



Aan:  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Online reactie op internetconsultatie via Overheid.nl

Onderwerp: Digitale zienswijze AanZet regeling

**Havenbedrijf Rotterdam N.V.**

**Datum** 25 september 2023

**Ons kenmerk** HBR 2731860

**Aantal bijlagen** 0

**Contactpersoon** Voskamp, Aral

**Telefoon** +31 6 5123 9123

**E-mail** haw.voskamp@portofrotterdam.com

Geachte heer/mevrouw,

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat introduceerde in 2022 de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET). Deze regeling wordt in 2024 op een aantal punten gewijzigd, waaronder de subsidiepercentages. Er is tot en met 25 september 2023 gelegenheid om via een internet-consultatie een zienswijze hierop in te dienen. Gaarne maken wij van deze gelegenheid gebruik.

### **Prijsprikkels zijn cruciaal voor verduurzaming en innovatie van het wegtransport**

Het stimuleren van verduurzaming en innovatie in het wegtransport zijn zaken welke het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (hierna HbR) van harte ondersteunt. Zo nemen wij het initiatief (personele inzet en investeringen) voor de uitrol van laadinfrastructuur voor vrachtauto's om de transitie naar zero emissie (ZE) wegtransport te faciliteren en te versnellen. Wij zijn dan ook verheugd dat de minister al eerder de AanZET-voorziening in het leven heeft geroepen en deze voort wil zetten. Het wegtransport kent zeer kleine marges waardoor externe prijsprikkels relatief snel effect hebben en tot verandering leiden. Wij hebben een aantal aanvullende ideeën om doelmatigheid en doeltreffendheid van de regeling te vergroten welke wij hieronder nader toelichten.

### **Voorkom vertraging van verduurzaming van het wegtransport**

Uit de markt horen wij geluiden dat logistieke partijen overwegen om geen ZE-trucks meer aan te schaffen omdat ze uitgeloot werden van de AanZET regeling in 2023 of 2022. Het is dus wat ons betreft een goede zaak dat de subsidie herzien wordt in een poging deze toegankelijk te maken voor meer marktpartijen. Een mogelijk onbedoeld effect van de herziening is echter dat deze de verduurzaming juist afremt. Om dit te ondervangen hebben wij een aantal suggesties:

- Het lijkt ons een goed basisprincipe dat een kleine onderneming recht heeft op een hoger subsidiepercentage dan een grote onderneming. Het verschil dat nu toegepast is, is echter wel erg groot. Hierdoor is de regeling minder aantrekkelijk voor grote(re) ondernemingen met veel voertuigen en dus ook grote potentiële bijdrage aan de verduurzaming. Ons voorstel zou zijn om het verschil in subsidiepercentages kleiner te maken tussen kleine en grote ondernemingen.
- Voor zover wij uit de tekst kunnen opmaken, worden partijen die al in 2022 en/of 2023 zijn ingeloot voor AanZET-subsidie gelijk behandeld als partijen die zijn uitgeloot. In het kader van gelijke kansen lijkt ons het eerlijker dat de partijen die uitgeloot waren voorrang krijgen bij een volgende subsidieronde (of een hogere prioriteit). Daarmee krijgen zoveel mogelijk partijen de gelegenheid om te starten met elektrificeren van hun wagenpark en ontstaat breder draagvlak voor deze transitie;

- Wij lezen onder wijziging B bij artikel 1.1 dat ondernemers in het voorstel 1x per dag een aanvraag mogen indienen voor 1 enkel voertuig. Dat levert een extra administratieve last op voor de ondernemer en verhoogt daarmee de drempel voor ondernemers. Hij moet bovendien ook voor de Milieu Investerings Aftrek (MIA) een aanvraag indienen. Het lijkt ons beter als partijen hun aanvraag voor alle voertuigen in een keer gebundeld mogen en kunnen indienen. Vervolgens kan het totale budget evenredig verdeeld worden over alle aanvragers totdat de subsidie is uitgeput;
- Een aantal sectoren heeft naast de AanZET-regeling al een andere prikkel om te verduurzamen. Voor stadslogistiek betreft dit de Zero Emissie-zones die in 2025 worden ingevoerd. Voor bouwlogistiek betreft dit de stikstofproblematiek. Wij zien om ons heen dat opdrachtgevers door deze ontwikkelingen bereid zijn meer te betalen voor ZE transport in zowel de stads- als bouwlogistiek. Transport in andere sectoren kent tot op heden geen vergelijkbare stimulans en is daarmee extra gevoelig voor prijsprikkels. Wat ons betreft zouden bepaalde transporteurs daarom binnen de AanZET-regeling voorrang moeten krijgen en/of recht op een hogere subsidie, teneinde ook in andere sectoren deze transitie op gang te brengen. Wij denken hierbij met name aan het lange afstandstransport.
- Wij begrijpen dat de regeling verenigbaar dient te zijn met Europese regelgeving (AGVV) over maximale steunintensiteit. Lagere subsidiebedragen per voertuig, welke aanpassing is gedaan in deze herziening, zijn wat ons betreft echter niet de oplossing om een succesvolle subsidie toegankelijker te maken. Ook dit verhoogt voor ondernemers de drempel en verlaagt de aantrekkelijkheid van de subsidie, hetgeen wij ook terug horen uit de markt. Wat ons beter is het beter om de hoogte van de subsidie per voertuig gelijk te houden voor die sectoren waar geen andere prikkels zijn voor verduurzaming. In de toekomst kan dit wellicht veranderen wanneer de aanschafprijzen van elektrische trucks significant beginnen te dalen.

Vanzelfsprekend zijn we beschikbaar om een nadere toelichting op deze zienswijze te geven. In dat geval kunt u contact opnemen met dhr. Aral Voskamp (zie gegevens in briefhoofd).

Met vriendelijke groet,  
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

E. van der Schans  
Hoofd Environmental Management