

**Onderwerp:** Internet consultatie DKTI-3

---

Bij de door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voorgenomen DKTI regeling voor 2021 vallen een paar zaken op:

- 1) het subsidie percentage wordt verlaagd;
- 2) het beschikbare budget voor OV en binnenvaart is zeer beperkt;
- 3) de beperkte opzet bij learning by using.

Ad 1

Door de verlaging van het subsidiepercentage wordt innovatie in de transport sector op achterstand gezet t.o.v. van concurrenten en andere sectoren. Concurrenten uit het buitenland kunnen in het buitenland wel van dit maximale subsidiepercentages gebruikmaken. Daarbij kunnen zij ook gebruikmaken van aanpalende belasting voordelen (vergelijkbaar met de MIA en EIA). Ook andere sectoren die aanspraak kunnen maken op bijvoorbeeld de DEI worden niet geconfronteerd met deze korting. Kortom door deze korting wordt gehele sector op achterstand gezet.

Daarnaast houdt de MIA en EIA al rekening met de verkregen subsidie uit de DEI, DKTI etc dus vormt de bijdrage uit de MIA VAMIL of EIA geen rechtvaardiging voor deze verlaging in DKTI.

Daarbij gaat het bij de DKTI om vaak nog niet bewezen technologie met een verhoogd risico profiel en vergt het in deze beginfase een hogere investering. Dit zou juist een hogere subsidie rechtvaardigen. Dus een verlaging van het subsidie percentage lijkt ons geen goed idee.

Ad 2

Voor het OV en vaartuigen zijn respectievelijk 2 en 1,8 mln gereserveerd. Budget voor één proeftuin per sector, tegen totaal €18 mln voor wegtransport. Dit terwijl voor het OV en scheepvaart juist geld voor ondersteuning van innovatie hard nodig is.

De innovatie ontwikkeling in de scheepvaart loopt nog steeds achter en ook binnen het OV moeten nog een aantal belangrijke stappen worden gezet op weg naar zero emission. In deze sectoren betreft het steun voor innovatieve ontwikkelingen die juist van Nederlandse bodem kan komen!

Daarbij hebben deze sectoren ook in de eerste ronde van de DKTI geen subsidie kunnen krijgen. Maar daar zij nu wel in de DKTI zitten, zijn zij sinds 2020 uitgesloten van een alternatieve regeling: de regeling Duurzame Energie- en klimaat Innovatie(DEI). Hierdoor is er voor echte innovatie in deze sectoren in 2020 en 2021 nauwelijks geld.

De vraag is wat het Kabinet/Ministerie voor ogen heeft? Als het werkelijk het belang en de mogelijke impact van het ondersteunen van innovatie in deze sectoren voor ogen heeft, lijkt de verlaging van

subsidiepercentages en verdeling van gelden in de voorgenomen DKT1-regeling zijn doel voorbij te streven.

Ad 3

Learning by using is beperkt tot het wegtransport terwijl volgens ons kennisuitwisseling juist over de volle breedte van de transport sector van groot belang is. In het OV is de laatste jaren een inhaalslag in zero emission gemaakt die ook voor het wegtransport van groot belang is. Daarnaast zou de scheepvaart juist van innovaties in het wegverkeer kunnen leren. Het is dan ook jammer dat door deze focus op wegtransport geen kennisuitwisseling tot stand komt waar je echt een van elkaar kunt leren.