Groen gas geven

onderzoek naar voortzetting van beleid

Provincie Utrecht

29 november 2013

Groen gas geven

onderzoek naar voortzetting van beleid

Provincie Utrecht

dossier : Onderzoek voortzetting Groen gas geven
registratienummer : BC6462-101-100
versie : Definitief
classificatie : Klantvertrouwelijk

29 november 2013

© HaskoningDHV Nederland B.V. Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van HaskoningDHV Nederland B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd. Het kwaliteitssysteem van HaskoningDHV Nederland B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001.

INHOUD BLAD

1	INLEIDING	2
2	LANDELIJK PERSPECTIEF	3
2.1	Ontwikkeling van rijden op Groengas	3
2.2	Invloed van de Rijksoverheid	4
3	MARKTPERSPECTIEF RESPONDENTEN	7
3.1	Positieve en negatieve drivers	7
3.2	Aanbod	7
3.2.1	Positieve drivers	7
3.2.2	Negatieve drivers	10
3.2.3	Samenvatting aanbod	11
3.3	Voertuigen	11
3.3.1	Positieve drivers	11
3.3.2	Negatieve drivers	11
3.3.3	Samenvatting voertuigen	12
3.4	Gebruikers	13
3.4.1	Positieve drivers	13
3.4.2	Negatieve drivers	14
3.4.3	Samenvatting gebruikers	15
4	HUIDIG BELEID EN INTERVENTIES	16
4.1	Resultaten en effecten van huidige beleid	16
4.1.1	Renteloze leningen voor Groengasvulpunten	16
4.1.2	Subsidieregeling voor Groengasvoertuigen	18
4.1.3	Wagenparkscans en -gesprekken	18
4.1.4	Eigen wagenpark van de provincie	19
5	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	20
5.1	Wat is het marktperspectief voor rijden op Groengas in provincie en Nederland?	20
5.2	Is verdere interventie van de provincie nog nodig?	21
5.3	Wat is de meest effectieve vorm van interventie?	22
5.4	Aanbevelingen	22
COLOFON		24

1 INLEIDING

Aanleiding voor dit rapport
De provincie Utrecht heeft de ambitie om de luchtkwaliteit in de provincie te verbeteren. Een grote bron van vervuiling zijn auto's, bussen en vrachtwagens. Vanuit haar beleidsdoelen (Kadernota Bodem, Water en Milieu) stimuleert de provincie Utrecht met het project "Groen gas geven' de uitvoering van Groengas als transportbrandstof. Daartoe worden renteloze leningen verschaft aan ondernemers voor het realiseren van pompstations en worden potentiële gebruikers (bedrijven) gratis wagenparkadviesgesprekken aangeboden. In april 2013 is het Realisatieplan Bodem-, Water- en Milieubeleid vastgesteld. Een actie die hier uit voortkwam, was een onderzoek naar de voortzetting van het huidige stimuleringsbeleid, o.a. met oog op het veranderende marktperspectief van Groengas. De provincie Utrecht vraagt zich nu af of zij de implementatie van rijden op Groengas moet blijven stimuleren en zo ja, of het huidige instrumentarium daarbij nog het meest effectieve is. De centrale vraagstelling luidt:

Is het zinvol om het huidige beleid van de provincie Utrecht, gericht op het stimuleren van Groengas als transportbrandstof, voort te zetten?

Andere onderzoeksvragen die aan de orde komen, zijn:
- Wat is het marktperspectief voor rijden op Groengas in de provincie Utrecht en in Nederland?
- Is een verdere interventie van de provincie Utrecht nodig voor de verdere uitrol of kan de markt het nu zelf oppakken?
- Hoe kan Groengas het meest efficiënt worden ingezet voor verbetering van de luchtkwaliteit? En wat is daarbij de meest effectieve vorm van overheidsinterventie? Is dat inderdaad financieel bijdragen in extra Groengastankstations en inzet van wagenparkadviesgesprekken?

Leeswijzer
Voor u ligt het rapport dat de uitkomsten presenteert van onderzoek naar de voortzetting van het huidige stimuleringsbeleid van de provincie Utrecht rondom het rijden op Groengas. Hiervoor is gekeken naar de het marktperspectief (trends en drivers) en interventies van de provincie Utrecht (huidig en toekomstig).

Afbeelding 1.1 Hoofdonderdelen van dit rapport

Hoofdstuk 2 gaat in op de algemene landelijke ontwikkeling van het rijden op Groengas en de rol van de Rijksoverheid hierin. Hoofdstuk 3 behandelt vanuit het perspectief van marktpartijen (uit de provincie Utrecht) de markt van Groengas, de ontwikkelingen hierin en de praktijkervaringen. Vervolgens gaat hoofdstuk 4 in op wat de provincie Utrecht nu al doet. Hoofdstuk 5 bevat tenslotte de conclusies en aanbevelingen van dit rapport.

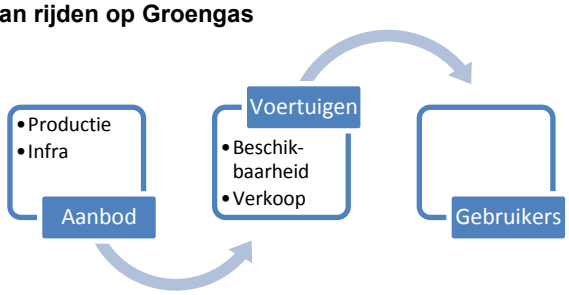
2 LANDELIJK PERSPECTIEF

In dit hoofdstuk gaan wij kort in op de landelijke ontwikkeling van de positionering van GroengasGroengas en de invloed van de Rijksoverheid hierin. Na een korte introductie waarin de urgentie van duurzame mobiliteit wordt toegelicht, gaan wij in op de ontwikkelingen die zich in de markt voordoen. Een toelichting hierop volgt in het volgende hoofdstuk, waarin de respondenten van de interviews hun kijk geven op deze ontwikkelingen en uitdagingen, vanuit hun praktijkervaring met het rijden op Groengas en het mogelijk maken hiervan.

2.1 Ontwikkeling van rijden op Groengas

De urgentie van duurzame mobiliteit neemt toe, vanwege milieu- en economische overwegingen
In Nederland is sprake van intensief ruimtegebruik, juist in stedelijke gebieden waar veel mensen wonen en werken. Dit levert ook de nodige milieu- en gezondheidsproblemen op, waaronder een verslechtering van de luchtkwaliteit. Veel decentrale overheden zijn daarom op zoek naar nieuwe duurzame oplossingen, die juist ook economisch interessant zijn. Mobiliteit biedt deze mogelijkheden, want het is een sector waarvan de CO_2-emissies tot nu toe blijven stijgen door de gestage groei van verkeersbewegingen. Voorbeelden van verduurzaming die financieel lonen, zijn slimmere mobiliteitsconcepten (zoals transferia aan de rand van steden en deelauto-concepten), maar ook schonere concepten. Auto's, bussen en vrachtwagens zijn namelijk één van de grootste vervuilers.
De overschakeling naar alternatieve brandstoffen (o.a. aardgas/Groengas, elektrisch en waterstof) kan in Nederland significant bijdragen aan een verbetering van deze situatie. Het marktperspectief hiervoor blijkt echter cruciaal voor opschaling. Om deze reden wordt de overschakeling op alternatieve brandstoffen (waaronder Groengas) bekeken vanuit een ketenbenadering. Zie het figuur hieronder. Aan de hand van deze schakels wordt de huidige ontwikkeling van Groengas toegelicht.

Figuur 2.1.1 De keten van rijden op Groengas



Aanbod: momenteel 125 vulpunten, komende jaren geleidelijke groei
Aardgas baant de weg voor Groengas, aangezien de samenstelling van Groengas gelijk is aan die van aardgas (en kan dus met aardgas worden gemengd), alleen de oorsprong is anders: Groengas ontstaat door vergisting of vergassing van biomassa. Alle tankexploitanten van aardgas in Nederland hebben een convenant ondertekend waarin staat dat zij voor 100 procent overstappen op Groengas (Groengas Mobiel, 27 februari 2011). Naast de productie kent de aanbodzijde ook de infrastructuur die nodig is om te kunnen tanken. Het gaat hierbij om vulpunten, waarvan er inmiddels circa 125 zijn gerealiseerd in Nederland. De verwachting is dat dit aantal de komende jaren geleidelijk zal toenemen. De Groengasmarkt kent echter veel afhankelijkheden, zoals de beschikbaarheid van voertuigen, de vraag naar die voertuigen en de (financiële) stimulering die voor iedere partij de businesscase en daarmee de marktontwikkeling van het aanbod sterk beïnvloeden.

Voertuigen: breed aanbod diverse voertuigtypen
De 'autonome trend' van stijgende olieprijzen draagt eraan bij dat het gebruik van fossiele brandstoffen afneemt. Ook de actieve druk van de Europese Unie op automobielfabrikanten om te komen tot steeds lagere emissiewaarden van de door hen geproduceerde voertuigen resulteert in een groter aanbod van 'schonere' voertuigen. Meerdere autofabrikanten rusten modellen uit met motoren, die geschikt zijn voor CNG (Compressed Natural Gas, gecomprimeerd aardgas). Zij reageren hiermee ook op de toenemende vraag naar zuinige en schonere voertuigen op alternatieve brandstoffen. Overigens nemen de marktkansen ook toe door de steeds lagere kostprijs van nieuwe technieken (Rapport Trends in Mobiliteit 2030, RAI). De aanschafprijs van dergelijke voertuigen verschilt steeds minder met die van conventionele voertuigen. Dit is mede te danken aan de subsidies die zowel door het Rijk als door de grote steden en andere overheden verstrekt worden. Ook vrachtwagen- en busfabrikanten leveren voertuigen die geschikt zijn voor aardgas. Het aanbod is echter beperkter dan het aanbod van personen- en bestelwagens.

