

Reactie KNV Zorgvervoer op de consultatie 'Wijziging van het RVV 1990 i.v.m. uitbreiding nul-emissiezones naar taxi's en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone'

KNV Zorgvervoer en Taxi is de ondernemersorganisatie in het zorg- en taxivervoer. De aangesloten bedrijven zijn onder meer actief in het leerlingenvervoer, het zittend ziekenvervoer, het sociaal-recreatief vervoer voor ouderen (Valys-vevoer), het zakelijke vervoer en het consumententaxivervoer. Bij de door KNV Zorgvervoer en Taxi aangesloten bedrijven zijn meer dan 25.000 werknemers in dienst. Ook vertegenwoordigt KNV Zorgvervoer en Taxi een groot deel van de bij een taxicentrale aangesloten zelfstandigen in de sector. Gezamenlijk beschikken de leden over meer dan 25.000 voertuigen.

KNV steunt de ontwikkeling naar emissievrij taxivervoer waarvoor deze aanpassing van de RVV bedoeld is. De publicatie van de aanpassing van de RVV schept duidelijkheid. KNV is blij met deze duidelijkheid. De voorgestelde wijzigingen zijn herkenbaar en in lijn met hetgeen is afgesproken tussen ministerie, steden en de branche.

Ondanks de duidelijkheid hebben we nog enkele zorgpunten en suggesties. Aangezien het besluit tevens voorziet in een overgangsregeling en het besluit ook de vrijstellingen vaststelt, brengen we deze zorgpunten en suggesties in deze consultatie naar voren. Er resteert immers nog maar een korte termijn tot de datum waarop invoering van een nul-emissiezone voor taxi's mogelijk wordt met deze regeling. Mogelijk is de branche daar nog niet in alle regio's voldoende op voorbereid. We realiseren ons hierbij dat de praktische invulling van de in de regeling genoemde randvoorwaarden, het genoemde ontheffingenbeleid en de invoeringsdatum per gemeente kunnen verschillen. We maken onze zorgen daarom ook op gemeentelijk niveau kenbaar.

Onze belangrijkste zorgpunten zijn:

- De korte invoeringstermijn bij gemeenten die nog niet eerder van plan waren een nul-emissiezone in te voeren, maar daar nu haast mee maken (bijvoorbeeld Schiphol) in combinatie met de centraal bepaalde overgangstermijnen voor emissieclassen
- Er is niet overal al overleg geweest met de branche over de lokale invoering van nul-emissiezones, terwijl dit de invoering van een zone ten goede komt
- Zorgen over laadinfrastructuur i.c.m. door netcongestie veroorzaakte problemen

Naast zorgpunten hebben we ook suggesties. Onze suggesties zijn:

- Zorg voor een ruim ontheffingenbeleid, dat problemen voorkomt die worden veroorzaakt door (te) late aankondiging of een late invoering, maar tegelijkertijd de positieve ontwikkeling van emissievrij vervoer niet tegenhoudt
- Overleg voor invoering van de een nul-emissiezone altijd met de (lokale) branche, zodat voorkomen wordt dat klanten en cliënten zonder (zorg)vervoer komen te zitten
- Zorg voor voldoende openbare (snel)laadinfrastructuur, zodat lokale en interlokale ritten plaats kunnen blijven vinden.
- Zorg vanuit de rijksoverheid en vanuit de gemeenten voor een communicatiecampagne waarbij vervoersondernemers tijdig gewezen worden op de wijzigingen

Korte invoeringstermijnen bij gemeenten in combinatie met de centraal bepaalde overgangstermijnen voor emissieclassen

De regeling maakt het mogelijk dat gemeenten taxi toevoegen als categorie aan de nul-emissiezone. In een aantal gemeenten was al langer duidelijk dat zij van plan waren taxi als categorie toe te voegen. Een aantal andere gemeenten meldt zich nu ook of bekijkt de mogelijkheden. Eén van die gemeenten is de gemeente Haarlemmermeer, vanwege de bij Schiphol gewenste nul-emissiezone. Deze zone komt voor veel taxiondernemers als een verrassing. Anders dan in andere steden rijden taxibedrijven in het hele land met regelmaat naar Schiphol. Het gaat daarbij ook om bedrijven die vanuit de eigen regio tot dusver geen aanleiding hadden om over te gaan op emissievrije voertuigen. Zij dreigen daarmee nu niet meer naar Schiphol te kunnen rijden. Met enige regelmaat gaat het daarbij om bedrijven die als enige de regio bedienen en waarbij het vanuit de bedrijfsvoering niet altijd mogelijk is een nieuw voertuig aan te schaffen of waar bijvoorbeeld geen laadinfrastructuur aanwezig is of dit niet aangelegd kan worden. De betreffende

bedrijven hebben deze zomer voor het eerst gehoord dat het voor hen straks niet meer mogelijk is om Schiphol te bereiken.

