na gunning het tijdsgebonden exclusieve recht tot uitvoering van het vervoer verkrijgt. Een contract van een samenwerkingsverband kan uit meerdere percelen bestaan, zoals het geval is bij 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 absoluut lager aantal ritten.

### Investering (t.o.v. contractduur)

100% ZE doelgroepenvervoer vraagt een flinke investering van de vervoerder (of gemeente). Er moeten vaak veel nieuwe, prijzige voertuigen aangeschaft worden en ook de infrastructuur van de vervoerder moet aangepast worden vanwege de laadbehoefte. 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-aftrek zullen effect hebben op de business case rondom aanschaf en exploitatie van schone voertuigen en dus invloed hebben de instroom. In het onderzoek blijkt uit een aantal casussen dat de investeringslasten van invloed zijn op de aanschaf van dergelijke voertuigen:

De gemeente Lansingerland geeft aan dat de vervoerders die zich ingeschreven hebben beperkte investeringsmogelijkheden hebben. 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 'Duurzaam inkopen van vervoer' (2017/2018) geeft al aan 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 contractuur maakt het voor aanbieders dus aantrekkelijker om duurzamere voertuigen aan te bieden<sup>3</sup>. 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 zodat vervoerders geen hoge implementatie- en onderhoudskosten hoeven te dekken.

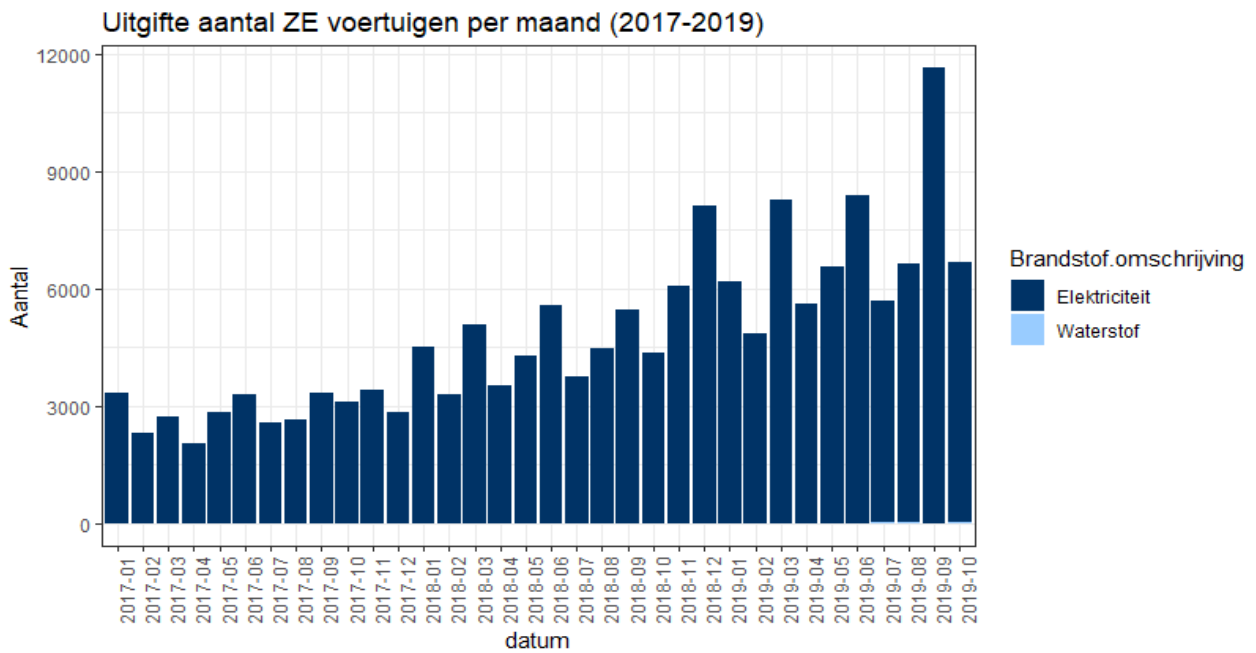
Tenslotte valt de trend waar te nemen dat vervoerders, ongeacht de eisen van de aanbestedende regio of gemeente(n), ervoor kiezen om proactief 100% ZE-voertuigen aan te bieden bij aanbestedingen. Hierdoor wordt een kennisbasis opgebouwd en krijgen vervoerders een voorsprong bij de ontwikkeling van innovaties.