Gebruikers: momenteel enkele duizenden voertuigen, komende jaren geleidelijke groei
Steeds vaker zijn Groengasvoertuigen qua prijs gelijk aan of beperkt duurder dan de benzinevarianten. Door de lagere prijs van aardgas ten opzichte van benzine en diesel is er vaak een economisch rendabele business case voor het rijden op aardgas. Dit leidt tot een relatief lage Cost of Ownership (TCO) van Groengasvoertuigen. Voor bedrijven die willen overstappen is dit een belangrijke overweging. Het aantal Groengasvoertuigen in Nederland bestaat momenteel uit 2000-3000 bestelauto's en meer dan 3000 personenauto's (Groengas Mobiel, november 2013). Dit aantal neemt geleidelijk toe.

2.2 Invloed van de Rijksoverheid

Visie
Door het bieden van een langetermijnperspectief kan de Rijksoverheid een belangrijke rol spelen. De Rijksoverheid geeft momenteel echter nog niet aan hoe zij tegen Groengas aankijkt en op welke wijze het een bijdrage kan leveren aan een duurzame energievoorziening in Nederland. Ziet zij Groengas bijvoorbeeld als transportbrandstof, een brandstof voor industriële toepassing, of als iets anders? Het Rijk is op dit moment bezig een visie te ontwikkelen. Hiertoe is het landelijke Energieakkoord van de SER (samen met een scenarioanalyse van ECN en TNO naar Groengas) een belangrijke stap. Eén van de acties daarin is het ontwikkelen van een visie op de alternatieve brandstoffenmix voor Nederland in 2025.

Subsidies en fiscaal beleid
Het Rijk heeft diverse manieren om het gedrag van bedrijven en burgers te sturen. Naast het verstrekken van aanschafsubsidies voor schonere voertuigen zijn er ook fiscale mogelijkheden om de overschakeling op dergelijke voertuigen te stimuleren. Een belangrijk instrument dat de Rijksoverheid inzet is het bieden van fiscale voordelen voor schone transportmiddelen. Die fiscale behandeling verandert nog wel eens door verschillende posities binnen de Rijksoverheid. Naast de uitvoering van de milieudoelstellingen heeft de Rijksoverheid namelijk ook belang bij belastinginkomsten. Hierdoor wordt de marktsector geconfronteerd met niet geheel voorspelbaar en soms inconsequent beleid (Rapport Trends in Mobiliteit 2030, RAI). De sturing middels subsidies en fiscale voordelen verschilt per brandstof en dit pakt niet altijd gunstig uit voor Groengas. Hieronder een opsomming van (de verschillen in de) fiscale voordelen:

- *Motorrijtuigbelasting*: De bestuurders van elektrische en hybride voertuigen betalen momenteel geen motorrijtuigbelasting in de eerste vijf jaar, terwijl aardgas- en Groengasrijders dit wel doen. Ook wordt de accu niet meeberekend in de motorrijtuigbelasting. Tegelijkertijd kennen aardgas- en Groengasvoertuigen het fiscale prijsniveau van LPG/benzine (in het verleden zelfs diesel). Overigens komen hier per 1 januari 2014 waarschijnlijk weer veranderingen in.
- *Bijtelling:* Voor elektrische en hybride voertuigen is de bijtelling nu tussen de 4-7%, terwijl veel aardgasvoertuigen nog een percentage van 20% kennen.

- *Bpm:* Op dit moment wordt de CO_2 – uitstoot berekend op basis van wat er uit de uitlaat komt (tank-to-wheel). Hierdoor valt elektrisch rijden veel gunstiger uit. Een andere berekeningsmethode is die van well-to-wheel, waarbij vanaf de bron (productie van de brandstof) wordt gerekend. Zodra deze berekening in beeld komt, zou Groengas voordeliger uitpakken.
- *Accijnzen*: De Rijksoverheid wisselt nog wel eens de accijnzen op brandstoffen. In de afweging voor overstap naar Groengas leidt dit tot onzekerheid aangezien lage brandstofkosten een belangrijke factor zijn in de gunstige Total Cost of Ownership van Groengasvoertuigen. De hoogte van de accijns kan het overschakelen naar Groengas dan ook maken of breken. Het vertaalt zich indirect ook door naar de restwaarde van de Groengasvoertuigen, omdat deze voertuigen tweedehands minder aantrekkelijk zijn dan conventionele voertuigen.

Deze ongelijkheid in stimulering heeft consequenties voor de keuze van een gebruiker voor een elektrische auto of een Groengasvoertuig. Zowel gebruikers als marktpartijen zien dit als een marktverstoring die hersteld zou moeten worden om Groengas nog een kans te kunnen bieden. Volgens meerdere respondenten hangt de toekomstige potentie van de brandstof af van het politieke commitment om dit te veranderen. Het ministerie van Financiën is hierin een belangrijke speler, maar ook de subsidiebedragen voor de aanschaf van elektrische voertuigen zorgen voor een ongelijk speelveld. Meerdere decentrale overheden hebben getracht tegenwicht te bieden door het opstarten van subsidieregelingen voor Groengasvoertuigen.

Marktafspraken - Green Deals (bijvoorbeeld 'duurzame mobiliteit provincie Utrecht')
Voor een effectieve aanpak van de luchtproblematiek werkt de provincie Utrecht samen met het ministerie van EZ en I&M, de U15 (werkgevers) en de gemeente Utrecht. Dat gebeurt via de Green Deal Duurzame Mobiliteit Provincie Utrecht in 2012 en 2013. Zie in bijlage 1 de afspraken die de provincie Utrecht in deze Green Deal heeft gemaakt met het Rijk. Uit deze Green Deal blijkt welke acties nodig zijn om de transitie naar duurzame mobiliteit (waaronder de overschakeling naar alternatieve brandstoffen) te versnellen. Het Rijk committeert zich o.a. aan het oplossen van knelpunten (vergunningverlening bij tankstations, het fiscale beleid en de onbekendheid met alternatieve brandstoffen).

Energieakkoord
Publieke en private partijen leggen in het "*Energieakkoord voor duurzame groei"* van de SER de basis voor een gedragen, robuust en toekomstbestendig energie- en klimaatbeleid. Het akkoord biedt een langetermijnperspectief met afspraken voor de korte en middellange termijn. Een belangrijke ambitie is om als Rijksoverheid samen met andere partijen in 2014 te komen tot een gezamenlijke visie op de toekomstige brandstoffenmix:

Energieakkoord en duurzame mobiliteit
"Doel is een zo effectief en efficiënt mogelijke inzet van brandstoffen, gebaseerd op beschikbaarheid, CO_2-reductiepotentieel, (toekomstig) beschikbare alternatieven voor de verschillende modaliteiten en overige duurzaamheidseffecten passend in de gewenste klimaattransitie, waarin ook de optimale toepassing van duurzame biobrandstoffen en LNG wordt benoemd. Naast gerichte overheidsmaatregelen zijn uitgangspunten voor succesvol beleid onder meer effectieve samenwerking op Europees niveau, duidelijkheid en zekerheid over het fiscale regime, het wegnemen van barrières zoals de toegang tot financiering, het gezamenlijk streven naar (vrijwel) emissievrij vervoer, handhaving van een level playing field, de beschikbaarheid van relevante informatie en data en het inzetten van schaarse oplossingen waar die het meest efficiënt zijn. Voorbeelden van kansrijke duurzame alternatieven zijn elektrificering van aandrijving, duurzame (bio)brandstoffen gemaakt uit afval en reststromen (waaronder groen gas) en het rijden op waterstof; elektrisch vervoer lijkt op dit moment het meest kansrijke duurzame transitiepad voor personenauto's en lichte distributievoertuigen op de korte en middellange afstand. Naast elkaar zullen meerdere paden bewandeld moeten worden, inclusief de verdere ontwikkeling van ultrazuinige benzine- en dieselmotoren."

Samenvatting landelijk perspectief

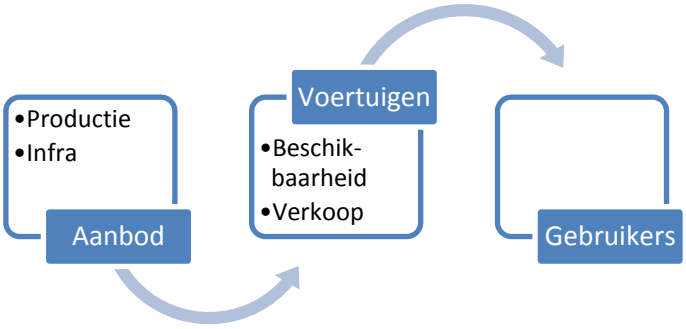
- Vanuit het perspectief van luchtkwaliteit is het rijden op schone brandstoffen (waaronder Groengas) zeer gewenst. Het recent verschenen SER-akkoord en het onderzoek door TNO en ECN dat een scenarioanalyse bevat van de diverse brandstoffen, bevestigen dat. In het kader van het Energieakkoord wordt een visie alternatieve brandstoffenmix 2050 ontwikkeld.
- Rijden op Groengas is een kleine nichemarkt. Vanuit een ketenbenadering wordt duidelijk dat het marktperspectief de afgelopen jaren is verbeterd: het aantal vulpunten is toegenomen en er is breed aanbod aan voertuigtypen geschikt voor Groengas.
- Het Rijk heeft een belangrijke stimulerende rol bij de keuze voor schone voertuigen onder meer door het bieden van fiscale voordelen. Daarbij wordt breed gesignaleerd dat de stimuleringsmaatregelen voor het rijden op alternatieve brandstoffen gunstiger zijn voor elektrisch vervoer dan die voor Groengas. Door de Groengassector wordt dit als een ongewenst en onterecht ervaren.

3 MARKTPERSPECTIEF RESPONDENTEN

3.1 Positieve en negatieve drivers

Aanvullend op het geschetste beeld van de landelijke situatie is bij diverse private en publieke partijen uit de provincie Utrecht (zie bijlage 2) nagevraagd hoe zij de huidige markt ervaren. Hiervoor is een onderscheid gemaakt tussen het aanbod van Groengas, de beschikbare voertuigen op Groengas en de gebruikers die rijden op Groengas. Zie nogmaals de keten in figuur 3 hieronder. In dit hoofdstuk worden de geconstateerde positieve en negatieve drivers van het rijden op Groengas gepresenteerd.

