



Adviescollege —  
toetsing regeldruk

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat  
Mevrouw drs. V.L.W.A. Heijnen  
Postbus 20401  
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege  
toetsing regeldruk**  
Rijnstraat 50  
2515 XP Den Haag

Postbus 16228  
2500 BE Den Haag

T 070 310 86 66  
E [info@atr-regeldruk.nl](mailto:info@atr-regeldruk.nl)  
[www.atr-regeldruk.nl](http://www.atr-regeldruk.nl)

**Onze referentie** MvH/RvZ/HS/bs/ATR1851/2022-U010

**Uw referentie**

Datum 28 januari 2022  
Betreft Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET

Geachte mevrouw Heijnen,

Op 20 december 2021 heeft uw ambtsvoorganger de *Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET* voor toetsing en advies aangeboden aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). De subsidieregeling heeft als doel het stimuleren van de aanschaf van nieuwe emissieloze vrachtauto's door ondernemingen en non-profitinstellingen, teneinde de emissie van CO<sub>2</sub> en luchtverontreinigende stoffen te verminderen. De Rijksoverheid ondersteunt het instellen van zero-emissie zones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grotere steden, met een stimuleringsprogramma om het aantal emissieloze vrachtauto's te vergroten. Het doel van de subsidieregeling is het stimuleren van het gebruik van emissieloze vrachtauto's in heel Nederland.

#### Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

#### 1. Nut en noodzaak

Het doel van deze regeling is om de keuze voor een emissieloos voertuig te stimuleren met een aanschafsubsidie waarmee het prijsverschil met een dieselvrachtwagen wordt verkleind. Dit beoogt het transitiepad voor zero-emissie vrachtauto's te versnellen. De toelichting verwijst in dit verband naar het Kabinetsdoel om de uitstoot van broeikasgassen met 49% terug te dringen in 2030 ten opzichte van 1990.<sup>1</sup> Onderdeel daarvan is ook een reductieopgave voor de mobiliteitssector.

---

<sup>1</sup> In het coalitieakkoord Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst is dit doel aangescherpt tot ca. 60% reductie CO<sub>2</sub> uitstoot in 2030 t.o.v. 1990.

Naar schatting zijn er in Nederland ongeveer 300 emissieloze vrachtauto's. In 2030 zijn circa 11.500 vrachtauto's boven 3,5 ton nodig om de nul-emissie zones in 30 tot 40 steden te bevoorraden. Om dit groeipad mogelijk te maken is het nodig om de verkopen van emissieloze vrachtauto's een sterke prikkel te geven. De voorgestelde aanschafsubsidie levert deze prikkel.

Het college stelt vast dat nut en noodzaak van het voorstel zijn onderbouwd. Het ziet geen aanleiding voor adviespunten bij dit onderdeel.

## *2. Minder belastende alternatieven*

De toelichting bij de subsidieregeling maakt niet duidelijk of en hoe de aanschafsubsidie is afgewogen tegen andere beleidsinstrumenten die het groeipad van emissieloze vrachtwagens ook kunnen versnellen. Die alternatieve instrumenten zijn bijvoorbeeld een CO<sub>2</sub>-heffing of kilometerheffing voor dieseltrucks, het versnellen van de overgangsmaatregelen bij het instellen van emissievrije zones in binnensteden, het aanscherpen van toegangsregels voor stadslogistiek of het subsidiëren van de sloop van vervuilende oude vrachtwagens. Verder zal ook het wegnemen van knelpunten voor het transitiepad naar emissieloze vrachtwagens bijdragen aan het doel van deze regeling. Daarbij kan met name worden gedacht aan het realiseren van een goede laadinfrastructuur (netwerkcapaciteit en laadstations). Dergelijke alternatieve instrumenten kunnen het beoogde doel realiseren met mogelijk minder gevolgen voor de regeldruk.

