

Standpunten KNV Zero Emissie personenvervoer

Inleiding

De ondernemers in het personenvervoer willen graag zo snel mogelijk verder verduurzamen. Het is voor KNV daarom niet de vraag óf het personenvervoer overgaat op ZE voertuigen, maar wanneer, in welk tempo en onder welke voorwaarden dat haalbaar en realistisch kan gebeuren. Haalbaar en realistisch omdat de bij KNV aangesloten personenvervoerders opereren in een markt waarin de marges klein zijn, de concurrentie hevig en de naweeën van de coronacrisis nog steeds stevig doorwerken. Daarnaast is de sector voor wat betreft de technologische ontwikkelingen grotendeels afhankelijk van cijfermatig veel grotere sectoren (in Europa en wereldwijd), zoals het vrachtvervoer per vracht- en bestelwagen.

Zorg-, taxi- en touringcarvervoer: nu al duurzame branches

Het door zorg-, taxi- en touringcarondernemers uitgevoerde personenvervoer is van zichzelf erg duurzaam. De bezettingsgraad ligt hoog en daardoor is de uitstoot per reizigerskilometer ontzettend laag (zie verderop). Daarnaast vervangen kilometers in het collectief vervoer privé gereden kilometers (één touringcar haalt gemiddeld dertig auto's van de weg). Dat betekent naast een lage uitstoot ook minder congestie en minder gebruik van de spaarzame openbare ruimte!

Uitstoot laag

Het touringcarvervoer kent een uitstoot per reizigerskilometer van nog geen 4 gram CO₂ (ter vergelijking: een vliegtuig kent een uitstoot van 30 gram per reizigerskilometer en een particulier ingezette auto ruim 15 gram). Het consumententaxivervoer in de opstapmarkt in de grote steden kent een groot aandeel zero-emissie voertuigen. In Amsterdam alleen al rijden inmiddels meer dan 1600 taxi's rond die elektrisch aangedreven zijn of biogas als brandstof hebben. En ook het zorgvervoer ontwikkelt zich volop richting zero-emissie. WMO-contracten in onder andere Den Haag en de regio Eemland-Heuvelrug worden grotendeels met zero-emissievoertuigen uitgevoerd. Er is dus al veel werk verzet. Maar we hebben nog meer ambitie.

Ambitie

Als brancheorganisatie ondertekenden we diverse convenanten en routekaarten op weg naar zero emissie. Maar daar stopt het wat ons betreft niet. Ondanks dat de branches al duurzaam zijn en ondanks de praktische problemen (de grote afhankelijkheid van externe factoren, zie verderop) willen we dat het personenvervoer in Nederland uiterlijk 2040 in zijn geheel zero-emissie is.

Omdat de ontwikkelingen in de taxisector snel gaan, streven we ernaar dat het personenvervoer per taxivoertuig uiterlijk 2025 al geheel zero-emissie is. De ontwikkelingen in het touringcarvervoer gaan langzamer. Deze sector stelt zich het tussendoel om in 2030 40% minder CO₂ uit te stoten ten opzichte van 2019 (voornamelijk door gebruik te maken van biobrandstoffen) en uiterlijk in 2040 zero emissie te zijn

De doelen op een rij:

- 100% Inzet zero-emissievoertuigen in het doelgroepenvervoer per 2025
- 100% Inzet zero-emissievoertuigen in de consumententaximarkt per 2025
- 50% Inzet tweede generatie biobrandstoffen in het touringcarvervoer voor 2030
- Volledige inzet zero-emissievoertuigen in het touringcarvervoer in 2040

Wat is er nu al mogelijk?

Taxivervoer met een gewone (luke) personenauto (consumentenvervoer, zakelijk vervoer en een deel van het contractvervoer) kan grotendeels met ze-voertuigen. Het aanbod van modellen met een groot rijbereik en een goede prijs, die combinatie is noodzakelijk om een goede businesscase van de grond te krijgen, is groot genoeg en groeit nog altijd. Ook in het zorgvervoer komen steeds meer personenbusjes beschikbaar. Het aanbod loopt daar echter nog wel achter en er zijn nog maar weinig voertuigen met een acceptabel bereik en een acceptabele prijs.