Figuur 3. De keten van rijden op Groengas



3.2 Aanbod

3.2.1 Positieve drivers

(Potentieel) aanbod van Groengas neemt toe, businesscase productie blijft wel lastig

Het huidige aanbod van Groengas is voldoende voor de huidige (niche)markt. Daarbij is in Nederland aardgas ruimschoots aanwezig. De businesscase van de Groengasproductie is evenwel lastig. In navolgend kader zijn enkele ontwikkelingen gegeven. Voor een rendabele productie van Groengas is het bovendien van belang dat er een sluitende business case is voor iedere schakel in de keten: productie, distributie en afzet van Groengas als transportbrandstof en voor de keten als geheel.

Businesscase productie Groengas lastig

Groengas kan worden gewonnen door vergisting van "natte" biomassa zoals rioolslib en mest, reststromen zoals GFT of categorie-3 afval van supermarkten of door vergassing van "droge biomassa" zoals houtafval. Daarbij doen zich de volgende knelpunten en kansen voor:

1. Veel (kleinschalige) (vergistings)installaties zijn niet rendabel, zelfs niet met de bestaande SDE-subsidie. Naast de vergisting zelf zijn hoge kosten gemoeid met de opwerking van biogas naar Groengas en de zuivering daarvan voor inbrengen in het gasnet. Een mogelijkheid hierin verandering te brengen, is door te werken met biogashubs, waarbij biogas collectief wordt gezuiverd tot Groengas en wordt geïnjecteerd in het aardgasnet. Doordat geïnvesteerd wordt in collectieve voorzieningen voor zuivering en invoeding, zijn uiteindelijk de investeringskosten per m3 Groengas lager dan bij stand alone voorzieningen. De businesscase is daardoor eerder positief. Voorwaarde is wel dat ook geïnvesteerd wordt in de verwerking van digistaat: de ophanden zijnde wijziging van de Mestwet eist dat vanaf 2014 meer mest – en dus ook digistaat – uit de markt wordt genomen. Via het project ARBOR bereidt de provincie Utrecht met ondernemers een biogashub voor.

2. Steeds meer rioolwaterzuiveringsinstallaties produceren biogas. Dat biogas kan worden ingezet voor elektriciteits- en warmteproductie via een WKK (warmte- en elektriciteitsvraag van de RWZI zelf en teruglevering van elektriciteit aan het net) of worden opgewerkt tot Groengas om te worden gebruikt als transportbrandstof. In dat laatste geval kan het worden ingebracht in het aardgasnet of direct aan een afleverpunt worden geleverd (via een dedicated gasleiding of met tankwagens). Gezien de kosten van opwerking en zuivering wordt, zeker bij lagere productievolumes, meestal gekozen voor WKK. Zo kent de zuivering in de gemeente Nieuwegein een surplus aan gas. Onlangs heeft het betreffende hoogheemraadschap, mede uit financiële overwegingen, niet gekozen voor de productie van Groengas maar voor WKK. Door de hoge investeringen legt een dergelijke beslissing voor vele jaren de keuze vast.

3. Gebruik van elektriciteit uit zonne-energie en vooral windenergie die niet kan worden afgenomen. Elektriciteit kan maar zeer beperkt worden opgeslagen: daarvoor zijn heel veel accu's nodig, maar een grootschalige toepassing daarvan is nu nog niet beschikbaar. Een andere mogelijkheid is de energie te gebruiken voor de productie van of methaan of waterstof, waarvoor veel grotere buffermogelijkheden bestaan: het aardgasnet. De ontwikkeling van smart grids versterkt deze optie. Dit zogeheten Power-to-Gas concept is volgens respondenten op dit moment nog niet rendabel, maar biedt wel een flexibele oplossing. Het gas zou namelijk ook omgezet kunnen worden in waterstof, waardoor deze optie voor de lange termijn juist blijft bestaan. In tegenstelling tot de beeldvorming in het verleden, lijkt tegenwoordig de potentie veel groter.

4. Een nieuwe trend is de opkomst van LNG (Liquefied Natural Gas, vloeibaar gemaakt aardgas). Wanneer er vloeibaar biogas wordt gebruikt spreekt men van LBG (Liquefied Biogas). Voordeel daarvan is dat door de volumereductie veel meer gas kan worden meegenomen en de actieradius van de voertuigen dus groter wordt dan met CNG mogelijk is. Met name voor vrachtwagens en grotere schepen is dat gunstig.

Steeds betere dekking van vulpuntinfrastructuur: echter nog niet optimaal

De afgelopen jaren is het aantal vulpunten in Nederland gestegen van 30 in 2010 naar 120-130 nu. De stijging van de afgelopen jaren is minder sterk dan verwacht in 2008. De provincie Utrecht kent op dit moment acht vulpunten. Dit waren er drie in 2009. Absoluut gezien is dit een beperkt aantal, maar de toename heeft wel geleid tot een betere dekking van vulpunten. Dit leidt tot verschillende beoordelingen door de respondenten: is het glas halfvol of half leeg? De gebruikers hechten veel waarde aan de nabijheid van vulpunten, want omrijden kost tijd en geld. In hoeverre het omrijden als een knelpunt wordt ervaren is afhankelijk van de omrijafstand en verschilt per gebruiker. De respondenten zijn van mening dat de provincie Utrecht als regio goed op weg is met de realisatie van vulpunten, maar dat verdere uitbreiding wenselijk is. Het aantal vulpunten in de provincie Utrecht (acht in totaal) wordt door gebruikers nog niet als provinciedekkend ervaren, ondanks het feit dat zij de vulpuntinfrastructuur in de afgelopen jaren wel hebben zien toenemen.

De dekking zal de komende jaren naar verwachting nog licht verbeteren. De meeste respondenten geven aan dat het tempo van realisering van vulpunten evenwel lager ligt dan gedacht. Op basis van de trend uit het verleden verwachten zij dat er per jaar nog wel één vulpunt bij zal komen in de provincie Utrecht en in heel Nederland nog zo'n tien tot vijftien stations. Eén van de tankstationexploitanten beschikt bijvoorbeeld op dit moment over 49 tankstations. Hij wil dit in de komende jaren uitbreiden naar 100 tankstations. Deze uitbreiding betreft ook juist de provincie Utrecht en de marktvooruitzichten zijn voor hem wat dit betreft hetzelfde gebleven. Een andere leverancier gaf aan dat er een flinke bijstelling heeft plaatsgevonden als het gaat om de doelstelling van het te realiseren aantal stations. De betreffende organisatie heeft momenteel 65 punten gerealiseerd, terwijl de (landelijke) doelstelling van vorig jaar lag op 200 vulpunten. Bij verdere uitbreiding van het netwerk zal de openbare toegankelijkheid van de vulpunten centraal staan. Door de vulpunten goed bereikbaar te maken, zal het aantrekkelijk zijn voor bedrijven om er gebruik van te maken. Aangezien het gebruik uiteindelijk bepaalt of een vulpunt rendabel is of niet, spelen de tankstationleveranciers hier steeds actiever op in. Dit wordt ook duidelijk in de ontwikkeling hieronder.

Marktpartijen zoeken elkaar steeds meer op voor "lokale businesscases" rond vulpunten

Vulpuntleveranciers geven aan dat zij hun aanpak voor het realiseren van vulpunten hebben veranderd. In plaats van zich te richten op een geografisch dekkend netwerk van vulpunten, richten zij zich nu eerder op specifieke klantgroepen. Deze vraaggestuurde aanpak is ook bedoeld om meer te kunnen bouwen op basis van zekerheden. Eerst richtte de organisatie zich op verdere verdichting van het netwerk (enigszins op goed geluk), nu bouwt zij pas als de businesscase sluitend is. Dit gebeurt in overleg met de lokale stakeholders. De organisatie maakt aan de hand daarvan pas een locatiekeuze. Er vindt ook samenwerking plaats met bestaande vulpunten.

Drie voorbeelden van deze nieuwe aanpak

- De grootschalige overschakeling van Regiotaxi Gelderland heeft ertoe geleid dat vulpunten rendabel werden. Dit was aanleiding om in samenhang in één keer vier stations te realiseren.
- Bij een tankstation in Amsterdam ging de tankstationhouder eerst het gesprek aan met provincie en gemeente. Daarna is gekeken naar potentiële gebruikers en het te verwachten rendement.
- Een afvalinzamelaar werkt momenteel aan een constructie om het tanken bij haar eigen vulpunt toegankelijk te maken voor andere bedrijven. Een taxibedrijf heeft al interesse getoond. Ook gemeenten die momenteel hun afval lossen, zijn geïnteresseerd. Omrijden en extra investeringen zijn namelijk niet nodig. De promotie van deze mogelijkheid is nog beperkt, maar binnen de diverse organisaties bestaat veel animo om tot samenwerking te komen.

3.2.2 Negatieve drivers

Rendabel krijgen van een vulpunt is geen vanzelfsprekendheid
Een vulpunt is niet vanzelf rendabel: er moet een minimaal aantal voertuigen regelmatig tanken. In toenemende mate gaan tankstationhouders daarom op zoek naar potentiële gebruikers met een groot wagenpark om voldoende afzet te kunnen realiseren. Daarbij moet worden opgemerkt dat een groot aantal voertuigen wel van belang is om het kip-ei probleem op te lossen, maar niet voldoende: er moet ook worden gekeken naar de jaarkilometrages van deze voertuigen, die bepalen immers mede de afzet. Zijn die laag, dan zijn er ook meer voertuigen dan gemiddeld nodig. De subsidie van de provincie Utrecht is tot op heden benut om de het investeringsrisico dat gepaard gaat met dergelijke onzekerheden af te dekken.

Complexe vergunningverlening van gemeenten bij (goede) locaties
In de praktijk blijkt de vergunningverlening voor een vulpunt in gemeenten vaak moeizaam te verlopen, waardoor de groei van het aantal vulpunten in de provincie Utrecht en ook daarbuiten wordt belemmerd. Het betreft een complex samenstel van oorzaken, waaronder 1) de veiligheid en regelgeving hierover, 2) de druk op ruimte op juist goede locaties en 3) de afstemming tussen de exploitant en de gemeente.

