

Reactie KNV op de consultatie 'Regeling bevordering schone wegvoertuigen'

Koninklijk Nederlands Vervoer is de koepelorganisatie voor het beroepspersonenvervoer. KNV Zorgvervoer en Taxi en Busvervoer Nederland maken onderdeel uit van Koninklijk Nederlands Vervoer.

KNV steunt de ontwikkeling naar emissievrij vervoer. Zowel voor het zorg- en taxivervoer als voor het touringcarvervoer hebben we namens de branche afspraken gemaakt met betrokken partijen hoe te komen tot emissievrij vervoer. Onderdeel van die afspraken is een aantal voorwaarden waaronder dat kan. Bij de conceptregeling Bevordering Schone Wegvoertuigen zien we deze voorwaarden niet volledig terugkomen. Daarnaast hebben we nog een aantal specifieke aandachtspunten die we graag meegeven bij de vragen die u gesteld heeft.

1. Verwacht u dat de regeling effect zal hebben op u of uw organisatie?

De impact voor de branche is enorm. Op dit moment is nog geen 20% van al het zorg- en taxivervoer emissievrij. Specifiek in het rolstoelvervoer ligt het percentage emissievrije voertuigen nog vele malen lager. Door de hoge investeringskosten en de geringe beschikbaarheid van voertuigen zijn er bij de touringcars nog bijna geen emissievrije voertuigen. Daarnaast zijn de oplaadmogelijkheden en de capaciteit van het net nog onvoldoende op orde.

2. Zijn de nieuwe doelstellingen haalbaar voor uw organisatie, en waarom?

In het zorg- en taxivervoer is de branche bezig met een enorme transitie en loopt de sector ver voor op veel andere sectoren. In veel gevallen zal het mogelijk zijn om 100% emissievrij te kunnen aanbesteden, mits er voldoende tijd is om te investeren in nieuwe voertuigen, de laadinfrastructuur op orde is en het net het aankan.

Hoe meer aanbestedingen 100% emissievrij zijn, hoe kleiner de kans dat een volgende aanbesteding slaagt. De druk op de leveranciers van voertuigen neemt toe en niet alle vervoersbedrijven zullen in staat zijn om te blijven investeren in nieuwe voertuigen. Toewerken naar volledig emissievrij in 2030 steunen we; in korte tijd alle aanbestedingen 100% emissievrij, is naar ons idee niet haalbaar.

Ten aanzien van het rolstoelvervoer (en waarschijnlijk ook het liggend ziekenvervoer) doet zich het probleem voor dat als de voertuigen beschikbaar zijn, het niet gezegd is dat er voldoende chauffeurs beschikbaar zijn. In veel rolstoeltaxi's kunnen twee rolstoelen vervoerd worden. De voertuigen overschrijden in de elektrische variant vaak de 3500 kilo waardoor een B-rijbewijs niet meer volstaat. Als het al lukt om onder de 3500 kilo te blijven moet beknipt worden op het accupakket of kan er maar 1 rolstoel vervoerd worden. Er is een nieuwe Europese rijbewijsrichtlijn waarbij de grens voor een B rijbewijs naar 4250 zou kunnen, maar het duurt nog enkele jaren om dit in nationale wetgeving verankerd te hebben. Het haalbaarheidsonderzoek van CE Delft benoemt deze problematiek, maar het komt niet terug in de regeling.

Voor Touringcars achten wij het evenmin haalbaar om te gaan voor 100% emissievrije voertuigen bij nieuwe aanbestedingen in het besloten busvervoer. In de regeling is opgenomen dat voor M3 voertuigen 100% emissievrij gaat gelden. In de inleidende woorden op de website internetconsultatie.nl gaat het alleen over OV bussen. In de toelichting van de regeling wordt bij 3.2.2 de touringcar voor het eerst genoemd bij zware voertuigen. Het is niet duidelijk wat nu waaronder valt. De eerste emissievrije touringcars komen beschikbaar, maar zijn duur in aanschaf. Bij de overheidsopdrachten die er zijn, kunnen de touringcars niet exclusief voor die opdrachten worden ingezet. Dit betekent dat de voertuigen ook worden gebruikt bij ander vervoer. Dat gaat vaak om vervoer over lange afstanden, waar het businessmodel er heel anders uitziet.

3. Vindt u dat er andere uitzonderingen moeten worden toegevoegd, en waarom?

Ja, tenminste voor al het rolstoelvervoer en het besloten busvervoer. Gelet op de onduidelijkheid in de huidige conceptregeling is het verzoek expliciet de touringcars te benoemen en daarbij niet uit te gaan van 100% emissievrij. Dit is onhaalbaar.

4. Verwacht u dat uw organisatie gebruik moet maken van de uitzonderingen, en waarom?

De branche is vooral afhankelijk van de eisen in de aanbestedingen en kan niet zelf gebruik maken van een uitzondering wanneer de aanbesteding dat niet toelaat. Waar we voor vrezen is dat een aanbestedende dienst in eerste instantie (om politieke redenen) geen uitzondering vraagt en 100% emissievrij eist en er dan na verloop van tijd achter komt dat de aanbesteding niet lukt. Dit leidt tot veel frustratie, tijd en kosten.

5. Hebt u ideeën over hoe netcongestie door aanbestedende diensten aangetoond kan worden?

Nee. Wij denken dat het op het moment van aanbesteden vaak lastig is aan te tonen en dat veelal later blijkt (ook omdat er meer emissievrije aanbestedingen volgen) dat de capaciteit van het net en de laadmogelijkheden niet toereikend zijn.