

Van H. Houthuijsen  
Automotive Platform  
31 oktober 2020  
RVO DKTI-consultatie

Geachte RVO medewerkers,

Gaarne maak ik gebruik van de DKTI 3 consultatie periode om op het op 8 oktober 2020 uitgegeven DKTI 3 document.

Na zorgvuldige bestudering heb ik de volgende opmerkingen:

#### **DKTI-tijdslijn:**

Nieuw in deze DKTI is de "Learning by Using" DKTI, een subsidieregeling die anders dan bij innovatie of proeftuin vooral gefocust is op uitgebreid testen van de beschikbare producten in meerdere operationele omgevingen. Dat levert inzicht op hoe deze nieuwe zero emissie of low emissie trucks zich gedragen in een breder opgezette marktpenetratie.

De regeling ligt nu ter consultatie en deze consultatie zal op 5 november gesloten worden. Vervolgens komt RVO mogelijk eind december 2020 met het vrijgeven van de definitieve regeling. U stelt de nieuwe regeling open vanaf 19 januari 2021. U laat de regeling indiening lopen tot 30 maart 2021 en sluit de regeling vervolgens af. Voor de "Learning by Using" regeling geldt vervolgens dat de behandeling van de aanvraag gaat op basis van volgorde van indiening, "first in first right".

De periode van eind december 2020 tot 19 januari 2021 is te kort om een gedegen beschrijving van alle onderdelen van de aanvraag op te stellen, behandeld en geaccepteerd te krijgen door de deelnemers en zelfs al intentieverklaring afgerond met een voorlopig koopcontract te verkrijgen.

**Ik verzoek u dan ook om de indieningsperiode te verlengen, zodat een zorgvuldige en complete project omschrijving kan worden opgesteld.**

#### **Subsidie bedragen:**

De elektrische en hybride trucks, die in 2020 op de markt gekomen zijn, worden nog steeds tegen zeer hoge aanschafprijzen aangeboden. Deze hoge prijzen worden vooral veroorzaakt door de zeer hoge prijzen van de heavy duty batterijen, het nog niet in serie productie kunnen produceren van de OEM' s en het kostbare introductie proces bij de serviceorganisaties en de dealerbedrijven.

Voor de nieuwe DKTI-regeling voor dit heavy duty transport (categorie N1 en N2) blijft het van belang om een subsidiebedrag toe te kennen dat het ook in 2020, het aanwezig grote kostprijverschil aanzienlijk compenseert.

In de regeling DKTI 2019 (2) is het percentage voor grote bedrijven vastgesteld op 40%. Voor middelgrote bedrijven en kleine bedrijven is dat resp. 50% en 60%. De nieuwe regeling DKTI 3 wil de subsidiebedragen mogelijk verlagen tot respectievelijk 28% dan wel 18% voor grote bedrijven. Voor de middelgrote en kleine bedrijven resp. 28% of 38% en 38% of 48%.

De huidige TCO-berekeningen geven bij 40% subsidie al een duidelijke meerkosten in de exploitatie, die variëren, in relatie met het gebruik en inzet profiel van de trucks, maar gemiddeld toch op meer dan € 15.000 per jaar komen.

Bij het lage percentages zijn de door mij benaderde potentiële deelnemers niet bereid deze DKTI-regeling te gebruiken en worden er dus geen trucks gekocht. De transportbranche maakt voor een groot deel moeilijke tijden door omdat de transportbehoefte in een groot aantal bedrijfstakken aanzienlijk is gereduceerd. Vele maken op dit moment verlies. Slechts de foodsector transporten hebben het extra druk, maar door de regelmatige leverttekorten moeten er veel extra ritten gereden worden met een te lage beladingsgraad. Dit levert in sommige contracten ook extra verlies op.