1). Het niet kunnen garanderen van de veiligheid (volgens wettelijke voorschriften) is voor gemeenten een potentieel risico en daarmee reden om een initiatief af te wijzen. Gemeenten nemen het zekere voor het onzekere. Een vulpunt kan dan soms ten onrechte niet gerealiseerd worden, omdat de voorschriften van de provincie en het Rijk niet bij alle gemeenten bekend zijn. Dit knelpunt wordt bevestigd door zowel een marktpartij als door een gemeente zelf. Dit probleem lijkt binnenkort tot het verleden te behoren, omdat de landelijke richtlijnen (o.a. voor bio-LNG) in concept gereed zijn. Op dit moment wordt een studie verricht naar veilig rijden op Groengas, n.a.v. enkele incidenten en het Energieakkoord van de SER.

2). Ruimtegebrek is vooral in de Randstad, dus ook provincie Utrecht, een groot probleem. De complexiteit van realisatie in de uitvoering neemt toe doordat rekening dient te worden gehouden met andere (omliggende) bestemmingen en de verschillende grondeigenaren. De beschikbaarheid van deze locaties, die juist in economisch opzicht interessant zijn vanwege de dichtheid, is van groot belang voor de realisatie van een effectief dekkend netwerk van vulpunten.

3). De procedures in de uitvoering nemen vaak meer tijd in beslag dan voorzien. Dit heeft te maken met afstemming tussen exploitanten en gemeente in de vergunningverlening.

Remmende invloed van terughoudende oliemaatschappijen
Gemeenten ervaren een strategisch spel van marktpartijen, waaronder tankstationhouders en grotere oliemaatschappijen. Deze partijen zijn namelijk in meerdere gemeenten actief en kunnen daarmee de keuze maken om in de ene gemeente wel te investeren en in de andere niet. Het besef hiervan is doorgedrongen bij verschillende gemeenten. De wens bestaat om hier samen van te leren. Hierin speelt namelijk de eigendomstructuur in de provincie een belangrijke rol. Veel tankstations zijn in het bezit van grote oliemaatschappijen die lang niet altijd interesse hebben in Groengas. In de zoektocht naar samenwerkingspartners moeten gemeenten hier rekening mee houden.

3.2.3 Samenvatting aanbod

Positieve drivers	Negatieve drivers
(Potentieel) aanbod van Groengas neemt toe, business case productie blijft wel lastig	Rendabel krijgen van een vulpunt is geen vanzelfsprekendheid
Steeds betere dekking van vulpuntinfrastructuur	Complexe vergunningverlening van gemeenten bij (goede) locaties
Marktpartijen zoeken elkaar steeds meer op voor "lokale businesscases" rond vulpunten	Remmende invloed van terughoudende oliemaatschappijen

3.3 Voertuigen

3.3.1 Positieve drivers

Steeds meer modellen op Groengas beschikbaar, vooral bestelauto's en -bussen
De voertuigleveranciers geven aan dat in Nederland steeds meer auto's en betere modellen verkrijgbaar zijn. Ze begrijpen dat sommige bedrijven trouw zijn aan bepaalde automerken, wat een overstap wel lastiger kan maken. Toch is in ieder segment aanbod (A t/m E – segment personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens). Er komen bovendien nieuwe modellen aan die ook goed scoren wat betreft de bijtelling. De beschikbaarheid van het aantal typen auto's zal ook blijven toenemen. De groei zit met name in de bedrijfswagens en bestelbussen, mede dankzij de betere 'concurrentiepositie' bij deze voertuigtypen ten opzichte van elektrisch rijden. Die concurrentie is namelijk groter bij personenauto's. Auto's die veel trekkracht behoeven, zijn nog voor veel gebruikers niet interessant om over te schakelen. De respondenten verwachten dat dit in de komende jaren zal veranderen. De beschikbaarheid van modellen is in de ogen van de respondenten dus steeds minder een knelpunt om over te stappen op Groengas. Diverse automerken, waaronder Volkswagen en Fiat, blijven het aantal modellen op Groengas uitbreiden. Dit gebeurt heel actief vanuit de moederbedrijven in Duitsland en Italië. Dat is bepalend voor het aanbod. Indien de vraag toeneemt zal ook het aanbod toenemen. Meer modellen zijn wel beschikbaar, maar worden nog niet afgezet in Nederland vanwege de beperkte markt die hiervoor bestaat.

Bestelauto's kennen een makkelijkere propositie dan personenauto's
Bij bestelwagens en vrachtwagens past een makkelijkere Groengaspropositie, omdat deze meestal voorspelbare routes rijden en dagelijks terugkomen op de uitgangslocatie. Bij (lichtere) personenauto's zijn de verschillen in het gebruik groter en bestaat grotere concurrentie met elektrische en hybride voertuigen. De groeiverwachting zit dus meer in de bedrijfsauto's (bestelwagens) en bussen.

3.3.2 Negatieve drivers

Verkoop Groengasvoertuigen geeft wisselend beeld: van tegenvallende resultaten tot lichte groei
In het algemeen geven de respondenten aan dat de verkoop van Groengasvoertuigen nog steeds niet echt is opgestart. Zij hadden zo'n vijf jaar geleden hoge verwachtingen. Over de feitelijke groei sindsdien is geen eenduidig beeld. Veelal valt de verkoopontwikkeling tegen, vergeleken met het optimistischere perspectief in 2008. Eén van de fabrikanten zag in die eerste jaren de verkoop van Groengasvoertuigen wel een vlucht nemen. Het betrof een groei van zo'n 30-40% per jaar, voornamelijk lichte en middelzware bestelauto's. De landelijke subsidie van 3000 euro per Groengasvoertuig in 2012 had effect, bleek uit een zichtbare stijging. Dit jaar gaat het voor het eerst minder dan in de jaren daarvoor: een afname van zo'n 30-40%. De meeste respondenten verwachten de komende jaren toch een lichte groei.

Marktpotentieel
10% van de Nederlandse voertuigen zou kunnen rijden op Groengas, blijkt uit een studie van TNO en ECN naar (de potentie van) Groengas in het transport, in opdracht van I&M.

Fiscaliteit zet Groengas op achterstand ten opzichte van elektrische en hybride voertuigen.
Marktpartijen en gebruikers geven aan dat fiscaliteit een belangrijke drijver is voor het kopen van een auto. Diverse Groengasmodellen (bijvoorbeeld Volkswagen Passat en Touran) hadden 20% bijtelling, dit is nu 14% bijtelling. Dat geldt ook voor de nieuwe Audi A3. Dat heeft direct een merkbaar effect op de verkoop. Een hoge bijtelling kan een echte barrière zijn voor ondernemers, die graag Groengas willen promoten, omdat zij hiervoor geen draagvlak onder hun personeel krijgen. Daarnaast laten de ondernemers de financiële argumenten sterk meewegen in hun keuzes voor het eigen wagenpark. In de afgelopen 1,5-2 jaar is Groengas volgens een gebruiker wel iets populairder geworden in het bedrijfsleven. Dit heeft te maken met financiële overwegingen. Elektrische en hybride voertuigen kennen fiscale voordelen en vaak hogere aanschafsubsidies. Dit verslechtert de concurrentiepositie van Groengas ten opzichte van deze alternatieven. Meerdere gebruikers geven aan op dit moment of op korte termijn een pilot te starten met elektrische voertuigen, naast de huidige Groengasvoertuigen. De fiscale bijtelling heeft ook consequenties voor voertuigleveranciers. Zo is het bekend dat meerdere automerken stoppen met het leveren van Groengasvoertuigen. Overigens is de concurrentiepositie beter bij zwaardere voertuigen, zoals bij bestelbussen.

Lage restwaarde is een belangrijke blokkade bij leaseauto's
Op dit moment bestaat er nog geen interessante tweedehands markt voor Groengasvoertuigen. Dit leidt tot een zeer lage restwaarde van de auto's. Een leasemaatschappij zal dus zijn volledige afschrijvingen over enkele jaren spreiden, wat zich doorvertaalt in een hogere leaseprijs voor de gebruiker. Hierdoor wordt het niet interessant om op Groengas te gaan rijden. Dit probleem geldt overigens ook voor taxi's. Een succesvol voorbeeld is de tank van de nieuwe Audi A3, die ook geschikt is voor benzine. Leasemaatschappijen staan er wel steeds positiever in en maken andere restwaardecalculaties dan een jaar geleden. In hoeverre dit een knelpunt blijft, is mede afhankelijk van de Total Cost of Ownership (TCO) voor een gebruiker (onderhoud, brandstofkosten, accijnzen en andere variabele kosten).

3.3.3 Samenvatting voertuigen

Positieve drivers	Negatieve drivers
Steeds meer modellen op Groengas beschikbaar, vooral bestelauto's en –bussen. Beschikbaarheid wel afhankelijk van beleid van voertuigleveranciers	Verkoop Groengasvoertuigen geeft wisselend beeld: van doorgaande lichte groei tot tegenvallende resultaten.
Bestelauto's kennen een makkelijkere propositie dan personenauto's	Fiscaliteit zet Groengas op achterstand ten opzichte van elektrische en hybride voertuigen.
	Lage restwaarde is een belangrijke blokkade bij Groengasleaseauto's.

3.4 Gebruikers

3.4.1 Positieve drivers

Toenemende bekendheid met Groengas en meer succesverhalen

De bekendheid onder (potentiële) gebruikers neemt toe en aardgas wordt steeds meer als volwaardige brandstof gezien. Dit geldt evenwel voor specifieke gebruikersgroepen zoals (regionale) taxibedrijven, afvalinzamelaars, transporteurs, gemeenten en provincies. Voor een verdere acceptatie en groei is volgens verschillende respondenten meer bekendheid met Groengas noodzakelijk. Daarbij is het benutten van ervaringen van bestuurders van de auto's belangrijk om weerstand weg te nemen. Hieronder volgen enkele manieren waarop dit georganiseerd zou kunnen worden door zowel bedrijven als overheden.

