

Reactie KNV subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit

KNV Zorgvervoer en Taxi is de ondernemersorganisatie in het zorg- en taxivervoer.¹ Busvervoer Nederland (onderdeel van KNV) is de ondernemersorganisatie in het touringcarvervoer (besloten busvervoer²). Tezamen vertegenwoordigen deze sectoren meer dan 30.000 werknemers en ongeveer 30.000 voertuigen.

De leden van KNV hebben de ambitie om het personenvervoer per touringcar en taxi verder te verduurzamen. Uiteindelijk willen de bedrijven volledig emissievrij werken. Tegelijkertijd is het nog niet voor alle soorten vervoer mogelijk om dit zero-emissie uit te voeren (langeafstandsbusvervoer, rolstoelvervoer). Er zijn voor deze vormen van vervoer vaak nog geen emissievrije voertuigen beschikbaar en waar wel voertuigen beschikbaar zijn, ontbreekt een rendabele businesscase.

De vervoerders juichen het dan ook toe dat er een subsidieregeling beschikbaar komt. Wel hebben de vervoerders enkele opmerkingen over de regeling.

Niet techniekneutraal

Waterstof kan in het zorg- en touringcarvervoer op twee manieren worden gebruikt, namelijk als energiedrager voor de brandstofcel of als brandstof in een verbrandingsmotor. Indien hiervoor groene waterstof wordt ingezet (gemaakt met behulp van hernieuwbare energie) is dit een manier om te komen tot emissievrij personenvervoer. Er is echter ook nog een andere voor de hand liggende manier om zorg- en touringcarvervoer te vergroenen, namelijk door in te zetten op batterij-elektrische aandrijving. Omdat de praktijk moet uitwijzen welke oplossing het meest geschikt is voor de branches ziet KNV meer in techniekneutrale subsidieregelingen (meer bepaald aanschafsubsieregelingen).

Regeling niet geschikt voor het MKB

Het aanvragen van subsidie wordt mogelijk voor consortia van bedrijven die waterstoftankstations exploiteren, in combinatie met bedrijven die een vast gedeelte van de waterstof gaan afnemen bij het gebouwde waterstoftankstation. De meerkosten van de aanschaf van waterstofvoertuigen worden in die gevallen gesubsidieerd (voor het personenvervoer is het interessant dat M1-voertuigen met minimaal 1 rolstoel en de categorieën M2 en M3 onder de scope vallen).

De regeling is uitdrukkelijk óók bedoeld voor doelgroepenvervoerders en touringcarbedrijven, zoals uit de diverse toelichtingen blijkt. Voor de meeste bedrijven zal de regeling echter niet bruikbaar zijn omdat de regeling niet aansluit op de realiteit in het doelgroepen- en touringcarvervoer. Door hoe de regeling is ingericht zitten er voor doelgroepenvervoerders en touringcarbedrijven namelijk te veel haken en ogen aan de regeling. De belangrijkste daarvan worden hieronder genoemd.

Bedrijven zijn vaak niet bij TEN-T-corridors gevestigd

De waterstofstations dienen te komen langs het TransEuropeesNetwerk (TEN-T). Locaties die daar niet in de buurt zitten, scoren lager in de beoordeling. Dit sluit niet aan op de praktijk in het doelgroepenvervoer en touringcarvervoer. De vloot van doelgroepenvervoerders staat grotendeels bij chauffeurs thuis voor de deur en verspreid over het hele land, terwijl touringcarbedrijven van oudsher minder gebonden zijn aan een locatie die optimaal (midden)in het verzorgingsgebied ligt. Lage vaste kosten (zoals stallingskosten) zijn belangrijker dan korte aanrijdtijden. Het is daarom niet erg waarschijnlijk dat de voor de doelgroepenvervoerders en touringcarbedrijven ideale locaties zich ook bevinden langs een TEN-T-corridor.

Regeling te complex voor MKB

Er dient een vast gewicht aan waterstof afgenomen te worden door de te subsidiëren voertuigen, namelijk ca. 300 kg per dag. Dit staat (volgens de vaste verdeelsleutel die in de regeling genoemd wordt) gelijk aan ca. 17 waterstof tankende touringcars of ca. 86 waterstof tankende taxibusjes.

¹ Hieronder vallen bijvoorbeeld het leerlingenvervoer, het zittend ziekenvervoer en het sociaal-recreatief vervoer voor ouderen (Valys-vevoer).

² Hieronder valt onder meer treinvervangend vervoer, vakantievervoer, werknemers- en scholierenvervoer

Een gemiddeld touringcarbedrijf heeft ongeveer 20 bussen, die een gemiddelde afschrijvingstermijn van 12 jaar kennen en waarbij gemiddeld genomen eens in de zoveel jaar een nieuwe bus aangeschaft wordt. Met andere woorden: de vervangingsvraag binnen de bedrijven is te klein om als bedrijf zelfstandig aan deze regeling deel te nemen: vrijwel geen enkel touringcarbedrijf koopt in één keer zeventien of meer bussen.

Doelgroepenvervoerders kennen over het algemeen een grotere vloot. Deze vloot staat echter vaak gestationeerd over het hele land (vanwege verschillend aanbesteedde percelen). De kans dat één doelgroepenvervoerder zelfstandig de gevraagde vraag voor een waterstoftankstation kan creëren is zeer klein.

Hier kan tegenin worden gebracht dat de touringcarbedrijven en doelgroepenvervoerders met elkaar of samen met andere bedrijven de subsidie kunnen aanvragen. Dit maakt het proces voor de MKB-bedrijven echter zeer complex waardoor zij hoogstwaarschijnlijk alsnog af zullen zien van een aanvraag.

De verplichting om het project binnen 2 jaar na de subsidieverlening af te ronden

Op dit moment zijn er nog nauwelijks waterstoftouringcars te verkrijgen. Er zijn enkele prototypen beschikbaar, maar het is niet de verwachting dat er binnen de looptijd van deze regeling al waterstoftouringcars in serie geproduceerd gaan worden. Omdat touringcars ook internationaal ingezet worden, is het voor de branche daarnaast belangrijk dat er meer duidelijkheid komt over de beschikbaarheid van waterstof elders. Voorgaande redenen maken dat de regeling voor touringcarbedrijven waarschijnlijk te vroeg komt.

Dezelfde argumenten (exclusief het internationale gedeelte) gaan op voor rolstoelbusjes (categorie M1) in het doelgroepenvervoer. Ook hier geldt dat er maar mondjesmaat aanbod is. Voor het doelgroepenvervoer geldt verder dat de sector te maken heeft met kortlopende aanbestedingen van vervoerspercelen. Het meenemen van de onzekere factor waterstoftankinfrastructuur bij de inschrijving op een vervoersperceel is een complexe aangelegenheid waarbij het risico teveel bij een ondernemer komt te liggen.

Om bovenstaande redenen denkt KNV dat er vanuit het zorg- en touringcarvervoer nauwelijks interesse zal zijn in de regeling. De voorgestelde regeling in het personenvervoer zal vooral geschikt zijn voor OV-bedrijven of transportbedrijven met een grotendeels in Nederland opererende vloot.

Wat dan wel?

KNV juicht het toe dat er subsidieregelingen ingericht worden om het personenvervoer verder te vergroenen. De gekozen methodiek is echter ongelukkig. Wat KNV betreft zijn techniekneutrale aanschafsubsidies een betere keuze om emissievrij personenvervoer te stimuleren.