

Kenmerk T231505
Datum 23 mei 2023
Tel.nr. 070 - 349 0922
Betreft Oproep: steun verduurzaming tou-
ringcarsector met subsidieregeling

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
mevrouw drs. V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
- per email -

Geachte mevrouw Heijnen,

Vorige zomer maakte u kennis met de federatie Koninklijk Nederlands Vervoer en de bij haar aangesloten sectorverenigingen Busvervoer Nederland en KNV Zorgvervoer en Taxi. We vertelden u toen dat Busvervoer Nederland de belangen van de Nederlandse touringcarsector behartigt en we legden u uit wat de sector inhoudt.¹ We spraken onder andere over verduurzaming van de touringcarsector. Met deze brief willen we u graag attent maken op de voortgang van dit laatstgenoemde onderwerp, de problemen die de sector daarbij ondervindt en de wensen die de sector hierbij heeft.

De touringcarsector wil graag een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen van de overheid. In feite doet de sector dat al. Doordat de bezettingsgraad van touringcars extreem hoog is, is de uitstoot per reizigerskilometer erg laag. Lager dan die van alle andere modaliteiten in het personenvervoer.² Om nog meer stappen vooruit te zetten werkt de sector aan zero-emissietouringcarvervoer. Daarvoor wordt al geruime tijd samengewerkt met uw ministerie en enkele grote gemeenten. Samen hopen we te komen tot een afsprakenkader. Verduurzaming van de touringcarsector is echter geen eenvoudige opgave. Dit heeft meerdere redenen, die zowel intrinsiek zijn aan de branche als te maken hebben met externe factoren. We zetten ze hieronder op een rij.

Aandrijflijn van een touringcar lijkt meer op die van een truck dan op die van een ov-bus
Producenten van voertuigen zijn al actief met de productie en levering van ov-bussen. De stap naar elektrisch touringcarvervoer lijkt daarom klein, maar schijnt bedriegt: de productie van de elektrische touringcars bevindt zich nog in de experimentele fase. Dit is niet raar. Qua technische specificaties heeft een touringcar namelijk meer gemeen met een vrachtwagen dan met een ov-bus. Net als in de vrachtsector moeten de ingezette voertuigen namelijk naast korte afstanden ook hele lange stukken kunnen rijden (bijvoorbeeld de ene dag 50 km en de volgende dag 750). Accupakketten zijn nog niet ver genoeg doorontwikkeld om dit aan te kunnen.

Ook om een andere reden lijkt de touringcar niet op een ov-bus. In tegenstelling tot de inzet van een touringcar is de inzet van een ov-bus is extreem goed te plannen: het is in het ov volstrekt duidelijk hoeveel kilometer er gereden wordt, waar laadmogelijkheden zijn en waar de bus zich op welk moment bevindt. Er kan dus precies worden uitgedacht waar er gestopt en geladen kan worden zonder dat de bus stilstaat met passagiers aan boord. Bij touringcarvervoer is dat maar beperkt het geval.

Ten slotte is er net als in het vrachtvervoer onzekerheid over wat de ideale 'brandstof' is voor het internationale touringcarvervoer: elektrisch of misschien toch waterstof?

Het bouwen van touringcars is voor de grote fabrikanten een nichemarkt

Er zijn veel producenten van touringcars. De fabrikanten zijn zeer verschillend, maar hebben één ding gemeen: touringcars bouwen is vaak niet de hoofdactiviteit. Meestal rollen er ook

¹ De touringcarsector is actief in het besloten (ongeregelde) busvervoer, maar ondersteunt ook ov-bedrijven en daarnaast voert de sector internationale lijndiensten uit. Het overgrote deel (>75%) van de bedrijfstak is aangesloten bij BVN.

² Zie hiervoor het onderzoek STREAM Personenvervoer 2022 van CE Delft: <https://ce.nl/publicaties/stream-personevervoer-2022/>

vrachtwagens of ov-bussen uit de fabriek. De vraag naar die voertuigen overtreft de vraag naar touringcars, soms wel met een factor tien. Het is dan ook logisch dat de fabrikanten eerst de grootste markt bedienen en daarna pas beginnen aan de touringcars.

