

L.S.,

Dank voor de gelegenheid om inbreng te leveren in deze consultatieronde voor de DKTI Transport.

We vragen uw aandacht voor de aspecten reikwijdte, periode van openstelling in combinatie met eis van 24 maanden inzet bij Learning by Using, subsidiepercentage en budget.

Ad reikwijdte:

1. We verzoeken u om de geschiktheid *'voor het rijden op een brandstofmengsel dat voor ten minste 30 procent bestaat uit een alternatieve brandstof die volledig is gemaakt met behulp van hernieuwbare energiebronnen'* te verwijderen uit de definities van subsidiabele voertuigen (beschreven in artikel 2c en 4 van de wijziging).

We hebben hier twee redenen voor (tegen de achtergrond van de discussie over biobrandstoffen):

- a. Dergelijke voertuigen zijn technologisch gezien niet voldoende vernieuwend (en bovendien niet voldoende duurder) ten opzichte van conventionele voertuigen om opname in de DKTI-regeling te rechtvaardigen.
  - b. Door de 'kanbepaling' in de definitie is er geen enkele garantie dat deze voertuigen in de praktijk ook daadwerkelijk op hernieuwbare brandstoffen zullen rijden, waardoor de bijdrage aan het klimaat verwaarloosbaar wordt.
2. We verzoeken u om de definitie van *'emissiearme mobiele machine voor gebruik op luchthaventerreinen'* te verbreden tot *'(lucht)haventerreinen'*.  
Redenen:
    - a. Er is veel ruimte voor reductie van CO<sub>2</sub> (en luchtverontreinigende stoffen) door inzet van zero-emissie terminaltrekkers op haventerreinen.
    - b. Verscheidene bedrijven zijn nu reeds bereid tot investeren, maar hebben steun nodig voor het verminderen van de onrendabele top.
    - c. Aangezien Nederland kwalitatief hoogstaande productie van dergelijke trekkers heeft, kunnen investeringen in terminaltrekkers een breder positief effect hebben op de Nederlandse economie.
  3. We verzoeken u om de definitie van haveninfrastructuur te beperken tot uitsluitend investeringen die bijdragen aan de reductie van CO<sub>2</sub>, i.e. oplaadinfrastructuur, tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen en walstroom.
  4. We verzoeken u om het nieuwe artikel 8a (project Learning by Using) ook van toepassing te maken op mobiele machines op haventerreinen, en daarbij een passend minimaal aantal te definiëren.

Ad periode van openstelling in combinatie met eis van 24 maanden inzet bij Learning by Using:

5. In het geval dat het budget voor de categorie Learning by Using wordt verhoogd, stellen we voor de sluitingsdatum op te schuiven naar het eind van het jaar 2021. Reden:
  - a. Als in korte tijd veel zware zero-emissie vervoermiddelen geleverd moeten worden, kunnen de fabrikanten onder druk komen te staan, waardoor de leverdatum in gevaar zou kunnen komen, en daardoor ook wellicht de 24 maanden onafgebroken inzet die vereist is. Als aanvragen gedurende de een langere periode ingediend kunnen worden, verdwijnt dit mogelijke probleem.





Ad subsidiepercentage:

6. We verzoeken u om de subsidiepercentages voor Learning by Using zo hoog mogelijk vast te stellen; idealiter op 40, 50 en 60%, zoals in de eerdere DKTI-tranches, maar anders tenminste op 28, 38 resp. 48%. De redenen hiervoor:
  - a. De meerkosten voor zero-emissievoertuigen zijn nog hoog. Zelfs met de hoge subsidiepercentages vereist het in gebruik nemen van zero-emissie transportmiddelen - dat geldt vooral voor trucks en trekkers - flinke investeringen van de bedrijven (in tijd en geld). Het is begrijpelijk en normaal dat bedrijven er nog niet aan toe zijn om zonder subsidie tot ingebruikname van zero-emissie trucks en trekkers over te gaan. De onrendabele top wordt veroorzaakt doordat er nog geen massaproductie is van dergelijke voertuigen en passende oplaad- of tankinfrastructuur. Massaproductie ontstaat enkel en alleen als er voldoende bestellingen geplaatst worden. De DKTI-regeling kan daar een grote impuls aan geven.
  - b. De voorgestelde percentages gaan ervan uit dat bedrijven MIA en Vamil kunnen inzetten om nog 12% voordeel te halen. Of bedrijven dit lukt, hangt af van hoeveel winst ze maken. De winstgevendheid van transportbedrijven staat onder druk in deze tijd van Corona.
  - c. Zonder de hoge subsidiepercentages wordt de onrendabele top nog 10% hoger. Voor bedrijven in sommige gebieden (Amsterdam, Gelderland) zal het mogelijk zijn om dat gat te gedeeltelijk of geheel te dichten met extra regionale subsidie. Voor alle andere bedrijven geldt dit niet. Dit tast het 'level playing field' aan.