Manieren om de bekendheid en acceptatie te vergroten

- Eén van de gebruikers is met de organisatie naar Madrid gegaan, om daar de lokale reinigingsdienst te bezoeken, met als doel te leren van hun praktijkervaringen.
- Om de bekendheid te vergroten onder potentiële gebruikers organiseren gebruikers zelf ook promotieactiviteiten en jaarlijkse demonstraties voor kennismaking om zo het rijden op Groengas toegankelijker te maken. Bedrijven vertellen elkaar dus hun positieve ervaringen.
- Voorlichting over de beschikbaarheid van vulpunten en informeren van bestuurders.

Gemeenten zien steeds beter de kansen via hun inkoop- en aanbestedingsbeleid

Het rijden op Groengas is nog maar beperkt verwerkt in het beleid rondom duurzaam aanbesteden. Gemeenten beseffen evenwel dat hier voor hen kansen liggen. Traditionele inkoopafdelingen van gemeenten staan vaak nog los van het inhoudelijke beleid en kijken volgens marktpartijen niet of onvoldoende naar aardgas/Groengas als een optie. Dit komt door onbekendheid, het blijven continueren van bestaande praktijken en het denken in hokjes en de methodiek van AgentschapNL. Volgens de gehanteerde criteria voldoet een gemeente al aan duurzaam inkopen door in te schrijven met een schone dieselvariant, waardoor er geen aanleiding bestaat om verder te kijken naar duurzamere oplossingen.

Kans in de eigen organisatie van de provincie Utrecht

Overigens geven de respondenten aan dat de meeste gemeenten in de provincie Utrecht inmiddels overtuigd lijken te zijn van de voordelen van Groengas en mondjesmaat overschakelen. De handhaving van provincie Utrecht rijdt ook op Groengas. Op korte termijn zal de aansturing van de handhavers veranderen. Over twee jaar gaan zij naar een regionale uitvoeringsdienst toe waarin zij onder één dak samenwerken met gemeenten en milieudiensten. Dit zou een natuurlijk moment kunnen zijn om de overstap te maken op andere auto's, die allemaal hetzelfde moeten zijn. Een andere kans is de afdeling Wegen. Die medewerkers hebben juist veel auto's en doen veel onderhoud van wegen. Tegelijkertijd hebben zij meer te maken met trekkracht en (laad)vermogen omdat zij dingen moeten vervoeren. Hierdoor stellen zij andere eisen aan hun voertuigen.

3.4.2 Negatieve drivers

Terughoudendheid bij bedrijven vanwege onzekerheden

Bedrijven zijn voornamelijk om financiële redenen en MVO-doelstellingen in toenemende mate geïnteresseerd in het rijden op Groengas. Tegelijkertijd zijn bedrijven nog wel terughoudend en voorzichtig in het daadwerkelijk overschakelen op Groengas. Meerdere gebruikers kiezen ervoor eerst een pilot met één of enkele voertuigen te starten, om vervolgens op basis van hun eigen ervaringen te kijken naar de mogelijke overschakeling van meer voertuigen. Dit heeft te maken met de onzekerheden die nog spelen bij ondernemers die zelf nog geen ervaring hebben opgedaan met het rijden op Groengas. Dit heeft te maken met twee oorzaken, die hieronder worden toegelicht.

Twee oorzaken voor terughoudendheid

1). Strijd tussen meerdere alternatieve brandstoffen, namelijk elektrisch en op waterstof rijden. Als ondernemer is het dan lastig om een keuze te maken. Zo bestaat de angst dat er in de toekomst geen vulpunten meer beschikbaar zijn, omdat op een later moment de (beleids)keuze valt op een alternatief. Hierin speelt mee dat de overheid nog geen duidelijk beeld schetst van haar visie op Groengas als brandstof. Daar komt bij dat de overheid soms specifieke brandstoffen stimuleert, zonder dit goed uit te leggen. De overheid oogt ook onbetrouwbaar voor ondernemers vanwege de uiteenlopende en afwijkende stimuleringsmaatregelen op landelijk, regionaal en lokaal niveau. Consistentie aan de kant van de overheid en een stabiele regeling ontbreken nog. Sommige maatregelen worden ook nog weleens stopgezet of teruggedraaid. Dit wisselende beleid leidt tot weerstand en ongenoegen bij bedrijven.

2). De onbekendheid en onervarenheid van gebruikers met alternatieve brandstoffen en de voorkeur voor het bekende en vertrouwde, waardoor geen veranderingen nodig zijn. Dit versterkt de onzekerheid van de eerste oorzaak.

Hogere investering en berekening van de businesscase niet altijd positief of geloofwaardig

Indien een bedrijf wel bekend is met Groengas en zich bewust is van de voordelen, betekent dit nog niet dat overschakeling van het wagenpark vanzelfsprekend volgt. Een positieve businesscase geeft in de meeste gevallen de doorslag voor overschakeling, maar de gunstige uitkomsten van een rekenkundige wagenparkscan kunnen anders uitpakken in de praktijk. Bedrijven begrijpen de financiële voordelen van Groengasvoertuigen (via terugverdienen, voordelen bij tendering, mvo, etc.), maar zien tegelijkertijd de prijzen voor fossiele brandstoffen zakken en die van aardgas of Groengas stijgen. Hierdoor vinden zij de voorgelegde businesscase niet geloofwaardig. Daarnaast blijft de aanschaf van een Groengasvoertuig in veel gevallen duurder dan een conventioneel voertuig en blijkt de doorrekening niet altijd positief (of wordt deze optimistischer voorgesteld). Hierdoor wordt het financieel niet aantrekkelijker om over te schakelen.

Praktische belemmeringen en beeldvorming over beperkingen houden bedrijven nog tegen

Het valt op dat zowel positieve als negatieve ervaringen worden opgedaan met het rijden op Groengas. Persoonlijke percepties, voorkeuren en gevoelens spelen hierin een belangrijke rol. In hoeverre het omrijden als een knelpunt wordt ervaren is afhankelijk van de omrijafstand en verschilt per gebruiker. Ter illustratie volgen hieronder nog enkele voorbeelden van praktische belemmeringen:

- Het vaker moeten tanken vanwege de beperkte actieradius (“350 km op 1 tank en dan houdt het op”).
- Onvoldoende power bij het inhalen van andere weggebruikers.
- Bij de tankstations is er soms een te lage druk voor gas voor vrachtauto’s, die overigens vaak wel in orde is voor personenauto’s en bestelauto’s. Dit kost meer tijd voor chauffeurs om te tanken.

3.4.3 Samenvatting gebruikers

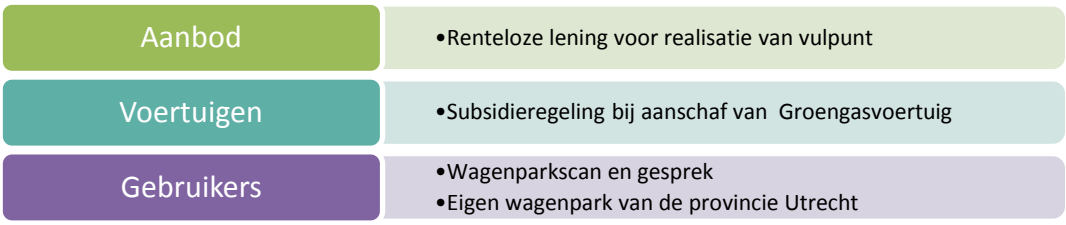
Positieve drivers	Negatieve drivers
Toenemende bekendheid met Groengas en meer succesverhalen	Terughoudendheid bij bedrijven vanwege onzekerheden
Gemeenten zien steeds beter de kansen voor de eigen organisatie via het inkoop- en aanbestedingsbeleid	Hogere investering en berekening van de businesscase niet altijd positief of geloofwaardig
	Praktische belemmeringen en beeldvorming over beperkingen houden bedrijven nog tegen

4 HUIDIG BELEID EN INTERVENTIES

4.1 Resultaten en effecten van huidige beleid

Het huidige programma 'Groengas geven' bestaat uit vier interventies, zie het figuur hieronder.

Figuur 4.1 Huidige interventies



4.1.1 Renteloze leningen voor Groengasvulpunten

De provincie Utrecht heeft in de afgelopen jaren € 2,4 miljoen beschikbaar gesteld voor de realisatie van minimaal 8 en maximaal 24 pompstations in de provincie Utrecht. Ondernemingen die een Groengas- of aardgasafleverinstallatie wilden opzetten binnen de provincie Utrecht, konden een beroep doen op de subsidieregeling aardgasafleverinstallaties. De subsidie was bedoeld om het gebruik van Groengas en aardgas te stimuleren door middel van een renteloze lening. De regeling bestaat er uit dat de provincie een pomphouder een renteloos voorschot verstrekt. Dit voorschot is 50% van de investeringskosten voor de installatie van een Groengas- of aardgasafleverinstallatie, met een maximum van €100.000,-. De aanvrager moet het voorschot vanaf het vijfde jaar in vier gelijke termijnen hebben terugbetaald. Alleen het ontbreken van marktperspectief voor aardgas kan reden zijn om een ontheffing voor terugbetalen aan te vragen. De terugbetaling van de lening hangt niet af van het rendabel zijn van het vulpunt.

