



Zoetermeer, 24 januari 2022

Betreft: Reactie van TLN op de subsidieregeling AanZET

### **Geld en stroom zijn cruciaal!**

Veel dank voor de gelegenheid om onze appreciatie voor de subsidieregeling AanZET voor de toepassing van elektrische vrachtauto's in de categorieën N2/N3 kenbaar te kunnen maken. Wij zijn verheugd dat er naar verwachting per 1 mei 2022 een subsidieregeling beschikbaar komt voor ondernemers die willen investeren in zero emissie vrachtauto's. Feitelijk vormt dat het startpunt van de opschaling naar elektrisch aangedreven vrachtauto's. De tijd die sinds de publicatie van het Klimaatakkoord in 2019 is verstreken, maakt de overeengekomen opgave voor volledige zero emissie stadsdistributie per 2030 intussen griezelig ambitieus. Daarom beveelt TLN aan om de subsidieregeling AanZET jaarlijks te evalueren en in overleg met de transportsector aan te passen op basis van de behoefte van het bedrijfsleven om de overeengekomen en de verder beoogde ambities daadwerkelijk te kunnen realiseren. TLN brengt graag de volgende kernpunten onder de aandacht:

1. Subsidiebudget en de subsidiemaat zijn ontoereikend
2. De regeling vormt geen stimulans voor waterstof-elektrische trucks
3. Hybride diesel-elektrisch hoort bij de subsidiabele oplossingen
4. Terugsluisgeld Vrachtwagenheffing is per 2024 noodzakelijk
5. Toereikend stroomnet vormt kritische succesvoorwaarde

We lichten de genoemde aspecten hieronder nader toe.

#### **1. Subsidiebudget en subsidiemaat zijn ontoereikend**

In het Klimaatakkoord van 2019 hebben overheid en bedrijfsleven met elkaar afgesproken in te zetten op het realiseren van zero emissie stadsdistributie (ZES) in 30-40 grotere (binnen)steden in Nederland. De zones gelden voor nieuwe vrachtauto's in beginsel vanaf de start per 1/1/2025. Voor bestaande vrachtauto's is een overgangsregeling vastgesteld waardoor de zero emissie zones feitelijk per 1/1/2030 alleen nog toegankelijk zullen zijn voor elektrisch aangedreven vrachtauto's.

#### *Voorkom stagnatie in de opschaling door onvoldoende budgetruimte*

De regeling gaat er vanuit dat er in 2030 zeker 11.500 zero emissie vrachtauto's zijn, het aantal dat onderzoeksbureau Panteia heeft becijferd om per 2030 de binnensteden te kunnen bevoorraden. Met de subsidieregeling zet het ministerie in op een jaarlijkse ingroei die telkens 60% hoger ligt dan het voorafgaande jaar. Een snelle rekensom leert dat dat bij een gemiddelde subsidiebehoefte van 45.000 euro per e-truck een subsidiebudget vergt van meer dan 500 miljoen euro. Het gemiddelde subsidiebedrag van 45.000 euro vormt naar ons idee bovendien een stevige onderschatting van wat er qua aanschafsubsidie nodig om te kunnen concurreren met een diesel-aangedreven vrachtauto. In het beroepsgoederenvervoer wordt voor de stedelijke bevoorrading immers veelal gebruikgemaakt van de zwaardere bakwagens en van trekkers. De subsidiebehoefte van zulke voertuigen bedraagt zeker 90.000 euro om een total cost of ownership (TCO) rond te kunnen krijgen. De terugverdieneffecten door een lagere kilometerkosten vergen een hoog jaarkilometrage. Dat vormt juist geen kenmerk van stedelijke distributie. Kort samengevat zien wij voor de geplande opschaling voor zero emissie stadsdistributie een subsidiebehoefte die eerder neigt naar 1 miljard euro. Dit

betreft de voertuiggebonden subsidiebehoefte die losstaat van de potentieel aanzienlijke maar nog ondoorzichtige kosten voor het elektriciteitsnet en de aansluitingen voor de benodigde laadsystemen voor logistiek. De werkelijke opschalingsambitie en subsidiebehoefte staan in schril contrast met het subsidiebudget van 13,5 miljoen euro voor 2022 dat in de regeling AanZET is opgenomen.

