

Vergaderjaar 2021–2022

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 235

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 december 2021

In het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 342) is overeengekomen dat wordt toegewerkt naar een uitstootvrije transportsector in 2050. De invoering van de zero-emissiezones voor stadslogistiek in steden is een belangrijke stap in deze verduurzamingsopgave. De overstap naar emissieloos transport vraagt veel van de gehele transportsector. Het kabinet vindt het belangrijk om deze overstap zo vorm te geven dat de betrokken bedrijven tijdig deze stap kunnen zetten. Hierbij wil het kabinet geen technologie voorschrijven, maar ondernemers de ruimte bieden te kiezen voor de techniek (batterij- of waterstof-elektrisch of anderszins) die het beste aansluit bij hun bedrijfsvoering. Om de komende jaren stapsgewijs de transitie naar emissieloos vrachtvervoer mogelijk te maken is een geleidelijk en zorgvuldig proces ontworpen, met instrumenten die gemeenten kunnen inzetten, eenduidige regelgeving die duidelijkheid biedt voor ondernemers, stimulansen voor marktontwikkeling en financiële steun voor ondernemers die de overstap naar schoon willen maken.

Overgangstermijn zero-emissiezones

Zo is het kabinet een overgangsregeling voor de toegang tot zero-emissiezones overeengekomen met gemeenten, VNG, MKB Nederland, TLN, evofenedex, RAI Vereniging, BOVAG en Natuur&Milieu. Euro VI-bakwagens die op 1 januari 2025 maximaal vijf jaar oud zijn, respectievelijk maximaal acht jaar oud zijn in geval van een trekker-opleggercombinatie, mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zero-emissiezone in. Ook hebben plug-in hybride vrachtauto's tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de zero-emissiezones, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.

Van innovatie naar opschaling

Om volledig zero-emissie stadslogistiek vanaf 2030 mogelijk te maken is het vanzelfsprekend van belang dat er voldoende vraag naar en aanbod van emissieloze vrachtauto's is. Zoals aangegeven in het schriftelijk overleg zero-emissie stadslogistiek¹ zijn er in 2030 circa 11.700 emissieloze vrachtwagens nodig voor deze zones. De meeste bedrijven zullen zonder overheidsondersteuning vanuit bedrijfseconomische motieven de aanschaf van een emissieloze vrachtauto tot 2029 uitstellen. Dit kan marktverstoringen veroorzaken. Het is daarom wenselijk om de instroom van emissieloze voertuigen met verschillende aandrijving te versnellen, zodat de kosten dalen en de technologie beproefd kan worden in de praktijk. Dit kan eraan bijdragen dat de introductie van emissieloze vrachtwagens gelijkelijk geschiedt.

Afgelopen jaren heb ik daartoe met de Demonstratieregeling klimaattechnologieën en -innovatie in transport, kortweg DKTI, de innovaties in duurzaam vrachtvervoer ondersteund. Sinds de introductie van de DKTI in 2017 zijn 29 projecten voor het goederenvervoer over weg financieel ondersteund. Het ging daarbij om experimentele ontwikkeling en proeftuinen. In 2021 is binnen de DKTI de eerste stap naar grootschaligere toepassing van emissieloze vrachtauto's gezet via de zogeheten «learning by using»-projecten. Het gaat daarbij zowel om batterij- als waterstof-elektrische vrachtauto's. Hiervoor is € 11 miljoen beschikbaar gesteld.

Daarnaast spant het kabinet zich in ook op mondiaal niveau in om zorg te dragen dat er voldoende emissieloze voertuigen op de markt beschikbaar zijn. Hiertoe heeft, zoals aangegeven in de beantwoording van de vragen van de leden van De Groot en Erekens,² Nederland onder meer het initiatief genomen om op de Klimaatop in Glasgow te komen tot een «*Global Memorandum of Understanding (MoU) on zero emission medium and heavy duty vehicles*». In dit Global MoU zijn ambities afgestemd dat in 2030 30% van de nieuwe vrachtwagens en bussen zero-emissie is en in 2040 100%.

Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks

Het afgelopen jaar heeft een steeds groter aantal vrachtautoproducenten een emissieloos voertuig op de markt gebracht. Het is niet langer noodzakelijk om een bestaand voertuig om te bouwen, maar ondernemers die dit wensen kunnen een nieuw emissieloos voertuig bij de plaatselijke dealer aanschaffen. Daarmee wordt het – in lijn met een oproep hiertoe van een groot aantal stakeholders – tijd voor een volgende stap in de transitie om zo de gewenste versnelling naar emissieloos vrachtvervoer in 2050 te bewerkstelligen. Vandaar dat het kabinet een Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) aankondigt. Tijdens de voorbereiding is reeds met een groot aantal belangenorganisaties (zoals Transport en Logistiek Nederland, evofendex, BOVAG, RAI Vereniging), vrachtwagenproducenten en individuele transportondernemingen gesproken. Op korte termijn zal de internetconsultatie voor deze subsidie-regeling van start gaan. De planning is dat bedrijven vanaf 1 mei 2022 een subsidie kunnen aanvragen.

Het doel van AanZET is om, indien een onderneming de aanschaf van een nieuwe vrachtauto overweegt, de keuze voor een emissieloze vrachtauto met batterij-elektrische of waterstof-elektrische aandrijving aantrekkelijk te

¹ Kamerstuk 31 209, nr. 233.

² Aangangsel Handelingen II 2021/22, nr. 913

maken. Daartoe vergoedt de regeling een deel van de meerkosten van een emissieloze vrachtwagen (klasse N2 en N3) ten opzichte van een dieselvrachtwagen. De subsidie per voertuig loopt van 12,5% van de verkoopprijs met een maximum van € 17.800 voor een grote onderneming bij de aanschaf van een emissieloos voertuig met een maximale massa tot 12 ton tot 37% van de verkoopprijs voor een kleine onderneming bij de aanschaf van een zero-emissie trekker-oplegger van meer dan 12 ton.

Voertuigtype	Grote onderneming		Middelgrote onderneming		Kleine onderneming	
	Steunpercentage	Tot een maximum van	Steunpercentage	Tot een maximum van	Steunpercentage	Tot een maximum van
N2	12,5%	€ 17.800	19,0%	€ 26.800	25,0%	€ 35.700
N3 bakwagen-chassis	15,0%	€ 43.600	21,5%	€ 63.700	28,5%	€ 84.000
N3 trekker-oplegger-combinatie	20,0%	€ 72.700	28,5%	€ 102.300	37,0%	€ 131.900

Daarnaast kunnen bedrijven bij de aanschaf van een emissieloze vrachtauto gebruik maken van de milieu-investeringsaftrek (MIA) om zo nog een deel van de meerkosten af te dekken. Hierdoor komt de totale overheidssteun dicht bij de maximale steunpercentages op grond van de Europese staatssteunkaders, namelijk 40% voor grote ondernemingen; 50% voor middelgrote ondernemingen en 60% voor kleine ondernemingen.

Laad- en tankinfrastructuur

De groei van het aanbod van emissieloze vrachtvoertuigen dient gelijke tred te lopen met de ontwikkeling van de laad- en tankinfrastructuur. Hiertoe is binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur de werkgroep logistiek opgericht. In dit kader wordt onder meer gewerkt aan het inzichtelijk maken van de laadvraag vanuit logistieke sector op bedrijventerreinen. Voor ondernemers die laad- of tankinfrastructuur willen realiseren op hun eigen terrein is het mogelijk gebruik te maken van de MIA.

Europese staatssteunregels

Zowel AanZET als de MIA zijn gebaseerd op het huidige Europese staatssteunkader, in het bijzonder de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV). De Europese Commissie overweegt om de AGVV te herzien. Als dat consequenties heeft voor de vormgeving van deze regeling zal het kabinet u hierover informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg