

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3237

Vragen van het lid **Van der Plas** (BBB) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Twee interessante subsidies voor duurzame goederenvervoer»* (ingezonden 23 juni 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 juli 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Twee interessante subsidies voor duurzame goederenvervoer»¹?

Antwoord 1

Nederland staat voor een grote opgave om fossiele brandstoffen in mobiliteit te vervangen door hernieuwbare alternatieven. Hoe het kabinet deze opgave ziet, staat beschreven in de Visie Hernieuwbare Energiedragers in Mobiliteit² en in het Nationaal Plan Energiesysteem (NPE), hoofdstuk Transitiepad Mobiliteit³. Alles wat provincies doen om die opgave te ondersteunen onderschrijft het kabinet van harte. LNG- en CNG-motoren zijn geschikt voor hernieuwbare brandstoffen, die door het Rijksbeleid en de Europese richtlijn hernieuwbare energie worden gestimuleerd.

Vraag 2

Hoe apprecieert u het initiatief van de provincie Gelderland om duurzaam goederenvervoer op deze manier te ondersteunen?

Antwoord 2

Het Rijk heeft diverse instrumenten om de inzet van hernieuwbare brandstoffen in goederenvervoer te stimuleren. Het systeem Hernieuwbare Energie Vervoer is een handelssystematiek waarmee brandstofleveranciers het prijsverschil tussen hernieuwbare en fossiele brandstof kunnen terugverdienen. Als gevolg van de herziene Richtlijn hernieuwbare energie (RED-III; nog niet officieel vastgesteld) zal met ingang van 2025 het ambitieniveau fors worden verhoogd. Bovendien is bij de voorjaarsbesluitvorming besloten om 1,5 Mton (20 PJ) extra biobrandstoffen te stimuleren bovenop de verhoogde

¹ Overbetuwe.nieuws.nl, 2 juni 2023 (<https://overbetuwe.nieuws.nl/nieuws/58356/twee-interessante-subsidies-voor-duurzame-goederenvervoer/>).

² Kamerstuk 32 813, nr. 572.

³ Kamerstuk 2023Z12573.

RED-III-doelen.⁴ Naast het systeem Hernieuwbare Energie Vervoer zal ook het Europese Emissiehandelssysteem (ETS2) voor de wegvervoer, gebouwde omgeving en de kleine industrie in 2027 starten.⁵ Ook dit systeem zal bijdragen aan het minder aantrekkelijk maken van het gebruik van fossiele brandstoffen in de logistieke sector. Het Rijk werkt aan een subsidieregeling om zowel de vraag naar hernieuwbare waterstof door vrachtwagens als het aanbod (tankinfrastructuur) van hernieuwbare waterstof in Nederland te vergroten.⁶ De subsidieregeling Stimulering Duurzame Energieproductie en Klimaattransitie beoogt de productie van hernieuwbare energiedragers in Nederland te bevorderen.

Vraag 3

Hoe kijkt u aan tegen een landelijke subsidie ter ondersteuning van de inzet van hernieuwbare biobrandstoffen ter verduurzaming van het goederenvervoer? Welke ruimte is er voor dit soort initiatieven vanuit het Rijk?

Antwoord 3

Al het beleid voor verduurzaming van de mobiliteit wordt vormgegeven in samenspraak met de relevante stakeholders. Het Ministerie van IenW werkt intensief samen met de vertegenwoordigers van de vervoerssector aan de verduurzaming van het goederenvervoer. Zo is er bijvoorbeeld het uitvoeringsoverleg Klimaatakkoord. Ook aan de brandstoffentafel spreekt het ministerie met de producenten en leveranciers van brandstoffen over de overschakeling op hernieuwbare energiedragers.

Zoals vastgelegd in artikel 12 van de wet vrachtwagenheffing wordt het meerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie vastgesteld na overleg met de vervoerspartijen. Om hier invulling aan te geven hebben de Minister van IenW en evofenedex, Transport & Logistiek Nederland (TLN), VERN in september 2021 een bestuursovereenkomst gesloten⁷. Zoals aangegeven in de voortgangsbrief vrachtwagenheffing van 7 november 2022⁸, is in werkgroepen met de vervoerssector en andere stakeholders gewerkt aan het opstellen van roadmaps per bestedingsrichting. Deze roadmaps zijn in het najaar van 2022 samengevoegd tot een geïntegreerde roadmap «Naar een emissieloze en innovatieve vervoerssector»⁹.

Zoals aangegeven in de brief aan uw Kamer van 8 juni jl.¹⁰, heb ik in overleg met de vervoerssector en in nauwe betrokkenheid van andere stakeholders een concept-meerjarenprogramma innovatie en verduurzaming voor de jaren 2026–2030 opgesteld. Dit concept-meerjarenprogramma bevat een voorstel voor een pakket van subsidiemaatregelen die vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing gefinancierd kunnen worden, de zogenaamde «terugsluis».

Zoals aangegeven in de brief aan uw Kamer van 14 juli 2023 is tevens een concept-stimuleringspakket 2024–2025 uitgewerkt. Op korte termijn zal de internetconsultatie over dit concept-stimuleringspakket 2024–2025 en concept-meerjarenprogramma 2026–2030 starten.

Vraag 4

Hoe wordt de sector betrokken bij de verduurzaming van het goederenvervoer?

Antwoord 4

Ja. Als antwoord op vraag 2 is opgesomd welk beleid bestaat om dit te bewerkstelligen.

Vraag 5

Bent u van mening dat hernieuwbare biobrandstoffen ingezet moeten worden in sectoren waar elektrificatie nog niet optimaal ingezet kan worden en dat hernieuwbare biobrandstoffen leiden tot een versnelde CO₂-reductie in

⁴ Kamerstuk 32 813, nr. 1230.

⁵ Idem.

⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 372.

⁷ Staatscourant 2021, 41566.

⁸ Kamerstuk 31 305, nr. 368.

⁹ Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 368.

¹⁰ Kamerstuk 31 305, nr. 404.

mobiliteit richting 2030? Zo ja, hoe komt deze extra inzet terug in huidig of toekomstig beleid? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Het kabinet deelt de mening dat de vrachtwagenheffing – en dan zowel de heffing, waarvan de tarieven op CO₂-uitstoot van het voertuig zullen worden gedifferentieerd, als de terugsluis voor verduurzaming en innovatie – een forse impuls geven aan de verduurzaming van de wegvervoerssector.

Volgens de effectstudie van Panteia leidt het voorgestelde concept-stimuleringspakket 2024–2025 en concept-meerjarenprogramma 2026–2030 terugsluis in 2030 tot 0,9 Mton minder CO₂-uitstoot¹¹. Daarnaast leidt de differentiatie van de tarieven van de heffing naar CO₂-uitstoot tot 0,4 Mton extra CO₂-reductie in 2030¹².

Zoals aangegeven in de brief aan uw Kamer van 14 juli 2023 betreffende de vrachtwagenheffing, zijn in het concept-stimuleringspakket 2024–2025 en het concept-meerjarenprogramma 2026–2030 geen subsidieregelingen opgenomen op het gebied van hernieuwbare brandstoffen, ondanks dat het stimuleren van hernieuwbare brandstoffen één van de drie bestedingsrichtingen van de Bestuursovereenkomst vormde. Deze keuze is, in nauw overleg met de vervoerspartijen, gemaakt ter invulling van de motie Kröger¹³, waarin de regering wordt verzocht om in het vormgeven van het meerjarenprogramma te focussen op projecten die bijdragen aan zero-emissietechnologie of het voorkomen van vermijdbare transportbewegingen. Het kabinet wil geleidelijk aan toegroeien naar een emissievrij vrachtwagenpark in 2050. Daarmee zijn hernieuwbare brandstoffen een overgangstechnologie. Uit de effectstudie van het concept-meerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie blijkt dat subsidiëring van hernieuwbare brandstoffen tot forse CO₂-reductie op korte termijn leidt, maar de transitie naar emissieloos vrachtvervoer op de langere termijn vertraagt.

Bovendien leidt een dergelijk subsidiepakket tot aanzienlijk lagere stikstofreducties. Het gaat hierbij om respectievelijk ongeveer 3.200 ton NO_x-reductie bij een scenario met significante subsidiëring van hernieuwbare brandstoffen tegenover 5.100 ton NO_x-reductie bij een pakket waarin de focus ligt op subsidiëring van emissieloze vrachtwagens en de bijbehorende laadinfrastructuur. Ook de vervoerspartijen evofenedex, TLN en VERN zijn voorstander van de inzet van hernieuwbare brandstoffen in het wegtransport, maar vinden dat hiervoor slechts in zeer beperkte mate middelen vanuit de terugsluis beschikbaar gesteld moeten worden.

Vraag 6

Bent u het ermee eens dat de terugsluis via de Vrachtwagenheffing een goed middel is om het goederenvervoer te verduurzamen? Zo ja, hoe gaat u de inzet van hernieuwbare biobrandstoffen stimuleren via deze terugsluis? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing zijn voor verduurzaming én innovatie van de vervoerssector. Voorafgaand aan de wetsbehandeling zijn daarover afspraken gemaakt met de sector.

Met de start van de vrachtwagenheffing – naar verwachting in 2026 – komen middelen beschikbaar voor het financieren van het meerjarenprogramma 2026- 2030. Zoals aangegeven in bovengemelde brief aan uw Kamer van 8 juni, is de afgelopen maanden in overleg met de vervoerssector en in nauwe betrokkenheid van andere stakeholders een eerste concept-meerjarenprogramma voor de jaren 2026–2030 opgesteld. In dit concept-meerjarenprogramma wordt onder meer voorgesteld om de terugsluismiddelen in te zetten voor de voortzetting van de Aanschafsubsiëregeling Zero Emissie Trucks (AanZET), een subsidiëregeling voor private laadinfrastructuur op bedrijventerreinen en een subsidiëregeling voor de inzet van waterstof in het wegvervoer. Deze laatste twee regelingen worden momenteel ontwikkeld.

¹¹ Panteia, *Effectstudie Terugsluis – Afweging maatregelen voor meerjarenprogramma Verduurzaming en Innovatie Vervoerssector 2026–2030*, juli 2023. Bijlage bij brief van 14 juli 2023.

¹² Revnext, *Varianten voor tariefstructuur vrachtwagenheffing bij implementatie herziene Eurovignet-richtlijn*, juni 2023. Bijlage bij brief van 14 juli 2023.

¹³ Kamerstuk 35 910, nr. 17.

Ook verkent het kabinet de mogelijkheden voor het laden van batterij-elektrische vrachtwagens middels een bovenleiding boven de autosnelweg. Dit wordt een *Electric Road System*(ERS) genoemd. Tot slot wordt voorgesteld om een subsidieregeling voor het optimaliseren van de logistieke efficiëntie te ontwikkelen. Deze regeling heeft als doel het aantal gereden vrachtwagenkilometers te verminderen. De netto-gelden van de vrachtwagenheffing komen daarmee in belangrijke mate, maar niet louter bij initiatieven om het goederenvervoer te elektrificeren.