



## SAMENVATTING

RAI Vereniging reageert namens de zeven<sup>1</sup> grote importeurs van zware bedrijfswagens op de internetconsultatie Wijziging Subsidieregeling Demonstratie Klimatechnologieën en –innovaties in transport DKTI'. De DKTI-3 op zichzelf is zeer welkom, maar er is ruimte voor verbetering. Daarvoor geeft dit position paper een aantal suggesties. Die betreffen het proces van de regeling, percentages in relatie tot de grootte van de onderneming en het minimum aantal voertuigen per aanvraag. De suggesties zijn zoveel mogelijk per artikel gerangschikt. In generieke zin kijkt RAI Vereniging kritisch naar de regeling in lijn met de uitdagingen in het Klimaatakkoord: we zien dat de regeling een te gering budget heeft om het benodigde verschil in de transitie te maken en vragen om een aanschafsubsidie in de vorm van het Nationale stimuleringsprogramma.

RAI Vereniging is altijd bereid tot nadere toelichting en gaat graag de dialoog aan om te komen tot een regeling die optimaal aansluit op de marktbehoefte en tegelijkertijd de klimaatdoelstellingen haalbaar maakt.

## 1. Proces

- a. De reactietermijn vanuit RVO op ingediende Learning by Using-projecten is nu 12 weken. Dat is naar ons idee te lang. Beter zou zijn marktpartijen eerder uitsluitsel te geven, en deze termijn in te korten naar zes weken. Vanuit die optiek mag ook de openstelling van de regeling verkort worden naar bijvoorbeeld eind februari. Kortere termijnen draagt bij aan eerder ZE voertuigen 'op de weg'.
- b. Voor Learning by Using is een maximale periode opgenomen tussen 'toekenning' en 'tenaamstelling van voertuigen' van één jaar. Deze is naar ons idee te lang en de doelstelling (snelle beschikbaarheid, betaalbaarheid en betrouwbaarheid van ZE-transport) van de regeling wordt er onnodig door vertraagd. Daarom willen wij voorstellen deze periode terug te brengen naar negen maanden voor trekkers.  
Voor bakwagens daarentegen pleiten wij voor het handhaven van de periode van 1 jaar, aangezien een opbouw icm. ZE veelal extra tijd vergt voor carrosseriebouwers.
- c. Artikel 15: beschrijft een 'samenwerkingsovereenkomst' als voorwaarde voor een proeftuin of project op grond van Learning by Using. Wij adviseren RVO een 'model samenwerkingsovereenkomst' en/of checklist als download aan te bieden voor de potentiële aanvragers, om deze procedurele stap efficiënter te laten verlopen.
- d. Artikel 16: gezien het zeer geringe bedrag dat op basis van deze regeling beschikbaar komt is het noodzaak om zoveel mogelijk in te zetten op ZE-goederenvervoer, in lijn met de hoge ambities uit het Klimaatakkoord (zie ook de toelichting onder punt 3a). RAI Vereniging stelt daarom voor om eventueel niet- bestede gelden van de subsidieregeling primair te besteden aan 'Learning by Using'.

<sup>1</sup> DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Scania en Volvo



## 2. Inhoudelijk

- a. Artikel 19: Subsidiepercentages
  - i. Om partijen te verleiden tot inschrijven op de regeling is het dringend aan te raden om het maximaal haalbare subsidiepercentage te hanteren. De meerkosten van ZE-voertuigen zijn (nog) zo hoog, dat in Nederland ZE-voertuigen voor gebruikers onvoldoende beschikbaar, betaalbaar en niet toereikend in range zijn. Dit was aanleiding om deze DKT1-3 regeling überhaupt in het leven te roepen, maar om er een succes van te maken is maximale ondersteuning vereist. Niet alleen omdat partijen een belangrijk deel van de meerkosten voor eigen rekening moeten nemen, maar ook omdat door het samenwerkingsverband opgedane kennis gedeeld moet worden met derden en ook daarmee de nodige kosten mee zijn gemoed.
  - ii. Hoewel de financiële draagkracht van grote ondernemingen groter kan zijn, is het belangrijker om marktverstoring te voorkomen en een gelijk percentage te verstrekken, en niet te differentiëren naar grootte van de onderneming binnen de samenwerkingsovereenkomst. Naarmate de onderneming groter is ontvangt deze conform de huidige conceptregeling een lager percentage en daarmee een lager absoluut bedrag. Gezien de huidige hoge meerkosten van ZE, is het voor iedere partij wenselijk een maximale tegemoetkoming te ontvangen.
- b. Artikel 8: beschrijft een 'minimaal aantal emissiearme vervoermiddelen'. In lijn met de eerder genoemde marktverstoring en maximale deelname – ook door kleinere ondernemingen- is verlaging van de minimumaantallen wenselijk: N2-voertuigen: 0 PHEV, 5 BEV en 3 FCEV, en voor N3-voertuigen: 3 PHEV, 3 BEV en 2 FCEV. Het kost truckfabrikanten relatief veel tijd om voertuigen voor dergelijke pilotprojecten te organiseren en fabriceren. Een lager minimumaantal zal tot gevolg hebben:
  - i. meer inschrijvingen, met name ook met kleinere ondernemingen in een samenwerking
  - ii. meer voertuigen en consortia die daadwerkelijk deelnemen
  - iii. toename van kennis onder de doelgroep
  - iv. kleinere kans dat het aantal deelnemende voertuigen per project niet geleverd wordt, met alle terugvorderingen van dien, zoals benoemd in art. 24 'wijziging subsidieverlening'.
- c. Artikel 1: beschrijft 'een brandstofmengsel dat voor ten minste 30 procent bestaat uit een alternatieve brandstof, die volledig is gemaakt met behulp van hernieuwbare energiebronnen. Dit lage percentage draagt onvoldoende bij aan de klimaatdoelstellingen en als gesteld binnen deze regeling; die vergen 100%. 30% is wat ons betreft te laag en wij pleiten voor een percentage van 100%, zodat de Well-to-Tank-emissies naar zero emissie gaat, met als gevolg dat de totale Well-to-Wheel-emissies nog slechts een fractie betreffen en daarmee een grotere bijdrage leveren aan de ambities uit het Klimaatakkoord.
- d. Artikel 8a. Learning by Using versus voertuigkwalificatie, -categorieën. De conceptregeling schrijft een minimaal gewicht voor bij voertuigcategorie N2 van 4.250 kg en hoger. Deze 'gewichtseis' komt ons inziens voort uit de rijbewijs-richtlijn (EU) 2018/645. Echter, voertuigen worden gebouwd conform Europese eisen, waarbij de kaderrichtlijn (EU) 2018/858 benoemt dat N2 start



