

Aan

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Via www.internetconsultatie.nl

EnergieCollectief Utrechtse Bedrijven

Otto Hahnweg 1a
3542 AX Utrecht

Datum

13 januari 2022

Contactpersoon

Bert Strijker en Dyana Loehr
b.strijker@ecub.nl; d.loehr@ecub.nl
06-20735360

Betreft

Reactie op consultatie Regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET)

Geachte heer/mevrouw,

Via https://www.internetconsultatie.nl/aanschafsubsidie_zero_emissie_trucks hebben wij kennis genomen van de concept regeling Aanschafsubsidie regeling zero-emissie trucks, AanZET (pdf van 14 december https://www.internetconsultatie.nl/aanschafsubsidie_zero_emissie_trucks/document/7616).

Onze verbeterpunten per gevraagd punt:

- ***De werkbaarheid van de aanvraagprocedure: de termijn van 12 maanden voor aanvraag tot subsidievaststelling is te kort.***

Op pagina 20 van de pdf onderaan staat dat “de aanvraag tot subsidievaststelling uiterlijk 12 maanden na de datum van verlening van de subsidie moet worden ingediend”. Een paar zinnen verderop staat “In de huidige markt is de levertijd echter onzeker en afhankelijk van vele factoren.” Het is bekend dat op dit moment nog maar heel beperkt vrachtwagens op waterstof leverbaar zijn. Uit onze persoonlijke gesprekken met leveranciers en uit ervaringen van ondernemers met interesse in vrachtwagens blijkt ook dat de levertijd zeer lang is. Twaalf maanden is dus waarschijnlijk te kort, zeker voor vrachtwagens op waterstof. Uitstel van maximaal 6 maanden aanvragen is mogelijk, maar levert zowel voor de ondernemer als het ministerie extra werk op.

Ons voorstel zou zijn om de termijn voor aanvraag tot subsidievaststelling te wijzigen van 12 naar 24 maanden na de datum van verlening van de subsidie.

- ***De werkbaarheid van de mogelijkheden en beperkingen van de regeling: het subsidieplafond van 13,5 miljoen in 2022 is te laag.***

Op pagina 9 onderaan staat dat er jaarlijks ongeveer 17.500 vrachtauto's aan vervanging toe zijn. Idealiter zouden deze toch grotendeels vervangen moeten worden door emissieloze vrachtwagens. Met de genoemde 13,5 miljoen en gemiddeld 45.000 subsidie per vrachtwagen, kunnen slechts 300 vrachtwagens vervangen worden door emissieloze exemplaren. Dat is slechts 1,7% van die genoemde 17.500. Dat betekent dat maar liefst 98,3% van de vrachtwagens nog vervangen wordt door conventionele dieselvrachtwagens. Dat lijkt ons niet wenselijk in het kader van de energietransitie.

Als het ministerie echt een boost wil geven aan het emissieloos rijden, is een veel hoger jaarbudget nodig, waardoor een substantieel percentage van de vrachtwagens emissieloos kan worden vervangen.

- **De hoogte van de maximale subsidiebedragen per voertuig en per aanvrager: de genoemde subsidiepercentages per voertuig zijn te laag.**
Met name voor vrachtwagens op waterstof zijn de verkoopprijzen op dit moment nog zeer hoog: over het algemeen circa 3 tot 5 x hoger dan de verkoopprijs van een conventionele vrachtwagen op diesel. De meerprijs ten opzichte van conventionele vrachtwagens is al gauw enkele honderdduizenden euro's. De maximale steun (Milieu-inventeringsaftrek + deze subsidie) is 40 tot 60% van de meerkosten van een emissieloze vrachtauto ten opzichte van een vergelijkbaar referentievoertuig met een dieselmotor. De ondernemer betaalt dus nog 40 tot 60% zelf. Ondanks MIA en deze subsidieregeling, blijven de prijzen nog te hoog voor veel ondernemers, waardoor veel ondernemers nog niet zullen overgaan tot aanschaf van emissieloze vrachtwagens. We verwachten dat de doelstelling van 300 emissieloze vrachtwagens in 2022 hierdoor niet gehaald wordt.
In Duitsland is een subsidieregeling waarbij ongeveer 80% van de meerkosten worden vergoed voor de overheid. Dat zorgt voor een groter animo onder ondernemers. **Ons voorstel is om ook in Nederland een dergelijk hoog percentage te subsidiëren.**
- Als laatste punt nog iets over de **categorie N1**, waar deze regeling niet over gaat.
Wij hopen dat er voor deze categorie, de bestelbusjes, een subsidieregeling gaat komen waarbij een hoog percentage van de meerkosten in aanmerking komen voor vergoeding.
Uit een behoeftepeiling die wij gehouden hebben onder ondernemers, blijkt dat zij over het algemeen ongeveer 25% meerkosten zouden willen betalen voor een bestelbus op waterstof ten opzichte van een bestelbus op diesel. De meerkosten zijn echter zo'n 200 tot 300% ten opzichte van een bestelbus op diesel. Dat zou betekenen dat een flinke bijdrage via subsidie en fiscaal voordeel gewenst is.

Ter informatie kort iets over het EnergieCollectief Utrechtse Bedrijven:

Het EnergieCollectief Utrechtse Bedrijven ([ECUB](#)) is een coöperatie zonder winstoogmerk, opgericht door en voor ondernemers. De missie van ECUB is om verduurzaming simpel, betaalbaar en uitvoerbaar te maken voor iedere ondernemer op de aangesloten bedrijventerreinen. ECUB werkt al sinds 2017 aan collectieve verduurzaming van bedrijventerreinen. ECUB helpt ondernemers bij verduurzaming van hun gebouwen, in de mobiliteit en werken aan een duurzaam energiesysteem.
Tevens is ECUB een van de initiatiefnemers van het '[Convenant waterstof in mobiliteit provincie Utrecht](#)' dat inmiddels door meer dan 100 partijen is ondertekend.

Wij zien uit naar uw reactie. Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

Bert Strijker
Directeur EnergieCollectief Utrechtse Bedrijven