

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

529

Vragen van het lid **Schonis** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «De e-truck komt, maar het duurt wel even voor hij zijn dieselneef inhaalt»* (ingezonden 3 oktober 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 30 oktober 2019).

Vraag 1

Kent u het artikel «De e-truck komt, maar het duurt wel even voor hij zijn dieselneef inhaalt»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de constatering uit het ING-rapport («Tijdperk van zero-emissie breekt aan voor trucks», oktober 2019) dat pas in 2028 de e-truck concurrerend zal zijn met de dieselvrachtwagen?

Antwoord 2

Er zijn op dit moment weinig elektrische vrachtwagens in gebruik in Nederland. Het is dan ook op dit moment nog lastig te voorspellen hoe deze markt zich verder zal ontwikkelen. Voor de vrachtwagen op waterstof is op dit moment nog lastiger te voorspellen wanneer die een serieuze rol gaat spelen. Daarnaast constateren de onderzoekers dat het omslagpunt wanneer een elektrische vrachtwagen concurrerend is met een dieselvrachtwagen sterk afhankelijk is van het aantal gereden kilometers. De energie- en onderhoudskosten zijn voor een elektrische vrachtwagen namelijk een stuk lager. De onderzoekers stellen dat bij 60.000 kilometer per jaar het omslagpunt in 2030 ligt en dat dit omslagpunt kan worden vervroegd naar 2028 door het verstrekken van een aanschafsubsidie, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord. Bij 100.000 kilometer per jaar wordt in combinatie met het verstrekken van een aanschafsubsidie een elektrische vrachtwagen al in 2025 concurrerend met de dieselvrachtwagen. Dat zou betekenen dat een elektrische

¹ Volkskrant.nl, 2 oktober 2019, <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/de-e-truck-komt-maar-het-duurt-wel-even-voor-hij-zijn-dieselneef-inhaalt-b351423b/>

vrachtwagen gemiddeld 300 tot 400 km per dag ingezet moet worden. Dat is naar verwachting over een aantal jaren vergelijkbaar met de actieradius van één volle accu van een elektrische vrachtwagen.

Vraag 3

Deelt u de mening dat 2028 wel erg ver weg is voordat de e-truck concurrerend zal zijn?

Antwoord 3

Uiteraard zou het wenselijk zijn wanneer de verduurzaming nog sneller verloopt. De technologische ontwikkelingen gaan echter snel en ik heb er vertrouwen in dat dit ook bij de ontwikkeling van een elektrische vrachtwagen het geval is. In het kader van de *Transport Decarbonisation Alliance* werk ik internationaal samen om de vraag naar elektrische vrachtwagens te vergroten. Dit zal naar verwachting ook een positieve invloed hebben op een toename van de productie van elektrische vrachtwagens en leiden tot een snellere kostendaling. Ook zet ik me in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur ervoor in dat ook de laadinfrastructuur voor de logistieke sector tijdig op orde is.

Vraag 4

Bent u bereid om de sector te ondersteunen met het vinden van (technische) oplossingen om e-trucks concurrerend te maken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Uiteraard ben ik daartoe bereid. Bedrijven die dergelijke oplossingen hebben, kunnen nu al een aanvraag indienen in het kader van de DKTI-transport (Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en -Innovaties in transport).

Vraag 5

Schat u in dat, gezien de vrachtwagenheffing die in 2023 van kracht zal zijn, deze heffing kan bijdragen aan het sneller rondkrijgen van de businesscase voor e-trucks?

Antwoord 5

De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden in overleg met de sector teruggesluisd naar de vervoerssector voor verduurzaming en innovatie. Het stimuleren van niet-fossiel rijden is één van de bestedingsrichtingen van deze terugsluis. In overleg met sectorpartijen worden de vastgestelde bestedingsrichtingen momenteel verder uitgewerkt tot een indicatief maatregelenpakket. Daarbij wordt ook gekeken naar een aanschafsubsidie voor elektrische vrachtwagens. De verwachting is dat een dergelijke aanschafsubsidie het voor bedrijven aantrekkelijker maakt om elektrische vrachtwagens aan te schaffen.

Vraag 6

Welke maatregelen bent u van plan te nemen, naast de vrachtwagenheffing, om e-trucks sneller concurrerend te maken?

Antwoord 6

In het Klimaatakkoord is overeengekomen dat er voor elektrische vrachtwagens tot en met 2025 € 94 miljoen beschikbaar komt voor een stimuleringsprogramma. Hiermee worden bedrijven gedeeltelijk tegemoetgekomen voor de meerkosten van een elektrische vrachtwagen ten opzichte van het fossiele alternatief.

Vraag 7

Wat onderneemt u, daar uit het ING-rapport is gebleken dat het gebruik van waterstof een oplossing kan bieden voor internationaal transport, om de inzet van waterstof als brandstof voor vrachtwagens te vergroten?

Antwoord 7

Bedrijven die waterstof als brandstof willen inzetten voor vrachtwagens kunnen een aanvraag voor een subsidie indienen in het kader van de DKTI-transport. Daarnaast wordt gewerkt aan de uitrol van de tankinfrastructuur voor waterstof. Daarbij zet Nederland in op Europese samenwerking,

omdat een goed Europees netwerk van tankinfrastructuur voor waterstof een belangrijke randvoorwaarde is. Verder is in het Klimaatakkoord afgesproken dat voor waterstof in 2020 een ambitieus covenant wordt afgesloten met de sector. In dat covenant zullen ook afspraken worden gemaakt op welke wijze de inzet van waterstof als brandstof voor vrachtwagens kan worden vergroot.

Vraag 8

Hoe staat u tegenover het voorstel om e-trucks lager te belasten dan dieselvrachtwagens?

Antwoord 8

Op dit moment worden de voorbereidingen getroffen voor een vrachtwagenheffing. De hoogte van de heffing zal afhangen van milieukeurmerken van een vrachtwagen: hoe schoner, hoe lager de heffing. En hoe meer kilometers de vrachtwagens rijden hoe meer heffing ze betalen. Op dit moment staat de Eurovignetrichtlijn niet toe om voor zuinigere of elektrische vrachtwagens een lager tarief te hanteren dan de bestaande indeling in euro-emissieclassen. Indien die mogelijkheid ontstaat zal daarnaar gekeken worden.

Vraag 9

Deelt u de mening van de onderzoekers van het ING-rapport dat biobrandstoffen beter niet ingezet kunnen worden voor regionaal transport? Zo ja, hoe voorkomt u de inzet van biobrandstoffen op korte afstanden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Voor fossiele brandstoffen geldt een bijmengverplichting van biobrandstoffen. Deze zullen derhalve ook gelden voor dieselvrachtwagens die voor regionaal transport worden ingezet. Daarover is in het Klimaatakkoord afgesproken dat extra inzet van hernieuwbare brandstoffen ten opzichte van de Nationale EnergieVerkenning 2017 (NEV 2017) niet meer bedraagt dan 2 Mton (dat komt overeen met 27 PJ). Verder is in het Klimaatakkoord afgesproken dat de inzet van *Green Truck Fuel* wordt verkend. Voorwaarde daarbij is dat naar het oordeel van het PBL de CO₂-reductie daadwerkelijk behaald gaat worden, de brandstof voldoet aan de duurzaamheidseisen van het duurzaamheidskader en er geen lock-in ontstaat die de introductie van zero-emissie voertuigen vertraagt.