

Internetconsultatie Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van [datum], nr. IENW/BSK-, houdende regels ter bevordering van schone wegvoertuigen ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit (Regeling bevordering schone wegvoertuigen):

Koninklijk Nederlands Vervoer is van mening dat de transitie naar volledig zero-emissie personenvervoer onomkeerbaar is ingezet. KNV steunt dit ook van harte. Wel vraagt KNV aandacht voor het tempo waarmee deze transitie gerealiseerd kan worden. Volgens KNV is het voor sommige vormen van personenvervoer nu (nog) niet mogelijk om de overstap te maken naar zero-emissie personenvervoer. KNV Zorgvervoer en Taxi en Busvervoer Nederland willen daarom graag reageren op bovengenoemde regeling.

Vooraf

- KNV Zorgvervoer en Taxi vertegenwoordigt in de markt van het zorgvervoer ruim 70% van de verrichte ritten.
- Busvervoer Nederland vertegenwoordigt 85% van de Nederlandse touringcarbedrijven. Een deel van deze bedrijven voert aanbesteed busvervoer uit.
- De Europese 'Richtlijn bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen' (Clean Vehicles Directieve, CVD) gaat in per 2 augustus 2021 en heeft als doel de markt voor schone en energie-effectieve wegvoertuigen te bevorderen.
- De regeling houdende regels ter bevordering van schone wegvoertuigen ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit (verder 'de regeling') is de Nederlandse uitwerking en verplicht elke aanbestedende dienst om een bepaald percentage voertuigen schoon aan te besteden.
- Nederland maakt gebruik van de mogelijkheid om deze Richtlijn eveneens te laten gelden voor het doelgroepenvervoer dat wordt verzorgd door taxivoertuigen, hetgeen betekent voor het doelgroepenvervoer dat van de voertuigen die worden aanbesteed via Europese aanbestedingen vanaf 2 augustus 2021 tenminste een minimum percentage van het aantal nieuwe voertuigen schoon en energiezuinig zijn. Dit geldt eveneens voor het personenvervoer tot en met 8 personen (zogenaamde categorie M1).

Vragen

De consultatie vraagt specifiek antwoord te geven op een drietal vragen.

1. In hoeverre ziet u belemmeringen voor het uitvoeren van de opgestelde regeling? Kunt u meer vertellen over wat voor belemmeringen u mogelijk ziet?

Zie onze opmerkingen onder I t/m VI (verderop in dit document). KNV is van mening dat de weg naar volledig zero emissie personenvervoer onomkeerbaar is. Wel vraagt KNV aandacht voor het tempo waarin dit volledig gerealiseerd kan worden.

2. Wat vind u van het voornemen van het kabinet om op termijn de ambities van de richtlijn verder op te hogen, zodat deze meer in lijn ligt met de doelen uit het Klimaatakkoord?

Zie het antwoord op vraag en 1 en onze opmerkingen onder I t/m VI.

3. Acht u het percentage van 38,5% voldoende, of acht u het inbouwen van een beperkte marge als landelijke basisregel voor lichte voertuigen (ons voorstel is 42%) verstandig om het doelbereik op nationaal niveau veilig te stellen? Bij een gemiddelde omvang van enkele tientallen voertuigen komt een dergelijke marge neer op een zeer beperkte extra inzet van de aanbestedende dienst, maar borgt wel op landelijk niveau dat het bereiken van de doelstelling minder gauw onder druk komt te staan.

Onze onder I t/m V gemaakte opmerkingen geven tevens een antwoord op de gestelde vraag over het genoemde percentage van 38,5% vanaf 2 augustus 2021. In de praktijk zal per situatie en per aanbesteding bekeken moeten worden of een dergelijk percentage van 38,5% van het aantal benodigde elektrische voertuigen haalbaar en realistisch is. Een verdere verhoging van het genoemde percentage ligt echter naar onze mening niet voor de hand.

