



Betreft: Reactie Transport en Logistiek Nederland op Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB)  
Datum: 14 januari 2022  
Contactpersonen: Paul van der Linde ([evdlinde@tln.nl](mailto:evdlinde@tln.nl)), Ramon Heerings ([rheerings@tln.nl](mailto:rheerings@tln.nl)) en Ambro Smit ([asmit@tln.nl](mailto:asmit@tln.nl))

Transport en Logistiek Nederland (TLN) spreekt haar waardering uit richting alle betrokken ministeries en andere stakeholders voor de prettige en constructieve samenwerking in de aanloop naar de onderhavige Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB).

### **Algemeen**

Met de SSEB kan de bouwsector een verdere stap zetten richting minder stikstof, minder fijnstof en minder CO<sub>2</sub>. TLN is blij dat ook het binnen de bouwketen onmisbare bouwvervoer op een aantal punten is meegenomen en dat er voor het mkb 10% extra subsidie kan worden toegekend.

Tijdens de overleggen ter voorbereiding van SSEB is herhaaldelijk aangedrongen op financiële stimulering van al het trekkend materieel voor zover dat hoofdzakelijk of uitsluitend ingezet wordt om de bouw te bevoorraden. Daar de SSEB vooral gericht is op de bouwplaats zelf, staat hierover het volgende op pagina 50 van de Toelichting van de SSEB: *Een subsidieregeling specifiek voor emissieloze bouwvoertuigen (i.c. vrachtauto's) is in ontwikkeling en wordt begin 2022 verwacht*. TLN vraagt zich af welke specifiek op emissieloze bouwvoertuigen gerichte subsidieregeling wordt bedoeld. Wij nemen aan dat, ondanks de passage "specifiek voor emissieloze bouwvoertuigen e.v.", hiermee de Regeling Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) bedoeld wordt, die nu ook via internetconsultatie ter inzage ligt. AanZET is namelijk bedoeld voor een breder scala aan transportvoertuigen en dus niet beperkt tot specifiek bouwvoertuigen. Mocht hier inderdaad AanZET worden bedoeld, dan adviseren wij de passage op blz. 50 aan te passen.

Daarnaast constateren wij helaas dat AanZET maar een fractie van de beoogde opschaling in aanschaf van emissieloze vrachtwagens in de gehele transportsector kan ondersteunen. Daarbij komt nog dat de invoering van de vrachtwagenheffing jaren naar achteren is geschoven, waardoor ook de afgesproken terugsluisgelden veel te laat beschikbaar gaan komen.

TLN maakt zich dan ook grote zorgen over het feit dat de beschikbare ondersteuning voor de transportsector in het algemeen en die van het bouwvervoer in het bijzonder achterblijft bij de afspraken die hierover zijn gemaakt in het Schone Lucht Akkoord, het Klimaatakkoord en voor wat betreft de stikstofdoelstellingen.

In de brief van de Staatssecretaris staat dat de subsidieregeling voor bouwvoertuigen tot 2030 duurt. Maar in artikel 2.5 van de SSEB staat dat de laatste periode dat een aanvraag kan worden ingediend loopt tot 2027. TLN vraagt zich af, hoe dit verschil te verklaren is.

### **Forse verhoging budget onontkoombaar**

TLN schat het beoogde budget voor 2022 als volstrekt ontoereikend in voor de vele aanvragen die naar verwachting zullen worden gedaan. Wij verwachten dan ook dat de subsidiepot van 1,67 miljoen voor 2022 (en daarna jaarlijks opnieuw) zeer snel zal zijn opgesoupeerd. Daarbij dreigt wederom het gevaar dat vanwege de maximale subsidie van 1 miljoen per jaar per bedrijf de subsidiepot al na enkele aanvragen van grote bedrijven leeg kan zijn. Dit maximumbedrag staat o.i.

niet in verhouding tot de totale jaarlijkse beschikbare bedragen, en zal verlaagd moeten worden om meer bedrijven een kans te geven op subsidie, zeker als het budget niet noemenswaardig wordt verhoogd.

Gezien de doelstellingen heeft Nederland echter niet de luxe om tot 2030 jaarlijks een dergelijk gering bedrag beschikbaar te stellen onder het mom van 'aan te sluiten op de natuurlijke vervangingsmomenten' (blz. 38 van de SSEB). Bedrijven zullen hierdoor juist gefrustreerd worden in hun zoektocht naar betaalbare duurzame vervangingsopgaven: men zal langer doorrijden met oudere voertuigen of oudere voertuigen vervangen door nieuwe dieselvarianten. Daarmee bereiken we het tegenovergestelde van de primaire doelstelling van de SSEB, namelijk het versneld reduceren van de stikstofuitstoot door aanschaf van emissieloze voertuigen.

