

Kansen

De DKTI is in zijn inhoudelijke opzet een goede regeling om transitie in de transport te stimuleren. In onze reactie op de consultatie richten we ons op twee zaken: de waterstoftransitie en de elektrificatie. Wij beargumenteren in dit stuk waarom wij de huidige insteek van de DKTI onvoldoende vinden en doen we suggesties ter verbetering. Tegelijkertijd zijn wij van harte bereid om met u mee te denken om een gezamenlijke aanpak voor de transitie in de transport vorm te geven en nodigen u daarom uit om met ons in contact te treden.

In het Klimaatakkoord (2019) en de Kabinetsvisie waterstof (2020) staat dat er in 2025 50 tankstations, 15.000 brandstofcelauto's en 3000 zware voertuigen met een brandstofcel op waterstof moeten zijn in Nederland. In de provincie Noord-Holland is de wil aanwezig om te verduurzamen en de waterstofeconomie vorm te geven. In onze provincie zijn veel bedrijven die de stap naar duurzaam vervoer willen zetten en met u die transitie willen doorlopen. Coalities van partijen in verschillende sectoren in Noord-Holland (o.a. in infra, bouw, afval, maritiem, transport) hebben aangegeven te willen investeren in duurzame werk- en voertuigen. Alleen al voor waterstof hebben we het over meer dan 100 bedrijven met een veelvoud aan potentiële waterstofvoertuigen. In de waterstofvisie van het kabinet wordt die lokale inspanning als essentieel gezien voor de komende jaren.

Ook voor elektrificatie zijn de ambities helder, met 5.000 ZE/PHEV- vrachtauto's in 2025 en 115.000 ZE- bestelauto's en 100.000 ZE/PHEV vrachtauto's in 2030 (Klimaatakkoord). Ook dit zijn getallen die schaalvergroting vereisen.

Gezien de opgaven en de verschillende toegevoegde waarden van de verschillende aandrijvingstechnieken, onderstrepen wij de noodzaak om de transitie van verschillende duurzame manieren van aandrijven van voertuigen tegelijkertijd te ondersteunen. De insteek van de DKTI-regeling doet dat naar onze mening dan ook goed.

Problemen

Ondanks de interesse in de sectoren om te willen te investeren in de waterstoftransitie, weten we dat de investeringen niet loskomen op dit moment en zeker niet in het tempo dat noodzakelijk is om de doelstellingen te halen. Het "kip-ei" verhaal speelt de transitie parten. Investerings in waterstofproductie en distributie komen niet los omdat er geen vraag naar waterstof is, en de vraag naar waterstof komt niet los omdat er geen stabiel aanbod van waterstof is. Ook zijn de kosten van waterstofvoertuigen en van waterstof als brandstof te hoog om concurrent te kunnen zijn met de huidige voertuigen en brandstoffen.

In de elektrificatie van het transport werkt vooral het gebrek aan kennis over het gebruik van ZE-voertuigen en het realiseren van een dekkend en efficiënt laadnetwerk de transitie tegen. Zeker voor zwaardere voertuigen is het realiseren van een goed laadnetwerk een grote opgave die ondersteund moet worden met een groot scala aan projecten om ervaring met de technieken op te doen.

We staan nu voor een grote energietransitie in de transportsector. Om de doelen uit het Klimaatakkoord te halen moeten we nu inzetten op een versnelling van de verduurzaming van de logistieke sector. De DKTI regeling helpt daarbij, maar om echt te kunnen versnellen heeft de logistieke sector meer middelen nodig.

Oplossing

Het rendeert naar onze mening voor de transitie naar duurzame mobiliteit onvoldoende om per regio een enkel project via de DKTI te realiseren, wat gezien de hoogte van het budget een realistische uitkomst is. Juist het ontwikkelen en verder gebruiken van kennis in een regio is nodig voor een versnelling. Kennisdeling tussen regio's kan opgebouwd worden, maar zit nu niet in de regeling. Ook is naar onze mening voor de transitie en de bijbehorende opschaling van succesvolle technieken lokale kennisontwikkeling en ervaring in een gehele keten –van productie tot aanbod in tankstations en afname van de waterstof– cruciaal en niet te vervangen door losse initiatieven over regio's heen.

