

EBS Sector-initiatief CO₂-reductie Buurtbussen – V 3.1

Voorstel Plan van Aanpak - Juni 2025



Foto: EBS- Buurtbus Beemster

Versie; V 3.1

Juni 2025.

Marcel Hilgersom (EBS)

Peter Wiers (PW Advies)

Introductie

In 2023 is EBS gecertificeerd voor de CO₂-prestatieladder¹ op niveau 3. EBS neemt actief deel aan initiatieven rond de reductie van CO₂ in de sector, zoals het Sectorinitiatief Streekvervoer (Werk gebonden Personenmobiliteit, met als initiatiefnemer Transdev).

Om op niveau 4 van de ladder te komen neemt EBS nu zélf het initiatief voor een programma om de sector te faciliteren bij de reductie van de CO₂-uitstoot door buurtbussen.

Het buurtbus project is gebaseerd op SKAO-criteria van de CO₂-prestieler (versie 3.1) om de stap van niveau 3 naar 4 te kunnen maken;

- De organisatie heeft concreet en aantoonbaar een initiatief binnen de sector genomen om verdere uitstoot reductie te kunnen gaan realiseren;
- Reductie (deel) doelstellingen binnen de organisatie en in de keten moeten onderbouwd en worden becijferd;
- Benoemde en onderbouwde doelen zijn via interne en externe kanalen gecommuniceerd.
- Er dient aantoonbaar budget te zijn voor het bereiken van de doelstelling (en).

Doelstelling en reikwijdte

Doelstelling van het Sectorinitiatief CO₂-reductie Buurtbussen is om een maatregel te ontwikkelen waarmee het mogelijk wordt om, net als met de stads- en streekbussen, ook met buurtbussen elektrisch te rijden. Elektrisch aangedreven buurtbussen zijn veel energie-efficiënter dan de huidige dieselmotoren. Daardoor wordt het energieverbruik door de buurtbussen een factor 3 minder. Dus zelfs met grijze stroom hebben deze bussen een veel lagere CO₂-uitstoot. Wanneer de buurtbussen op groene stroom rijden, zoals bij EBS, is de winst nog groter. Dan worden de scope 1 en 2 emissies zelfs nul.

Probleemstelling en mogelijke oplossingen

Huidige stand van zaken

EBS en sectorgenoten zijn druk bezig met de introductie van elektrisch aangedreven openbaar vervoer met ZE-bussen. Bij de stads- en streekbussen wordt grote voortgang geboekt, maar de buurtbussen rijden nog bijna allemaal op diesel. Dit heeft een onnodig hoge CO₂-uitstoot.

Nederland telt ca. 200 buurtbusprojecten². Per project is er een vereniging met een bestuur en ca. 25 tot 40 vrijwilligers als chauffeurs. In totaal zijn er in NL ca. 7.000 vrijwilligers en 300 bussen³.

Vanwege de vrijwilligers en de kleinere bus is het laten rijden van een buurtbus goedkoper dan een gewone bus. Een buurtbusproject kost ongeveer 50.000 tot 70.000 euro per jaar. Die kosten zijn uiteindelijk voor de provincie. Soms betalen gemeente(n) of sponsors mee. Het OV-bedrijf stelt het busje in OV-huisstijl beschikbaar⁴.

Complicatie

Door het accupakket dreigt een ZE-buurtbus te zwaar te worden om door vrijwilligers met een 'gewoon' rijbewijs te worden gereden. Hoe kan er worden gezorgd dat er tóch met ZE-buurtbussen kan worden gereden?

¹ Volgens de eisen van Handboek 3.1, 22 juni 2020

² Zie www.buurtbus.net

³ Zie <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/300-buurtbussen-rijden-al-maanden-niet-door-corona-duizenden-reizigers-gedupeerd>

⁴ Zie [Buurtbus - Kennis - Zuid-Holland](#)

Mogelijke oplossingen

Hieronder volgen een aantal mogelijke oplossingen die binnen het sectorinitiatief besproken en onderzocht dienen te worden.

