

## Inbreng Koninklijk Nederlands Vervoer bij het commissiedebat Duurzaam Vervoer 22 maart 2022

Uw commissie debatteert op donderdag 31 maart met de staatssecretaris over Duurzaam Vervoer. Koninklijk Nederlands Vervoer informeert u met deze notitie graag over de visie van KNV over dit onderwerp en dan in het bijzonder de passages over zorgvervoer-, taxivervoer en besloten busvervoer (touringcarvervoer) in de brief van staatssecretaris Heijnen d.d. 22 maart 2022 ([2022D11168](#)).

### Samenvatting

- KNV Zorgvervoer en Taxi<sup>1</sup> vraagt aandacht voor de hulp die de zorgvervoer- en taxiondernemers nodig hebben in de vorm van subsidies en financieringsregelingen. Zij kunnen nu niet of nauwelijks gebruik maken van zulke regelingen.
- KNV Zorgvervoer en Taxi vraagt daarnaast aandacht voor de praktische beperkingen waartegen ondernemers aanlopen bij hun overstap naar zero emissie vervoer, zoals een gebrek aan geschikte (rolstoel)modellen, zorg over voldoende laadinfrastructuur en een slechte financiële uitgangspositie voor investeringen in verband met corona.
- KNV Zorgvervoer en Taxi vraagt daarnaast aandacht voor de positie van zorgvervoer in zero emissie(taxi)zones: zorgvervoer met fossiel aangedreven voertuigen moet niet de toegang worden ontzegd tot de zones.
- Busvervoer Nederland<sup>2</sup> mist en vraagt aandacht voor het besloten busvervoer<sup>3</sup>: ook touringcarondernemers zouden in aanmerking moeten komen voor subsidies en financieringsregelingen.
- Busvervoer Nederland waarschuwt daarnaast voor onrealistische verwachtingen over en irreële eisen aan touringcarvervoer. Er zijn momenteel nog geen zero emissie bussen te verkrijgen die het besloten busvervoerwerk kunnen doen (een touringcar moet lange reizen aankunnen en lijkt derhalve meer op een vrachtwagen voor internationaal vrachtverkeer dan op een ov-bus).

### Zorgvervoer en taxivervoer

De zorgvervoer- en taxibranche neemt zijn verantwoordelijkheid en streeft naar zero emissie taxivervoer vóór 2030. Het doelgroepenvervoer en het consumententaxivervoer hebben daarbij ieder een eigen tempo.

#### *Doelgroepenvervoer*

In het doelgroepenvervoer heeft de branche het covenant getekend waarin gestreefd wordt naar zero emissie doelgroepenvervoer in 2025, met uitzondering van de rolstoelbussen.<sup>4</sup> Dit betekent niet dat de verduurzaming van de branche vanzelf gaat.

Het volgende zou moeten gebeuren:

- 1) *Er moet vanuit de overheid meer geld beschikbaar worden gesteld om duurzaam doelgroepenvervoer te realiseren.* In de huidige aanbestedingspraktijk (al het zorgvervoer wordt aanbesteed) wordt gegund op de Economische Meest Voordelige Inschrijving en

---

<sup>1</sup> KNV zorgvervoer en taxi is de ondernemersvereniging die meer dan 70% van de branche vertegenwoordigt

<sup>2</sup> Busvervoer Nederland is onderdeel van de federatie KNV en vertegenwoordigt ca. 85% van de touringcarbranche.

<sup>3</sup> Het besloten busvervoer omvat naast vakantie(reizen (ca. 40%) ook geregelde diensten in het werknemers-, leerlingen-, scholierenvervoer, internationaal geregeld vervoer, calamiteitenvervoer, festivalvervoer en dagritten in opdracht van (sport)verenigingen, particulieren, bedrijven, scholen en instellingen (60%). De aangesloten ondernemers waren pré-corona goed voor 269,5 miljoen touringcarkilometers (waarvan 200,5 in Nederland en 69,3 miljoen in het buitenland), tezamen goed voor 9,9 miljard reizigerskilometers.

