

Van H. Houthuijsen
Automotive Platform
16 januari 2021
Aan: DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Reactie op de gepubliceerde regeling AanZET 14 december 2021

Consultatietermijn tot 25 januari 2022

Geachte Staatsecretaris van infrastructuur en Waterstaat,

Graag maak ik gebruik van de consultatie mogelijkheid om enkele opmerkingen te kunnen maken over de inhoud van de voorgestelde regeling.

Het is verheugend, dat er medio 2022 een aanschaf subsidieregeling komt voor de vrachtauto's. Deze aanschaf subsidie was al opgenomen in het klimaatakkoord. Dat was eind 2018 al opgesteld en is in juni 2019 bekrachtigd. Helaas duurt het tot juni 2022 voordat de aanschaf subsidie een feit wordt. Drie jaar geen adequate subsidieregeling betekent drie jaar lang geen echte opschaling van de aanschaf van elektrische trucks.

De door u genoemde DKTI-subsidie heeft in plaats van een versnelling alleen maar vertraging opgeleverd. De procedure duurde te lang en werd voor velen afgewezen omdat er niet voldoende geld aanwezig was. Veel bedrijven zijn hun enthousiasme voor het instappen in de transitie naar zero emissie transport dan ook kwijtgeraakt. De 25 transporteurs die ik begeleid heb voor de DKTI 2021 hebben ondanks volledige goedkeuring van de aanvraag geen subsidie gekregen omdat het budget op was en de extra subsidie aan proeftuinen werd gegeven.

De bedragen genoemd voor de aanschafsubsidie hebben zoals ik de documenten lees volledig betrekking op het aanschafbedrag. Voor de heavy duty elektrische trekker trucks, aan te schaffen door een grote onderneming, betekent dat een subsidie percentage van 20% met een maximum van €72.600. Aan dit bedrag kan een eventuele MIA Vamil subsidie worden toegevoegd. Dat is iets aan de lage kant, maar transporteurs moeten met dit bedrag toch de uitdaging kunnen aangaan, Voor de heavy duty bakwagen is het subsidiebedrag 15% met een maximum van € 43.600. Dit is te laag. De heavy duty bakwagen kost bijna evenveel als de nu beschikbare heavy duty trekker.

Voor de goede orde de gemiddelde prijzen die wij in de DKTI-offertes hebben gezien

Augustus 2021

Diesel truck	€ 85.000
E truck trekker 325 kWh batterij	€ 320.000
E truck bakwagen 325 kWh	€ 300.000
Waterstof truck ongeveer	€ 500.000

In de "aanschaf subsidiebedragen" wordt geen rekening gehouden met de grootte van de batterij.

Een trekker of bakwagen met een grote actieradius van 350 km heeft een batterij nodig van 550 kWh. De nu aangeboden trekkers en bakwagens hebben een batterij van ongeveer 325 kWh. De 225 kWh extra batterij kost ongeveer € 70.000 extra. Dat wordt niet gehonoreerd in de subsidieregeling. Trucks voor regionaal transport-groepage-en

lange afstand transport hebben die grote batterij nodig. Met deze subsidieregeling worden deze trucks niet aangeschaft en staat de transitie voor deze transportfunctie stil. Voor waterstof trucks is de maximum subsidie onvoldoende. Een maximumbedrag voor die trucks zal ongeveer € 115.000 moeten bedragen wil deze in verhouding staan tot de subsidie voor de elektrische truck.

Het voor 2022 gereserveerde subsidie bedrag is duidelijk te laag om een eerste push te geven in een grootschalige subsidie. In mijn voorstellen voor het klimaatakkoord heb ik een transitie planning opgesteld die het mogelijk moest maken om in 2025 over 5000 zero emissie trucks te kunnen beschikken. Die planning is niet gerealiseerd omdat er geen adequate financiële bijdrage werd geleverd en de beperkte DKTI-subsidies die er waren veel te laat werden vrijgegeven. In afwachting van deze subsidies, die maar niet kwamen, werd er vrijwel geen elektrische truck verkocht.

Wil mijn de 5000 trucks alsnog realiseren dan is een aanzienlijk hoger bedrag voor 2022 noodzakelijk en zal de subsidieregeling een doorlopende subsidieregeling moeten zijn, zodat er geen stagnatie komt in de aanschaf van de zero emissie trucks.

Bijgevoegd de 2018 planning en de in 2018 berekende subsidie bedragen.

Zero emissie en low CO2 markt	vraag in Nederland gebaseerd op de belangrijkste doelgroepen					apr-18
Productvraag heavy duty per relevante doelgroep in Nederland	Doelgroep 1 Foodsector bakwagens trekkers	Doelgroep 2 Non Food Grootwinkel bakwagens trekkers	Doelgroep 3 Interlokaal Groupage transport bakwagens trekkers	Doelgroep 4 Transport internationaal Container bakwagens trekkers	Doelgroep 5 Stedelijke distributie gemeentelijke diensten	Totale Product leveringen per jaar
Aantal trucks gevraagd	11.000	7.000	15.000	25.000	8.000	64.000
2017	5	0	0	0		5
2018	40	5	0	5	5	55
2019	100	10	0	20	10	140
2020	200	20	0	25	15	260
2021	350	50	10	30	30	470
2022	500	80	40	40	40	700
2023	600	100	80	80	70	930
2024	700	200	100	200	150	1500
2025	800	250	100	300	200	1750
	3295	715	430	700	520	5810
	2017 behaalde resultaat					
	korte termijn planning					
	middenlange termijn planning					
	verwachting productie voor Nederland in 2025					

Dit overzicht geeft een aantal Heavy duty trucks voor 2022 aan van 700 eenheden. De getallen tot 2022 zijn helaas niet gerealiseerd. Voorbeeld 2021 ongeveer 50 eenheden In plaats van de geplande 470 eenheden

Het in 2018-2019 gepresenteerde subsidie voorstel is niet gehonoreerd. Voor 2022 stond op basis van een afbouwende aanschafsubsidie bij een gemiddelde subsidie prijs voor 2022 van gemiddeld € 50.000 (excl. MiaVamil) een bedrag groot € 35.000.000 gepland.