Regelingen als de DKTI zijn daarom noodzakelijk om de transitie op gang te krijgen. Voor waterstof moet de gehele keten tegelijkertijd de stap naar waterstof zetten, zodat er voor brandstofaanbieders en voor brandstofafnemers voldoende zekerheid is (zekere afname en een stabiel aanbod van waterstof). Wij onderschrijven dan ook de insteek van IenW in de DKTI en het learning-by-using deel wat zowel de infrastructuur van waterstof als de afname van waterstof subsidieert, en daar tegelijkertijd de component leren aan toevoegt, wat in dit beginstadium van de transitie van groot belang is.

Voor elektrificatie dienen er vooral in de verschillende typen logistiek projecten uitgevoerd te worden. Logistiek is een brede sector met verschillende toepassingen. Derhalve is het ook noodzakelijk om die verschillende aspecten van logistiek te onderzoeken en erin te investeren.

Suggesties voor verbetering

1. Verhoog het subsidieplafond. Wij vinden het plafond en van de voorgestelde DKTI-regeling, vooral van het deel learning-by-using, te laag om de transities een serieuze impuls te geven. Voor waterstof vrachtwagens zijn de meerkosten in de aanschaf zo een factor drie hoger dan de huidige EURO VI vrachtwagens en zijn ook de operationele kosten hoger. Door die kostenverhoudingen is het budget van de DKTI en van bedrijven snel uitgeput en behaalt de sector niet de schaalvoordelen die nodig zijn voor een substantiële kostenreductie. Wij pleiten daarom voor een substantiële verhoging van het plafond, omdat we zien dat er in het bedrijfsleven voldoende animo is om te willen en te kunnen investeren, maar dit niet zonder overheidssteun kunnen doen. Wij denken hier eerder aan een factor tien verhoging dan aan een factor twee. Zonder een verhoging van het subsidieplafond verwachten wij dat er nadelige effecten gaan ontstaan om de volgende redenen:
 - a. Het grootste probleem met een te laag DKTI plafond is vooral dat er op dit moment bedrijven zijn die willen investeren, maar die door de verwachte te grote hoeveelheid aanvragen voor het beschikbare budget zelf geen aanvraag gaan doen of naast de boot gaan vallen. Deze koplopers moeten gestimuleerd worden om verder te investeren, de leercurve verder te brengen en hun kennis en ervaring te delen. Helaas lijken ze nu geremd te worden door te beperkte overheidssteun terwijl de introductie van de zero-emissiezones er wel aan komt en dus de voertuigen en kennis en ervaring in inzet van de voertuigen nodig zijn. Het risico bestaat dat bedrijven hierdoor alsnog voorlopig in fossiele brandstofvoertuigen gaan investeren terwijl ze eigenlijk de stap naar duurzaam transport willen zetten.

- b. U geeft aan in toelichting van de DKTI dat het doel van learning-by-using is om “samenwerkingsverbanden van ondernemingen in staat te stellen op projectbasis grote aantallen zero-emissie voertuigen voor goederenvervoer over de weg aan te schaffen en te onderzoeken hoe deze in het logistieke proces ingebed kunnen worden, rekening houdend met onder andere de actieradius en de laadduur van deze voertuigen.” Wij denken dat deze insteek de juiste is. De DKTI is daarmee naar onze mening geschikt om elektrisch rijden te stimuleren. Echter, door het lage totaalplafond en de lage bijdragen per project in vergelijking met de meerprijs van e-trucks of waterstoftrucks t.o.v. huidige EURO VI modellen, is de doelstelling om “grote aantallen ZE-voertuigen aan te schaffen” per definitie onhaalbaar. De regeling behaalt daarmee niet het opgeschreven doel. Dit terwijl het animo van bedrijven om mee te doen groter is dan het aanbod van deze subsidie. Dit ziet de markt ook.
 - c. Voor het beschikbaar gestelde bedrag kan slechts een handjevol trucks op waterstof gaan rijden omdat de kostprijs van waterstoftrucks hoog is in vergelijking tot het beschikbare budget dat in verschillende sectoren inzet kan worden. Waarschijnlijk zullen deze trucks in verschillende regio's van het land gaan rijden i.p.v. geconcentreerd. Hierdoor ligt versnippering op de loer en ontstaat niet de massa op de corridors die noodzakelijk is om een transitie op te bouwen. Er wordt daardoor onvoldoende kennis in een gebied opgebouwd om de transitie te versnellen. Dit lijkt ons onwenselijk omdat de vraag naar de regeling op basis van onze gesprekken met bedrijven in Noord-Holland een sterke indicatie geeft dat zij meer projecten willen opstarten dan het toegekende budget toe gaat laten.
 - d. Voor een regeling die zowel inzet op de transitie naar elektrische-, waterstof- en andere hernieuwbare brandstoffenaandrijving in Nederland vanuit hetzelfde DKTI budget is het subsidieplafond veel te laag om enig effect op de verduurzaming van de sectoren te hebben. De brede focus is gezien de eindsituatie waarin we al deze aandrijvingsmanieren nodig hebben begrijpelijk, maar de inzet van middelen is te beperkt om daar aan bij te dragen. Deze DKTI zal waarschijnlijk ook niet helpen om schaalvoordelen en dus kostenverlagingen in de productie van ZE-voertuigen te realiseren. Terwijl juist schaalvergroting en daaruit voortkomende kostenverlaging van voertuigen noodzakelijk is voor de transitie.
2. Verlaag de DKTI subsidiepercentages niet. De benodigde extra investeringen in waterstofvoertuigen zijn vaak hoger dan de subsidiepercentages die in de nieuwe DKTI-regeling genoemd worden. De verlaging van de percentages ten opzichte van eerdere DKTI regelingen kunnen met andere regelingen aangevuld worden, zoals de MIA/VAMIL. Hier kleven in praktijk echter nadelen aan.
- a. Zo maakt deze koppeling het voor het individuele bedrijven complexer om de business case rond te krijgen doordat een beroep op meerdere regelingen noodzakelijk is. Het is aan te raden om de verduurzaming aan de administratieve kant zo eenvoudig mogelijk te houden, zodat de aandacht naar leren en de transitie kan gaan.
 - b. Verder is het voor goederenketens een verhoogde drempel ten opzichte van de eerdere DKTI regeling. In goederenketens is het van belang dat alle partners in de