### **Voortdurende monitoring en bijstelling**

Juist omdat naar verwachting vele aanvragers bij ongewijzigd geringe budgetten de komende jaren bij herhaling teleurgesteld zullen worden in de toekenning van SSEB-subsidie, is voortdurende monitoring van de potentie aan aanvragen een essentiële randvoorwaarde. Als inderdaad blijkt dat de potentiële aanvragen een veelvoud zijn van de gehonoreerde aanvragen, kan (en zal dat hopelijk) reden zijn om budgetten te verhogen en of naar voren te halen. Het liefste zien wij niet eenmaal per jaar, maar zo nodig vaker, een aanpassing van de gelden voor de verschillende onderdelen van SSEB, e.e.a. afhankelijk van hoe de markt zich ontwikkelt qua vraag en aanbod. Uiteraard is TLN bereid om hierin actief mee te werken en denken.

### **Geen stimulans voor waterstof-elektrische trucks**

Helaas biedt de huidige opzet van de regeling geen stimulans voor de aanschaf van waterstof-elektrische voertuigen (i.c.m. een brandstofcel) en stuurt daarmee in effect aan op aanschaf van batterij-elektrische voertuigen. Beide concepten zijn echter vormen van voertuigen met een zero-emissie aandrijflijn, ook al wordt de energie op een verschillende manier in het voertuig vastgehouden. Aangezien de technische en operationele gebruiksmogelijkheden van batterij-elektrische voertuigen in het bouwvervoer naar verwachting in elk geval de komende jaren nog beperkt zullen blijven, zouden ondernemers niet door de overheid (onbedoeld) gedwongen moeten worden richting de keuze voor een technisch of operationeel minder of niet geschikte batterij-elektrische variant, als een waterstof-elektrisch voertuig ook emissieloos is. De gebruikte formule voor de berekening van de subsidiehoogte lijkt hier echter wel op aan te sturen. In de formule spelen kilowattuur en continu elektrisch motorvermogen van het accupakket namelijk een bepalende rol voor de hoogte van de subsidie. Batterij-elektrische voertuigen hebben meer/grotere accu's dan waterstof-elektrische voertuigen en daardoor een hoger vermogen in kilowattuur en continu elektrisch motorvermogen. Een batterij-elektrisch voertuig levert daardoor per definitie een hoger subsidiebedrag op, terwijl de aanschafkosten lager zijn dan van een waterstof-elektrische variant. Daarbij komt nog dat door alleen uit te gaan van batterij-capaciteit andere onderdelen van een waterstof-elektrisch voertuig die ook bijdragen aan de zero emissie van het voertuig niet worden meegenomen.

TLN vindt dit een onwenselijke beïnvloeding van de verschillende emissieloze oplossingen en ziet graag een correctie van dit (onbedoelde) effect. Voor de opschaling van het gebruik van zero emissie trucks dient voor de inzet van zwaarder 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.

### **Hybride diesel-elektrisch hoort ook bij de oplossingen**

De voorliggende subsidieregeling voorziet niet in de stimulering van hybride vrachtauto's. Waar het gaat om hybride diesel-elektrische vrachtauto's lijkt dat eens te meer 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 deze afspraken wordt voorgesorteerd op deze technologie lijkt het ons logisch dat die mogelijkheid ook in de SSEB wordt erkend en gesubsidieerd.

### **Hulpfuncties**

Op blz. 21 onder B Hulpfuncties staat achter *B1.1. Autolaadkraan* de vermelding (*Knijperauto*) vermeld. Niet duidelijk is waarom deze toevoeging nodig is. TLN gaat ervan uit dat alle autolaadkranen, ongeacht op welk voertuig ze staan, voor de SSEB in aanmerking komen.

### **Verwachte impact van de regeling niet herkend**

De subsidieregeling spreekt over een te verwachten toename van 1.300 schone en emissieloze elektrische bouwvoertuigen en zou daarmee onder bouwvoertuigen een bereik van ongeveer 25% van het park hebben. TLN herkent dit niet, aangezien dit zou betekenen dat het betreffende voertuigpark uit slechts 5.200 auto's zou bestaan. Alleen al het aantal kiepauto's en betonmixers schatten wij op een kleine 10.000 voertuigen. Daar bovenop komen nog de andere voertuigen, die wordt ingezet in de bouw, zoals die voor het laden en lossen van afzetbakken en containers. Los daarvan is het volgens TLN zeer de vraag, of een aantal van 1.300 voertuigen wordt gehaald bij de genoemde geringe budgetten.