### 3.6 Overige informatie

Tot slot zijn gesprekken gevoerd met onder andere het CROW en de RDW gevoerd om zoveel mogelijk algemene informatie over meetmethoden en de implementatie van ZE-vlootopgaven te verkrijgen en een beeld te krijgen over de monitoring van andere voertuiggebonden ZE-opgaven.

#### Uitgifte Zero Emissie voertuigen (RDW)

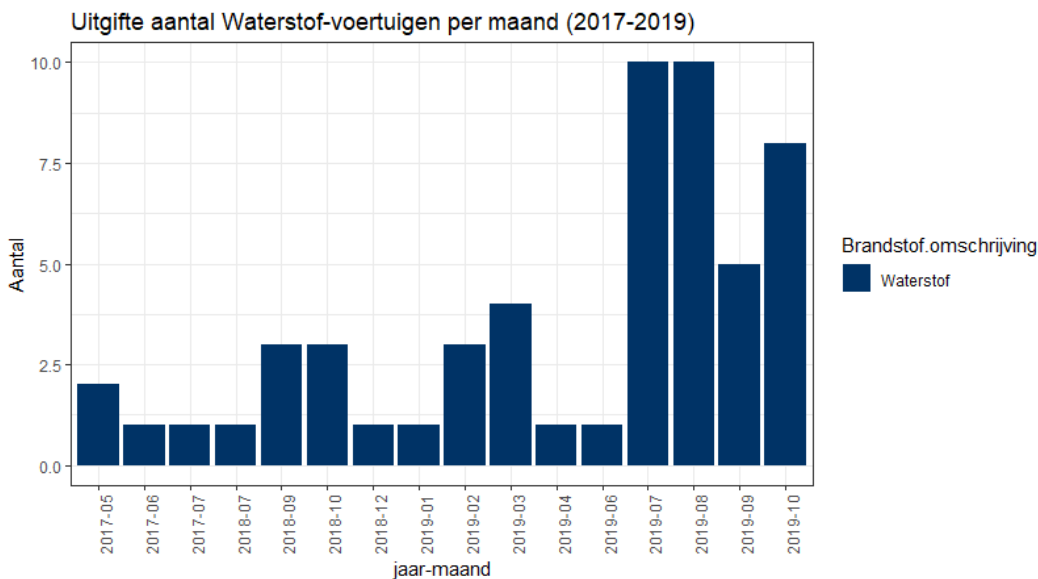
Via de RDW worden alle uitgegeven voertuigen binnen Nederland opgevraagd. Van deze voertuigen heeft de RDW vastgelegd of een voertuig als Zero Emissie geclassificeerd is (brandstof). Figuur 5 laat de uitgifte van het aantal Zero Emissie voertuigen binnen Nederland te zien vanaf januari 2017 t/m november 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 Zero Emissie voertuigen is elektrisch. De waterstof voertuigen blijven nog ver achter, waardoor ze in figuur 5 zelfs bijna niet zichtbaar zijn. In figuur 6 zijn de waterstofvoertuigen daarom separaat weergegeven.

De instroom is onder andere afhankelijk van de aanschafprijzen van de waterstofvoertuigen, die hoger zijn dan de aanschafprijzen van elektrische modellen. Daarnaast is het aantal locaties in Nederland waar waterstof getankt kan worden nog zeer beperkt - maar wel groeiende - en is waterstof op basis van de totale eigenaarskosten vanwege deze factoren momenteel duurder dan Batterij-elektrisch rijden <sup>6</sup>. De toenemende beschikbaarheid van zowel voertuigen als laadinfrastructuur alsmede overheidsmaatregelen zullen zorgen voor lagere totale eigenaarslasten en een toename van de instroom van voertuigen.



Figuur 6: Uitgifte van het aantal waterstof voertuigen per maand (2017-2019). Bron: RDW.