Subsidie voorstel			
€ 100.000 voor vol elektrische trekker 40 ton gww			
€ 80.000 voor parallel hybride trekker 40 ton gww			
€ 80.000 voor bakwagens 27 ton gww			
€ 60.000 voor bakwagens 17 ton gww			
€ 40.000 voor bakwagens < 17 ton gww			
Voor gemiddelde subsidie gerekend met € 80.000 subsidie afbouwend met € 10.000 per jaar in 2024 een dubbele afbouw voor lichte trucks mogelijk de Amsterdam regeling nl. € 40.000			
Productvraag	leveringen	gem. Subsidie 80.000	Totale subsidie bedrag
heavy duty per doelgroep in Nederland	Product leveringen per jaar	afbouw 10.000 per jaar	per jaar
2017	5	geen	
2018	55	DKTI	
2019	140	€ 80.000,00	€ 12.000.000,00
2020	260	€ 70.000,00	€ 18.200.000,00
2021	470	€ 60.000,00	€ 28.200.000,00
2022	700	€ 50.000,00	€ 35.000.000,00
2023	930	€ 40.000,00	€ 37.200.000,00
2024	1500	€ 20.000,00	€ 30.000.000,00
2025	1750	€ 10.000,00	€ 17.500.000,00
Totaal			€ 178.100.000,00
plan en proto	proto fase	pre productie	serie productie
subsidie oplaadsystemen			€ 20.000.000

De volledige presentatie van 2018 kan ik u, indien u dit nodig vindt nog toe sturen. Voor 2022 stond in dit overzicht een bedrag van € 35.000.000 opgenomen om 700 trucks te kunnen financieren

Het uitblijven van de start van een succesvolle transitie is te wijten aan een aantal oorzaken.

- De aanschafprijzen van de trucks zijn ten opzichte van de prijs van een vergelijkbare diesel truck extreem hoog.
- Oorzaak van de hoge prijs. Prototype productie en de hoge kosten van de batterijen.
- De actieradius van de elektrische trucks is voor vele soorten van transport onvoldoende.
- De voorgestelde aanschafsubsidie 2019 in het klimaatakkoord is niet direct ter beschikking gesteld
- De DKTI-subsidies die in de tussentijd het proces op gang moesten brengen hadden onvoldoende financieel volume en de goedkeuring van de DKTI-subsidies verliep bijzonder traag. Tijdens de procedure periode van 8 maanden werd er geen E-truck verkocht.
- De laadinfra is onvoldoende uitgerold en staat voor sommige bedrijven transitie in de weg. Er zijn bedrijven die anno 2022 geen additionele stroomvoorziening krijgen van de netwerkbeheerder. Langs de weg opladen voor trucks is vrijwel niet mogelijk.

In 2021 zijn de batterij prijzen licht gedaald. Als er nu serie productie kan worden gerealiseerd kan de productprijs verder gaan dalen. De subsidie moet het mogelijk maken om 700 trucks af te leveren. Het pas in mei 2022 mogelijk vrijgeven van de subsidieregeling zou voor het aantal van de 700 trucks in het begin van 2022 moeten liggen.

In 2022 zullen de batterij prijzen weer stijgen door het grote tekort aan lithium nodig voor de meest gebruikte batterij productie.

Hybride trucks komen in deze regeling niet in aanmerking voor subsidie. Een toepassing van een hybride truck met een zero emissie actieradius van 50 km en een additionele HVO Diesel of Bio LNG aandrijving kunnen zeer welkom zijn in de transitieperiode tot 2030. De mogelijke hiaten in de oplaadinfrastructuur kunnen met deze trucks naadloos worden opgevangen.

Mijn verzoeken aan de overheid kan ik namens Automotive Platform (130 transporteurs en verladers) als volgt samenvatten:

- Een variatie in de subsidie plafonds voor Elektrische trucks met een zware batterij voor een grotere actieradius subsidie € 88.000 i.p.v. 72.600
- Een hoger subsidieplafond voor waterstof trucks van € 115.000 i.p.v. 72.600
- Een hogere subsidie voor de heavy duty bakwagen ongeveer € 60.000 i.p.v. 43.600
- Een doorlopende subsidieregeling, dus geen stop op 2022
- Mogelijk een jaarlijks afbouwende subsidie om aanschaf stimulatie te bevorderen
- Voor 2022 een subsidiebedrag van minimaal € 35.000.000 om het transitieplan weer op het spoor te krijgen van 5000 trucks in 2025
- Een mogelijkheid creëren om hybride voertuigen met een minimale zero emissie actieradius van 50 km aangevuld met HVO of Bio LNG aandrijving eveneens een subsidie te geven.

H. Houthuijsen
18 januari 2022
Automotive Platform

