



De gemeente Rotterdam is blij dat er voor ondernemers duidelijkheid komt over de terugsluis van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing. Op hoofdlijnen staat Rotterdam achter de gekozen koers. In de uitwerking van het concept-meerjarenprogramma 2026-2030 en het concept-stimuleringspakket 2024-2025 staan echter een aantal zaken die tot zorgen leiden.

Een deel van deze zorgen heeft de gemeente Rotterdam eerder geuit in de internetconsultatie voor de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET). De onzekerheid of de budgetten beschikbaar en toereikend zijn en het gebrek aan flexibiliteit van de budgetten zijn toentertijd benoemd als mogelijke belemmeringen voor de transitie. In de twee jaar dat de subsidieregeling beschikbaar is, is gebleken dat deze zorgen terecht waren en er aanpassingen noodzakelijk zijn.

Snelle, doelmatige en flexibele inzet budgetten

Om de doelen te bereiken, die we in het Klimaatakkoord van 2019 en in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek van 2021 hebben afgesproken, is snelle, doelmatige en flexibele inzet van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing noodzakelijk. Het feit dat de invoering van de heffing is uitgesteld tot halverwege 2026 doet niets af aan de eerdere afspraken én de actuele noodzaak om nu te investeren. Dit geldt met name voor de ondernemers die de zero-emissie zones moeten gaan bevoorraden.

Daarnaast is nog een belangrijke reden om meer budget naar voren te halen. Aan het begin van de groei is de meerprijs van een emissievrije ten opzichte van een dieselvrachtauto het grootst. Het verschil in de Total Cost of Ownership (TCO) en daarmee de noodzaak voor subsidie zal richting 2030 kleiner worden. De ondernemers die nu hun nek uitsteken zijn ook de ondernemers die de subsidie het hardst nodig hebben.

In 2022 werd bij de invoering van AanZET in de reactie op de internetconsultatie nog gesteld dat *"mocht het aantal aanvragen sneller gaan dan voorzien, dan zal de regeling daar gedurende de looptijd waar mogelijk op aangepast worden."* Op basis van de ervaring in 2022 en 2023, zou nu dus het moment zijn om aanpassingen voor de volgende jaren uit te voeren. Echter is ieder jaarbudget tot en met 2027 lager dan het totaal aangevraagde subsidiebedrag in 2023.

Stimulering zero emissie stadslogistiek

Een ander belangrijk uitgangspunt is dat de terugsluis het juiste effect teweegbrengt. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat de beschikbare subsidiegelden in ieder geval terecht komen bij ondernemers die gevestigd zijn of rijden in de (toekomstige)



zero-emissiezones. Het gevaar bestaat dat, als gevolg van de tariefdifferentiatie in de vrachtwagenheffing, het langeafstandsvervoer gaat concurreren met stadslogistiek om de subsidiegelden. Dit is hoogst onwenselijk, vooral met de reeds bestaande zorgen over de hoogte van de budgetten en hun verdeling in de tijd.

Realisatie benodigde laadinfrastructuur

De realisatie van voldoende laadinfrastructuur is cruciaal voor de elektrificatie van de transportsector. Het aanwenden van de terugsluisregeling voor een subsidie voor deze infrastructuur valt dan ook zeker toe te juichen. Echter, de beperkingen van het elektriciteitsnet en de gevolgen daarvan voor de realisatie van voldoende laadinfrastructuur zullen met name later in de tijd gevoeld worden, als het aantal elektrische bestel- en vrachtwagens echt een vlucht neemt en daarmee de energievraag en het benodigde vermogen groeit. Daartegenover is de verwachting dat de prijs van voertuigen zal dalen naar mate de tijd vordert.

Daarnaast kan het bedrag voor laadinfrastructuur verder worden verhoogd door de middelen voor waterstof te reduceren. De realisatie van waterstoftankstations neemt nu een aanzienlijk deel van het budget in beslag, terwijl de inzet van waterstof voor mobiliteit, zeker binnen de zero emissie zones, vooralsnog maar zeer beperkt zal zijn. Alleen waar elektrificatie geen reële optie is zal naar waterstof worden uitgeweken (bijv. zwaar lange afstandstransport en rijdende werktuigen), alleen al om het feit dat er nog nauwelijks (betaalbare) waterstofvoertuigen op de markt zijn. Tot 2030 is de verwachting daarom ook niet dat er op grote schaal waterstof wordt ingezet in mobiliteit. De toepassing van waterstof voor mobiliteitsdoeleinden is vanuit systeemperspectief bovendien onwenselijk, omdat de energieomzetting uiteindelijk veel minder efficiënt is dan bij voertuigen die batterij-elektrisch worden aangedreven. Wij pleiten ervoor om de budgetten die nu gereserveerd zijn voor de realisatie van waterstoftankstations sterk te verminderen en over te hevelen naar de subsidieregeling voor laadinfrastructuur.

Tot slot

Transities gaan altijd gepaard met schokken, uitdagingen en verrassingen. Met de voorgestelde monitoring en evaluatie worden ontwikkelingen pas na afloop van het meerjarenprogramma inzichtelijk gemaakt. Vervolgens worden de geleerde lessen pas in een nieuw programma voor de jaren 2031-2035 toegepast. Om grip en regie te houden op de transitie kunnen tussentijdse aanpassingen vereist zijn. Tot slot vragen wij daarom om ook gedurende het meerjarenprogramma 2026-2030 te monitoren en met de sector in gesprek te blijven over mogelijke aanpassingen teneinde de doeltreffendheid en doelmatigheid van het programma te waarborgen.