Laadinfra is een probleem

Ondank het bovenstaande oriënteren ondernemers zich al op zero-emissievoertuigen. Sommigen zetten zelfs al de eerste stappen en treffen voorbereidingen. Zij lopen daarbij echter aan tegen de (bredere) onzekerheid over het laden van hun voertuigen. Vanwege netcongestie kan men vaak zelf geen laadinfra installeren. Bij de populaire bestemmingen of nabij stadscentra kunnen bedrijven eveneens niet laden. Blijft dit zo, dan komt de transitie niet van de grond.

Emissievrij voordeliger volgens TCO, maar aanschafprijs is niet te nemen horde

Gelukkig zijn er ook positieve punten. Zo zijn de onzekerheden over de kosten van zero emissie afgenomen. Onlangs is in opdracht van uw Ministerie door onderzoeksbureau Panteia namelijk een Total Cost of Ownership-model gepubliceerd. Vervoerders kunnen nu een vergelijking maken tussen een dieselveertuig en een zero-emissievoertuig.³ Uit het TCO-model blijkt ontegenzeggelijk dat zero-emissietouringcarvervoer financiële voordelen kent ten opzichte van busvervoer met dieselbussen.

Ondanks de positieve financiële vooruitzichten is het TCO-model slechts een nuttig hulpmiddel dat maar een bescheiden bijdrage levert aan de transitie naar zero emissie. Dat komt door de hoge aanschafprijzen van zero-emissietouringcars. De prijzen voor een (reguliere) emissievrije touringcar zullen vermoedelijk rond de €600.000-700.000 (en mogelijk nog hoger) liggen. Ruim twee keer zo hoog als de huidige dieselvariant. Daar komt bij dat touringcarbedrijven de komende jaren nog druk bezig zijn om de door de COVID19-pandemie verzwakte financiële positie te versterken. Investeringen in dusdanig kostbaar materieel kunnen daarom niet plaatsvinden. Zonder steun van de overheid zal de aanschafprijs voor vrijwel alle vervoerders een niet te nemen horde vormen.

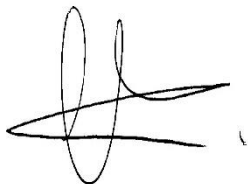
Wat de sector wenst: subsidieprogramma vergelijkbaar met aanZET

Voor de touringcarsector is een subsidieprogramma vanuit uw Ministerie dan ook een conditio sine qua non: zonder een dergelijke ruimhartige (aanschaf-)subsidie vanuit uw ministerie kan de gewenste transitie naar emissievrij touringcarvervoer niet plaatsvinden.

Er zijn de afgelopen jaren al enkele (tranches van) subsidieprogramma's voor het vrachtvervoer gerealiseerd. De sector verzoekt u vergelijkbare subsidieprogramma's in te richten voor de verduurzaming van de touringcarsector. Graag overleggen we met u over de verdere invulling hiervan.

Voor ons is helder wat er zonder subsidies staat te gebeuren: de ontwikkeling van zero-emissietouringcarvervoer vertraagt of komt tot stilstand. Zero-emissiezones voor touringcars in steden (waaraan nu wordt gewerkt) zullen niet realiseerbaar zijn. Of deze zones zullen neerkomen op een onwenselijk toegangsverbod. Een toegangsverbod dat vooral bestemmingen, scholen en ouderen treft en zorgt voor meer vervangende verkeersbewegingen in (over)volle steden, met alle negatieve gevolgen van dien. We vertrouwen er daarom op dat u de sector verder ondersteunt in haar wens tot verduurzaming door de totstandkoming van een subsidieprogramma voor zero-emissietouringcars. Een dergelijk programma dient naar onze stellige overtuiging prominent onderdeel te worden van het eerder genoemde afsprakenkader.

Met vriendelijke groet,



Bertho Eckhardt
voorzitter Koninklijk Nederlands Vervoer

³ https://www.knv.nl/wp-content/uploads/2023/04/TCO-model_TouringCars.zip