- A. Het is mogelijk om de vrijwilligers te stimuleren een groot rijbewijs te halen. Maar hoeveel vrijwilligers kunnen en willen dit? En zijn er gezien het nu al bestaande tekort aan vrijwilligers straks dan nog wel voldoende chauffeurs beschikbaar?
- B. Een tweede optie is om de buurtbus te veranderen zodat deze minder zwaar wordt ⁵. Met name faciliteiten voor rolstoelvervoer betekenen een aanzienlijk extra gewicht en ruimtebeslag. Kan door geen rolstoelvervoer meer aan te bieden of door minder passagiers te vervoeren de bus minder zwaar worden gemaakt? En zijn opdrachtgevers en passagiers bereid deze verandering qua dienstverlening te accepteren?
- C. Een derde optie is om de accu's aan te passen zodat deze minder zwaar worden. Arriva voert op lijn 250 tussen Bokhoven en 's-Hertogenbosch een pilot uit met een ZE-buurtbus voorzien van een kleiner en dus lichter accupakket. Maar door het kleinere accupakket heeft deze eerste volledig elektrische buurtbus van Nederland ook een kleinere actieradius. Dat betekent dat er 2 buurtbussen nodig zijn voor dezelfde dienstverlening ⁶. Zijn er ontwikkelingen te verwachten waardoor de actieradius zelfs met een lichtere accu groot genoeg wordt? En zijn opdrachtgevers bereid voor de kosten van deze accu's of van extra buurtbussen te betalen?
- D. Brancheorganisatie KNV, tenslotte, spande zich in om de EU-rijbewijsrichtlijn aangepast te krijgen (www.knv.nl). In februari 2024 heeft het Europees Parlement een nieuwe rijbewijsrichtlijn goedgekeurd die de limiet voor transport met elektrische bestelbussen verhoogt van 3.500 naar 4.250 kg. Dit geldt naar verwachting ook in de richtlijn die op 1 juli 2025 formeel (gepubliceerd) zal gaan worden voor het personenvervoer (www.iru.org). Dit lijkt de meest wenselijke oplossing, maar of en wanneer de nieuwe regels worden omgezet in nationale wetgeving valt nog te bezien. De toenmalige Minister Harbers wekte onbegrip met het voornemen om de vrijstelling per 1 juli 2024 af te schaffen. Wat het ministerie verder ging doen was op dat moment ook nog afwachten (www.ttm.nl). Wat kunnen opdrachtgevers en OV-bedrijven doen om nu en in de toekomst een minister hierop aan te spreken?

Activiteiten.

Aan het begin van het programma nodigt EBS de deelnemers uit voor een eerste bijeenkomst op locatie. Tijdens deze bijeenkomst worden de programma-aanpak en huidige stand van zaken doorgenomen. Ook worden rollen en acties afgesproken voor het verdere programma.

Eens per kwartaal vinden vervolgbijeenkomsten plaats. Teneinde de reistijden en CO₂-uitstoot te beperken, worden deze afwisselend op locatie en per Teams gehouden.

Ter afronding van het programma wordt een nieuwe maatregel afgesproken en toegevoegd aan categorie C van de maatregellijst op de SKAO website.

Planning

De kick-off bijeenkomst vindt plaats op locatie bij EBS, in Q2 2025. Vervolgens vindt elk kwartaal een bijeenkomst plaats. In Q1 en Q2 (2024 vinden voorbereidingen plaats) en 2024 - Q4 (kick-off) – en in 2026 - in Q1 en Q3 via Teams.

De ambitie is om de maatregel eind 2026 te hebben ingevoerd.