Anticiperend op een potentiële overtekening vindt TLN het van belang dat extra subsidiebudget kan worden benut uit toekomstige jaren om te voorkomen dat ondernemers die gewenste stappen willen zetten desondanks nul op rekest krijgen.

#### *Houd rekening met ambitie voorbij 2030*

Daar komt bij dat met de nieuwe voorstellen van de Europese Commissie (Fit-for-55) de ambities verder aangescherpt dienen te worden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft hierop voorgesorteerd tijdens de Klimaatop in Glasgow door op te roepen tot een ambitie voor de verkoop van zero emissie vrachtauto's: 30% in 2030 en 100% in 2040 om de CO<sub>2</sub>-neutraliteit in 2050 ook vanuit het goederenvervoer over de weg te kunnen ondersteunen. TLN ondersteunt dergelijke vergezichten en ambities maar stelt als randvoorwaarde dat het voor transportbedrijven wel mogelijk gemaakt moet worden. Ondernemers moeten in de competitieve transportsector nu eenmaal kunnen concurreren, ook met de toepassing van nieuwe technologie.

De subsidieregeling AanZET vormt zoals aangegeven een waardevol startpunt voor de toepassing van zero emissie vrachtauto's. Tegelijkertijd is het van belang te beseffen dat deze subsidieregeling niet de beoogde transitie mogelijk kan maken. De grootschalige toepassing van zero emissie vrachtauto's vergt een langlopend stimuleringsprogramma dat ondernemers compenseert voor de aanloopverliezen die tijdens de transitie samenvallen met de inzet van nieuwe technologie.

'Verleiden' is nodig zolang er geen natuurlijke businesscase mogelijk is. Dat geldt in relatie tot een geplande verplichtstelling (ZES 2030) maar zeker ook voor de verdergaande transitie naar zero emissie vrachtauto's waarvoor geen andere afspraken bestaan dan Europees bronbeleid in de vorm van emissienormen.

#### *Zorg voor een eenvoudige subsidieregeling*

Voor de subsidieregeling AanZET heeft TLN bij eerdere gelegenheid aangegeven dat het van belang is dat ondernemers een reële TCO kunnen realiseren. De aanschafsubsidie dient daarvoor toereikend en eenvoudig te zijn. Het is jammer dat in deze regeling de subsidie gecombineerd moet worden met de Milieu Investeringsaftrek regeling (MIA) om aan de beoogde ondersteuningsmaat te komen van 40 tot 60% van de meerkosten. Voor ondernemers in het van belang dat bij de bestelling van een elektrische vrachtauto direct en eenduidig helder is welke kosten daarmee samenvallen na aftrek van subsidie. Een combinatie van een aanschafsubsidie en een MIA-regeling maakt de subsidiehoogte afhankelijk van de bedrijfsresultaten. Deze samenstelling maakt de aanspraak op subsidie minder duidelijk en meer complex. Voor ondernemers zou een eenvoudige en eenduidige regeling die zonder voorwaarden en afhankelijkheden ondersteunt een betere stimulans inhouden. Een dergelijke verleiding is van belang omdat juist aan het begin van deze transitie naar elektrische vrachtauto's er nog diverse andere risico's zijn voor transportondernemers. Denk aan de laadinfrastructuur, de operationele inzet en de TCO die zich in de praktijk nog moet ontwikkelen.

Qua subsidiemogelijkheden zijn we in Nederland verrast door de Duitse aanpak die inhoudt dat ondernemers kunnen rekenen op een beduidend hoger subsidieniveau (tot 80%) om met zero emissie trucks te kunnen concurreren met de conventionele dieselloortuigen. Die concurrentiekracht houdt naast financiële ondersteuning ook de beschikbaarheid van de juiste laadinfrastructuur in. Alleen in die combinatie biedt de toepassing van elektrische trucks

bedrijfsperspectief. Voor TLN is van belang dat de regeling Aanzet in de komende periode jaarlijks geëvalueerd wordt en kan worden bijgesteld op basis van de behoeften van het bedrijfsleven om voor ondernemers een natuurlijke opschaling naar zero emissie trucks mogelijk te maken.

