

Geachte heer, mevrouw,

Met dank voor de door u geboden mogelijkheid tot het leveren van input op het Meerjarenprogramma (MJP) voor de terugsluis van de opbrengsten van de Vrachtwagenheffing, treft u onderstaand onze zienswijze aan. Wij vragen in het bijzonder uw aandacht voor:

- 1) Het beschikbare budget in de voorfinancieringsfase (2024 en 2025);
- 2) Het effect van de verrekening in de eerste jaren van het MJP;
- 3) De positie van de verlader in de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur op bedrijventerreinen;
- 4) Het budget subsidieregeling private logistieke laadinfrastructuur;
- 5) De stimulering van waterstof (trucks en tankinfrastructuur);
- 6) Het belang van hernieuwbare brandstoffen anders dan waterstof.

De ondertekenaars van deze brief werken al vele jaren samen in de logistieke keten. Zowel via zakelijke relaties voor vervoer en transport van Fast Moving Consumer Goods als in projecten welke ten doel hebben de transitie naar Zero Emissie (ZE) logistiek te bespoedigen. Zo waren de ondertekenaars initiators van de proeftuin “Elektrische en plug-in hybride trucks bij intensieve 24/7 supermarkt distributie”; Nederlands eerste grootschalige proeftuin in het DKTI-programma. En, zijn wij betrokken bij diverse projecten op het gebied van innovatieve laadoplossingen en het om-/tegengaan met/van netcongestie.

Met deze projecten hebben wij inmiddels vrij goed zicht op de impact van de transitie naar ZE Logistiek op de operatie en de bijbehorende kosten. Ons baserende op deze ervaringen en op de momenteel beschikbare informatie van het MJP vragen wij in het bijzonder aandacht voor het volgende:

Ad 1. Het beschikbare budget in de voorfinancieringsfase (2024 en 2025)

Wij zijn verheugd dat er in de voorgestelde opzet budget gereserveerd is voor de jaren voordat het MJP in werking treedt. Echter, in lijn met wat wij ook terugzagen in de reactie van Transport en Logistiek Nederland (TLN), willen wij in deze het belang benadrukken van het daadwerkelijk beschikbaar komen van budget voor deze voorfinancieringsfase (2024 en 2025). De afspraken uit het Klimaatakkoord 2019 over de onderdelen mobiliteit zijn volledig afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende middelen en zullen zonder deze reservering uit beeld raken.

Voor wat betreft de hoogte van het budget voor 2024 en 2025 voor de Aanschafregeling Zero Emissie Trucks (AanZET) specifiek, zien wij een verhoging van het budget voor 2024 met een factor 1,5 en voor 2025 en met ongeveer een factor 1,85 ten opzichte van het jaar 2023. Met de op handen zijnde wijziging van de aanvraagprocedure (één aanvraag per ondernemer per nieuwe emissieloze vrachtauto per dag) en een (onder invloed van de wijziging van de algemene groepsvrijstellingsverordening) verlaagd percentage toegestane maximale steun, wordt het budget weliswaar aanzienlijk verruimd maar waarschijnlijk zal zij desondanks toch snel uitgeput zijn. U gebruikt woorden van gelijke strekking in de toelichting op de regeling wijziging AanZET.

Vanaf 2025 voeren een kleine dertig Nederlandse gemeenten zero-emissiezones in. Nieuwe vrachtwagens die in zulke gebieden gaan rijden moeten dan uitstootvrij zijn. Het aantal nieuwe elektrische vrachtwagens zal vooruitlopend daarop in de komende jaren een enorme groei moeten maken. Ondernemers die nu al overschakelen naar emissieloze vrachtwagens zullen extra moeten investeren, omdat de aanschaf van emissieloze vrachtwagens op dit moment duurder is dan het fossiele alternatief. U geeft zelf aan dat ondersteuning daarom met name in de beginjaren wenselijk is. Met het oog op het voorgaande zouden wij een het wenselijk achten meer budget uit het MJP naar voren te halen voor de voorfinancieringsfase.