keten hun deel van de transitie doorlopen. De regelingen zoals MIA/VAMIL zijn op dit moment onvoldoende toegespitst op een ketenaanpak doordat bijvoorbeeld de eigenaar van een waterstofleverstation ook eigenaar moet zijn van waterstofvoertuigen. Hierdoor is de ketentransitie niet via MIA/VAMIL te realiseren en is dus de percentageverlaging van de DKTI onwenselijk. Omdat het aanpassen van de MIA/VAMIL regelingen tijd kost, pleiten wij ervoor om voorlopig de DKTI subsidiepercentages niet te verlagen.

- c. Op dit moment is nog veel onzeker welk soort duurzame technologie (waterstof, elektrisch, biobrandstof, EURO VI) voor welk soort transport de beste keuze is. Iedere keuze vraagt een grote investering en de kosten van switchen bij een verkeerde keuze zijn hoog. Daarom is het voor bedrijven een zeer risicovolle beslissing. De DKTI is bedoeld om te kunnen experimenteren. Als een individueel bedrijf daarvoor een te grote investering moet doen, gaat de vrijheid van het kunnen leren verloren. De les wordt dan gewoon te duur. Daarmee bereikt de regeling haar doel niet.
3. Versterk de ketenaanpak. Zoals onder 2b beargumenteerd zijn de huidige regelingen onvoldoende geschikt voor een ketenaanpak. Daarom adviseren wij om slimme automatische koppelingen met andere regelingen te maken, zoals MIA/VAMIL, en die te richten op het verduurzamen van goederenketens in een ketenaanpak. De ketenaanpak is noodzakelijk voor een gestructureerde transitie doordat het de kip-ei discussie doorbreekt. Belangrijk is dat door koppeling van deze regelingen geen extra administratieve lasten voor bedrijven ontstaan.
 4. Stel de regeling ook open voor voertuigcategorie N1 op waterstof. Conform het klimaatakkoord wordt gewerkt aan het inrichten van milieu- en zero-emissiezones in steden. De voertuigen in de steden (dat betreft m.n. de voertuigcategorie N1) moeten derhalve ook verduurzamen. Omdat de kostprijs van N1 bestelwagens vele malen lager ligt dan van zwaardere trucks, is het mogelijk om met een gerichte subsidie voor waterstofbestelwagens meer massa te creëren om waterstof af te nemen waardoor de productie van waterstof interessanter wordt. Hierdoor wordt met de regeling meer massa voor waterstof gecreëerd. Hierbij maken we de kanttekening dat deze openstelling wel samen moet gaan met een verhoging van het subsidieplafond. Dit omdat we willen voorkomen dat de beperkte middelen nog meer potentiële afnemers krijgt en dus het versnipperde leereffect waarschijnlijk groter wordt. Voor elektrische bestelbussen is deze openstelling niet noodzakelijk.