### 3.7 Elementen voor een goede monitoring

#### Datadelen

De belangrijkste informatiebron voor de monitor van het bestuursakkoord ZE Doelgroepenvervoer is up to date data. 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. Er worden obstakels ervaren rondom het delen en ontsluiten van data. Dit speelt in bredere zin.

#### Persoonsgegevens

Voor deze monitor is geen persoonsgebonden informatie nodig. De data kan versleuteld of geanonimiseerd verstuurd worden en de persoonsgebonden informatie kan verwijderd worden voordat de data gedeeld wordt. Het gaat vooral om totale aantallen ritten, rijtijden, soort voertuigen en soort vervoer. Hierbij spelen locaties of andere persoonsgegevens geen rol en de kans dat personen zich in de data kunnen herkennen is niet aanwezig. Voor tips en informatie over het delen van data (welke data mag gedeeld worden en hoe mag de data gedeeld worden) kan advies bij een Functionaris Gegevensbescherming ingewonnen worden. Voor het secretariaat bestuursakkoord Doelgroepenvervoer is het een gedachte om hieraan meer aandacht te gaan besteden, zodat monitoring van de prestaties gemakkelijker wordt.

#### Bedrijfsgevoelige informatie

Sommige gemeenten geven aan dat het delen van de informatie niet gewenst is vanwege bedrijfsgevoelige informatie. Zij kunnen niet aangeven of er al gewerkt wordt met Zero Emissie en wat de stand van zaken is. Daarnaast kan een vervoerder ook aangeven de data niet te willen delen vanwege concurrentiegevoeligheid. Het is algemeen bekend welke vervoerder zich contractueel geconformeerd heeft aan het doelgroepenvervoer binnen een gemeente. 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 vraagt van beide kanten, zowel vanuit het GNMI als ook de desbetreffende gemeenten, om de nodige aandacht.

### Systematische knelpunten

Gemeenten hebben aangegeven tegen verschillende knelpunten te lopen bij het invoeren van zero emissie doelgroepenvervoer. Een aantal van deze belemmeringen worden hieronder uitgelicht.

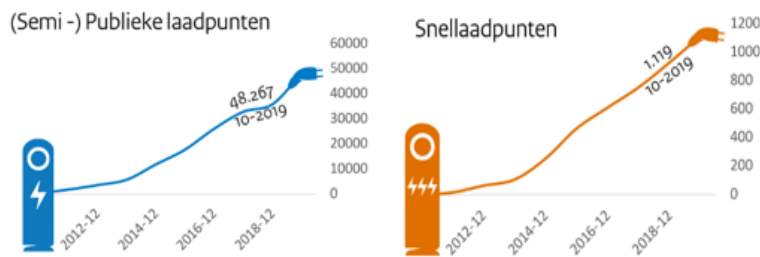
- Beperkte beschikbaarheid elektrische en/of waterstof (rolstoel)bussen
- Infrastructuur laadpalen/tankstations waterstof beperkt
- Beperkte actieradius elektrische voertuigen voor langere ritten (m.n. landelijk gebied) in relatie tot beschikbaarheid van laad- en schone tankinfrastructuur
- Hoge aanschafkosten (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 van 100% ZE Doelgroepenvervoer te kunnen voldoen is de beperkte beschikbaarheid en lange levertijden van elektrische of waterstof (rolstoel)8-persoonsbussen. Daarnaast kan het voorkomen dat de elektrische (rolstoel)bus niet meer met een B-rijbewijs bestuurd mag worden, omdat deze zwaarder dan 3500 kilo is. Het is een uitdaging om aan inzetbare voertuigen te komen, aangezien de fabrikanten hier nog niet in kunnen voorzien. Bovendien speelt hierbij ook mee dat de EU-richtlijn voor rijbewijzen geen afwijkingsmogelijkheid bevat die het besturen van zwaardere voertuigen binnen een lichtere rijbewijscategorie mogelijk maakt. Deze problematiek 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 waterstofaangedreven 8-persoonsbussen met rolstoelplaatsen.

