

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Subsidieregeling aanschaf emissieloze touringcars

Het hoofdlijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. De reactie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) volgt naar verwachting in de loop van augustus 2024.

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het ministerie van IenW werkt aan een subsidieregeling voor de aanschaf van nieuwe batterij-elektrische touringcars (emissieloze touringcars). Touringcarbedrijven en concessiehouders kunnen een subsidie ontvangen op de aanschaf van nieuwe batterij-elektrische touringcars. Het gaat om touringcars die zijn goedgekeurd voor een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. Hierdoor vallen bijvoorbeeld ook touringcars die worden gebruikt als interliner onder de regeling.

Voor wie is deze regeling belangrijk?

- Bedrijven die touringcars inzetten zoals touringcarbedrijven en concessiehouders. Zij kunnen subsidie aanvragen op basis van deze regeling.
- Fabrikanten van touringcars. Zij zien de vraag naar batterij-elektrische touringcars toenemen.

Wat is het doel van de regeling?

- Het doel van deze regeling is het versnellen van de overgang naar touringcarvervoer zonder uitstoot. Dit verbetert de luchtkwaliteit in steden en draagt bij aan de gewenste CO₂-afname. Deze doelstelling is vastgelegd in het Afsprakenkader Emissieloos Touringcarvervoer uit oktober 2023.
- Door de vraag naar touringcars zonder uitstoot te stimuleren worden fabrikanten aangemoedigd om deze touringcars te bouwen. Zo komen meer batterij-elektrische touringcars beschikbaar die touringcarbedrijven kunnen aanschaffen met behulp van deze subsidie.

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 24 april tot en met 27 mei 2024 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 16 reacties ingediend, hiervan zijn er 14 openbaar.

Indieners zijn:

- Particulieren (ca 25 % van de reacties);
- Bedrijfsleven en branche (ca 69% van de reacties);
- Lokale overheden (ca 6% van de reacties).

Algemeen beeld van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. De reacties op de internetconsultatie geven aan dat de meeste respondenten tevreden zijn met dit initiatief en verwachten dat de regeling een bijdrage levert aan de transitie naar emissieloos touringcarvervoer. Het sentiment van de reacties is overwegend positief. Kritisch zijn verschillende respondenten op het feit dat de regeling alleen betrekking heeft op batterij-elektrische touringcars. Een overzicht uit enkele meer algemene reacties:

- “De subsidie gaat zeker bij dragen aan het versneld inzetten van elektrische touringcars”.
- “De subsidie zal zeker gaan helpen. Wij moeten wel openstaan voor alle vormen van emissieloze touringcars, ook voor bussen op waterstof”.
- “De inzet van subsidie voor de transitie van touringcars naar zero emissie is zeer nuttig. Echter moet ook dit techniekneutraal gebeuren. In dit voorstel wordt uitsluitend de techniek van batterij elektrisch aangehaald en de overige technieken op voorhand buitengesloten. Hierdoor wordt de techniek centraal gesteld en tot doelstelling verheven”.
- “We zijn blij dat er meer aandacht komt voor het versnellen van de groene transitie voor T100 bussen en touringcars. Echter, denken we dat het voor onze business eerder ingezet wordt voor T100 bussen dan voor touringcars. Het aanbod op de markt en de hoogte van de subsidie maken het voor komend jaar nog niet aantrekkelijk. Daarom kijken we ook reikhalzend uit naar de nieuwe ontwikkelingen op het gebied van elektrische touringcars en hopen we dat er voldoende budget in de pot blijft zitten komende jaren”.
- “BVN is blij met de mogelijkheid die er komt om subsidie aan te vragen voor emissieloze touringcars. De opgave om de mobiliteit te verduurzamen is groot en het is van belang emissievrij rijden te stimuleren om de doelstellingen te behalen. De touringcarondernemingen kunnen dit niet alleen”.

Reacties per thema

Uit de reacties komen vier hoofdthema's naar voren. Het gaat dan om:

- Waterstof, dat in de regeling wordt uitgesloten;
- Het budget, de hoogte en de toepassing ervan;
- Het maximum aantal touringcars per aanvrager;
- Laadinfra.