<sup>4</sup> Rolstoelbussen zijn de komende jaren nog niet, niet voldoende of niet met een rendabele business case te verkrijgen.

contracten zijn vaak kort. Duurzaamheid speelt wel een rol, maar is ondergeschikt. Zero emissievoertuigen zijn in de regel nog duurder dan de fossiele versies, waardoor een EMVI-aanbesteding duurzaam vervoer niet stimuleert maar eerder tegenwerkt.

- 2) *De overheid moet investeringen mogelijk maken, bijvoorbeeld door subsidieverlening, gunstige financieringsfaciliteiten of rittengarantstellingen (wanneer de overheid zelf opdrachtgever is).* De positie van de ondernemers bij de bank is momenteel niet sterk vanwege de nasleep van corona. Om de financiering van ZE-voertuigen rond te krijgen zou de overheid subsidie bij investeringen in ZE taxivoertuigen kunnen verstrekken of gunstige financieringsfaciliteiten bieden. Dat gebeurt momenteel niet. Zo werkt de vamil/miaregeling niet voor taxibedrijven. Dit zou moeten worden aangepast. Ten slotte wordt de positie van de ondernemers beter wanneer een opdrachtgever een rittengarantie afgeeft. Hiermee kunnen ondernemers een stevigere businesscase overleggen bij een bank.
- 3) *De overheid moet realistisch zijn over de inzet van zero-emissie rolstoelbussen.* De beschikbare modellen kunnen niet op dezelfde wijze ingezet worden als de fossiele evenknieën omdat ze een beperkte passagierscapaciteit hebben (gelimiteerd door gewicht) en/of omdat de actieradius nog onvoldoende is. Hierdoor moeten meer ritten gemaakt worden waarvoor méér voertuigen nodig (en meer chauffeurs) zijn, hetgeen kostenverhogend werkt.

#### *Consumententaxivervoer in steden (toevoegen taxi aan zero-emissiezones)*

KNV staat achter de afspraken dat in een aantal steden vanaf 2025 nieuw geregistreerde taxi's zero emissie moeten zijn (en dat er voor al geregistreerde taxi's een overgangsregeling geldt tot 1-1-2028). Ook staat KNV achter de intentie van Amsterdam om per 1 januari 2025 ál het consumententaxivervoer zero emissie te hebben.

Maar om het bovenstaande daadwerkelijk te realiseren moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- 1) *Het doelgroepenvervoer moet ook na 2025 toegang houden tot een zero emissiezone taxi.* Dit moet gelden voor zowel de rolstoelbussen als voor de personenvoertuigen zodat kwetsbare groepen die bijvoorbeeld gebruik maken van WMO-vervoer of van Valys-vervoer maar bijvoorbeeld van buiten de desbetreffende zone komen ook toegang houden. Deze uitzonderingen en/of ontheffingen moeten juridisch geregeld worden.
- 2) *Financiële tegemoetkoming voor investeringen in de aanschaf van ZE taxi's is dringend nodig, bijvoorbeeld in de vorm van subsidieverstrekking (zie Seba), of een garantieregeling door de overheid.* De financiële positie van de vele zzp-ers in de taxisector is door corona aangetast, daarnaast hebben de ondernemers nu te maken met hoge brandstofkosten. Hierdoor zijn reserves op en kan er nauwelijks geïnvesteerd worden. TCO-modellen zijn op papier weliswaar gunstig, maar de branche zet de kosten van de aanschaf van een ze-voertuig door de marktomstandigheden af tegen de kosten van een tweedehands diesel. Die vergelijking is op dit moment nadelig voor ze-taxivervoer.
- 3) *De laadinfrastructuur voor taxi's moet op orde zijn.* De branche heeft op korte termijn hierover geen zorgen, maar op de middellange termijn wel: hoewel gemeenten veel beloven op dit punt, is het voor de ondernemers onduidelijk of er voldoende capaciteit beschikbaar is in de periode 2025-2028. Ook moeten de mogelijkheden onderzocht worden om een voorrangpositie voor taxichauffeurs bij het (snel)laden te creëren.