bij meer dan 3.500 kg GVW. Het werkt contraproductief als lidstaten daar nationaal beleid aan toevoegen, aangezien voertuigen niet specifiek voor één lidstaat worden geproduceerd. Wij vragen u binnen de DKTI-3 de Europese GVW-eis te hanteren en voor emissiearme N2-voertuigen een minimum gewicht van meer dan 3.500kg te stellen, conform richtlijn 2018/858.

- e. De conceptregeling spreekt over het nieuwe begrip zero-emissie 'mobiele machine'. Op grond van lid 14.d (op pag.4/24) is de opbouw, gemonteerd op het chassis, van N2 en N3-voertuigen meegenomen. Dit wekt de indruk dat deze uitzondering enkel voor bakwagens geldt en dat zal vermoedelijk niet de bedoeling zijn. Om hierover geen misverstand te laten ontstaan is het raadzaam ook trekkers (tbv. truck-trailercombinaties) te benoemen, zodat – net zoals een bakwagen – ook een ZE-trekker, met bijvoorbeeld een takelinstallatie op het chassis voor het laden en lossen op bouwlocaties, ook in aanmerking komt (pag. 4/24).

### 3. Generiek over de regeling

- a. Deze tussenoplossing van de DKTI-3 is enerzijds chique, anderzijds doet het geringe budget allesbehalve recht aan de doelstelling voor zero emissie stadslogistiek in het Klimaatakkoord: 5.000 ZE-trucks per 2025 en 10.000 per 2030. Om die ingroei te stimuleren is in het Klimaatakkoord benoemd dat de Rijksoverheid een Nationaal stimuleringsprogramma is overeengekomen met de sector. De omvang van deze stimuleringsregeling is voor vrachtauto's tot en met 2025 94 miljoen euro en voor bestelauto's 185 miljoen euro. Dit stimuleringsprogramma voor trucks blijft met deze DKTI-3 langer uit. Een snelle rekensom leert dat 11 miljoen resulteert in maximaal 50 ZE-trucks met benodigde infrastructuur. Dat is slechts 1% van de doelstelling voor 2025. Het tienvoudige bedrag zou meer in de richting komen, maar ook nog niet voldoende zijn om de stevige klimaatambities van het kabinet waar te maken. Wij vragen het Ministerie dan ook vriendelijk haast te maken met het Nationale stimuleringsprogramma voor trucks en ondersteunen daarbij graag.
- b. De concepttekst van de DKTI-3 is achterhaald geraakt door een recente ontwikkeling op het stikstofdossier: het kabinet trekt 500 miljoen euro uit om de stikstofuitstoot bij bouwwerkzaamheden naar nul terug te brengen en de bouw zo weer op gang te helpen. Die regeling moet nog verder uitgewerkt worden, maar vooralsnog lijkt de focus op bouwmachines te liggen. Door deze omvangrijke nieuwe geldstroom naar bouwmachines, is het redelijk om de 'zero-emissie mobiele machine' uit de DKTI-3 regeling te schrappen. Dit schept dan ruimte om de veel te beperkte financiële ruimte voor ZE-goederenvervoer op te rekken en deze gelden in te zetten voor naar 'Learning by Using' projecten van het goederenvervoer over de weg. Dit genereert een groei van 50% meer ZE-voertuigen voor goederenvervoer dan haalbaar is binnen de huidige concept-regeling.