Ad Budget:

7. We pleiten voor een sterke verhoging van het DKTI-budget. Dit zou in ieder geval moeten gelden voor de categorie Learning by Using; dat behoeft onzes inziens een verhoging met een factor 10.

Redenen:

- a. De DKTI-categorie 'Learning by Using' is een uitstekende tussenstap tussen enerzijds ontwikkelen/demonstreren van nieuwe technologieën en anderzijds een 'rechttoe-rechtaan' aanschafsubsidie. Dit komt door de aandacht voor 'samen leren', en dat is precies waaraan op dit moment behoefte is. Goed inzetten van zero-emissie transportmiddelen vergt een frisse blik op de bedrijfsvoering, nadenken over hoe het nog slimmer en duurzamer kan en hoe, hoe snel en waar de transportmiddelen geladen/getankt kunnen worden. Als bedrijven dit samen kunnen leren, wordt er veel gewonnen.
- b. Als de Nederlandse overheid voldoende subsidie verstrekt om alle goede voorstellen in 2021 te honoreren, versnellen we daarmee het moment dat de onrendabele top verdwijnt en zero-emissie transportmiddelen 'mainstream' kunnen worden. Dat is van grote waarde voor CO<sub>2</sub>-reductie en klimaatbeleid in ons land; óók als de prijs per ton vermeden CO<sub>2</sub> per individueel transportmiddel nog hoog is.
- c. Vrijwel alle transportbedrijven maken zware tijden door: hetzij omdat de Coronamaatregelen een groot deel van hun omzet lieten verdampen, hetzij omdat diezelfde maatregelen hen dwongen om alle zeilen bij te zetten om de (al dan niet tijdelijk) toegenomen vraag succesvol en betaalbaar te managen. Als deze bedrijven nú bereid zijn zich in te spannen voor de energietransitie door een 'Learning by Using' aanvraag in te dienen, dan zou dat beloond moeten worden met een grote kans (liever zelfs: zekerheid) om subsidie te krijgen voor een kwalitatief goed projectvoorstel. Wij weten al van vele bedrijven dat zij bereid zijn tot investeren. Het totaal van hun aanvragen zal een veelvoud beslaan van €11 miljoen. Als de €11 miljoen gehandhaafd wordt, wordt de slaagkans van aanvragen voor Learning by Using echter ontmoedigend klein.

- d. Vasthouden aan het voorgenomen budget van €11 miljoen voor LbU zou erop neerkomen dat de overheid hard op de rem trapt van de energietransitie in transport, in plaats van de broodnodige versnelling aan te brengen. Met een 10 keer zo hoog budget voor Learning by Using komt Nederland weer in de buurt van de ambitie en het ingroeipad naar het doel dat is afgesproken in het Klimaatakkoord: 5000 e-trucks in 2025. Volgens dat ingroeipad zouden er in 2021 minimaal zo'n 500 e-trucks op de weg moeten zijn, of geleverd moeten worden. Er rijden er inmiddels zo'n 60. De DKTI-categorie Learning by Using zou voldoende budget moeten hebben om dat verschil op te vangen. Een verhoging met een factor 10 is daarvoor een uitstekend begin.
- e. Op de rem staan is slecht voor de bedrijven die hun nek durven uitsteken, slecht voor het bereiken van de Nederlandse klimaatdoelen, en slecht voor de toonaangevende internationale positie die Nederland nu nog heeft op het gebied van zero-emissie vervoer.

We zien de reactie met belangstelling tegemoet in de definitieve tekst van de DKTI-regeling.

Met vriendelijke groet,



Julia Williams  
Secretaris