

1. U constateert dat het aanbod van marktrijpe zero emissie (ZE) vrachtwagens (vanaf 4250kg) beperkt blijft en dat deze nog zeer kostbaar zijn waardoor hun marktaandeel laag blijft. Deze constatering delen wij volledig. Wij juichen de komst van de DKTI 'Learning by Using' categorie dan ook van harte toe, aangezien wij merken dat het realiseren van laad- en in het bijzonder waterstofinfrastructuur wordt bemoeilijkt door de geringe volumevraag. Echter zal het lage subsidieplafond van 11 miljoen euro voor de 'Learning by Using' categorie er helaas in resulteren dat er maar weinig projecten echt worden geholpen.

De subsidie zal er ons inziens onvoldoende in slagen om een daadwerkelijke kentering in de markt richting ZE zwaarder transport te genereren. Het aantal voertuigen dat hiermee mogelijk op de markt gaat komen zal substantieel laag zijn én is er een reële kans dat ze verspreid in het land zullen gaan rijden. Verspreiding is in deze versnippering die bij het merendeel van de projecten onvoldoende massa zal geven om de benodigde keten tot stand te brengen. Wij opteren daarom voor een doelgerichte subsidie voor voldoende voertuigen om de keten te kunnen sluiten.

Wij horen nu al in de markt dat de voorgestelde lagere subsidiepercentages binnen de 'Learning by Using' categorie aanleiding zijn om geen aanvraag in te gaan dienen. Vooral het MKB zal door een lager steunpercentage moeite hebben de business case rond te krijgen en mogelijk afhaken. Daarnaast zien partijen dat de lage subsidie het sluiten van de keten niet bevordert, waardoor projecten alsnog stilvallen. Dit afgezet tegen de benodigde tijd en kosten voor het indienen van een aanvraag laat partijen terughoudend reageren. De vraag is of de overheid dit wil. Het is mogelijk dat de markt daarmee een minder duidelijk signaal zal afgeven dat overheidssteun voor het opschalen van emissieloos transport echt nodig is. Dit laatste zien wij wel in de praktijk.

2. Concreet wordt 'Learning by Using' geïntroduceerd als een instrument om de verduurzaming van de logistiek verder te brengen. Logistiek heeft betrekking op goederenstromen. Wij pleiten ervoor om 'Learning by Using' breder te trekken dan alleen logistiek en open te stellen voor mobiliteit. Onze motivatie is als volgt:

Vanuit het Klimaatakkoord ligt er een stevige opgave in de verduurzaming voor mobiliteit. De gestelde deadlines liggen niet ver in de toekomst terwijl we voor de toepassingen van waterstof en batterij-elektrisch in zwaarder vervoer nog in de ontwikkelfase zitten. De ontwikkelfase voor zwaarder vervoer vraagt hoge investeringen die zich vooralsnog vertalen in hoge aanschafkosten van trucks. Hoge aanschafkosten van trucks vragen om hoge(re) subsidies. Gezien het relatief lage subsidieplafond van 11 miljoen euro zal dit een gering aantal elektrische- en/of waterstoftrucks op de weg brengen.

Anders ligt het bij bestelvoertuigen die op waterstof of batterij-elektrisch worden aangedreven. In het segment bestelvoertuigen is er veel vraag naar waterstof, mede met het oog op stringentere milieuzones in grotere steden. De aanschafkosten liggen lager dan bij trucks, hetgeen impliceert dat met de beschikbare subsidie meer ZE voertuigen op de weg gebracht kunnen worden. Deze grootschalige beschikbaarheid van betaalbare ZE voertuigen is cruciaal om te kunnen voldoen aan de reductieopgave voor de mobiliteitssector.

3. Graag zouden wij zien dat het mogelijk wordt voor kennisinstututen/onderzoeksinstellingen om projectpartner te zijn in een 'Learning by Using' aanvraag. Dit omdat er wordt gevraagd om een grote component monitoring & kennisdeling, activiteiten waarmee bedrijven minder bekend zijn. De administratieve lasten van subsidies vallen bedrijven vaak al zwaar en leiden af van hun core business. De verplichte component monitoring & kennisdeling kan bedrijven ervan weerhouden om te participeren in een 'Learning by Using' project als er geen kennisinstituut is om deze taken op te pakken en te coördineren. Daarnaast weten wij uit ervaring dat een meer onafhankelijke partij van grote waarde kan zijn binnen een consortium.

4. Het is ons niet duidelijk hoe het combineren van MIA- en DKTI-subsidie in de categorie Milieu-investering (art. 36 AGVV) voor niet-openbare infrastructuurvoorzieningen zou moeten werken. Voor waterstof tankstations voor voer- of vaartuigen in de MIA (F 3710) geldt bijvoorbeeld dat de eigenaar van het station ook de eigenaar van de voer- of vaartuigen moet zijn. In de praktijk en in de meeste DKTI-projecten is dit niet het geval. Graag uitsluitsel over hoe de combinatie MIA-DKTI dan te maken is.