

Reactie BVN op de consultatie 'Subsidieregeling aanschaf emissieloze touringcars'

Busvervoer Nederland (BVN) maakt onderdeel uit van Koninklijk Nederlands Vervoer en vertegenwoordigt zo'n 80% van alle touringcarondernemingen in Nederland.

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. Tegelijkertijd hebben we een aantal aandachtspunten bij de drie vragen die u stelt.

1. Gaat de subsidie helpen?

Wij verwachten dat subsidie helpt bij het stimuleren van de aanschaf. Samen met de regeling voor waterstof en de regeling voor publieke laadinfrastructuur is er een breed pakket dat de transitie naar emissievrij vervoer moet helpen stimuleren. De vraag is wel of de totale bedragen die beschikbaar zijn, voldoende zijn om de doelstellingen te halen. De omschakeling naar emissievrije touringcars moet nog bijna helemaal plaatsvinden. Nog niet alle bedrijven staan in de startblokken om al in 2024 of 2025 te investeren in emissievrije voertuigen. Juist daarom vragen we ons af waarom deze regeling gelijkelijk open moet staan voor concessiehouders terwijl de regeling primair is opgezet voor touringcars. Het is ook merkwaardig dat in de omschrijving in artikel 1.4 concessiehouders als eerste worden genoemd. 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.

2. Wat is uw mening over het maximaal aantal touringcars per aanvrager?

De voorgestelde regeling ten aanzien van het maximaal aantal per aanvrager lijkt ons passend. Tegelijkertijd is het ook afwachten hoe de regeling in 2024 uitpakt aangezien er nog maar weinig ervaring is met emissievrije touringcars. Afhankelijk van die ervaring en de interesse vanuit de branche zou het wellicht beter zijn om in 2025 dit aantal nog aan te kunnen passen als blijkt dat bepaalde bedrijven achter het net vissen.

3. Wat is uw mening over de definitie / afbakening?

Een emissieloze touringcar wordt omschreven als een "emissieloos batterij-elektrisch motorvoertuig dat blijktens het kentekenregister of een aantekening op het kentekenbewijs is goedgekeurd voor een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur". In de definitie mist dat het bij touringcars gaat om personenvervoer van meer dan 9 personen. De definitie betekent verder dat ook T100 openbaar vervoerbussen binnen de regeling kunnen vallen. Hierover is bij vraag 1 al het een en ander opgemerkt. 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.