#### **Besloten Busvervoer (touringcarvervoer)**

##### *Korte karakterisering van de sector*

Van de in de brief van de staatssecretaris genoemde kleine 9000 Nederlandse bussen zijn er zo'n

3500 (pré-corona: 4000 bussen) actief in het besloten busvervoer. Besloten busvervoer – dat uitgevoerd wordt door touringcarbedrijven - is al het busvervoer dat geen ov-busvervoer is en omvat naast vakantie reizen (ca. 40%) ook geregelde diensten in het werknemers-, leerlingen-, scholierenvervoer, internationaal geregeld vervoer, calamiteitenvervoer, festivalvervoer en dagritten in opdracht van (sport)verenigingen, particulieren, bedrijven, scholen en instellingen (ca. 60%).<sup>5</sup>

Het wagenpark van de ondernemers is geoptimaliseerd voor het bovengenoemde gemengde werkpakket waarbij bussen zowel op kortere als op langere afstanden inzetbaar moeten zijn. Op deze manier houden de ondernemers de prijs voor de klant laag. Door de verschillende inzet is een touringcar niet vergelijkbaar met een ov-bus (100% planbaar) en juist wel met een vrachtwagen<sup>6</sup>.

#### *Stand van zaken verduurzaming van de sector*

Een (internationale) busreis kent per reizigerskilometer ongeveer dezelfde uitstoot als een internationale treinreis en behoort daarmee tot de modaliteiten met de minste uitstoot ([bron STREAM personenvervoer, CE Delft](#)). De ondernemers willen echter graag verder verduurzamen. De wens komt vanuit henzelf, maar ook vanuit de maatschappij (klanten en opdrachtgevers).

Door de voorgaande twee coronajaren (en de huidige hoge brandstofprijzen) missen zij hier echter de financiële reserves voor. Ook zonder de eerdergenoemde crises zou de sector de hulp van de overheid nodig hebben om de eigen gestelde doelen te halen (zero emissie in 2040, halvering CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030). Want hoewel de ondernemers niet twijfelen aan de potentie van zero emissieaandrijving heeft deze zich nog niet bewezen in het touringcarvervoer. En in een sector waar de reserves en marges klein zijn, is er geen ruimte om in de praktijk businesscases of TCO-modellen te testen.

Wanneer er tegelijkertijd zero-emissie-eisen aan de sector gesteld worden, betekent dit dat sommige onderdelen van het touringcarvervoer onmogelijk worden. De ondernemers hebben daarom zelf contact gezocht met het ministerie van I&W om samen aan de verduurzaming van de sector te werken.

#### *Wens van de sector: hulp bij verduurzaming*

In de brief van de staatssecretaris van 22 maart is nog geen aandacht voor de verduurzaming van het besloten busvervoer. Dat is een gemis, voor zowel de sector als voor de Nederlandse maatschappij. De sector speelt een grote rol op momenten dat er groepsvervoersvraag is, waarbij ov of individueel vervoer geen oplossing kan bieden.

Om de sector te helpen, kan de overheid het volgende doen:

1) *Hulp bieden bij het weghalen van de onrendabele top.*

Een touringcar op batterijen is minstens tweeënhalve keer zo duur als een conventionele touringcar.<sup>7</sup> Voor ondernemers een niet terug te verdienen onrendabele top. Idealiter helpen overheden ondernemers om deze onrendabele top te slechten, bijvoorbeeld in de vorm van aanschafsubsidies (vergelijkbaar met AanZET) of prijscompensatie per kilometer.

2) *Hulp bieden bij het creëren van een rendabele businesscases voor de bedrijven.*

De totale kosten van eigendom (total cost of ownership, TCO) zijn bij ov-bussen nu al in het

---

<sup>5</sup> De aangesloten ondernemers waren pré-corona goed voor 269,5 miljoen touringcarkilometers (waarvan 200,5 in Nederland en 69,3 miljoen in het buitenland), tezamen goed voor 9,9 miljard reizigerskilometers. .

<sup>6</sup> Een touringcar is motortechnisch hetzelfde als een vrachtwagen en kent dezelfde inzet eisen als een vrachtwagen die op lange afstanden wordt ingezet.