Ad 2. De verrekening van het budget van de voorfinancieringsfase in de eerste jaren van het MJP

In de huidige opzet wordt het budget van de voorfinancieringsfase verrekend in de eerste twee jaren van het MJP (2026 en 2027). Vanwege de inwerkingtreding medio 2026 zou het resterende budget voor de verschillende subsidieregelingen in 2026 € 55 miljoen bedragen en specifiek voor AanZET slechts € 25 miljoen. 2027 laat een iets positiever beeld zien, maar de middelen zullen naar verwachting onvoldoende zijn om alle in 2027 geplaatste orders voor ZE-Trucks van een bijdrage te voorzien. In de latere jaren loopt het bedrag dan weer op tot, specifiek voor AanZET, 175 miljoen in 2029 en 2030.

Naar onze mening zou de opzet van het programma zo moeten zijn dat bij alle onderdelen met name de zogenaamde “first movers” een steuntje in de rug krijgen. Mocht de financiële dekking van de voorfinancieringsfase onvermijdelijk moeten worden gezocht in de terugsluis uit de vrachtwagenheffing, dan stellen wij voor dat de verrekening meer verschuift naar de latere jaren van het MJP, te weten 2028 en 2029, en niet in de eerste jaren van het programma. Daarmee wordt het verschil in exploitatie tussen traditioneel en ZE-transport in de beginjaren kleiner gemaakt (i.e. als het aandeel van ZE nog beperkt is). In de latere jaren zal dit aandeel behoorlijk zijn toegenomen waarmee het speelveld tussen alle vervoerders meer gelijk zal zijn. Daarnaast zal de opschaling van de productie van e-trucks bij fabrikanten in de latere jaren mogelijk ook een drukkend effect hebben op de meerprijzen.

Ad 3. De positie van de verlader in de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur op bedrijventerreinen

De subsidieregeling voor private laadinfrastructuur op bedrijventerreinen betreft een regeling om een deel van de aanschafkosten van private laadinfrastructuur te subsidiëren. Zoals in de benaming van het meerjarenprogramma al is opgenomen betreffen de verschillende subsidieregelingen van het MJP de terugsluis van de af te dragen vrachtwagenheffing voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Voor batterij-elektrisch vervoer en logistiek vindt het bijladen van het voertuig in de meeste gevallen plaats op het depot, zoals ook uit de onderzoeken van LoLa blijkt. In verschillende sectoren is de eigenaar van de laadinfrastructuur niet de eigenaar van de voertuigen. De situatie dat de batterijen van e-trucks van vervoerders moeten worden geladen/bijgeladen op distributiecentra van verladers is vooral aan de orde bij retaildistributie, de deelsector die als een van de eerste op grote schaal te maken heeft met grootschalig transport naar zero-emissie gebieden.

Hoewel het conceptprogramma vermeldt dat laadpalen op eigen terrein mogelijk beschikbaar kunnen worden gesteld voor andere ondernemers, willen wij in deze het belang benadrukken om bij de uitwerking van de regeling rekening te houden dat een verlader subsidiebegunstigde moet kunnen zijn voor de regeling, zonder dat er sprake is van eigendom van de voertuigen.

Ad 4. Budget subsidieregeling private logistieke laadinfrastructuur

Wat ons naast het hiervoor genoemde aandachtspunt opvalt is dat het beschikbare budget over de verschillende jaren gering is. Zeker als deze ook bedoeld is voor de stimulering van slimme laadsystemen en/of energieopslag. Deze laatste systemen zijn behoorlijk prijzig. In de jaren vanaf 2028 is een budget van € 45 miljoen per jaar beschikbaar (het conceptprogramma vermeldt voor 2028 per abuis € 540 miljoen). Een vergelijkbaar jaarlijks budget zou voor private logistieke laadinfrastructuur, vanuit het oogpunt van de congestie die op steeds meer plaatsen investeringen in laadinfrastructuur tegenhoudt of aanzienlijk duurder maakt, al vanaf 2024 wenselijk zijn.