Als onderdeel van een eenvoudige subsidieregeling ziet TLN graag een kortere beslistermijn voor de toekenning van subsidie. De genoemde 13 weken, die eenmalig met dezelfde periode verlengd kan worden, houdt in dat ondernemers maximaal een half jaar wachttijd moeten betrachten. Een kortere beslistermijn helpt ondernemers bij het realiseren van een dynamische vervanging en overstap naar elektrische vrachtauto's.

## **2. De regeling vormt geen stimulans voor waterstof-elektrische trucks**

Er blijkt soms verwarring te zijn over het onderscheid tussen zero emissie voertuigen die voor de aandrijving gebruikmaken van accu's of van waterstof in combinatie met een brandstofcel. Wij zien beide concepten als vormen van voertuigen met een elektrische aandrijflijn ofschoon de energie op een verschillende manier op het voertuig wordt vastgehouden. Niettemin betreft het in beide gevallen zero emissie technologie en in die zin kunnen ondernemers voor beide toepassingen gebruikmaken van de subsidieregeling Aanzet.

De maximering van de subsidie per voertuig (van 17.800 tot 131.900 euro) vormt gelet op de hoge meerkosten van een waterstof-elektrische vrachtauto een hindernis die de toepassing ervan in de weg staat. Enkele bekende merken hebben gemeld vanaf 2026 af fabriek op de markt te komen met waterstof-elektrische trucks. Om daar te komen dienen er ook haalbare toepassingsmogelijkheden te zijn om zulke trucks in de praktijk te kunnen inzetten en te verfijnen. Dat komt dus aan op de periode 2023 t/m 2025. Voor de opschaling van het gebruik van zero emissie trucks dient voor de inzet van zwaardere materieel over langere afstand dus ook een effectief subsidie-instrument beschikbaar te komen dat ondernemers in staat stelt deze technologie in de praktijk toe te passen. Het genoemde subsidieplafond per voertuig verdient daarom naar ons idee een heroverweging.

## **3. Hybride diesel-elektrisch hoort bij de subsidiabele oplossingen**

De voorliggende subsidieregeling Aanzet voorziet niet in de stimulering van hybride vrachtauto's. Deze categorie is uitgesloten voor de regeling. Waar het gaat om diesel-elektrische hybride vrachtauto's lijkt dat een opmerkelijke keuze want in het Klimaatakkoord en in het Uitvoeringsoverleg wordt juist ingezet op de toepassing van deze technologie. Er is vastgelegd dat hybride vrachtauto's tot 1/1/2030 in de zero emissie zones ingezet kunnen worden mits qua techniek goed geborgd kan worden dat zulke vrachtauto's binnen de zones uitsluitend elektrisch worden aangedreven. Omdat er met de afspraken wordt voorgesorteerd op deze technologie lijkt het ons logisch dat die mogelijkheid ook in de subsidieregeling wordt herkend.

Wij zijn bekend met de geldende tegenwerpingen die met name gaan over de opvatting dat hybride-techniek te duur zou zijn en die de vrees betreffen dat deze technologie de werkelijke overstap naar zero emissie transport in de weg zou staan (lock-in). Beide overwegingen rechtvaardigen naar ons idee niet de uitsluiting van deze hybride technologie in de regeling. Waar het gaat om de genoemde tegenwerpingen verwachten wij dat de meerkosten in combinatie met de beperkte inzetduur tot 1/1/2030 niet zal lijden tot de gevreesde lock-in. De hybride toepassing zal naar ons idee door ondernemers niet gekozen worden op grond van financieel-economische argumenten maar de komende jaren slechts plaatsvinden op basis van de operationele inzet- en haalbaarheid voor specifieke vervoersvraagstukken. Denk hierbij aan vrachtauto's die intensief worden ingezet voor de bevoorrading van winkelketens in steden over langere afstanden en waarvoor de actieradius van vol-

elektrische trucks momenteel nog ontoereikend is. De bevoorrading van supermarkten met producten die bovendien gekoeld of diepgevroren gedistribueerd worden spreekt hierbij wellicht tot de verbeelding. Wij zouden liever een gelijkwaardige, technologie neutrale stimulering zien voor het realiseren van zero emissie stadslogistiek.

