

d.d. : 24 januari 2022

betreft: Reactie op internetconsultatie Regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks

Op 15 december 2021 is de consultatie gestart voor de regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks. Om de subsidieregeling effectief en succesvol te laten zijn geeft evofenedex graag een aantal aandachtspunten mee. Ondernemersvereniging evofenedex vertegenwoordigt de logistieke- en handelsbelangen van meer dan 10.000 bedrijven in heel Nederland. Wij staan positief tegenover de subsidieregeling en zien dit als een goede stap richting zero emissie stadslogistiek in 2030. Tegelijkertijd merken we dat we nog vele stappen moeten zetten. Voor de leden van evofenedex is het belangrijk dat er voldoende budget beschikbaar is voor de regeling, er opgeschaald kan worden met waterstof-elektrische vrachtauto's en dat er ook subsidiemogelijkheden komen voor omgebouwde bestaande voertuigen. Daarnaast hebben we nog enkele verbetervoorstellen voor de procedures.

De bedrijven die bij evofenedex zijn aangesloten maken voor de logistieke afhandeling gebruik van verschillende modaliteiten, en willen dat op een zo efficiënt en duurzaam mogelijke manier doen. Om deze vervoersstromen te verduurzamen werken wij op verschillende niveaus samen met andere betrokkenen, stakeholders en de overheid, en hebben wij de afspraken uit het Klimaatakkoord om het goederenvervoer te verduurzamen onderschreven. Eén van de afspraken daaruit is het realiseren van 30 tot 40 zero emissie zones in steden vanaf 2025. De subsidieregeling voor vrachtauto's zien wij als een belangrijk instrument om deze transitie mede vorm te geven. Verschillende gemeenten hebben inmiddels de contouren van de toekomstige zero emissie zones kenbaar gemaakt, of zullen dat op korte termijn gaan doen. Dit om ondernemers tenminste vier jaar de tijd te geven zich voor te bereiden. Om deze voorbereidingen zo goed mogelijk te kunnen doen is het voor zowel leden met grote vrachtautowagenparken als de kleine MKB ondernemers met één of enkele vrachtauto's in onze achterban noodzakelijk dat op korte termijn gestart wordt met het beschikbaar stellen van deze subsidieregeling. Bij het beschikbaar maken van de regeling hebben we een aantal aandachtspunten.

Huidige budget is ontoereikend

Het huidige budget van 43 miljoen euro tot en met 2024 is volgens evofenedex ontoereikend. Met 43 miljoen euro en een gemiddeld subsidiebedrag van €45.000 kunnen dus totaal 955 zero emissie vrachtauto's worden aangeschaft met subsidie. In 2030 moeten er volgens het rapport 'Ingroei Zero Emissie Trucks' van Panteia 11.700 zero emissie vrachtauto's rondrijden om goederen en diensten te leveren in de 30 tot 40 zero emissie steden. Het is belangrijk om ook nu al een goede subsidieregeling met voldoende budget op te zetten omdat het uitstellen van deze stimulans er voor kan zorgen dat er in 2029 ernstige marktverstoringen ontstaan door een toename van de vraag naar zero emissie vrachtauto's.

Naar een goede subsidieregeling voor waterstof-elektrische vrachtauto's

Voor de aanschaf van een waterstof-elektrische vrachtauto is de regeling niet toereikend. Momenteel kost een waterstof-trekker circa €500.000. Dat is €400.000 meer dan een diesel variant. Een subsidiebedrag voor een middelgrote onderneming kan dan oplopen tot €102.300. Voor een ondernemer is een verschil van ongeveer €300.000 teveel. We beseffen dat niet elke ondernemer kiest voor een waterstof oplossing, maar juist de ondernemers die goederen vervoeren over lange afstanden of vooral zware goederen vervoeren willen bewust kiezen voor deze techniek omdat de elektrische voertuigen geen goed alternatief zijn. Voor deze ondernemers en om de waterstofmarkt te stimuleren moet volgens ons een hoger subsidiebedrag worden gevonden. Dat kan eventueel in deze regeling, maar dat kan eventueel ook in een aanvullende of andere regeling.