Voor het touringcarvervoer is de realiteit dat er nog geen enkele touringcar beschikbaar is die zero emissie aangedreven is. In het ov rijden inmiddels veel ze-voertuigen (veelal stadsbussen) rond. Daardoor lijkt de stap voor het touringcarvervoer klein. Er is echter sprake van een verschil van dag en nacht. Wat er nu aan elektrische bussen beschikbaar is, voldoet prima in de dienstregeling van het ov. Maar nader beschouwd zijn die bussen alleen geschikt voor een korte afstand..

Touringcarvervoerders zijn gewend om hun bussen op meerdere manieren in te zetten. Niet voor niets heten veel bussen in het jargon tweeverdieners, omdat ze zowel in geregeld werk als in ongeregeld werk kunnen worden ingezet. Voor het geregelde werk is de ov-actieradius voldoende, voor het ongeregelde werk niet. De prijs van een elektrische bus is echter dusdanig hoog dat een touringcarbedrijf de bus niet terug gaat verdienen met het geregelde vervoer dat zij uitvoert.

Dit zou ons kunnen helpen

Overheden, wegbeheerders en opdrachtgevers denken bij zero emissievervoer vaak aan wat er technisch (al) mogelijk is en bekijken zich op de praktijk van zorgvervoer-, taxi- en touringcarbedrijven. Dat iets theoretisch mogelijk is, maakt niet dat het praktisch ook mogelijk is. Dit komt vaak door een combinatie van economische en technische bezwaren.

KNV pleit daarom voor een realistisch beeld van de verduurzamingsmogelijkheden in het zorg-, taxi- en touringcarvervoer, want de ondernemers kunnen de transitie niet alleen doormaken. Voor alle sectoren geldt daarom dat om de doelen te kunnen bereiken er sprake moet zijn van het voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

- 1) We willen graag samen met de overheid onderzoeken hoe we de onrendabele top kunnen weghalen
- 2) We willen graag samen met de overheid onderzoeken hoe we een rendabele businesscases voor de bedrijven kunnen creëren.
- 3) We vragen opdrachtgevers en overheden om realistische verwachtingen te hebben van verdere verduurzaming in het personenvervoer. Denk daarbij aan realistische overgangperiodes en ingroeimodellen voor ze-vervoer
- 4) Om bedrijven een eerlijke kans te geven om te verduurzamen is een level playing field nodig voor alle aanbieders van personenvervoer die in Nederland actief (mogen) zijn. Alle marktdeelnemers moeten voldoen aan dezelfde voorwaarden.
- 5) De beschikbaarheid van ze-voertuigen (waarmee een realistische businesscase kan worden gerealiseerd) moet omhoog.
- 6) Er zal zowel publiek als privaat geïnvesteerd moeten worden in voldoende laad- of tankinfrastructuur
- 7) Overleg mét de branche in plaats van óver de branche

Wat ons kan helpen, nader toegelicht

De rol van de overheid bij het weghalen van de onrendabele top

Een touringcar op batterijen is minstens tweeënhalve keer zo duur als een conventionele touringcar. Voor een rolstoelbus met batterijen of op waterstof, die wordt gebruikt in het zorgvervoer, geldt eenzelfde factor in vergelijking met een dieselvariant. Voor ondernemers een niet terug te verdienen onrendabele top. Idealiter helpen overheden ondernemers om deze onrendabele top te slechten, bijvoorbeeld in de vorm van aanschafsubsidies¹ of prijscompensatie per kilometer. Graag onderzoeken we met de overheid hoe we dit kunnen realiseren.

