

Geachte heer, mevrouw,

Met dank voor de door u geboden mogelijkheid tot het leveren van input op de aanstaande wijziging van de regeling DKTI, treft u onderstaand onze zienswijze aan. Deze betreft het nieuw te introduceren onderdeel 'Learning by Using', alsmede een onderstreping van het belang van een algemene aanschafregeling voor ZE vrachtwagens (categorieën N2 en N3).

Voor 'Learning by using', vragen wij in het bijzonder aandacht voor de aspecten subsidiepercentage, hoogte van het budget en rol van de kennisinstelling/maximum voor de categorie Experimentele Ontwikkeling (EO).

Ad.1 Hoogte van het subsidiepercentage

In uw internetconsultatie heeft u expliciet een vraag opgenomen over de hoogte van het subsidiepercentage (18 of 28% van de meerkosten t.o.v. het referentievoertuig).

Het is onze ervaring dat de aanschafprijs van zowel PHEV als BEV vrachtwagens gemiddeld 3 tot 5 keer hoger is dan de prijs van het referentievoertuig. Ook voor de exploitatie van de truck zijn er behoorlijke verschillen in vergelijking met vrachtwagens met een traditionele aandrijflijn. De verschillen in aanschafprijs en exploitatie zijn hierbij zo groot dat deze de eventuele stimulans vanuit de overheid middels DKTI en verdere fiscale maatregelen ruimschoots overschrijden. Met het oog op deze verschillen lijkt ons een verdere verlaging van het subsidiepercentage van de DKTI naar 18% onwenselijk.

De transitie wordt al vertraagd doordat de aangekondigde aanschafsubsidie vanuit het klimaatakkoord nog niet is geconcretiseerd. Dit leidt tot een afwachtende houding van de markt en voertuigfabrikanten. Op deze manier blijft de aanschafprijs van PHEV en BEV vrachtwagens hoog. Daar komt bij dat deze voertuigen over een paar jaar achterhaalde techniek bevatten (wet van de remmende voorsprong). Dit heeft als effect dat "koplopers" in de markt de meeste kosten dragen. Terwijl de inspanningen van deze koplopers voor de hele markt positief voelbaar zullen zijn.

Ad2. Hoogte van het budget voor het onderdeel Learning by Using en de wijze van verdelen

Het voorziene budget voor het onderdeel Learning by Using strookt niet met de klimaatambitie die het kabinet zich ten doel heeft gesteld. Vooropgesteld dat de DKTI 'Learning by Using' de perfecte opmaat is om te komen tot een algemene aanschafregeling, is een budget wat ruimte zal bieden voor het toekennen van 4 – 5 projecten behoorlijk ondermaats om voldoende data te genereren voor een soepele transitie naar ZE distributie. Om op grote schaal te kunnen testen met multibrand trucks, en bijbehorende laadinfrastructuur, in combinatie met verschillende transporttoepassingen is veel meer nodig. Het leerpotentieel wat 11 miljoen met zich meebrengt is hiermee niet te vereenzelvigen.

Wij pleiten om het budget derhalve in ieder geval terug te brengen tot het oorspronkelijk voorziene bedrag van 20 miljoen.

Ook de wijze van verdelen is op zijn zachtst gezegd ongelukkig. Het principe van 'eerst komst, eerst maalt', tezamen met een voorziene loting bij overschrijving op de dag van opening, laat te veel ruimte voor ondermaatse voorstellen. Wij verzoeken u derhalve om de kwaliteitseisen zoals die van toepassing zijn op de overige onderdelen van de DKTI (m.n. het onderdeel Proeftuin) ook van toepassing te verklaren op het onderdeel 'Learning by Using', om zo middels ranking tot een juiste verdeling van de middelen te komen.

Ad 3. Rol van de kennisinstelling / maximum voor EO

Binnen het onderdeel 'Learning by using' wordt in de huidige opzet geen rol voorzien voor een kennisinstelling als partner in het consortium. Voor het gedeelte experimentele ontwikkeling gaat de regeling ervan uit dat deze bestaat uit het ontwikkelen van een nieuw of verbeterd procedé. Daarbij hecht de regeling belang aan een ruime verspreiding van het resultaat.

Vanuit de proeftuin voor Zero Emissie bevoorrading van binnensteden is het de ervaring van drie van de ondertekenaars dat zowel het interne leereffect als het leereffect voor de branche vele malen hoger is als de resultaten van het ZE rijden onafhankelijk worden vastgelegd door een kennisinstelling. Het huidige maximum voor het onderdeel EO van € 15.000,- per projectdeelnemer per projectjaar en maximaal 15% van de totaal verleende subsidie laat voor de inzet van de kennisinstelling naar onze mening te weinig ruimte.

Mogelijke oplossingen hiervoor zijn: (1) het toelaten van de kennisinstelling als partner in het consortium of (2) inzet van de geselecteerde instelling van rijkswege.

Ad 4. Het belang van de Aanschafregeling voor ZE vrachtwagens

DKTI is een onmisbaar element in de transitie naar ZE goederenvervoer. De Nederlandse overheid staat voor een enorme taak om te komen tot de invoering van middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grotere steden vanaf 2025 en een volledige ZE belevering/bevoorrading op 1 januari 2030. Samen met de overheid staat de logistieke sector echter voor een vergelijkbare uitdaging. Bedrijven in onze sector kennen een enorme diversiteit in hun logistieke operatie. Deze bedrijven zijn het meest gebaat bij het opdoen van eigen ervaring en niet slechts van ervaringen bij de ander. DKTI biedt hier, mede gezien de beperkte budgetten, te weinig ruimte. Vandaar dat het belangrijk is dat de algemene aanschafregeling snel ter beschikking komt. Daarbij is het goed om de vrij forse administratieve last die DKTI aan de deelnemers oplegt in ogenschouw te nemen. Ons inziens is de ambitie van het kabinet dan ook het meest gebaat bij een algemene aanschafregeling met vaste (cash) bijdragen per eenheid. Fiscale tegemoetkoming (vergelijkbaar met de MIA) zullen daarbij naar onze mening remmend werken, mede door de lage marges in de gehele logistieke sector.

Wij zien de reactie met belangstelling tegemoet middels de definitieve tekst van de DKTI-regeling.

Met vriendelijke groet,

Peter Leegstraten
Manager Transport Expertise
Albert Heijn transport



Mark van der Drift
CEO Cornelissen Groep



Peter Appel
Peter Appel Transport B.V.

PETER APPEL
Transport

Simon Loos
Simon Loos Logistiek B.V.