#### *Beperkte laadinfrastructuur*

Gemeenten lopen 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 5 landen in de wereld waar elektrische personenauto's meer dan 1% van de totale vloot uitmaken en op het gebied van laadinfrastructuur is er geen ander land met dezelfde dichtheid aan laadpunten als Nederland <sup>4</sup>. In figuur 7 is te zien dat de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen snelt groeit, maar alsnog niet overal toereikend is om de elektrische voertuigen voor doelgroepenvervoer volledig in te zetten. Daarnaast zijn er nog niet voldoende waterstoftankstations in Nederland. Ook hier is een groei richting een uiteindelijk dekkend netwerk waarneembaar. Het is een gezamenlijke opgave van overheden en exploitanten om te zorgen voor een dekkend netwerk van betaalbare en beschikbare laad- en schone tankinfrastructuur.



Figuur 7: Groei van het aantal laadstations (elektrisch) in Nederland. Bron: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland..

Inmiddels heeft het GNMI in een breder verband met o.a. adviespartijen, netbeheerders en uitvoeringsorganisaties aandacht gevraagd voor de beschikbaarheid van elektrische laadinfrastructuur binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

### *Beperkte actieradius en lange oplaadtijd*

Naast het feit dat de laadinfrastructuur nog niet volledig toereikend is, geven gemeenten aan dat elektrische voertuigen een te beperkte actieradius hebben. Langere ritten worden hierdoor vaker met diesel of groen gas (Euro 6-norm)-voertuigen uitgevoerd omdat de elektrische voertuigen onvoldoende batterijvermogen voor een langere actieradius hebben. Daarnaast heeft een elektrisch voertuig vaak een lange oplaadtijd, waardoor het voertuig een groot gedeelte van de dag verminderd rendabel ingezet kan worden. Technologische innovaties, zoals de verbetering van de batterijtechnologie, en de beschikbaarheid van laad- en schone tankinfrastructuur zullen op termijn de situatie verbeteren.

## 3.8 Conclusies en aanbevelingen

De scope van dit eerste verkennende onderzoek waarbij in eerste instantie alleen de gemeenten en regio's meegenomen worden die het bestuursakkoord hebben ondertekend hebben, is uitgebreid naar gemeenten die niet betrokken zijn bij het bestuursakkoord. Het is gebleken uit de classificatie van de gemeenten dat ondertekening van het bestuursakkoord géén voorspelling is over de mate van betrokkenheid van een gemeente bij de doelstelling 100% ZED. Het is aan te raden om in de toekomstige monitor ook gemeenten mee te nemen die het bestuursakkoord niet ondertekend hebben. Vooral omdat hierdoor het delen van resultaten en tips mogelijk te maken en om andere gemeenten op weg te helpen en te stimuleren. Maar ook om de bestaande coalitie verder te verbreden en inhoudelijke thema's te verdiepen.

De verschillen tussen de aanbestedingen geven het belang van standaardiseren en definiëren van gegevens aan. Om gemeenten met elkaar te kunnen vergelijken moeten de verschillen zo min mogelijk op de voorgrond aanwezig zijn in de resultaten. Classificatiesystemen en het vastleggen van definities helpen hierbij. Voordat de monitor gepubliceerd wordt, moeten deze definities helder zijn en moet er acceptatie van een dergelijke standaard door integratie in bestekken en contracten plaatsvinden.

## Datadelen

De grootste uitdaging tijdens eerste inventarisatie is het delen van informatie gebleken. De inhoud van de monitor valt of staat met het verkrijgen van informatie van gemeenten en/of vervoerders. Tijdens het onderzoek is gebleken dat dataverzameling nog niet scherp op het netvlies staat. Dit speelt breder dan alleen het doelgroepenvervoer. In het secretariaat van het bestuursakkoord ZE Doelgroepenvervoer kan er meer aandacht worden gegeven aan dataverzameling en -deling.