Maak ook subsidie voor ombouw van bestaande voertuigen mogelijk

Momenteel is er in de regeling niks opgenomen over het ombouwen van de bestaande diesel vrachtauto's naar een elektrische variant. Het ombouwen van bestaande voertuigen is voor verschillende groepen bedrijven erg interessant en tegelijkertijd duurzamer dan het aanschaffen van een nieuw voertuig. De ombouw naar elektrische aandrijving is vooral interessant voor bedrijven die een langere afschrijvingstermijn hebben dan de gemiddelde 8 jaar waar bij deze regeling vanuit is gegaan. Niet voor ieder bedrijf geldt dat het voertuig dat zij bijvoorbeeld vorig jaar of dit jaar hebben aangeschaft in 2030 is afgeschreven. Dat kan om tal van redenen zijn. De eerste reden is dat de voertuigen alleen in één bepaalde regio rijden en dus weinig kilometers maken. Dit zijn vaak ook de MKB bedrijven. De tweede reden waardoor er weinig kilometers worden gemaakt is dat een vrachtauto naar een locatie rijdt, de hele dag stil staat en aan het einde van de dag weer terugkeert naar huis. De hoofdactiviteit van een ondernemer is bijvoorbeeld het verkopen van producten of het verrichten van bepaalde werkzaamheden, waarbij een vrachtauto noodzakelijk is voor de bedrijfsactiviteit. In dit geval zijn marktondernemers of ondernemers die voertuigen inzetten voor het onderhoud aan groenvoorzieningen of op de bouwplaats een goed voorbeeld. Tot slot is ombouw ook erg interessant voor bedrijven die een opbouw op hun truck hebben geïnstalleerd. Zij zetten hun voertuig soms minder vaak in en rijden ook weinig kilometers. Vaak is het erg kostbaar om een dergelijke installatie opnieuw op een andere vrachtauto te zetten. Voorbeelden van speciale voertuigen zijn bijvoorbeeld; een vrachtauto die gasflessen vervoert en daarvoor een speciale kooiconstructie nodig heeft, een voertuig ingericht als rijdende werkplaats of een kolkenzuiger met een installatie om riolen te reinigen. We hebben begrepen dat er zorgen zijn om de betrouwbaarheid van omgebouwde voertuigen. We vragen daarom dit te onderzoeken en naar oplossingen toe te werken zodat deze voertuigen wel onder deze of een soort gelijke regeling in de nabije toekomst kunnen vallen.

Wel subsidie voor ondernemers bij bereiken van subsidieplafond

In de regeling staat opgenomen dat er in 2022 13,5 miljoen euro beschikbaar is voor de aanschaf van zero emissie vrachtauto's. Het is mogelijk dat het subsidieplafond voor 31 december 2022 het maximum heeft bereikt. We willen graag voorkomen dat ondernemers die een zero emissie vrachtauto aanschaffen geen subsidie meer kunnen aanvragen als het plafond is bereikt. Daarom vragen we graag hoe hier mee om wordt gegaan. Een optie is om bijvoorbeeld het bedrag van 2023 alvast te gebruiken en alle beschikbare subsidies door te schuiven. Uiteraard pleiten we ook voor een uitbreiding van het budget zoals we eerder hebben benoemd.

Coulance voor ondernemers die eerder een zero emissie vrachtauto aanschaffen

Ook vragen we om coulance te tonen voor ondernemers die één of twee maanden voor de publicatie van de regeling een elektrische vrachtauto hebben gekocht en toch nog een aanvraag willen indienen. Tevens vragen we om duidelijk te communiceren over het tijdsplan wanneer de aanvragen in behandelingen worden genomen, wanneer ondernemers een aanvraag kunnen indienen en welke datum op het aankoop of offertebewijs moet staan.

Voldoende laad- en tankinfrastructuur is een randvoorwaarde voor een succesvolle transitie

Tot slot willen we nog benoemen dat voldoende laad- en tankinfrastructuur een belangrijke randvoorwaarde is voor een succesvolle transitie. Die laadinfrastructuur moet zowel gerealiseerd worden nabij snelwegen, maar ook op bedrijventerreinen. Op de netbeheerderskaart is goed te zien dat het elektriciteitsnet op diverse plekken in Nederland, zoals delen van Noord-Holland, Flevoland en Gelderland, vol zit. Daarom kunnen bestaande aansluitingen niet worden verzaamd en nieuwe aansluitingen niet worden aangesloten. En als de aansluiting wel mogelijk is, dan kan een nieuwe kabel in de grond met een nieuw transformatorhuis zorgen voor hoge kosten voor een bedrijf dat wil verduurzamen. Ook daar kan naar financieringsmogelijkheden worden gezocht.