#### **4. Terugsluisgeld Vrachtwagenheffing is per 2024 noodzakelijk**

De plannen zoals overeengekomen in het Klimaatakkoord van 2019 voorzien in een tweeslag voor de financiering van de opschaling van zero emissie trucks. Dat betreft een subsidiebudget van 94 miljoen tot en met 2025, het jaar van de instelling van zero emissie zones. De verdere financiering van de verduurzaming van de logistiek zou mogelijk gemaakt worden op basis van de terugsluis van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing. Deze terugsluis van minstens 250 miljoen euro per jaar was voorzien vanaf 2024 zodat er een vloeiende beweging gemaakt kan worden met de opschaling van zero emissie vrachtauto's. De afspraken in het klimaatakkoord voorzien dus in een adequate ondersteuning van de transportsector om de vergroening te kunnen realiseren.

De toegezegde subsidie van 94 miljoen is intussen bijgesteld naar 43 miljoen en bovendien is de invoering van de vrachtwagenheffing met terugsluis uitgesteld tot 2026. Bij een gemiddelde subsidie van 80.000 euro voor het zwaardere segment brengt dat de komende jaren slechts 500 e-trucks op de weg. Dat ligt veel te ver af van de benodigde aantallen voor zero emissie stadslogistiek. Wanneer terugsluisgelden pas in 2027 beschikbaar komen voor de sector is dat veel te laat om de afspraken voor zero emissie stedelijke distributie waar te kunnen maken. Het gebrek aan subsidiebudget en de sterk vertraagde invoering van de terugsluis maken de geplande ambitie voor 2030 onhaalbaar.

#### **5. Toereikend stroomnet vormt kritische succesvoorwaarde**

De transitie naar zero emissie goederenvervoer over de weg is voor transportondernemers op meerdere punten uitdagend. Verwacht mag worden dat ondernemers binnen hun mogelijkheden die uitdaging aangaan. Dat hoort bij het nemen van verantwoordelijkheid en bij eigentijds ondernemerschap. Waar het gaat om belemmeringen die buiten de bedrijfsvoering van transportondernemers liggen, is een publiek-private samenwerking cruciaal om de overstap naar zero emissie goederenvervoer voor ondernemers mogelijk te maken. De beschikbaarheid van laadinfrastructuur vormt een ondubbelzinnige randvoorwaarde voor de transitie naar zero emissie trucks. Ondernemers in het beroepsgoederenvervoer kunnen zich geen stilstand van voertuigen permitteren. Waar het energienetwerk niet is opgewassen tegen de toekomstige laadvraag van transportbedrijven dient het netwerk met voorrang verzwaard te worden. 'Geld en stroom' zijn daarmee de kritische succesvoorwaarden om de opschaling naar zero emissie goederenvervoer in beweging te brengen en te vervolmaken.

Samengevat adviseert TLN de subsidieregeling Aanzet te herzien op de volgende punten:

- a. Verruim het subsidiebudget en de subsidiemaat voor een effectieve realisatie van de doelen voor zero emissie stadslogistiek en de verdere transitie naar zero emissie goederenvervoer
- b. Ontwikkel ook voor waterstof-elektrische aandrijving een effectief subsidie-instrument
- c. Neem diesel-elektrische hybridevrachtauto's op in de regeling AanZET
- d. Laat de terugsluisregeling van de Vrachtwagenheffing naadloos aansluiten op de regeling AanZET
- e. Waarborg interdepartementaal snel leveringszekerheid van voldoende stroom voor transporteurs
- f. Pas jaarlijks in overleg met de transportsector de subsidieregeling AanZET aan naar behoefte