Ook kan de overheid vergroening in het personenvervoer aanjagen door een rol te spelen bij het stimuleren van ZE-vrachtvervoer (met vrachtwagens en bestelbussen). De voertuigen in het vrachtvervoer en het personenvervoer kennen technisch gezien grote overeenkomsten en grotendeels dezelfde vergroeningsproblematiek. Doordat de markt voor personenbusjes en touringcars kleiner is dan de markt voor bestelwagens en vrachtwagens, volgt de vergroening van de zorgvervoerbussen en de touringcarvloot volgtijdelijk op die van de bestelwagens en vrachtwagens. Het is zaak dat de overheid de verschillen in de branches onderkent.

De rol van de overheid bij het creëren van een rendabele businesscases

De totale kosten van eigendom (total cost of ownership, TCO) zijn bij personenauto's nu al in het voordeel van de batterij-elektrische voertuigen. Voor (zorgvervoer)busjes, laat staan 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 kan minder 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 personenvervoervoertuigen. Een deel van het probleem kan opgelost worden door als overheidsopdrachtgevers langere vervoerscontracten aan te gaan. Er is onderzoek nodig naar afschrijvingstermijnen van ze-voertuigen, de restwaarde en de tweedehandsmarkt.

Realistische verwachtingen over verduurzaming en 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 het taxi- zorg- en touringcarvervoer. Wanneer overheden, wegbeheerders of opdrachtgevers zero emissievervoer verplicht gaan stellen zorgen ze daarom voor een overgangperiode om ondernemers de mogelijkheid te geven om over te stappen op ZE-voertuigen. Overheden, wegbeheerders en opdrachtgevers stellen daartoe in overleg met KNV een Plan van Aanpak op.

Het creëren van een level playing (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 consumententaxivervoer moeten bijvoorbeeld dezelfde eisen gelden voor de opstap- en de bestelmarkt. In het touringcarvervoer moeten 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.

¹ Om de gestelde doelen te behalen is een aanschafsubsidie nodig van 15-20% voor een nieuw ZE-voertuig en voor een tweedehands ZE-voertuig. Hiermee worden chauffeurs en ondernemers financieel gestimuleerd bij de overstap naar ZE-voertuigen. Op dit moment is de aanschafprijs van een ZE-voertuig ten opzichte van een vergelijkbaar dieselveertuig 30-40% hoger. Een aantrekkelijke aanschafsubsidie kan veel taxichauffeurs en taxiondernemers over de streep trekken.

Stimuleren dat er voldoende ze-voertuigen 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.

Stimuleren dat randvoorwaarden zoals laad- of tankinfra voldoende ingevuld zijn

Voor het taxivervoer dienen overheden (met name gemeenten) zorg te dragen dat er op voldoende en voldoende geschikte (bijvoorbeeld bufferplaatsen) plekken beschikbaar zijn waar taxichauffeurs tegen een redelijke oplaadprijs terecht kunnen. Daarnaast zou er een eenmalige subsidie moeten komen voor het investeren in een laadinstallatie bij chauffeurs thuis. Voor zorgvervoer- en touringcarbedrijven moet het makkelijk worden gemaakt om op het eigen bedrijfsterrein infrastructuur aan te leggen, zodat ze hun ze-voertuigen eenvoudig kunnen laden of tanken en onderhouden. Evenemententerreinen, stadions en pretparken moeten gestimuleerd worden bij het aanbrengen van laadinfrastructuur voor bussen.

Overleggen met in plaats van over de branches

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 sector verschillend. De overheid kan er daarom niet lichtvaardig van uit gaan dat wat geldt in het ov ook toepasbaar is op de touringcar. Of dat wat het vervoer met bestelbusjes kenmerkt ook geldt voor zorgvervoer met eenzelfde type voertuig. De rijksoverheid en lagere overheden dienen daarom te allen tijde voorgestelde oplossingen om het personenvervoer verder te vergroenen te bespreken met de branche, te weten Busvervoer Nederland en KNV Zorgvervoer en Taxi.