

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De heer voorzitter
der Staten-Generaal

Hierbij ontvangt u mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat het
antwoord op de vragen van het lid Schonis (D66) van 3 oktober 2019 over het
artikel 'De e-truck komt, maar het duurt wel even voor hij zijn dieselneef inhaalt'¹.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Vraag 1

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

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/222342

Uw kenmerk
2019Z18768

Antwoord 1

Datum 29 oktober 2019

Betreft Kamervragen van het lid Schonis (D66) over het artikel

Vraag 2 'De e-truck komt, maar het duurt wel even voor hij zijn

Deelt u de conclusie van 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 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

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/>

van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur ervoor in dat ook de laadinfrastructuur voor de logistieke sector tijdig op orde is.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/222342

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 teruggestuurd 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 convenant wordt afgesloten met de sector. In dat convenant 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-emissieklassen. 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.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer