

Reactie KNV op de consultatie 'Subsidieregeling private laadinfrastructuur bij bedrijven'

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

KNV is blij met de mogelijkheid die er komt om subsidie aan te vragen voor private laadinfrastructuur. De opgave om de mobiliteit te verduurzamen is groot en het is van belang in verschillende sectoren emissievrij rijden te stimuleren. De vervoersbedrijven kunnen dit niet alleen. Laadmogelijkheden moeten er zowel op de plek van vertrek, onderweg als op de plek van bestemming zijn. De plek van vertrek is bij veel bedrijven op eigen terrein. Om de voertuigen, maar ook het elektriciteitsnet, efficiënt te kunnen gebruiken is die laadmogelijkheid op eigen terrein noodzakelijk. Dat is voor zorgvervoer- en taxibedrijven en touringcarbedrijven niet anders dan voor andere bedrijven in de vervoer- en transportsector.

Ten aanzien van de conceptregeling geven we graag nog de volgende zaken mee:

- De regeling zelf staat open voor alle bedrijven ingeschreven bij de Kamer van Koophandel (artikel 2.3.4). In de artikelsgewijze toelichting staat echter een opsomming waar touringcars bijvoorbeeld niet genoemd zijn. Dit zou in een aanvraagformulier terecht komen. Ook de toelichting op de website bij het kopje voor wie de regeling van belang is, is niet duidelijk. De indruk wordt gewekt dat touringcarbedrijven worden uitgesloten. Bepaalde sectoren worden apart benoemd, maar er staat ook "Transportbedrijven en andere organisaties met een wagen(park)". Wij pleiten ervoor touringcarbedrijven expliciet te noemen om misverstanden te voorkomen. Ook inhoudelijk is er meer dan voldoende reden om touringcarbedrijven zonder voorbehoud toe te laten tot de regeling. In de eerste plaats doordat de transitie juist bij touringcar nog moet plaatsvinden en stimulering gewenst is. In de tweede plaats zijn er veel bedrijven die naast touringcarvervoer ook andere vormen van vervoer, zoals taxi, aanbieden. Soms is de keuze voor hetzelfde type vervoer zelfs een keuze tussen een paar taxi's bestellen en een touringcar. Het uitsluiten van touringcarbedrijven zou tot de gekke situatie kunnen leiden dat het ene bedrijf wel voor de regeling in aanmerking komt en het andere niet.
- Niet alle sectoren zijn even ver in de transitie naar emissievrij vervoer. Dat betekent ook dat niet alle bedrijven bij de start van de regeling klaar zijn om er gebruik van te maken. We vinden het een goede zaak dat er ook een mogelijkheid bestaat om subsidie aan te vragen voor advies. Het zou echter jammer zijn als bedrijven die al klaar zijn voor realisatie van laadinfra gebruikmaken van de subsidie en er onvoldoende overblijft voor bedrijven die nog iets meer tijd nodig hebben. Vermoedelijk zijn dat nu juist de bedrijven die steun in de rug nodig hebben. We verzoeken daar bij het vaststellen van de aanvraagdata- en jaarbudgetten rekening mee te houden. Wellicht is het ook mogelijk bij een volgend subsidieplafond een bedrag te reserveren voor een sector die eerder nog onvoldoende van de regeling gebruik heeft kunnen maken. Dit ook omdat blijkens 2.3.6 lid 5 voor concessiehouders geen maximum geldt voor de hoogte van de aanvraag. Overigens staat in lid 5 een verwijzing naar lid 5 wat hoogstwaarschijnlijk lid 4 moet zijn.
- Subsidies voor grote stations (met meer dan 600 kw) zijn volgens de conceptregeling voorbehouden aan OV-concessiehouders. Er is in de touringcarsector nog onvoldoende ervaring met de capaciteit van laadinfra, maar we gaan ervan uit de laadbehoefte voor het vrachtvervoer goed vergelijkbaar is met die van de touringcarvervoer. We missen de onderbouwing waarom dit alleen kan voor OV-concessiehouders.
- In zowel artikel 2.3.11 als artikel 2.3.12 wordt in lid 3 gesproken over het overleggen van een "gebruikersverklaring rolstoelvervoer" indien de aanvrager doelgroepenvervoer uitvoert. Het is ons niet duidelijk wat daarmee bedoeld en bereikt wordt. Waarom is het vanuit deze subsidieregeling logisch om te eisen dat een bedrijf actief in het doelgroepenvervoer ook een rolstoel moet kunnen vervoeren? Dat staat los van het doel van de regeling, te weten duurzamer vervoer en is daarom niet opportuun. Daar komt bij dat juist emissievrije rolstoelbussen voor met name chauffeurs met een B rijbewijs nog onvoldoende beschikbaar zijn.