

AH 913
2021Z20214

Antwoord van staatssecretaris Van Weyenberg (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 november 2021)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht 'Nederlands initiatief in Glasgow: nieuwe vrachtauto's uitstootvrij in 2040'? Klopt dit bericht?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met dit bericht. Het klopt inderdaad dat Nederland het initiatief heeft genomen om op de Klimaattop in Glasgow te komen tot een '*Global Memorandum of Understanding (MoU) on zero emission medium and heavy duty vehicles*' (hierna: Global MoU)². In dit Global MoU zijn ambities afgestemd dat in 2030 30% van de nieuwe vrachtwagens en bussen zero-emissie is en in 2040 100% (zie bijlage³). Aangezien vrachtwagens in Nederland gemiddeld ongeveer tien jaar op de weg rijden, sluit dit aan bij de doelstellingen uit het Klimaatakkoord dat in 2050 al het wegvervoer emissieloos is.

Het Global MoU bevordert de samenwerking tussen de landen en andere partijen om de klimaatdoelstellingen te halen zoals afgesproken in het Parijsakkoord. Het kabinet vindt het belangrijk om de overstap naar een schone en emissievrije vrachtwagen voor ondernemers zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Daar hoort bij dat er voldoende gevarieerd en betaalbaar aanbod van deze vrachtwagens is. Doordat veel landen nu samen dit signaal afgeven wordt het voor bedrijven interessanter om in te zetten op de productie van emissievrije vrachtwagens. Dat maakt dat er meer keuze is voor Nederlandse ondernemers, op het moment dat zij over willen stappen naar een schone vrachtwagen. Ik zie deze overeenkomst dus vooral als een instrument om het in het Klimaatakkoord ingezette beleid te realiseren.

¹ NOS, 10 november 2021, Nederlands initiatief in Glasgow: nieuwe vrachtauto's uitstootvrij in 2040 (<https://nos.nl/collectie/13871/artikel/2405028-nederlands-initiatief-in-glasgow-nieuwe-vrachtauto-s-uitstootvrij-in-2040>)

² Bijlage 1: Het Global Memorandum of Understanding on Zero-Emission Medium and Heavy Duty Vehicles

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

In het bericht werd gesproken over de ondertekening door 11 landen. Inmiddels hebben echter 16 landen de overeenkomst ondertekend. Naast Nederland zijn dat Turkije, Uruguay, Oostenrijk, Canada, Chili, Denemarken, Finland, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk, Costa Rica, Luxemburg, Schotland, Wales en Zwitserland.

Daarnaast wordt de overeenkomst ondersteund door 7Gen, Arrival, Authentic, BAE Systems, BYD, Californië, Agencia de Sostenibilidad Energética, Chargerquest, Clecat, Deutsche Post DHL Group, Double XX Research & Consulting, Emergevast, European Clean Trucking Alliance, EV Cargo Logistics, FPPE, GEODIS, Geotab, Heineken, Integre Trans, International Copper Association, Irizar, Last Mile Team, Lightning eMotors, Lion, LKW WALTER, Movement, Nikola Corporation, Odyne, Proterra, Québec, The Return Company, Scania, Smart Freight Centre, Telangana, Tevva, Transficient, VAI Captial en Volta Trucks.

Het Global MoU betreft geen juridisch bindende afspraken waaraan landen moeten voldoen. De kracht van dit Global MoU ligt in de samenwerking tussen partijen en het sterke signaal aan de markt.

Vraag 2

Hoe is het ondertekenen van een nieuwe doelstelling voor zero-emissie trucks en bussen tot stand gekomen?

Antwoord 2

Het Global MoU bevat geen nieuwe doelstellingen. In plaats daarvan is het een uitwerking van de afspraak uit het Klimaatakkoord dat de mobiliteitssector in 2050 emissievrij is. Dit is beter te realiseren als meer landen hieraan werken. Als voorzitter van de *Transport Decarbonisation Alliance*, een internationaal samenwerkingsverband tussen landen, steden en bedrijven, was het als Nederland passend om het voortouw te nemen in samenwerking op dit thema. Tot nu toe waren er nog geen gezamenlijke ambities uitgesproken door meerdere landen op het gebied van verduurzaming van het wegtransport.

Tijdens de twaalfde *Clean Energy Ministerial* op 31 mei 2021 hebben acht landen hun steun uitgesproken voor het Global MoU proces. Er zijn daarna gesprekken gevoerd met transport- en milieuministeries van deze en andere landen en in samenspraak met hen is de tekst van het Global MoU tot stand gekomen. Zoals aangegeven in antwoord 1 is deze door 16 landen ondertekend en door 39 andere partijen ondersteund. Vervolgens is het initiatief door mij namens hen gepresenteerd op de Klimaatop in Glasgow.

Vraag 3

Deelt u de mening dat deze afspraak niet eerder in het Klimaatakkoord, noch in de BNC-fiches rondom het Fit for 55-pakket door het kabinet is gedeeld? En hoe gaat u ervoor zorgen dat deze verklaring aansluit op deze gemaakte afspraken?

Antwoord 3

Met het klimaatverdrag van Parijs hebben 195 landen ervoor getekend de mondiale temperatuurstijging tot ruim onder 2 graden Celsius te beperken en daarbij te streven naar een verdere beperking van de opwarming tot maximaal 1,5 graden Celsius. De Europese Raad en het Europees Parlement zijn daarop het klimaatneutraliteitsdoel in 2050 overeengekomen. Op nationaal niveau is hieromtrent in het Klimaatakkoord de ambitie afgesproken dat de mobiliteitssector in 2050 emissieloos is. Dat betekent dat uiterlijk in 2040 de instroom van vrachtauto's met een verbrandingsmotor beëindigd moet worden. Het betreft hier dus geen nieuwe doelstelling, maar de Global MoU is ondersteunend aan het ingezette beleid.

De Europese Commissie zal in 2022 een voorstel doen om de CO₂-normen voor vrachtwagens verder aan te scherpen. Het Global MoU is ondertekend door een aantal EU-lidstaten. Nederland wil met deze lidstaten optrekken in het traject naar ambitieuze aanscherping van de CO₂-normen voor vracht.

Vraag 4

Hoe verklaart u het opstellen van een nieuw tussendoel, anders dan het streven naar volledig schoon wegverkeer in 2050?

Antwoord 4

Het Global MoU wordt ingezet als middel naar volledig emissievrij wegverkeer in 2050. Om dat te realiseren zal de instroom van bussen en vrachtwagens met een verbrandingsmotor ruim voor dat moment moeten zijn beëindigd. Een vrachtwagen wordt immers circa tien jaar gebruikt. Ondertekenaars van het Global MoU hebben daarom de ambitie dat vanaf 2040 alle nieuw verkochte bussen en vrachtwagens zero-emissie zijn.

Vraag 5

Is er afstemming met de sectoren en gebruikers in Nederland geweest omtrent deze aangescherpte CO2-doelstelling?

Antwoord 5

Voorafgaand aan de presentatie op de Klimaattop heeft overleg plaatsgevonden met onder andere TLN, evofenedex en de RAI Vereniging en andere partijen als onderdeel van het reguliere overleg met de sector.

Vraag 6

Kunt u aangeven welke andere landen hebben mee ondertekend?

Antwoord 6

Zie antwoord 1.

Vraag 7

Kunt u daarbij ook aangeven wat dit betekent voor de concurrentiepositie van Nederland, als buurlanden deze overeenkomst niet mee ondertekenen? Hoe voorkomt u weglek van CO2-uitstoot naar andere landen?

Antwoord 7

Er zijn veel voertuigproducenten die grote ambities hebben uitgesproken op het gebied van zero-emissie vrachtwagens. Hun zero-emissie technologieën ontwikkelen zich in een hoog tempo en ze geven aan dat het gebrek aan voldoende vraag de reden is dat ze nog niet kunnen opschalen. Met dit Global MoU geven de ondertekenaars een krachtig signaal af aan deze producenten, waardoor Nederland juist een koploper kan worden onder de buurlanden die niet ondertekenen.