## Omrekenfactor

Aan de hand van verzamelde gegevens van gemeenten die al met Zero Emissie Doelgroepenvervoer bezig zijn gegaan, kan een omrekenfactor bepaald worden. Met deze omrekenfactor kan herleid worden hoeveel Zero Emissie voertuigen met een bepaalde bezettingsgraad nodig zijn om voor die gemeente en/of regio bijvoorbeeld het doel van 100% Zero Emissie Doelgroepenvervoer te kunnen bereiken. Uiteraard moet rekening gehouden worden met de variëteit van de gemeenten binnen Nederland, zoals de grootte, verplaatsingspatronen en de geografische ligging van de gemeente. Er kan voor gekozen worden om bijvoorbeeld een drietal typologieën te ontwikkelen en als modale maat te gebruiken. Iedere gemeente of regio zou zich moeten kunnen identificeren met één van deze drie typologieën en de omrekenfactor gebruiken om de uitvraag in de aanbesteding scherper te kunnen stellen. In figuur 8 worden de variabelen weergegeven 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: Eerste gedachtenlijn van vaste variabelen die nodig zijn om een omrekenfactor te kunnen bepalen*

## 4. Monitor

**Om een compleet en actueel beeld te krijgen van de voortgang van gemeenten richting realisatie van de doelstellingen van het bestuursakkoord, wordt in een monitor de meest recente stand van zaken weergegeven. Aan de hand van deze monitor kan er tijdig bekeken worden of de doelstelling en de afspraken uit het bestuursakkoord op tijd gerealiseerd zullen worden, en waar er bijsturing noodzakelijk is. Het publiceren van de voortgang kan bijdragen aan een grotere betrokkenheid van gemeenten. De gegevens in de monitor zullen per gemeente apart gepubliceerd worden en tevens zal er een totaalbeeld alle betrokken gemeenten te zien zijn. Hierbij is het zaak om statistische en inhoudelijke nuances goed weer te geven.**

### 4.1 Definities en standaardisering

Om een goede monitor te maken is het belangrijk van tevoren heldere definities te formuleren. Iedere gemeente, vervoerder of andere partij zal andere definities hanteren. Vanuit de monitor moet een eenduidige terminologie en redeneerlijn gebruikt worden om de gegevensverzameling te kunnen gebruiken voor een monitoring van de prestaties van het BESTUURSAKKOORDZED. Daarnaast moet de informatie die vanuit de gemeente komt gestandaardiseerd worden in opmaak en aanleverwijze. Zoals aangetoond is er een grote verscheidenheid in de data. Dit maakt de onderlinge vergelijkbaarheid van prestaties lastig en vatbaar voor variabele interpretaties en subjectiviteit.

### 4.2 Van ruwe naar gestructureerde data

De gemeente of vervoerder levert ruwe ritdata aan.

Dit betekent dat er ongestructureerde, onbewerkte data met ruwe ritgegevens worden aangeleverd. De ruwe data hebben alleen betrekking op kwantiteiten zoals aantallen ritten, aantallen kilometers, voertuigsoorten en bezettingsgraden per rit en per voertuig. Voor iedere deelnemende gemeente is een format met algoritmen gemaakt, waarin de ruwe data verwerkt wordt tot gestructureerde data, waaruit de inzichten voor de monitor gehaald worden. Belangrijk hierbij is dat de gemeente een standaard databestand aanlevert, waarin de structuur hetzelfde blijft. Indien de structuur wijzigt (als gevolg van wijzigingen in het contract, vervoerder etc.), zal het bestaande format met algoritmen aangepast moeten worden.

### 4.3 Raamwerk monitor

In het raamwerk van de monitor worden onderstaande onderdelen per gemeente getoond. Daarnaast wordt een totaaloverzicht van alle gemeenten weergegeven.

## Algemene informatie

Allereerst wordt er algemene informatie getoond, zoals:

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

In paragraaf 2.5 wordt het totaal aantal geregistreerde ZE-voertuigen ten behoeve van het doelgroepenvervoer in Nederland getoond. Daarnaast moet er overzicht komen van het aantal ZE-voertuigen per gecontracteerde vervoerder, waarbij de inzet valt toe te rekenen aan het doelgroepenvervoer. Hierbij moet duidelijk zijn of het ZE-voertuig alleen ingezet wordt voor doelgroepenvervoer of dat het voertuig rondom het doelgroepenvervoer ook ingezet wordt voor overig vervoer indien het voertuig geen rit voor doelgroepenvervoer uitvoert. Het aantal ZE-voertuigen wordt in de grafiek uitgezet tegen het totaal aantal ritten doelgroepenvervoer.