Realisatie
Er zijn tot nu toe 8 vulpunten met subsidie gerealiseerd. Mogelijk volgen dit jaar nog enkele aanvragen. De gerealiseerde vulpunten zijn:
1). Tamoil Tankstation op bedrijventerrein de Liesbosch in Nieuwegein (aardgas, juni 2009).
2). Servicestation Middelweerd op bedrijventerrein De Putkop in Harmelen (aardgas, januari 2010).
3). Tamoil Tankstation op bedrijventerrein De Isselt in Amersfoort (Groengas, juni 2010).
4). OrangeGas Groengas tankstation op bedrijventerrein Lage Weide in Utrecht (Groengas, februari 2012).
5). Besseling Tankstation op bedrijventerrein Wieken-Vinkenhoef Amersfoort (Groengas, september 2012)
6). Tankstation De Rooy in 't Goy bij Houten (Groengas,11 april 2013)
7). Tankstation Stam vlakbij de Noordelijke Ring Utrecht in Maarssen (aardgas, 12 juni 2013)
8). Tango Veenendaal op bedrijventerrein De Batterijen in Veenendaal (aardgas, 20 september 2013)

Figuur 4.1 Visualisatie van de gerealiseerde vulpunten

Bron: http://webkaart.provincie-utrecht.nl/index.do?flamingoConfig=totaalTemplate.xml&kaarten=4951&nakaarten

Evaluatie van de renteloze lening

Het belangrijkste doel van het programma 'Groengas geven' was de realisatie van een provinciedekkend netwerk van 8 tot 24 Groengas- of aardgastankstations in de provincie Utrecht. De respondenten verschillen van mening of er nu voldoende vulpunten in de provincie Utrecht zijn gerealiseerd. Dit kwam eerder ook al bij de trends en knelpunten aan de orde. In Amersfoort zijn op dit moment twee aardgasvulpunten gebouwd. Hiervoor is ook gebruik gemaakt van subsidie van de provincie en volgens de respondent van de gemeente en een nabije gemeente bestaat in die regio geen noodzaak voor meer vulpunten. De regeling zelf zat goed in elkaar en er is door twee partijen veel gebruik van gemaakt. Eén van deze partijen kon op een bepaald moment geen lening meer ontvangen, omdat zij de limiet had bereikt. De centrale ligging van de provincie draagt overigens bij aan de kans dat het vulpunt rendabel wordt en in dat geval is het niet erg om het geld te moeten terugbetalen. Het Lage Weide tankstation is een zeer belangrijk vulpunt en is een succesvoorbeeld volgens de respondent. Hierbij speelt de lokale omgeving van een vulpunt wel een cruciale rol. Zodra er in de nabijheid (binnen of buiten de provinciegrens) al een punt is gerealiseerd, dan is een nieuw vulpunt vaak niet aantrekkelijk.

Tussenconclusie renteloze lening vulpunten

- De leningen hebben zeker geholpen in de realisatie van de vulpunten. In de provincie zijn momenteel acht vulpunten gerealiseerd.
- De samenwerking tussen publieke en private partijen is prettig verlopen en is door de regeling ook toegenomen.
- Gemeenten en marktpartijen geven aan dat het aantal vulpunten flink is toegenomen. Het huidige netwerk van acht vulpunten in Utrecht is echter nog niet provinciedekkend, mede gelet op de geconcentreerde ligging van punten.
- De nabijheid van een vulpunt is een belangrijke factor voor gebruikers om over te schakelen. Hiermee wordt rekening gehouden met de realisatie van nieuwe vulpunten.

4.1.2 Subsidieregeling voor Groengasvoertuigen

De subsidie voor de aanschaf van Groengasvoertuigen is stopgezet omdat de subsidiepot leeg is. Het subsidieplafond is voor het einde van de looptijd van de regeling bereikt (de looptijd was tot 1 januari 2014), de regeling is in het voorjaar van 2012 ingetrokken. De provincie Utrecht heeft in 3 jaar tijd € 400.000,- subsidie verleend bij de aanschaf van in totaal 100 voertuigen op Groengas of aardgas. Zes aanvragen voor negen voertuigen voor in totaal € 52.000,- zijn afgewezen omdat de aanvragen niet meer pasten in het subsidieplafond.

Evaluatie van subsidie
Het milieuresultaat van de subsidieregeling is minder uitstoot van schadelijke stoffen voor de gezondheid en minder uitstoot van broeikasgassen. Voor de gehele levensduur van de voertuigen betekent het rijden op Groengas ruwweg 73% - 80% minder uitstoot van CO_2 (5.000 ton), 11% minder uitstoot stikstofoxiden (1.000 kg) en 51% - 75% minder fijnstof (15 kg). Dit is bekend bij Groengas Mobiel en bij RHDHV (wagenparkscans die wij in andere projecten uitvoeren). Naast dit effect ervaren de respondenten de subsidieregeling bij de aanschaf van een Groengasvoertuig ook als een nuttig instrument. De regeling was volgens hen effectiever om potentiële gebruikers over de brug te krijgen dan een scan en -gesprek.

Tussenconclusie subsidieregeling
- De regeling was een succes gezien het gebruik ervan en de effecten die het heeft bewerkstelligd.
- Na het wegvallen van de subsidie in 2012 (omdat de pot leeg was), werden ook veel minder Groengasvoertuigen verkocht. Dit liet zien dat een dergelijke subsidie veel effect heeft door ervoor te zorgen dat gebruikers net de drempel overgaan om over te schakelen.
- Bedrijven maken hun beslissing uiteindelijk vaak op basis van financiële overwegingen. De aanschaf moet in combinatie met de latere variabele kosten leiden tot een positieve businesscase.

4.1.3 Wagenparkscans en -gesprekken

De provincie Utrecht heeft een bureau ingeschakeld voor het uitvoeren van wagenparkscans en –gesprekken bij bedrijven die zouden kunnen gaan rijden op Groengas. De outputgegevens hiervan staan in bijlage 3. Uit de beschikbare informatie blijkt dat circa 40% van de benaderde bedrijven is overgeschakeld op Groengas met één of meer voertuigen. Dit betreft bedrijven die actief zijn benaderd en onderzocht, die nog geen ervaring hadden met het rijden op Groengas. Het gaat hierbij om de adviesgesprekken tot en met begin 2011. Hierna zijn meer dan 75 bedrijven telefonisch geïnformeerd over de voordelen van het rijden op Groengas en hebben er nog twaalf adviesgesprekken plaatsgevonden. Het enthousiasme voor adviesgesprekken bleek lager dan voorheen. Het percentage overstappers in de periode 2011 t/m 2013 is nog niet bekend.

Evaluatie van wagenparkgesprekken
Zowel gemeenten als marktpartijen (waaronder de gebruikers zelf) hebben gereflecteerd op de ervaringen met wagenparkscans en -gesprekken.

Gemeenten: In een specifieke gemeente zijn ongeveer vijftien scans uitgevoerd. De gemeente heeft alleen een kwantitatief beeld van de uitgevoerde scans en gesprekken. Een nadere kwalitatieve terugkoppeling naar gemeenten en bedrijven over deze ervaringen is nog niet gedaan. De gesprekken en scans dragen bij aan de bewustwording en de verstrekte informatie speelt in gevallen een belangrijke rol bij het over de streep te trekken van (nieuwe) partijen om over te schakelen op Groengas. Gemeenten zijn benieuwd naar deze betekenis voor bedrijven.

Marktpartijen: Zij zetten hun vraagtekens bij het uitvoeren van wagenparkscans. Zij hebben hier ook geen terugkoppeling van gekregen. Daarnaast voeren hun eigen accountmanagers dergelijke scans ook al uit. Communicatie over de uitkomsten ervan (waar zit eventueel een potentiële gebruiker?) is nodig om tot resultaten te komen. Voertuigleveranciers hebben weleens gemerkt dat decentrale overheden aardgas gaan promoten, maar zich ook gaan mengen in het commerciële proces. In deze adviezen kan vaak niet het gewenste maatwerk voor een specifieke potentiële gebruiker geleverd worden. Hierdoor hebben voertuigleveranciers een lastige taak om hun klanten uit te leggen dat alternatieven anders uitpakken of minder geschikt zijn in hun geval (dan eerder werd gepresenteerd). Dit komt door de gecompliceerde kostprijscalculatie. Er spelen zoveel factoren een rol hierin (qua onderhoud en veranderende fiscaliteiten), waardoor het zonde van de tijd van de provincie zou zijn om hierop in te zetten.

Tussenconclusie wagenparkscans en - gesprekken

- Het rekenmodel is statisch en voor de doelgroep niet altijd geloofwaardig. Het is daarnaast de vraag of het aangaan van zulke adviezen aan bedrijven wel een taak moet zijn voor een provincie. Autodealers en Groengasorganisaties voeren soortgelijke scans en gesprekken uit.
- Communicatie over de uitkomsten op een geaggregeerd niveau ontbrak
- De gepresenteerde uitkomsten van een scan komen niet altijd overeen met wat gebruikers van marktpartijen horen, die ook dergelijke adviezen geven. Dit leidt tot verwarring.
- Andere overwegingen, zoals de nabijheid van vulpunten, kunnen zwaar meewegen.

4.1.4 Eigen wagenpark van de provincie

Overschakeling op aardgas van eigen voertuigen

In dit onderzoek is gesproken met de afdeling Handhaving van de provincie Utrecht, die in totaal tien voertuigen heeft overgeschakeld op Groengas. De 35 medewerkers die van deze voertuigen gebruik maken, kunnen een auto reserveren (deze zijn dus niet persoonsgebonden). Het gaat om Volkswagen Caddies. Er zijn hiernaast nog zo'n vijftien Groengasvoertuigen van andere afdelingen (Citroën C3's). Wat betreft het wagenpark van de afdeling Handhaving geeft de respondent aan dat de voertuigen iedere drie jaar vervangen worden. Het eerste moment is volgend jaar. Naar zijn verwachting zullen dit weer Groengasvoertuigen zijn, aangevuld met twee terreinvoertuigen. Daarentegen sluit de respondent elektrische voertuigen niet uit, aangezien de beschikbaarheid verbetert. Een andere relevante verwachting is de veranderende aansturing van de handhavers van de provincie. Over twee jaar gaan zij naar een regionale uitvoeringsdienst toe waarin zij onder één dak samenwerken met gemeenten en milieudiensten. Misschien liggen daar juist kansen, geeft de respondent aan. Het zou een natuurlijk moment kunnen zijn om de overstap te maken op andere auto's, die allemaal hetzelfde moeten zijn.

Eigen vulpunt van de provincie

Twee jaar lang heeft de provincie Utrecht zelf een vulpunt gehad, vooral omdat er voorheen onvoldoende mogelijkheden waren om elders te tanken. Na de verhuizing naar een andere locatie is dit vulpunt er niet meer. De tijdelijkheid van dit vulpunt was ook de intentie van GS.