### **2.1 Het college adviseert om in de toelichting in te gaan op de genoemde beleidsalternatieven en inhoudelijk toe te lichten of en in hoeverre een aanschafsubsidie het meest effectief en/of het minst belastende instrument is voor het verminderen van de emissie van CO<sub>2</sub> en luchtverontreinigende stoffen door vrachtwagens.**

## *3. Werkbaarheid*

Parallel aan stimulering van de aanschaf van emissieloze vrachtwagens wordt gewerkt aan de laadinfrastructuur. Een uitgebreide laadinfrastructuur kan de vrees voor een te beperkte actieradius voor dagelijkse ritten verminderen en de mogelijkheden voor de inzet van emissieloze vrachtwagens vergroten. De subsidieregeling stelt verder ook eisen aan de subsidieontvanger. Vanwege de doelmatigheid van de regeling is het van belang om emissieloze vrachtauto's voor Nederland te behouden. Dat draagt ook bij aan het doel om voor de langere termijn milieuwinst in Nederland te realiseren. Voor de subsidieontvanger is flexibiliteit in bezit van de vrachtauto's ook van belang. In de regeling is daartussen een balans gezocht. Daarom wordt als eis gesteld dat de aangeschafte vrachtauto vier jaar in eigendom moet blijven van de subsidieontvanger. Het college acht deze voorwaarde onnodig beperkend. Aangezien het doel van de regeling is om de aanschaf van emissieloze vrachtwagens in Nederland te stimuleren en deze vrachtwagens ook voor Nederland te behouden, zou de aanschafsubsidie in stand kunnen blijven bij een binnenlandse verkoop. Dat is minder belastend dan het (gedeeltelijk) terugvorderen van de subsidie. De controle op de tenaamstelling die de RVO al uitvoert, kan deze mogelijkheid ondersteunen.

### **3.1 Het college adviseert om de subsidie in stand te laten als de emissieloze vrachtwagen verkocht wordt aan een andere Nederlandse partij.**

Het subsidieplafond voor 2022 is op basis van de huidige prognose voldoende om 300 nieuwe emissieloze vrachtauto's te subsidiëren. Het subsidieplafond voor 2022 bedraagt € 13,5 miljoen. Dit betekent dat als de belangstelling voor de aanschafsubsidie groter blijkt dan hiermee wordt voorzien, de aanschaf van overige emissieloze vrachtwagens kan worden uitgesteld totdat een nieuw jaarbudget is vastgesteld en de regeling opnieuw wordt opengesteld. Een dergelijk vertraging zou tegengesteld zijn aan de doelstelling van de subsidieregeling. Dit onbedoelde effect kan mogelijk worden tegengegaan door met een kasschuif het budget van een volgend of vorig jaar aan te wenden.

### **3.2 Het college adviseert om de mogelijkheid te creëren om te schuiven met budgetten tussen jaren, zodat meer flexibiliteit ontstaat met betrekking tot de subsidieplafonds.**

#### *4. Gevolgen regeldruk*

De regeldruk voor aanvragers van de aanschafsubsidie is berekend op € 180 per vrachtauto. Voor de toegekende subsidies komt dat neer op €54.000 per jaar voor de jaren 2022 t/m 2027. Nog niet is berekend wat de gevolgen zijn voor de regeldruk van subsidieaanvragen die niet worden toegekend of teruggevorderd, ofwel omdat niet aan de voorwaarden wordt voldaan, ofwel omdat het subsidieplafond is bereikt, ofwel omdat de vrachtwagen wordt verkocht.

#### **4.1 Het college adviseert de berekening van de regeldruk aan te vullen, conform Rijksbrede methodiek.**

#### *Dictum*

Gelet op de toetsing is het eindoordeel van ATR bij de *Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET*:

#### **De regeling niet vaststellen, tenzij met de adviespunten rekening is gehouden.**

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en gaat er vanuit dat in het definitieve voorstel wordt toegelicht op welke wijze u met onze adviespunten rekening hebt gehouden.

Hoogachtend,

*w.g.*

M.A. van Hees  
Voorzitter

R.W. van Zijp  
Secretaris