Ad 5 Stimulering waterstof

Waterstof voor trucks bevindt zich voor wat betreft de ontwikkeling en implementatie nog in een heel pril stadium. Waterstof-elektrische trucks van OEM's die nodig zijn, zijn niet eerder dan 2026 op enige schaal beschikbaar en waarschijnlijk zelfs later. Trucks waarbij waterstof wordt toegepast in verbrandingsmotoren zullen mogelijk wel eerder op de markt komen dan trucks met brandstofcellen. Eerstgenoemde categorie kan het gebruik van waterstof en daarmee de realisatie van het tanknetwerk versnellen, maar deze trucks lijken in de huidige opzet niet voor subsidie in aanmerking te komen omdat in de inleiding wordt gesproken over waterstof-elektrische voertuigen. Het is zeer aan te bevelen om juist ook voertuigen met een verbrandingsmotor op waterstof expliciet in de regeling mee te nemen vanwege de vrijwel 0-uitstoot van CO₂, de eenvoudigere technologie dan de brandstofcel en lagere meerinvestering waardoor een snellere groei van waterstof in de markt wordt mogelijk gemaakt.

Tankstations met een hoog doorstroomvolume van waterstof per tijdseenheid moeten zich nog gaan bewijzen. Dat zou dan met gebruik van de eerst beschikbare trucks moeten gebeuren (i.e. de verbrandingsmotor). In de eerste jaren van het MJP zou er voldoende geld beschikbaar moeten zijn voor het realiseren van een goed netwerk van truck-geschikte waterstofstankstations waarbij redundancy (meerdere tankstations in de buurt) een vereiste is. Voor de opschaling met trucks zou een behoorlijke inspanning vereist zijn vanaf 2027. De budgetten die nu zijn gedefinieerd, samen met het budget vanuit het Klimaatfonds, zullen geschikt zijn voor een testfase, maar onvoldoende zijn voor de hiervoor bedoelde opschaling.

Een waterstof-elektrische truck met brandstofcel is fors duurder dan een batterij-elektrische truck. Het MJP dient daar rekening mee te houden. In het conceptprogramma is aangegeven dat de regeling niet voorziet in verlaging van de waterstofprijs. Wij tekenen hierbij aan dat, voor het inzetten van waterstof trucks op een bedrijfseconomisch verantwoorde wijze, zowel subsidies voor de investeringen in trucks en tankinfra als een betaalbare waterstofprijs een absolute randvoorwaarde zijn.

Ad 6 Het belang van hernieuwbare brandstoffen anders dan waterstof

In het conceptprogramma wordt in het deel "totstandkoming" gesteld dat voor andere hernieuwbare brandstoffen (zoals BioLNG) maar zeer beperkte middelen zullen worden ingezet omdat deze niet of onvoldoende bijdragen aan het uiteindelijke doel. Hierbij lijkt er ten onrechte vanuit te worden gegaan dat netcongestie geen beperking geeft op de duurzaamheidsambities. In de praktijk zullen wij (maar ook anderen) de komende jaren voor transporttypen waar nog niet zo snel overgegaan kan worden op zero-emissie met batterijen en/of waterstof, volledig afhankelijk zijn van hernieuwbare brandstoffen (BioLNG).

Voor verregaande CO₂-reductie zouden hernieuwbare brandstoffen en maatregelen ter bevordering van hun implementatie dan ook meer aandacht verdienen in het MJP. Immers, voor een snelle overgang naar ZE-logistiek zullen alle beschikbare opties meer dan nodig zijn.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet middels de definitieve versie van het MJP.

Met vriendelijke groet,

Peter Leegstraten
Manager Transport Expertise
Albert Heijn transport



Mark van der Drift
CEO Cornelissen Groep



Simon Loos
Simon Loos Transport B.V.