Tussenconclusie eigen wagenpark

- Positieve ervaringen tot op heden en handhavers kijken al naar opties voor de komende jaren.
- Nieuwe ontwikkelingen in de organisatie vragen om aandacht voor kansen voor verdere verduurzaming van het wagenpark.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

5.1 Wat is het marktperspectief voor rijden op Groengas in provincie en Nederland?

Het marktperspectief is positief: in korte tijd hebben zowel het aanbod van Groengas, voertuigen en vulpunten zich op professionele wijze ontwikkeld. De marktpartijen die hiermee zijn begonnen, hebben groeiambities. Zij zijn echter wel afhankelijk van de vraag naar Groengas als brandstof. Navolgend zijn onderliggende conclusies gegeven over deze keten.

Aanbod

Productie van Groengas

- De visie op de toepassing van Groengas van de rijksoverheid is nog niet uitgekristalliseerd. In het kader van het Energieakkoord wordt een visie alternatieve brandstoffenmix 2050 ontwikkeld. Vanuit het perspectief van luchtkwaliteit is het rijden op schone brandstoffen (waaronder Groengas) zeer gewenst. Het recent verschenen SER-akkoord en het onderzoek door TNO en ECN dat een scenarioanalyse bevat van de diverse brandstoffen, bevestigen dat.

- Op dit moment is er voldoende Groengas voor handen om aan de vraag te voldoen. De technische (proces)innovatie gaat door en de leveranciers hebben naar verwachting vanuit verschillende bronnen in toekomst voldoende potentie om het aanbod, ook als het gaat om Groengas als brandstof voor voertuigen, te vergroten. De businesscase rond de productie van Groengas blijft evenwel vaak nog lastig.

Infrastructuur van vulpunten

- Het aantal vulpunten in Utrecht is de afgelopen jaren toegenomen van drie naar acht. De dekking is daarmee sterk verbeterd maar zou nog wel beter kunnen mede gelet op de geconcentreerde ligging van enkele punten. Gelet op de verwachtingen in 2008 valt dit tegen. De komende jaren wordt nog een lichte groei verwacht, waarbij dit mede afhankelijk is van de groei in het aantal voertuigen.

- Waar de afgelopen jaren vooral is gestuurd op een goede spreiding van vulpunten, zoeken vulpuntleveranciers in toenemende mate naar samenwerking met lokale stakeholders, zoals gemeenten en gebruikers met een groot wagenpark, om vraaggestuurd een rendabel vulpunt te realiseren.

- Een rem op de realisatie van vulpunten vormt de vergunningverlening. Dit betreft vooral intensief gebruikte regio's nabij grote steden, waar de druk op de ruimte hoog is. Vaak speelt daarbij de onbekendheid met wet- en regelgeving bij de vergunningverlener.

Voertuigen

- De beschikbaarheid van voertuigen is de afgelopen jaren in ieder segment sterk verbeterd. Meerdere automerken bieden in verschillende voertuigklassen een Groengasmodel aan.

- Binnen een segment kan het aanbod nog onvoldoende zijn omdat (nog) niet ieder merk Groengasvoertuigen levert, waardoor er voor gebruikers nog steeds een beperkte keuze bestaat.

- De beschikbaarheid in onder meer Duitsland en Italië is beter. In Nederland is de vraag naar deze voertuigen sterk afhankelijk van fiscale voordelen en subsidies. Veel bedrijven zijn in afwachting van het nieuwe beleid dat het Rijk volgend jaar hierop zal maken.

Gebruikers

- Bedrijven zijn terughoudend met overstappen op Groengas vanwege onzekerheden in (fiscaal) beleid rond alternatieve brandstoffen.

- Een belangrijke stimulans voor bedrijven zijn de financiële voordelen die gepaard gaan met rijden op Groengas. Deze voordelen over de gehele levensduur (Total Cost of Ownership) pakken voor de verschillende doelgroepen en voertuigtypen echter verschillend uit. Belangrijke variabelen die daarin positief werken zijn: veel gereden kilometers, lage relevantie van de restwaarde en relatief lage meerkosten door aanpassing van bestaand voertuig. Dit is bijvoorbeeld het geval bij bestelauto's die op de vrije markt rijden (buiten concessies) zoals koeriersdiensten en installatiebedrijven.

- Het Rijk heeft een belangrijke stimulerende rol bij de keuze voor schone voertuigen onder meer door het bieden van fiscale voordelen. De huidige fiscale regeling versterkt de TCO van rijden op Groengas niet. Integendeel: de 'concurrentiepositie' van Groengas wordt door fiscale voordelen en subsidies voor elektrisch rijden negatief beïnvloed. Door de Groengassector wordt dit ongelijke speelveld als een ongewenst en onterecht ervaren. Ook vanuit subsidies gaat een positieve werking uit, zoals blijft uit de eerdere regeling in 2012 in de provincie.

- Bedrijven die zijn overgestapt op rijden op Groengas hebben overwegend positieve ervaringen. Het delen van deze positieve ervaringen heeft een stimulerende werking op andere bedrijven. Er worden wel praktische belemmeringen ervaren, zoals:
    - De afwezigheid van een vulpunt nabij het bedrijf, waardoor moet worden omgereden;
    - Het vaker moeten tanken vanwege beperkte actieradius en lage druk bij tankstations;
    - Technische eisen aan (soms specifieke) voertuigen (vermogen, levensduur, etc.);
    - Trouw aan bepaald automerk;
    - Onvoorspelbare vervoersbewegingen van de gebruiker (geen vaste routes);
    - Bij potentiële toetreders spelen de onbekendheid en vooroordelen een belemmering voor het overstappen op Groengas.

- Gemeenten en andere decentrale overheden maken nog niet veel gebruik van de mogelijkheden om via de inkoop (duurzaam inkopen) van eigen voertuigen de transitie naar schone brandstoffen en Groengas te stimuleren. Traditionele inkoopafdelingen staan vaak nog op afstand van het inhoudelijke beleid en hebben minder aandacht voor Groengas als een optie.

5.2 Is verdere interventie van de provincie nog nodig?

- De productie van Groengas, de realisatie van vulpunten en het aanbod van Groengasvoertuigen zijn de afgelopen jaren snel ontwikkeld. Het is een markt geworden van gespecialiseerde bedrijven, die er een belang bij hebben om de Groengasketen tot een succes te maken.

- De Groengasketen is evenwel nog niet zo ver doorontwikkeld dat deze "volledig op eigen benen kan staan". Hiervoor zijn er nog te veel risico's voor leveranciers van Groengas en vulpunten en drempels voor gebruikers. Dit wordt veroorzaakt door de nog onvoldoende vraag naar Groengas ofwel het aantal voertuigen dat rijdt op Groengas. Hier valt nog veel te winnen en rechtvaardigt een interventie van de overheid.

5.3 Wat is de meest effectieve vorm van interventie?

- De overheid kan een belangrijke rol spelen met stimuleringsmaatregelen om de vraag verder op gang te helpen. Een samenhangend instrumentarium vanuit een duidelijke visie op rijksniveau op Groengas is hiervoor een vereiste. Deze is echter nog niet uitgekristalliseerd op rijksniveau.

- De provincie kan hier de komende jaren een rol spelen door stimuleringsmaatregelen gericht op een gunstige TCO en de nabijheid van vulpunten voor de gebruikers van Groengasvoertuigen.

- De meest effectieve vorm zal gericht zijn op een verbetering van de businesscase voor zowel gebruiker als exploitant van een vulpunt.

- Hier sluiten de huidige renteloze lening voor vulstations en de subsidie op Groengasvoertuigen goed op aan. Zo heeft de subsidie in de vorm van renteloze leningen bijgedragen in de realisatie van acht vulpunten en is de subsidie voor Groengasvoertuigen volledig benut.

- Van het huidige instrumentarium zijn wagenparkscans en -gesprekken voor de komende jaren niet meer de meest effectieve vorm van interventie. De bewustwording is de afgelopen sterk verbeterd, bovendien blijken autodealers een belangrijke bron van informatie.

5.4 Aanbevelingen

Ondersteun de realisatie vulpunten: financieel, procedureel en faciliterend

- Stimuleer de realisatie van vulpunten door een financiële regeling. Verbind aan de toekenning daarvan de voorwaarde dat daarbij het vulpunt niet in de nabijheid is gelegen van andere vulpunten. Zo kan naast de realisatie van vulpunten ook een goede spreiding worden gerealiseerd in de provincie.

- Versnel vergunningprocedures door gemeenten bij te staan met kennis en het bij elkaar brengen van gemeenten om ervaringen te delen.

- Ondersteun initiatieven van marktpartijen om met elkaar tot realisatie van vulpunten te komen door als provincie te ‘makelen en schakelen’ om partijen bij elkaar te brengen.

Zorg voor effectieve besteding van middelen door een doelgroepgerichte subsidie van voertuigen

- Verstrek een subsidie voor Groengasvoertuigen. Richt de regeling zo in dat er voertuigen voor een subsidie in aanmerking komen die reeds een gunstige TCO hebben, zodat de subsidie ondernemers net over de ‘hobbel’ heen helpt.

- Bepaal aan de hand van een nadere financiële analyse voor welke doelgroep/voertuigtype welk subsidiebedrag het meest effectief uitpakt. Stuur hierbij op zoveel mogelijk autokilometers op Groengas voor zo min mogelijk middelen.

Stem af met de rijksoverheid: visie op alternatieve brandstoffen, stabiel beleid en positie Groengas

- De provincie Utrecht zal (samen met andere decentrale overheden) Groengas op de landelijke politieke agenda moeten blijven zetten om zo de toekomstige potentie van deze brandstof te waarborgen en de doelstellingen op het gebied van luchtkwaliteit te behalen. De aankomende Rijksvisie op de brandstoffenmix 2050 die voort zal komen uit het Energieakkoord, is hier een cruciaal

aangrijpingspunt voor. Een ander aangrijpingspunt is het fiscale beleid, dat het speelveld voor de diverse brandstoffen sterk beïnvloedt.

Ontwikkel een samenhangend provinciaal beleid voor een duurzame brandstoffenmix

- De provincie kan, voortbouwend op de Rijksvisie en Europese doelstellingen, komen tot een eigen integrale visie op duurzame brandstoffen. Een langetermijnperspectief is gewenst, omdat dit meer zekerheid geeft richting bedrijven en heldere communicatie oplevert. Zodra een ondernemer beter inzicht krijgt in de mogelijkheden, zal hij zelf een afgewogen keuze kunnen maken voor zijn situatie.