**Ik verzoek u, mede namens een aantal potentiële deelnemers van deze regeling om de 40% (50% en 60%) niet te verlagen en dit zo snel mogelijk kenbaar te maken. Pas dan kan worden vastgesteld of er voldoende deelnemers bereid gevonden worden om deze zero of low emissie trucks aan te schaffen.**

### Brandstoffen:

In de DKTI 3 regeling wordt aangegeven (A4) dat een eventueel toe te passen brandstof bij hybride voertuigen uit een mengsel van tenminste 30% hernieuwbare brandstof moet bestaan. Het is voor de transitie duidelijk beter dat de 30% vervangen wordt door 100%. Bio-LNG of HVO-diesel. Willen wij de transitie duidelijk gestalte geven dan moeten alle elementen in de toe te passen trucks worden ontwikkeld naar een vorm van zero emissie (Well to Wheel). Dat bereik je met de combinatie van hybride elektrische en bio fossiele aandrijving. Men dient dan wel Voor HVO en Bio-LNG een officiële erkenning te geven als Well to Wheel zero emissie oplossingen.

**Het verzoek is dan ook om dit 30% mengsel te verhogen tot 100% en de biobrandstoffen te erkennen als zero emissie/ low emissie.**

### Toepassingsgebied DKTI “Learning by Using”

In de voorgestelde DKTI is als speciale categorie “luchthavens emissiearme mobiele machines” voor gebruik op luchthaventerreinen’ opgenomen. Naast luchthavens zijn er ook zeehavens en regionale havens aan grote kanalen en rivieren. Op deze haventerreinen worden veel mobiele machines toegepast zoals terminal trekkers en transportkranen. Deze havens moeten onderdeel uitmaken van het verduurzamen van de transport keten. Het toepassen van zero emissie machines is voor deze havens zeer goed uitvoerbaar, omdat ze op de havenlocatie vrijwel onafgebroken kunnen opladen.

**Ik verzoek u om de categorie luchthavens aan te passen naar een categorie havens. Indien nodig met een beschrijving wat onder de categorie havens wordt gerekend.**

### Het opgenomen budget voor “Learning by Using”

De milieu eisen die gesteld worden aan het goederenvervoer voor 2025 en 2030, zijn vastgelegd in het klimaat- akkoord. Op basis van dat akkoord is berekend hoeveel low- emissie en zero- emissie voertuigen er nodig zijn om de targets te halen. In het klimaatakkoord is dan ook een richtlijn voorstel subsidie opgenomen voor de zware transportvoertuigen categorie N3.

Op basis van deze eisen is een aantal voertuigen berekend dat tenminste nodig is om de doelstellingen te halen. In het klimaatakkoord is men uitgegaan van 5000 trucks categorie N2 in 2025 met de nieuwe aandrijflijnen.

Onderstaand vindt u een tabel waarin deze opgave in een planning is vertaald. Deze planning houdt rekening met proto testen, voorserie testen en gebruikers introductie tijd.

zero emissie en low emissie marktvaart in Nederland gebaseerd op vraag belangrijkste doelgroepen april 2018							
productvraag relevante heavy duty trucks	doelgroep 1 foodsector grootstedelijk	doelgroep 2 non foodsector grootstedelijk	doelgroep 3 groupage interlokaal	doelgroep 4 internationaal containers	doelgroep 5 gemeentelijk service/nuts	totaal	gerealiseerd
aantal trucks per productgroep	11.000	7.000	15.000	25.000	8.000	64.000	
jaaroverzicht gerealiseerd	5	0	0	0	2	7	6
2018	40	5	0	5	5	55	10
2019	100	10	0	20	10	140	20
bestellingen vanaf nu levering 2021	20	200	20	0	25	15	260
DKTI 2020 goedkeuring 2021 levering	21	350	50	10	30	30	470 50?
2022	500	80	40	40	40	700	100?
2023	600	100	80	80	70	930	300?
2024	700	200	100	200	150	1500	700?
2025	800	250	200	300	200	1750	1200?
Totalen:	3295	715	430	700	522	5812	2350? 65
kleuren							
behaalde resultaat							
korte termijn planning							
lange termijn planning							
stedelijke distributie					4962		

Conclusie 2017 tot 2019 verloren ontwikkelingsjaren en preproductie jaren. Vrijgave aanschafsubsidie nog geen besluit. 2021 dreigt opnieuw verloren Planning wordt niet gehaald.