<sup>7</sup> Een conventionele touringcar kost tussen de €275.000 en €550.000 (dubbeldekker).

voordeel van de zero-emissie voertuigen. Voor touringcars is dat nog (lang) niet het geval. De voertuigen hebben nog niet de technische mogelijkheden om optimaal ingezet te worden en dus geld te verdienen. Om een paar belemmeringen te noemen: er kunnen minder soorten vervoer gecombineerd worden door een beperktere actieradius en lagere capaciteit, waardoor de kosten per reizigerskilometer omhoog gaan. In combinatie met kortdurende opdrachten (korte vaste vervoerscontracten of ongeregeld vervoer) en de hoge aanschafprijs leidt dit tot een negatieve businesscase voor zwaardere personenvervoertuigen. Een deel van het probleem kan opgelost worden door als overheidsopdrachtgever langere vervoerscontracten aan te gaan.

- 3) *Realistische verwachtingen hebben van verduurzaming en zorgen voor realistische overgangperiodes*  
 Technisch en financieel hebben ondernemers nu nog onvoldoende mogelijkheden of alternatieven voorhanden. De ontwikkelingen buiten de sector gaan echter snel en op termijn komen er voldoende voertuigen beschikbaar die goed ingepast kunnen worden in touringcarvervoer. Wanneer overheden, wegbeheerders of opdrachtgevers zero emissievervoer verplicht gaan stellen zorgen ze daarom idealiter voor een realistische overgangperiode om ondernemers de mogelijkheid te geven om over te stappen op ZE-voertuigen. Overheden, wegbeheerders en opdrachtgevers stellen daartoe in overleg met de sector een Plan van Aanpak op.
- 4) *Zorgen voor een level playing field (alle marktdeelnemers voldoen aan dezelfde voorwaarden)*  
 Het invoeren van zero emissievervoer kan alleen als dat voor alle deelnemers in een marktsegment tegelijk wordt gedaan. In het touringcarvervoer moeten daarom dezelfde regels gelden voor aanbieders vanuit binnen- en buitenland, aangezien het touringcarvervoer volledig geliberaliseerd is. Zo wordt voorkomen dat regels voor vergroening eigenlijk alleen maar zorgen voor het verplaatsen van het probleem.
- 5) *Stimuleren dat er voldoende ZE-voertuigen (waarmee een realistische businesscase kan worden gerealiseerd) beschikbaar zijn*  
 De overheid moet de aanschaf van ze-voertuigen blijven stimuleren, door fiscale voordelen voor ze-voertuigen te blijven hanteren. Daarnaast dient de overheid bij de doorontwikkeling van ze-voertuigen een rol te blijven spelen, bijvoorbeeld door subsidiëring van R&D-uitgaven. Ook kan de overheid een rol spelen in de voorlichting over ze-voertuigen richting ondernemers enerzijds en opdrachtgevers anderzijds.
- 6) *Stimuleren dat randvoorwaarden zoals laad- of tankinfra voldoende ingevuld zijn*  
 Voor touringcarbedrijven moet het makkelijk worden gemaakt om op het eigen bedrijfsterrein laad- of (waterstof)tankinfrastructuur aan te leggen, zodat ze hun ze-voertuigen eenvoudig kunnen laden of tanken en onderhouden.
- 7) *Mét de branche overleggen in plaats van over de branche*  
 De techniek in de personenauto's, bestelvoertuigen, vrachtwagens, ov-bussen en touringcars is grotendeels hetzelfde. De kenmerken van wat er vervoerd wordt verschillen echter flink en ook de mate waarin de overheid als opdrachtgever of marktmeester fungeert, is per (deel)sector verschillend. De overheid kan er daarom bijvoorbeeld niet lichtvoetig van uit gaan dat wat geldt in het ov ook toepasbaar is op de touringcar. De rijksoverheid en lagere overheden dienen daarom te allen tijde voorgestelde oplossingen om het personenvervoer verder te vergroenen te bespreken met de branche.

Als de overheid niet de helpende hand biedt, wordt het voor de ondernemers onmogelijk te vergroenen in het tempo dat de maatschappij wil. De toekomst van een toegankelijke sector die een belangrijke bijdrage levert aan de mobiliteit in Nederland kan zo in gevaar komen.