## Bezettingsgraad doelgroepenvervoer ZE-voertuig

Afhankelijk van de afspraken met de gemeente kan een voertuig alleen voor doelgroepenvervoer ingezet worden, of ook voor ritten buiten het doelgroepenvervoer om. Een kwantiteit m.b.t. de bezettingsgraad van het ZE-voertuig voor doelgroepenvervoer is noodzakelijk om een beeld te krijgen over de algehele inzet van het voertuig in relatie tot het uitvoeren van doelgroepenvervoer, ongeacht de wettelijke grondslag van dit vervoer. Daarbij kan als vuistregel worden gehanteerd dat, op basis van de gemeentelijke uitgavenpatronen, grofweg 75% van de afgelegde ritten met het doelgroepenvervoer gebaseerd is op een voorziening vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning, 20% een relatie heeft met het leerlingenvervoer op sociaal-medische grondslagen en 5% gerelateerd kan worden aan de Jeugdwet.

## Instroomtempo ZE-voertuigen

In veel aanbestedingen is een oplopende eis van het percentage ZE-ritten per periode vastgelegd. Aan de hand van dit percentage en aan de hand van het daadwerkelijke uitgevoerde percentage ZE-ritten, wordt de voortgang in de gaten gehouden. De daadwerkelijke instroom van het aantal ZE-voertuigen wordt weergegeven, met daarnaast de geplande instroom van het aantal ZE-voertuigen.

## Percentage ZE doelgroepenvervoer

Tenslotte valt er een percentage te geven van het aantal ritten dat volledig ZE wordt uitgevoerd. Omdat het in percentages weergegeven wordt, kunnen de prestaties per gemeente vergeleken

worden. Daarnaast kan de realisatie van het einddoel van 100% ZE gevolgd worden.

In tabel 4 wordt een kort overzicht gegeven van de informatie die in de monitor getoond wordt.

Tabel 4: Overzicht getoonde informatie op 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

\* Indien over een gemeente gesproken wordt, kan hiermee ook een samenwerkingsverband of Gemeenschappelijke Regeling bedoeld worden.

#### 4.4 Oplevering

Een eerste versie van een complete monitor zal in het eerste half jaar van 2020 opgeleverd kunnen worden (afhankelijk van de datalevering van gemeenten en vervoerders). Hierdoor vormt deze monitor, gebaseerd op de stand van zaken in het 4e kwartaal 2019, een nulmeting.

#### 4.5 Updatefrequentie en ontsluiting

Iedere eerste week van de maand zal de monitor een update krijgen met informatie van de maand ervoor. De gemeente stuurt maandelijks de aanvullende data op, zodat dit gepubliceerd kan worden in de monitor. Deze updatefrequentie is overigens een gedachtenschets, aangezien er een zinvolle en hanteerbare frequentie voor het inwinnen en bewerken van gegevens gehanteerd moet worden. De monitor zal op deze manier altijd de meest recente gegevens tonen. Indien nieuwe gemeenten toegevoegd willen worden zal dit tevens maandelijks, tegelijk met de algemene update gebeuren. De informatie wordt standaard door gemeenten gedeeld zodra de gegevens van de maand ervoor bekend zijn. De resultaten van de monitor zullen afhankelijk van de afspraken die daarover kunnen worden gemaakt voor een beperkte groep betrokkenen of geheel openbaar zijn en in dat laatste geval onder meer gedeeld worden via de website [zeroemissiedoelgroepenvervoer.nl](http://zeroemissiedoelgroepenvervoer.nl).

Naast het maandelijks publiceren van de monitor zal in het begin van ieder jaar een rapport verschijnen met het jaaroverzicht. In dit rapport wordt de huidige stand van zaken nogmaals genoemd en zullen de meest opvallende resultaten uitgelicht worden. Tevens worden tips en opmerkingen van gemeenten gedeeld, zodat andere gemeenten hier hun voordeel mee kunnen doen. Eventueel kan aan casus of pilot uitgelicht worden.