- Tekst gaat verder op bladzijde 2 -

Opmerkingen en argumenten KNV

Concreet wil KNV graag de volgende punten in dit verband onder de aandacht brengen:

- I. De tijd om te komen tot zero emissie personenvervoer moet haalbaar en realistisch zijn.
 - a. In dit verband vraagt KNV dringend om zo lang mogelijk gebruik te maken van de ruimte die de Richtlijn biedt om een uitzondering te maken voor rolstoelvriendelijke taxivoertuigen. Elektrische rolstoel-taxibussen (rolstoelbussen met 3-4 plaatsen voor de rolstoelgebruikers) met voldoende bereik en dus een realistische businesscase zijn er nog niet of nauwelijks. Elektrische zorgvervoerbussen hebben op dit moment een bereik van nog geen 100 km, hetgeen volstrekt onvoldoende is om klanten van het zorgvervoer adequaat naar hun bestemming te vervoeren.
 - b. Ook vraagt KNV rekening te houden met de beschikbaarheid van zero-emissie touringcars. Deze zijn momenteel in te beperkte mate beschikbaar, zijn nog te duur en hebben daarnaast nog te weinig bereik om bedrijfsmatig verantwoord ingezet te kunnen worden. Touringcars als zodanig zijn weliswaar uitgesloten van de CVD en de regeling, maar diverse soorten personenvervoer die touringcarbedrijven uitvoeren zijn dat niet.
 - c. Ter aanvulling op hetgeen onder b) genoemd vraagt KNV om rekening te houden met de beperkte (investerings)mogelijkheden van besloten busbedrijven die actief zijn in de markt van overheidsopdrachten. In tegenstelling tot openbaar vervoersbedrijven is er (in normale omstandigheden) bij besloten busvervoerbedrijven sprake van beperktere investeringsmogelijkheden. Besloten busvervoerbedrijven zijn namelijk veelal private MKB-bedrijven, zonder een overheid als aandeelhouder. Er is daarmee sprake van een wezenlijk andere businesscase om te komen tot zero emissiebusvervoer. De investeringsmogelijkheden worden door de impact van de Coronacrisis de komende jaren nog verder beperkt.
- II. De opdrachtgevers (veelal gemeenten) in het aanbesteedde personenvervoer (zoals het doelgroepenvervoer) zullen meer financiële middelen ter beschikking moeten stellen om
 - a. over te gaan op zero emissie doelgroepenvervoer, vanwege de extra kosten die elektrisch vervoer met zich brengt.
 - b. Over te stappen op alternatieve brandstoffen (m.n. in het besloten busvervoer)
- III. In vele gevallen is de huidige duur van concessies 3 jaar, inclusief eventuele verlengingsmogelijkheden. KNV pleit voor een concessieduur van tenminste 5-7 jaar zodat er een realistischere businesscase ontstaat voor de financiering van de elektrische (taxi)voertuigen.
- IV. De laadinfrastructuur en tankinfrastructuur (in geval van alternatieve brandstoffen) in met name de 'buitengebieden' moet op orde zijn wil zero emissie zorgvervoer succesvol kunnen zijn.
- V. Opdrachtgevers moeten controleren of de afgesproken eisen die zij stellen (zoals percentage elektrische voertuigen), in de praktijk worden nagekomen.
- VI. Ten slotte geeft KNV in overweging om met gerichte financiële ondersteuning in de vorm van een aanschafsubsidie voor elektrische personenvervoervoertuigen de markt sneller volwassen te laten worden.

Indien aan de door KNV gestelde voorwaarden wordt voldaan kan de regeling leiden tot een positieve stap ter bevordering van zero emissie taxivervoer in het personenvervoer. Indien niet aan de voorwaarden van KNV wordt voldaan, kan de regeling leiden tot prijsverhogingen in of juist verschraving van het doelgroepenvervoer en het aanbesteedde besloten busvervoer.