Waterstof

Een belangrijk deel van de reacties gaat in op het feit dat de subsidieregeling alleen gaat over batterij-elektrische touringcars en daarmee geen rekening houdt met waterstof touringcars. Argumenten die worden genoemd hebben betrekking op de voordelen van waterstof bij de inzet van de touringcar (actieradius), het verminderen van de kans op netcongestie en het gegeven dat de regeling Waterstof in mobiliteit een heel andere opzet heeft dan de voorliggende aanschafsubsidie. Een overzicht van enkele reacties over waterstof:

- “Een touringcar zonder uitstoot is een elektrische touringcar of een touringcar op waterstof. Uiteraard met groene stroom en op termijn ook groene waterstof”.
- “Wij moeten wel openstaan voor alle vormen van emissieloze touringcars. Ook voor bussen op waterstof”.
- “De brandstofcel met waterstof, waardoor er waterstof elektrisch gereden wordt zonder emissies, is in steeds meer situaties de betere oplossing. De SWiM regeling rondom waterstof tankstations i.c.m. vrachtwagens is hiervoor onvoldoende en kent tot op heden te veel beperkingen en afhankelijkheden”.
- “Subsidie gaat zeker helpen bij het versneld realiseren voor het aanschaffen van emissieloze touringcars. Alleen zou dit niet alleen gericht moeten zijn op elektrische touringcars maar ook op andere vormen van uitstootvrije brandstof, zoals bijvoorbeeld waterstof”.
- “De subsidieregeling aanschaf emissieloze touringcars focust enkel op nieuwe batterij-elektrische touringcars. Voor wat betreft touringcars op waterstof wordt er verwezen naar de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit, paragraaf Waterstof in Mobiliteit, oftewel de zogenaamde SwiM regeling. De openstelling van de SwiM is vanzelfsprekend een cruciale stap voor veel ondernemers en dus de uptake van waterstof in de mobiliteitssector, maar dit zal naar alle waarschijnlijkheid niet voldoende zijn om voldoende voertuigen en waterstof tankstations te realiseren”.
- “Verder wordt duidelijk dat de regeling alleen betrekking heeft op de aanschaf van batterij-elektrische motorvoertuigen. Hierop wordt door zowel touringcarbedrijven als anderen gereageerd met de vraag om de regeling ook open te zetten voor waterstofvoertuigen. In theorie is daarvoor een andere regeling. Die is echter totaal anders van opzet en gaat uit van samenwerking met een aanbieder van een waterstofstation en is bovendien opgezet als tenderregeling. Het is daarbij dan zeer de vraag – ook gelet op de reacties van enkele touringcarondernemers – of daarmee wel dezelfde doelgroep bereikt gaat worden. Wij pleiten er daarom voor voorliggende regeling ook open te zetten voor touringcars op waterstof”.

Budget

Er zijn verschillende reactie binnengekomen op het budget van de regeling. Het gaat dan om de verdeling tussen concessiehouders en touringcarbedrijven, de allocatie per jaar, de mogelijke uitputting en het budget na 2025.

Een overzicht van enkele reacties over het budget:

- “Het totale bedrag dat beschikbaar is, wordt 50/50 verdeeld en de kans is groot dat sommige touringcarbedrijven in 2024 of 2025 nog niet zover zijn om een emissievrije touringcar aan te schaffen. Het is wat ons betreft dan ook niet passend dat de helft van het bedrag wordt ingezet voor het openbaar vervoer dat deels al met publiek geld gefinancierd wordt. Bij aanbestedingen wordt in een gelijk speelveld de prijs van zero emissie voertuigen bovendien al verdisconteerd in de aanbesteding. Wij pleiten er daarom

voor een groter bedrag beschikbaar te maken voor de touringcars en de regeling langer te laten lopen om zo de kans op verduurzaming van de sector in de breedte te vergroten”.

- “De gemeente Amsterdam wil het Rijk erop attenderen dat er touringcarbedrijven zijn waarover wordt gecommuniceerd dat zij met een OV-concessie rijden, terwijl dit in werkelijkheid een ontheffing is. De gemeente beschouwt deze bedrijven nog steeds als touringcarbedrijven en verwacht dat er een ongelijke situatie zal ontstaan als deze bedrijven voor meer bussen subsidie mogen aanvragen dan andere touringcarbedrijven”.
- “Er is geen goede inschatting te maken van het aantal aanvragen in 2024, het eerste jaar van de regeling. Tegelijkertijd is de kans groot dat de situatie van versnelde, vroegtijdige uitputting zich voordoet, omdat touringcarbedrijven tijdens de voorbereiding van de regeling plannen hebben gemaakt, soms zelfs met opdrachtgevers al over de inzet van ZE-touringcars op de kortst mogelijk termijn. Van enkele specifieke opdrachtgevers is bekend dat die inzet wordt gevraagd zodra ZE-touringcars beschikbaar en inzetbaar zijn. Oplossing: Zo snel mogelijk na het moment waarop uitputting een feit is, budget uit 2025 verschuiven, en dat zo snel mogelijk in 2024 ‘bij-publiceren’”.
- “Het zou fijn zijn als er een doorkijkje kan worden gemaakt naar de subsidiepot na 2025/2026”.