## 4.6 Privacy en veiligheid

Voor deze monitor is geen persoonsgebonden informatie nodig. De data kan versleuteld en geanonimiseerd verstuurd worden. Het gaat vooral om totale aantallen ritten, rijtijden, soort voertuigen en soort vervoer. Hierbij spelen locaties of andere persoonsgegevens geen rol en de kans dat personen zich in de data kunnen herkennen is niet aanwezig. Indien uit de data blijkt dat personen zich alsnog zouden kunnen herkennen, zullen deze resultaten niet getoond worden in de monitor. Een ander element is dat bedrijfsgevoelige informatie niet zomaar geopenbaard kan worden. De beschikbaarheid van data is afhankelijk van contractuele afspraken tussen de aanbestedende overheid en de gecontracteerde uitvoeringspartij. Tegelijkertijd moet worden opgemerkt dat de omgang met publieke middelen ook moet leiden tot transparant inzicht in de verrichte prestaties. In het algemeen is de omgang met data vanuit het oogpunt van beleidsvorming en -evaluatie nog een ontwikkelpunt binnen de overheid in brede zin.

Voor tips en informatie over het delen van data (welke data mag gedeeld worden en hoe mag de data gedeeld worden) kan advies bij de Functionaris Gegevensbescherming van de gemeente ingewonnen worden. Het GNMI zal bekijken of er een factsheet rondom omgang met data kan worden opgesteld.

## 5. Aanbevelingen

### Datadelen

Zoals al eerder aangegeven is de uitdaging het verkrijgen van data en overige informatie van gemeenten en vervoerders om de monitor ZED te kunnen vullen. 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 binnen een gemeente of bij een andere partij kan inzicht geven in de mogelijkheden de informatie te delen. Daarnaast kan er een informatiebijeenkomst of -middel wordt ontwikkeld om gemeenten en regio's te helpen bij het inwinnen, verzamelen en ontsluiten van data.

### Definities en standaardisering van gegevensverzameling

Vanwege de diversiteit in aanbestedingen - in inhoud, in gemeenten, in samenwerkingen en in data - is het van belang met de juiste partijen 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 met elkaar vergeleken worden tussen de verschillende betrokken gemeentes en vervoerders. Monitoring van de aanbestedingen – en het behalen van de doelstelling van het bestuursakkoord – is alleen doelmatig te realiseren als er meer eenheid komt in de gebruikte terminologie en registratiewijze van data.

### Betrekken van gemeenten

Het publiceren van een monitor kan bijdragen aan een grotere betrokkenheid bij het realiseren van de doelstelling van 100% ZE doelgroepenvervoer van gemeenten. Gemeenten kunnen de monitor bekijken en hun eigen gemeente vergelijken met een andere gemeente die in het dashboard getoond wordt. Dit helpt een gemeente om inzicht in de opgave te krijgen.

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 voor deelname aan het bestuursakkoord te werven. 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 o.a. de beschikbaarheid van infrastructuur voor schoon tanken en laden, alsmede geschikte voertuigen en de financiering van beide activa.



## 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 Verwachte aanbestedingen 2019

Het [Aanbestedingsinstituut Mobiliteit](#) Aanbestedingsinstituut Mobiliteit heeft een lijst samengesteld van aankomende aanbestedingen zorgvervoer in 2019:

Aanbesteding	Opdrachtgever(s) regio	Publicatie verwacht
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

## Literatuurlijst

1. Energieakkoord voor duurzame groei, SER, september 2013
2. Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 31 mei 2018
3. Benchmark Duurzaam inkomen van vervoer, een onderzoek naar de duurzaamheid van gemeentelijke vervoersaanbestedingen 2017/2018: Contractvervoer, dienstauto's en huisvuilwagens, Natuur & Milieu
4. Cijfers elektrisch vervoer, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
5. Waterstofauto baart opzien: 'Dankzij dit vervoer wordt de lucht in Den Haag schoner en gezonder', Algemeen Dagblad, 26 juni 2019
6. Alles over rijden op waterstof, ZERauto.nl, 07 juni 2019
7. Cijfers en prognoses van het doelgroepenvervoer in Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM), 06 december 2016