De overstap naar zwaar zero-emissie vervoer biedt daarnaast kansen voor de Nederlandse economie. De sector "elektrificatie wegvervoer" is goed voor zo'n € 5 miljard omzet per jaar⁴. Deze waarde stijgt naar verwachting de komende jaren snel en ook het aantal banen in deze sector neemt toe. Dit ligt voor een groot deel aan de ontwikkeling en verkoop van zware emissieloze voertuigen, zoals vrachtwagens en bussen.

⁴ Rapport Verdienpotentieel Elektrisch Vervoer 2020 Ontwikkelingen in de Nederlandse EV-sector: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/06/rapport-verdienpotentieel-elektrisch-vervoer-2020.pdf>

Vraag 8

Welke concrete instrumenten heeft u om deze ambitie te realiseren?

Antwoord 8

De financiële ondersteuning vond tot dusver vooral plaats via de demonstratieprojecten uit de Demonstratieregeling Klimaattechnologie en -Innovatie voor Transport (DKTI) en de fiscale voordelen via de Milieu-investeringsaftrek (MIA). De markt heeft aangegeven meer behoefte te hebben aan een subsidieregeling. Daar wordt nu aan gewerkt en ik verwacht dat eind dit jaar de internetconsultatie kan starten en in de eerste helft van 2022 de eerste aanvragen ingediend kunnen worden.

Vraag 9

Welke randvoorwaarden zijn er nodig om deze ambitie te realiseren?

Antwoord 9

Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) wordt door een groot aantal partijen samengewerkt aan de uitrol van voldoende laadinfrastructuur voor vrachtauto's. Binnen de NAL Logistiek werken op dit moment verschillende betrokken partijen (o.a. netbeheerders, brancheverenigingen, overheden, kennisinstellingen) samen om ervoor te zorgen dat de realisatie van passende en effectieve logistieke laadinfrastructuur aan blijft sluiten bij het groeiende aantal elektrische vrachtwagens.

Dit sluit ook aan bij de verplichting die hier vanuit Brussel in het kader van de Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) aan wordt gesteld. Hierin worden lidstaten straks verplicht om langs de Europese goederenvervoerscorridors te voorzien in voldoende logistieke laadinfrastructuur. Zo inventariseren we vanuit de NAL waar de knelpunten liggen, hoeveel laadpalen er nodig zijn en monitoren we de voortgang van de aanleg van het aantal palen. Daarnaast is er een team beschikbaar om ondersteuning te bieden aan regio's en gemeenten in dit proces. Met hen wordt er plangericht in plaats van vraaggericht gewerkt aan de uitrol van laadinfrastructuur, zodat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch wegvervoer.

Vanuit het Actieprogramma Waterstof, dat nu wordt opgesteld, wordt gewerkt aan de uitrol van vijftig waterstoftankstations in 2025. Dat is één van de afspraken uit

het Klimaatakkoord, gecombineerd met ondersteuning voor voertuigen vanuit een nog te ontwikkelen subsidie-instrument. Daarvan zijn tien tankstations voorzien voor vooral het zwaar wegtransport op en nabij de belangrijkste logistieke knooppunten en de Europese transport (TEN-T) corridors en veertig tankstations nabij steden met die voornemens zijn zero-emissiezones voor stadslogistiek in te voeren.

Vraag 10

Welke financiële middelen zijn ervoor nodig om deze ambitie te realiseren?

Antwoord 10

Over een aantal jaren zal de *Total Cost of Ownership* (TCO) van een zero-emissie vrachtwagen en bus gunstiger zijn dan van de traditionele voertuigen die met een verbrandingsmotor op fossiele brandstof rijden. Daarvoor is het nodig dat er voldoende gevarieerd aanbod van goedkopere modellen is. Tot die tijd kunnen bedrijven gebruik maken van financiële (subsidie)regelingen wanneer zij overschakelen naar een emissieloos voertuig.

Zoals eerder gemeld wordt voor vrachtauto's gewerkt aan een subsidieregeling. Hiervoor zijn middelen beschikbaar op basis van het Klimaatakkoord. Daarnaast ligt op dit moment het wetsvoorstel vrachtwagenheffing voor aan uw Kamer (Kamerstuk 35 910, nr. 2), waarvan de netto-opbrengsten via de zogeheten terugsluis voor dit doel ingezet kunnen worden.