Blijf bekendheid geven aan rijden op Groengas in samenwerking met ondernemers

- Blijf bekendheid geven aan rijden op Groengas. Het delen van de successen helpt in het overtuigen van potentiële gebruikers om zelf ook over te schakelen op Groengas. Naast eigen ervaringen (goed voorbeeld doet volgen) zal de provincie juist gebruik kunnen maken van het enthousiasme onder de bedrijven die al zijn overgeschakeld en autodealers die vaak in contact komen met bedrijven die van plan zijn om hun wagenpark (deels) te vervangen.

Benut de mogelijkheden van wagenparken van overheden

- Vervul een voorbeeldfunctie door als provincie (verder) over te stappen op Groengas. Daarnaast kan de provincie contact zoeken met medeoverheden om kritisch te kijken naar het inkoop- en aanbestedingsbeleid. Dit draagt tevens bij aan een beter rendement van de bestaande vulpunten.

Bevorder voordelen voor schone voertuigen

- Attendeer gemeenten op niet-financiële stimuleringsmaatregelen voor schone voertuigen. Meerdere gemeenten binnen de provincie Utrecht hebben hiermee positieve ervaringen opgedaan, zoals privileges in de vorm van gebruikmaken van busbanen, gemeentelijke parkeerfaciliteiten en venstertijdverruiming voor stadsdistributie. Dit zijn quick wins die weinig extra middelen behoeven.

Kosteneffectiviteit aanbevelingen

- De hierboven gepresenteerde aanbevelingen zijn hieronder in een matrix weergegeven waarbij kosten en effect tegen elkaar zijn uitgezet. Uit de matrix kan de kosteneffectiviteit worden afgelezen.

EFFECT	KOSTEN: laag	KOSTEN: hoog
hoog	Procedureel mogelijk maken van vulpunten Bekendheid blijven geven aan Groengas	Subsidie voor voertuigen Renteloze lening voor vulpunten Het eigen wagenpark van overheden
laag	Afstemming met het Rijk Integrale visie duurzame mobiliteit provincie Voordelen bij gemeenten (parkeren, etc)	

COLOFON

Opdrachtgever	:	Provincie Utrecht
Project	:	Groengas geven. Onderzoek naar voortzetting beleid
Dossier	:	Groengas geven. Onderzoek voortzetting Groen gas geven
Omvang rapport	:	24 pagina's
Auteur	:	Pieter Tanja en Jantine Zwinkels
Bijdrage	:	Jan Bart Jutte
Interne controle	:	Jan Bart Jutte
Projectleider	:	Pieter Tanja
Projectmanager	:	Pieter Tanja
Datum	:	29 november 2013
Naam/Paraaf	:	

HaskoningDHV Nederland B.V.
Planning & Strategy
Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T (088) 348 20 00
F (088) 348 28 01
E info@rhdhv.com
W www.royalhaskoningdhv.com

Bijlage 1 Greendeal duurzame mobiliteit Provincie Utrecht

	Provincie	Rijk
Segmentsgewijs toe naar elektrisch vervoer	- treedt op als kennismakelaar en netwerkorganisatie - inventariseert juridische en fiscale obstakels - gaat met investeerders in gesprek om mogelijke financiële belemmeringen te beperken	De Rijksoverheid bespreekt het fiscale beleid op dit terrein met de provincie.
Bedrijvenaanpak schone en zuinige mobiliteit	- stelt beleidsregels op voor duurzaam aanbesteden en inkopen in aansluiting op de CO_2-prestatieladder 2.0 - stimuleert met de gemeente Utrecht de aanpak voor het MKB bij de regiogemeenten - draagt maximaal € 50.000,- bij voor de begeleiding van de bedrijven bij de mobiliteitsaanpak - stelt kennis over schoon vervoer en duurzame mobiliteit beschikbaar aan bedrijven	- draagt volgens de afspraken gemaakt in de Green Deal Utrechtse Energie! bij aan de kosten voor ontwikkeling van de methode voor het opstellen van een CO_2-footprint - stelt relevante informatie en expertise beschikbaar en werkt mee aan voorlichtings- en netwerkbijeenkomsten - stelt kennis over mogelijkheden voor duurzaam aanbesteden en inkopen beschikbaar - actualiseert jaarlijks de startgids voor bedrijven voor elektrisch vervoer
Opwekking en gebruik van biogas voor duurzame mobiliteit	De provincie fungeert als facilitator en kennismakelaar voor ondernemers die voornemens zijn een tankstation voor bio-LNG te exploiteren, en inventariseert de problemen die daar qua vergunningen en wet- en regelgeving uit voortvloeien.	De Rijksoverheid zal zich inspannen om de problemen bij de vergunningverlening voor het exploiteren van een tankstation voor bio-LNG in overleg met de branche en de betrokken innovatieve ondernemers waar mogelijk op te lossen.
Aanpassing garantiefonds tot een innovatief revolverend instrument	- ontwikkelt het Garantiefonds energie tot een innovatief en revolverend instrument, en stelt 2 miljoen euro beschikbaar voor dit fonds - informeert de Rijksoverheid over beoogde opzet van het nieuwe instrument - stelt in samenspraak met de Rijksoverheid een expertteam samen, dat vraagstukken over energie-investeringen beter inzichtelijk kan maken, wat een positieve afhandeling van projecten door banken stimuleert - bekijkt samen met de Rijksoverheid of de systematiek van het nieuwe instrument op kan worden geschaald	De Rijksoverheid bekijkt samen met de provincie of de systematiek van het nieuwe instrument kan worden opgeschaald en draagt bij aan de uitvoeringskosten van het expertteam via een decentralisatie-uitkering. Het ministerie van EZ stelt verder binnen de relevante wettelijke kaders een financiële bijdrage van maximaal € 400.000,- beschikbaar, verdeeld over de jaren 2013, 2014 en 2015, inclusief eventueel verschuldigde btw, voor zover dit in overeenstemming is met de toepasselijke staatssteunregels.

KlantvertrouwelijkKlantvertrouwelijk

Bijlage 2 Respondenten

Overzicht van geïnterviewde overheden en bedrijven

Gebruikers	Gemeenten	Voertuigleveranciers	Groengasleveranciers
De Rooy transport	Amersfoort	Mercedes	CNG-net
HH Stichtse Rijnlanden	Leusden	Fiat	Orangegas
Pot Verhuizingen	Nieuwegein	Iveco	
ACV groep		Volkwagen	
Provincie Utrecht (handhaving)		RAI vereniging	
SRO (niet kunnen bereiken)			
Conquestor			

Figuur 2.1 Visualisatie van overschakeling onder de respondenten

	Wel overgeschakeld met ontvangen subsidie	Wel overgeschakeld (nog) zonder subsidie	Niet overgeschakeld
Gesprek	HH Stichtse Rijnlanden met gehele wagenpark (scan en gesprek via andere kanalen) SRO met 2 voertuigen (niet kunnen bereiken) Patrimonium (2 voertuigen)	SRO met 3 voertuigen (aanvraag is ingediend)	Pot Verhuizingen
Geen gesprek	De Rooy transport met 3 voertuigen én vulpunt ACV Groep met 1 vuilniswagen	De Rooy transport met 5 voertuigen ACV Groep met 13 aantal voertuigen	Conquaestor

KlantvertrouwelijkKlantvertrouwelijk

Bijlage 3 Outputgegevens

Tabel 1. 2009 – 2010

Groengas-/ aardgastankstation	Aantal uitgevoerde wagenparkscans	Aantal bedrijven overgeschakeld op Groengas	Bijzonderheden
Nieuwegein	12	4	
Harmelen	5	0	
Amersfoort	12	4	
Utrecht	12	4	
Houten			
Maarssen			
Veenendaal		4	
&Morgen bedrijven			
Overig	21	9	Deelnemende gemeenten en aantal grote bedrijven
Totaal	62	25	

Tabel 2. 2011 – 2013

Activiteit	Totaal Aantal		Gerealiseerd Aantal		
Wagenparkadviesgesprekken					
• Voorbereiden (brieven, proefritten, bedrijvenlijsten, etc.)			1		
• &Morgen bedrijven	3		2		
• Locale bedrijven	10		10		
• Regelen proefritten			8		
• Telefonische adviesgesprekken	75		66		
• Terugkomdag	1		0		
• Korte notitie toekomstvisie	1		0		
Zien=geloven dagen					
• Conceptontwikkeling	1		1		
• Uitvoering	4		4		
Overleggen, project management, verslaglegging					
• Rapportage					
• Tweemaandelijks overleg					
• Project management					
Technische vragen, op basis van gemaakte uren	24 uur		24		
Totaal					

KlantvertrouwelijkKlantvertrouwelijk

Bijlage 4 Bronnen

Diverse bronnen zijn geraadpleegd om hiertoe te komen:

- *Beleidsdocumenten:* Ter voorbereiding van dit onderzoek zijn meerdere beleidsdocumenten van zowel het Rijk als andere instanties geraadpleegd. Het recente Energieakkoord voor duurzame groei van de SER en het rapport 'Trends in mobiliteit 2030' van de RAI zijn hier goede voorbeelden van.
- *Outputgegevens van interventies Provincie Utrecht:* De provincie Utrecht heeft gedurende de uitvoering van haar beleid de voortgang gemonitord. De resultaten hiervan zijn deels weergegeven op de website, bijvoorbeeld als het gaat om de gerealiseerde vulpunten. De stand van zaken van de wagenparkscans en adviesgesprekken is aangeleverd door Ecofys, die deze scans en gesprekken heeft uitgevoerd.
- *Interviews:* Een belangrijk deel van dit onderzoek bestaat uit de interviews die zijn afgenomen bij diverse gemeenten, marktpartijen (leveranciers van vulpunten en voertuigen), gemeenten en gebruikers.
- *Eerdere projectervaringen Royal HaskoningDHV:* Wij hebben eerder soortgelijke beleidsevaluaties uitgevoerd rondom het onderwerp duurzame mobiliteit en specifiek alternatieve brandstoffen. De inzichten die toentertijd zijn opgedaan, worden impliciet ook benut voor dit rapport.