



Notitie

Onderwerp: Consultatie wijzigingsregeling van de aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanzET)
Datum: 25 september 2023
Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Van: Vereniging Afvalbedrijven

Inleiding

Graag maakt de Vereniging Afvalbedrijven (VA) gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de voorliggende consultatie. Wij zullen dit in deze notitie uitwerken aan de hand van de vragen uit de consultatie.

De VA vertegenwoordigt een groot deel van het Nederlandse afvalbedrijfsleven in de gehele afval- en recyclingketen. Ruim 65% van het in Nederland vrijkomende afval wordt door onze leden ingezameld en verwerkt. Zij organiseren het hergebruik, de recycling en het op een correcte wijze inzamelen, opslaan en be- / verwerken van afval tot nieuwe grondstof en energie en zijn daarmee instrumenteel in de transitie naar een circulaire economie.

Vraag 1: Verwacht u dat de gewijzigde subsidiepercentages en maximale subsidiebedragen voldoende zijn om een emissieloze vrachtwagen aan te schaffen?

Naar aanleiding van de publicatie en de bijgevoegde relevante documenten van de AANZET-regeling zijn de gewijzigde subsidiepercentages en maximale subsidiebedragen (nog steeds) niet voldoende voor de aanschaf van een emissieloze vrachtwagen. Het verschil tussen de investeringskosten en het maximaal subsidiebedrag blijft namelijk groot. Als voorbeeld zijn de gewijzigde subsidiebedragen voor het aanschaffen van een emissieloze vrachtwagen gedaald van €50.000 naar €38.000, wat een daling van €12.000 betreft. De subsidiebedragen zijn ontoereikend voor de overgang naar emissieloze vrachtwagens. Daarbij betreft de meerprijs een waarde van €200.000, wat niet voldoende is ter compensatie voor de aanschaf. Het verschil in meerprijs maakt de bereidheid voor het aanschaffen van een emissieloze vrachtwagen klein. Indien wordt vergeleken met het aanschaffen van een diesel vrachtwagen, brengt de aanschaf van een emissieloze vrachtwagen drie tot vier keer hogere investeringskosten met zich mee.

Kortom de omvang van de bedragen zijn niet voldoende, gezien de subsidiebedragen de meerkosten niet kunnen dekken. Hierdoor blijft de drempel om een emissieloze vrachtwagen aan te schaffen hoog.

Vraag 2: Kunt u zich vinden in de voorgestelde aanvraag- en lotingprocedure, waarmee meer duidelijkheid voor de aanvrager wordt verschaft?

Met de wijziging in de voorgestelde aanvraag- en lotingprocedure verandert deze procedure. In de voorgestelde procedure geldt dat er per bedrijf per dag één aanvraag voor AanzET subsidie kan worden ingediend. De voorgestelde wijze van aanvragen is afhankelijk van het aantal trucks waarvoor een AanzET subsidie ingediend moet worden. Deze wijze van aanvragen hangt af van de beschikbare financiële middelen in de AanzET subsidie. Gezien de beperkte beschikbare financiële middelen in het gestelde tijdsbestek. Gezien ieder bedrijf per dag één aanvraag kan indienen, is het niet inzichtelijk of er de volgende dag voldoende subsidiebudget beschikbaar is



voor een nieuwe aanvraag. Dit kan als mogelijk scenario schetsen dat er per bedrijf meerdere nieuwe aanvragen worden ingediend dat het subsidiebudget langs de bedrijven raakt.

Indeling van de AanZET subsidie

Als laatste wordt een dilemma geschetst dat in onze achterban op dit moment wordt gevoeld. In de huidige opzet van de AanZET subsidie wordt er op basis van gewicht van de transportwagens een indeling geïnclassificeerd. Binnen de rioleringsbranche worden wagens ingezet met een groter vermogen, voor de aandrijving van de werkzaamheden, waardoor een indeling op basis van gewicht geen recht doet aan de benodigde investeringskosten voor rioleringsbedrijven die gedekt worden door een AanZET subsidie. Namens de rioleringsbedrijven wordt voorgesteld om rekening te houden met het vermogen wat nodig is voor de toepassing van de wagen bij de indeling van de AanZET subsidie.

Tenslotte

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en zijn uiteraard graag tot nadere toelichting bereid.