Maximum aantal voertuigen

Het ministerie van IenW heeft specifiek gevraagd naar het maximum aantal touringcars per aanvrager. Hieronder enkele reacties:

- “De voorgestelde regeling ten aanzien van het maximaal aantal per aanvrager lijkt ons passend”.
- “2 à 3 touringcar per aanvraag is wel realistisch”.
- “Het maximaal aantal touringcars voor aanvrager is te laag”.
- “Er staan nu verschillende aantallen genoemd en ik zou voorstellen om het bij elk bedrijf/groep het aantal te maximeren tot 5 voertuigen per jaar om subsidie voor te verkrijgen”.
- “Op dit moment zou dit maximaal 1 per aanvrager moeten zijn, zodat er meerdere ondernemingen van deze subsidie gebruik kunnen maken”.
- “De regeling gaat uit van maximaal 2 voor touringcarbedrijven en maximaal 5 voor concessiehouders in 2024 en respectievelijk maximaal 5 en maximaal 15 voor 2025. Het is niet duidelijk waarom het onderscheid tussen touringcarbedrijven en concessiehouders wordt gemaakt. We stellen voor dit gelijk te trekken”.

Laadinfra

Er zijn verschillende reacties binnengekomen over de laadinfra. Daarbij gaat het in een deel van de reacties om de zorg of er tijdig voldoende laadcapaciteit is. Een ander deel benadrukt dat

waterstof toepassing een alternatief zou zijn voor onvoldoende laadcapaciteit en voorkomen van de kans op netcongestie.

Enkele reacties over de laadinfra:

- “Zeker nu netgongestie het opladen van grote batterijpakketten steeds lastiger wordt, is dit cruciaal. De batterij elektrische touringcars opladen middels aanvullende generatoren zal vaak moeten gebeuren en dan is diesel toch veelal het meest toegepaste aggregaat. Daarmee slaan we de plank finaal mis”.
- “Met alleen batterij-elektrische voertuigen blijkt de bovengenoemde doelstelling vandaag de dag niet uitvoerbaar en zullen waterstof-elektrische voertuigen hier voor de versnelling moeten gaan zorgen. Daarnaast zijn waterstofvoertuigen niet (direct) afhankelijk van het stroomnet en zijn er nauwelijks schaarse grondstoffen nodig om deze te produceren”.
- “Het levert een belangrijke bijdrage aan het urgente probleem van netcongestie. De optimalisatie van de laad- en tankinfrastructuur voor respectievelijk batterij-elektrisch en waterstof elektrisch kan het elektriciteits- en laadpalennet ontlasten”.
- “Wat we ons wel afvragen, is hoe er om wordt gegaan met laadinfra. In de beleidsdocumenten komt naar voren dat gemeenten aan zet zijn om voldoende laadinfra te verzorgen. Is er ook contact met de VNG o.i.d. om te zorgen voor voldoende laadpalen en capaciteit in verband met de netcongestie?”
- “De regeling zal een succes zijn als er ook in de openbare ruimte geschikte laadvoorzieningen zijn voor touringcars”.

Overige reacties

Een aantal reacties valt onder de categorie ‘overig’. Deze reacties hebben niet direct betrekking op deze internetconsultatie of zijn lastig onder te brengen in een hoofdthema. Wel is het belangrijk dat deze signalen worden benoemd. Het gaat hierbij om de reacties die gaan over:

- “Hoe de regeling is opgesteld lijkt die niet open te staan voor Caribisch Nederland”.
- “Het is absoluut wenselijk, zo niet noodzakelijk voor de transitie, dat in aanbestedingen van de overheid (Rijk, Provincies, Gemeenten en Waterschappen) het aanbieden van ZE-touringcars niet als voorkeur of wens, maar als eis wordt opgenomen”.
- “Als het erom gaat het gebruik van fossiele brandstoffen terug te dringen vraag ik me af of het niet generieker kan. In plaats van een financiële prikkel aan het eind van elke keten, zoals nu even de touringcars en straks weer iets anders, kan de internationale gemeenschap beter een CO2-bronheffing opleggen aan de leveranciers van fossiele grond- en brandstoffen (op basis van de hoeveelheid CO2 die vrijkomt)”.
- “Is voldoende duidelijk waar het referentievoertuig aan moet voldoen? Is er een werkwijze (of referentiebedrag) bekend als een fabrikant géén diesel-referentie van een ZE touringcar heeft?”

Vervolgproces

Alle reacties die binnen zijn gekomen, zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. De inhoudelijke reactie van het ministerie van IenW wordt op termijn aan dit verslag toegevoegd. Naar verwachting volgt dit in de loop van augustus 2024. De tekst van de regeling wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de bewindspersoon. Daarna wordt de regelingstekst gepubliceerd in de Staatscourant.