Bij positieve besluitvorming zou de RVV-aanpassing medio 2024 van kracht kunnen zijn. Daarna moeten gemeenten nog een verkeersbesluit nemen. Dit is om politieke redenen niet in iedere gemeente een vanzelfsprekendheid. Dit betekent dat in sommige gevallen op zijn vroegst in het najaar van 2024 de zone ingesteld kan worden. De datum van 1 januari 2025 is dan erg dichtbij. Met name voor de groepen die direct te maken krijgen met een zone, waaronder de 1150 nu nog actieve taxi's met emissieklasse 4, is dat erg krap.

De invoeringsdatum kan door de gemeenten worden opgeschoven, maar de overgangsdata tussen de emissieklassen niet. De datum 1 januari 2027 voor emissieklasse 5 en 1 januari 2028 voor emissieklasse 6 zijn onderdeel van de regeling en kunnen niet door de gemeenten zelf worden bepaald. Dit betekent dat als een gemeente in 2027 besluit een nul-emissiezone in te voeren er geen overgangsregeling meer is en een dan nog rijdende taxi's met emissieklasse 6 direct de toegang ontzegd wordt. Dit is niet wenselijk.

Er is niet overal al overleg geweest met de branche over de lokale invoering van nul-emissiezones

In het verlengde hiervan zijn in de gemeenten die zich later willen aansluiten vaak nog geen afspraken met de branche gemaakt, zoals is voorgenomen met de convenantpartijen. Dat is jammer, want lokale ondernemers kennen de markt het beste en hebben goed inzichtelijk welke gevolgen een ondoordachte invoering van een zone heeft op het zorg- en taxivervoer in een gemeente. Een niet goed besproken invoering van een nul-emissiezone kan er uiteindelijk voor zorgen dat sommige vormen van zorgvervoer niet meer mogelijk zijn binnen de zone, met alle gevolgen van dien voor de te vervoeren klanten en cliënten. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan rolstoelvervoer omdat er (helaas) nog niet voldoende geschikte emissievrije rolstoelvoertuigen beschikbaar zijn. Ook interlokaal zorgvervoer kan in sommige gevallen praktisch onmogelijk worden, wegens een gebrek aan beschikbare emissieloze personenbusmodellen met voldoende actieradius en met een sluitende businesscase.

Daarnaast is helaas ook in de gemeenten die wél hun handtekening onder de routekaart hebben gezet nog niet alles in gereedheid voor de invoering van een nul-emissiezone. Ook hier gaat het vaak om ontbrekende laadinfrastructuur. Deze is nog lang niet overal op orde.

Zorgen over laadinfrastructuur en netcongestie

Op sommige plekken ontbreekt laadinfra nog in het geheel. Op veel andere locaties is er een gebrek aan openbare snellaadlocaties. Ook is het voor veel bedrijven niet mogelijk om zelf voor laadinfrastructuur te zorgen wegens overbelasting van het netwerk. Hoge stroomprijzen, met name op snellaadlocaties, zorgen er daarnaast nog voor dat de businesscase van een zorg- en taxivervoerbedrijf minder goed wordt. Al deze zaken samen zorgen ervoor dat het invoeren van een nul-emissiezone behoorlijk wat praktische problemen voor de branche kan opleveren.

Suggesties

Wanneer gemeenten een nul-emissiezone invoeren doen zij er goed aan:

- werk van te maken van voldoende snellaadstations waar taxi's eenvoudig gebruik van kunnen maken. De door de staatssecretaris van I en W aan de kamer op 23 augustus 2023 aangekondigde financiële regeling voor het stimuleren van laadinfra is hiervoor zeer welkom. Het is wel van belang dat deze dan ook in 2024 gebruikt kan worden.
- ervoor te zorgen dat op snellaadlocaties marktconforme tarieven gelden
- altijd te overleggen met de plaatselijke zorgvervoer- en taxibranche teneinde onbedoelde bijwerkingen van het beleid bij te sturen (bijvoorbeeld negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van voorzieningen voor klanten van het zorgvervoer)
- te zorgen voor een ruim ontheffingenbeleid dat enerzijds de positieve ontwikkeling van emissievrij vervoer niet tegenhoudt, maar anderzijds wel rekening houdt met de gevolgen voor individuele bedrijven en de bereikbaarheid van de regio

Tot slot

De bebording voor de nul emissiezones is nieuw en de bebording voor milieuzones die vervangen gaat worden was nog niet zo oud. Dit betekent dat niet alleen de gemeenten aan zet zijn de zones onder de aandacht te brengen van alle betrokkenen, maar ook het rijk een goede communicatiecampagne moet starten om de nieuwe bebording onder de aandacht te brengen.