⁵ Zie www.ovmagazine.nl/article/elektrificatie-busvervoer-heeft-invloed-op-toegankelijkheid-1

⁶ Zie www.bravo.info/nieuws/de-eerste-volledig-elektrische-buurtbus-van-nederland-rijdt-brabant

Investing en budget.

Het programma vergt van EBS als initiatiefnemer een investering van €1.000 voor vier bijeenkomsten op locatie, alsmede €5.000 voor de inhuur van procesbegeleiding en externe expertise.

Van de deelnemende bedrijven wordt verwacht dat ze medewerkers de ruimte geven om deel te nemen. Met 4 dagen per jaar gedurende twee jaar betekent dit een investering van acht werkdagen per bedrijf. Uitgaand van 8 deelnemende bedrijven is dit voor het programma als geheel een inspanning van 64 werkdagen.

Mede-initiatiefnemers en deelnemers.

Initiatiefnemer van het programma is Marcel Hilgersom (EBS). Hij wordt bij de uitvoering ondersteund door Peter Wiers (PW Advies).

Als mede-initiatiefnemers worden uitgenodigd de sectorgenoten Transdev, Arriva Nederland, Keolis Nederland, Qbuzz en Veolia. Als deelnemers worden verder uitgenodigd:

- een vertegenwoordiger van buurtbusleverancier/ombouwer Tribus (Wilfred Wijnands?)
- een vertegenwoordiger van branche organisatie KNV. KNV streeft ernaar om alle Nederlandse bussen naar zero emissie te krijgen, en is partner van gemeenten en het Rijk in een aantal convenanten die erop gericht zijn om de transitie naar zero emissie vervoer te versnellen;
- vertegenwoordigers van opdrachtgevers (provincies/gemeenten). Opdrachtgevers bepalen wat voor kosten en kwaliteit van dienstverlening acceptabel is;
- wellicht is het goed om ook een deelnemer van het ministerie van I&W of de politiek uit te nodigen. De politiek bepaalt of- en wanneer nieuwe regelgeving in nationale wetgeving wordt vastgelegd.

Resultaten en materialiteit.

De uitstoot door alle ca 300 buurtbussen in NL bedraagt ca. 9.000 tCO₂ per jaar.

De uitstoot door alle ca. bijna 70 buurtbussen van EBS was in 2024 ruim 1.700 tCO₂. Dit was 12% van de totale scope 1+2 emissies van EBS. Bij gelijkblijvende CO₂-uitstoot door de buurtbussen, wordt dit straks in 2030 wanneer bijna alle (streek) bussen zijn geëlektrificeerd meer dan 55%. Dit is daarom materieel.

Communicatie.

EBS verzorgt als initiatiefnemer de Verplichte Internetpublicatie op de SKAO website, en communiceert intern en extern over het programma via het intranetportal en de EBS website.

Na afronding van het programma wordt verdere bekendheid gegeven aan de maatregel die is ontwikkeld middels publicatie in een onafhankelijk vakblad of branche-breed uitgegeven tijdschrift, zoals bijvoorbeeld OV-magazine.

Bronnen.

www.co2-prestatieladder.nl/documenten/handboek-3-1; www.bravo.info/nieuws/de-eerste-volledig-elektrische-buurtbus-van-nederland-rijdt-brabant; www.buurtbus.net; 300 buurtbussen rijden al maanden niet door corona: duizenden reizigers gedupeerd – Een Vandaag; www.kennis.zuid-holland.nl/buurtbus; www.knv.nl/euoparlement-wil-e-voertuigen-tot-4250-kg-met-b-rijbewijs; www.ovmagazine.nl/article/elektrificatie-busvervoer-heeft-invloed-op-toegankelijkheid-1; www.iru.org/news-resources/newsroom/eu-driving-licence-parliament-backs-road-transport-industrys-position; www.ttm.nl/energie/elektrisch/nieuwe-rijbewijsrichtlijn-goedgekeurd-42-tons-e-bestellers-op-b-rijbewijs-toegestaan/159245