

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Titel:

Subsidieregeling aanschaf emissieloze touringcars

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

De touringcarsector in brede zin van het woord. Het gaat om de fabrikanten van touringcars, touringcarbedrijven en hun opdrachtgevers. T-100 bussen, die gelijksoortige kenmerken hebben als touringcars (uitsluitend zitplaatsen, afwijkende snelheid) komen eveneens in aanmerking voor subsidie. Die bussen worden ook ingezet in het OV. Gemeenten en rijk zijn betrokken vanuit de opgave tot CO2-reductie en verbetering van de luchtkwaliteit. Daarom zijn ook de inwoners van steden indirect belanghebbenden.

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Dat zijn voor een belangrijk deel dezelfde partijen als de belanghebbenden. Fabrikanten hebben kennis over de bouw van ZE-touringcars en T-100 bussen. De touringcar- en OV bedrijven hebben zicht op de wijze waarop de touringcars/bussen worden ingezet (en wat daar voor nodig is). Er zijn onderzoeksbureau's met specifieke kennis over de touringcarbranche. Het Rijk en de gemeenten hebben ervaring met het stimuleren van nieuwe (ZE) technieken.

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

Er is een regulier overleg waarin bedrijfsleven en overheden afspraken maken om de transitie naar emissieloos touringcarvervoer te versnellen. Dit heeft geresulteerd in een ondertekend Afsprakenkader Emissieloos Touringcarvervoer (oktober 2023). Er zijn stakeholdersbijeenkomsten georganiseerd (juni 2023 en januari 2024).

1. Wat is het probleem?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?

De transitie naar emissieloos touringcarvervoer komt niet/beperkt van de grond.

- b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

De touringcarmarkt is een niche voor fabrikanten. Er wordt voorrang gegeven aan grotere markten bij de productie (zoals bijvoorbeeld vrachtwagens en OV-bussen). Tevens heeft de automotive sector met tegenslagen te maken sinds corona. Het gaat dan onder meer om een verstoorde supply chain, waardoor onderdelen beperkt/niet beschikbaar zijn en er is krapte op de arbeidsmarkt. De vraag vanuit de touringcarbranche is er nauwelijks. De meerkosten van een nul-emissie exemplaar zijn substantieel. Opdrachtgevers zijn niet/beperkt bereid die meerkosten te betalen.

- c) Wat is de omvang van het probleem?

Er rijden in Nederland zo'n 3500 touringcars rond. Er is slechts een enkele emissieloze touringcar.

- d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Er is nog geen specifiek beleid voor emissieloze touringcars. Er zijn gesprekken met verschillende belanghebbenden om de transitie naar ZE-touringcars te versnellen. Er is een aantal afspraken in een Afsprakenkader gebundeld (ondertekend op 30 oktober 2023). Ondertekenaars: Rijk, gemeenten en brancheorganisaties. Dit kader beschrijft de acties die nodig zijn om de transitie in de touringcarbranche op gang te krijgen. Voor een evaluatie is het nog te vroeg.

- e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De overheid zet in op verbetering van de leefbaarheid en vermindering van CO₂-uitstoot. ZE-voer- en vaartuigen dragen direct bij aan de die vermindering. Personenauto's en (in mindere mate) bestelauto's hebben de transitie (en marktintroductie) naar ZE ingezet. Dat is nog niet het geval voor touringcars. De ervaring heeft geleerd dat een subsidieregeling een belangrijke eerste stap is richting de marktintroductie. Overheidsstimulering en - financiering is dan gewenst. Zonder die hulp komt de markt niet / nauwelijks of later van de grond. De subsidie maakt onderdeel uit van een breder maatregelen pakket zoals vastgelegd in het Afsprakenkader. Het gaat dan onder meer om de introductie van nul-emissie zones in 2027. Het is de veronderstelling dat de subsidie voor T-100 bussen ook de versnelling in de touringcarbranche ondersteunt.

2. Wat is het beoogde doel?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

Ingangsdatum formulier: 1 oktober 2023

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het doel is om de transitie naar emissieloos touringcarvervoer te versnellen en daarmee een bijdrage te leveren aan de gewenste CO2-reductie, alsmede aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de steden.

b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

1. Betaalbare en duurzame energie
2. Industrie, innovatie en infrastructuur
3. Klimaatactie
4. Verbetering lokale luchtkwaliteit

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Financiële tegemoetkoming voor de meerkosten van de aanschaf van een emissieloze touringcars is het belangrijkste aangrijpingspunt om de transitie naar CO2-neutraal touringcarvervoer in gang te zetten. Dit maakt onderdeel uit van een breder maatregelenpakket, zoals vastgelegd in het Afsprakenkader. Het gaat dan onder meer om de introductie van de nul-emissiezones, flankerend beleid en zorg voor de laadinfrastructuur.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Een aanschafsubsidie helpt direct om de meerkosten bij aanschaf van een emissieloze touringcar te compenseren. Andere instrumenten, die ook worden opgepakt, zijn regelgeving (zoals ZE-zones voor touringcars) en flankerende maatregelen zoals zorgdragen voor adequate laadinfrastructuur.

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Dat de inzet van een mix van meerdere instrumenten, met stok en wortel, de meest kansrijke beleidsoptie is. Die mix van meerdere instrumenten is vastgelegd in het eerder benoemde Afsprakenkader.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Het verwachte gevolg is dat vanaf 2024 de ZE-touringcar in Nederland wordt geïntroduceerd. In 2027 komen er nul-emissiezones die de introductie van ZE-touringcars versnellen.

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

Het gaat om een toets op de regeldruk (ATR), een risicoanalyse (M&O), een uitvoeringstoets, een data protection impact assessment (dataverwerking) en een internetconsultatie. De uitvoering van de regeling wordt verzorgd door RVO, waarvoor zij voorafgaande een opdrachttoets uitvoeren.

5. Wat is de voorkeursoptie?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

De voorkeursoptie behelst een mix van beleidsinstrumenten, waaronder een subsidieregeling en (restrictieve) regelgeving.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

De beleidsmix van subsidie en regelgeving is naar verwachting doeltreffend bij het op gang brengen van de transitie naar emissieloos touringcarvervoer. Met het beschikbare budget kunnen tussen 2024 en 2026 ruim 50 emissieloze touringcars worden aangeschaft. Hierdoor kan deze sector ervaring opdoen met de inzet van deze voertuigen die bij de opschaling gebruikt kan worden. Er is tevens budget voor de aanschaf van ongeveer 110 tot 100 bussen. Op basis van eerdere ervaringen met bestelauto's, vrachtauto's en ook OV-bussen mag worden verwacht dat de mix aan instrumenten doeltreffend en doelmatig is.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

De onzekerheid is of er op korte termijn fabrikanten zijn die met ZE-touringcars op de markt komen. Er wordt intensief met fabrikanten gesproken om die onzekerheid te verkleinen. Fabrikanten zijn meer bezig met grotere marktsegmenten, zoals de vrachtauto en de OV-bussen.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

De monitoring en evaluatie is onderdeel van het Afsprakenkader. Het plan van aanpak van de evaluatie gaat in ieder geval in op:

- de beschikbaarheid van nul-emissie touringcars
- de actieradius, in combinatie met de laadinfra mogelijkheden
- de betaalbaarheid, gespecificeerd op basis van de TCO
- beschikbaarheid van laad- en tankinfra
- operationaliteit van het Centraal Loket ontheffingen
- beschikbaarheid van speciale gemeentelijke voorzieningen
- ervaringen uit de subsidieregeling