Planning in 2021 zijn 470 N2 voertuigen volgens het ingroei scenario voor 2021 zijn er 470 trucks opgenomen.

Tot 2020 voldoen wij totaal niet aan deze planning. In 2021 is het nodig om ongeveer 470 trucks met de nieuwe aandrijflijnen op de weg te zetten. Door de hoge aanschafkosten, en het te beperkte aantal oplaadpunten is het onmogelijk om dit aantal te halen. De beperkte DKTI-subsidie 2021 maakt het niet mogelijk dit aantal trucks met subsidie te ondersteunen. De voor de categorieën N2 en N3 opgenomen subsidieniveau is vastgesteld op € 11.000.000. Bij een gemiddeld bedrag van €150.000 subsidie voor truck en bijbehorend oplaadsysteem is er voor 2021 een subsidiebedrag nodig groot € 70.000.000. Er is in het overzicht geen rekening gehouden met voertuigen in de categorie N2

**Het verzoek is dan ook om het subsidiebedrag aanzienlijk te verhogen ende DKTI-indiening voor “Learning by Using” niet in een tijdslot te plaatsen, maar voor 2021 en volgende jaren een continue aanvraagmogelijkheid aan te bieden. Dan kan men het gehele jaar subsidie aanvragen indienen die goed onderbouwd en gemotiveerd moeten zijn.**

#### **Bijdrage van ngo-organisaties subsidiabel in “Learning by Using”**

Uit de presentatie van 8 september jl. blijkt dat bij de subsidie “Learning by Using”, de ngo-organisaties niet worden genoemd. In de lopende DKTI-projecten worden die instellingen wel genoemd. Juist in “Learning by Using” projecten is de samenwerking met NGO-organisaties zoals TNO absoluut noodzakelijk. De doelstelling is namelijk om via een dergelijk proces de bestaande transportprocedures, die volledig op fossiele brandstoffen (diesel voertuigen met een zeer grote actieradius) zijn gebaseerd, te doen veranderen naar transport op batterijvoertuigen met een zeer beperkte actieradius. Dat betekent invloed op het chauffeursgedrag, zeer frequent opladen, logistieke plannings aanpassen ect.

Een dergelijk omturnen kan alleen plaatsvinden als alle betrokken partijen en organisaties, die meestal afwachtend kijken naar de voorgestelde veranderingen, moeten worden geholpen om het nieuwe werken niet als een belemmering, maar als een efficiënte oplossing voor de toekomst te zien.

Een voorbeeld. De eerste elektrische trucks ingezet in het vervoer van producten in de foodsector haalden een marginaal resultaat. Veel oplaadmomenten weinig effectief, kans op stilstand en gedeeltelijk niet inzetbaar in drukke perioden. Bij “Learning by Using” komen ook meerdere elektrische trucks per dag op één distributiecentrum. Bij 10 E-trucks op een dergelijk centrum, die daar moeten opladen ontstaat een beschikbaarheidsplanning. Die komt niet overeen met de laad en losplanning. Bij een dergelijke mismatch zullen er kostbare wachturen ontstaan, die de E-truck nog meer verlieslatend maken dan met de TCO-berekening is vastgesteld. Het afstemmingsproces tussen laad en los planning en oplaadplanning is dus cruciaal.

TNO heeft het in de proeftuin periode van de DKTI 1 aangetoond in staat te zijn alle veranderingen zodanig zichtbaar te maken dat de negatieve uitstraling van het rijden met E-trucks is omgeslagen naar een positieve uitstraling.

**Het lijkt mij zeer wenselijk om dergelijke ngo-begeleiding ook in de DKTI 3 te hebben en daarom vraag ik u deze “Using” begeleiding in de subsidieregeling op te nemen.**

Commented [HH|H1]:

Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet.

Indien u het noodzakelijk vindt om nadere toelichting op deze verzoeken te geven dan ben ik daar gaarne toe bereid.

Met vriendelijke groet,  
Harry Houthuijsen  
Automotive Platform

automotive platform  
distributie zonder emissie

