

## E.2 ZE-vervoer overheden (gemeentelijk wagenpark, doelgroepenvervoer en ov)

<b>Naam type maatregel</b>		<b>ZE-vervoer overheden (gemeentelijk wagenpark, doelgroepenvervoer en ov)</b>
<b>Omschrijving van het type maatregel</b>		
Algemene beschrijving en definitie type maatregel		Deze maatregel behelst het inkopen en inzetten van ZE-emissievoertuigen ten behoeve van het gemeentelijk wagenpark, doelgroepenvervoer en bussen. De bestuursakkoorden zero-emissie doelgroepen vervoer en ov (BAZED/BAZEB) ambiëren het regionaal bus- en doelgroepenvervoer uitstootvrij te laten rijden (Tank-to-Wheel). Het doel betreft dat de instroom van nieuwe voertuigen in 2025 uitstootvrij zijn, met een volledig uitstootvrije vloot in 2030. Gemeenten, concessieverleners en andere gelieerde organisaties mogen uiteraard vooruitlopen op dit streven.
Maatregelen die hieronder vallen		ZE-doelgroepenvervoer, ZE-gemeentelijk wagenpark, ZE-ov
Indicatie invoeringstermijn		Huidige bestuursakkoorden en maatregelen richten zich op enkel ZE-voertuigen voor nieuwe inkoop in 2025 en een volledig uitstootvrije vloot in 2030. Afhankelijk van de natuurlijke vervangingstermijn van de voertuigen en/of concessie contracten kan dit versneld worden ingezet.
Indicatie zichtbaarheid effecten		Betere leefbaarheid door lagere milieuvervuilende uitstoot, luchtverontreinigende uitstoot en geluid
<b>Categorie</b>		
Thema		1. Duurzaam inkopen
Type		ZE-vervoer overheden
Trias Mobilica		Verschonen
<b>Gebiedstypologie</b>		
Randvoorwaarden voor slagen		Beschikbaarheid zero-emissie voertuigen in diverse segmenten, laad/vul infrastructuur
Metropolitaan	++++	ZE-vervoer kan in alle gebiedstypologieën worden toegepast. Uitgaande van de dominerende elektrische voertuigen, zijn metropolitaan en stedelijke gebieden wel beter geschikt in verband met actieradius.
Stedelijk	++++	
Landelijk	+++	
<b>Emissiereductie</b>		
Effect op CO <sub>2</sub>		190 ± 110 kton CO <sub>2</sub>
Toelichting op rekenmethodiek (zie Bijlage C)		Voor de berekening van de effecten zijn het gemeentelijk wagenpark, doelgroepenvervoer en ov als afzonderlijke onderdelen beschouwt. Er is in alle drie de categorieën uitgegaan van 100% zero-emissievervoermiddelen in 2030, in lijn met BAZED en BAZEB.
<b>Overige effecten</b>		
Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	++	Een hoger aandeel zero-emissievoertuigen zorgt voor een hoger verbruik van elektriciteit en/of duurzame brandstof.
Leefbaarheid	+	Zero-emissievoertuigen zullen een positieve invloed hebben op de leefbaarheid van bewoonde gebieden, door de verminderde uitstoot en lagere mate van geluidsoverlast.
Bereikbaarheid	0	Geen.
Verkeersveiligheid	0	Geen.
Geluid	++	ZE-voertuigen leveren zeer positieve effecten op het gebied van geluid ten opzichte van conventionele voertuigen.
<b>Verantwoordelijkheid</b>		
Bestuurlijk		Gemeente en provincie

<b>Naam type maatregel</b>		<b>ZE-vervoer overheden (gemeentelijk wagenpark, doelgroepenvervoer en ov)</b>
<b>Omschrijving van het type maatregel</b>		
Verantwoordelijkheden		In de implementatiefase juridisch correct formuleren van eisen en toets op uitvoerbaarheid eisen uitvoeren. Tijdens uitvoeringsfase uitvraag doen en begeleiden.
Partners/Stakeholders		Concessiebeheerders, bedrijven laadinfrastructuur (producenten, installateurs, operatoren)
<b>(Implementatie-) kosten (€/CO<sub>2</sub>-reductie)</b>		
Overheid (implementatiekosten)	€/€€€	Het gemeentelijk wagenpark kan verduurzaamd worden door gericht in te kopen. De kosten liggen bij de overheid zelf (€€). ZE-concessies hebben hogere kosten doordat dit veelal grotere voertuigen behelst zoals bussen en doelgroepenvervoer. Echter is de TCO van ZE-bussen competitief met conventionele diesel bussen, waardoor vlootvervangen door diesel of door ZE vergelijkbare kosten hebben. De kosten voor ZE liggen in de contractering bij de (nationale) overheid en daarbij ook bij de concessiehouder voor het aanschaffen van de ZE-voertuigen.
Nationale kosten	€€/€€€	
Kosten eindgebruiker	€/€€	
<b>Overig</b>		
Mogelijke maatschappelijke baten		Reducties van emissies en geluid.
Mogelijke maatschappelijk kosten		Geen.
Overige aandachtspunten		Een gedegen laad/vulinfrastructuur is van belang bij het slagen van deze maatregel. Dit flankerend beleidsonderdeel is niet meegenomen in de analyse van deze maatregelen.
<b>Bronnen</b>		
(Rijkswaterstaat, 2017, ZE DV, 2020)		
<p style="text-align: center;"><i>0 = geen tot verwaarloosbaar effect; + = positief effect; ++ hoog positief effect; +++ zeer hoog positief effect;</i>  <i>-€ = &lt;0 €/ton CO<sub>2</sub>-reductie; € = 0-10 €/ton CO<sub>2</sub>-reductie; €€ = 10-100 €/ton CO<sub>2</sub>-reductie; €€€ = &gt;100 €/ton CO<sub>2</sub>-reductie</i></p>		