

Vergaderjaar 2021–2022

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 3434

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 13 juni 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 11 maart 2022 inzake de Nederlandse input publieke consultatie herziening emissienormen vrachtvervoer (Kamerstuk 22 112, nr. 3338).

De vragen en opmerkingen zijn op 12 april 2022 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 9 juni 2022 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Inleiding

Door verschillende fracties binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat zijn vragen en opmerkingen voorgelegd aan mij over de Nederlandse input publieke consultatie herziening emissienormen vrachtovervoer (Kamerstuk 22 112, nr. 3338). Met dank voor de gestelde vragen treft u mijn antwoorden hieronder aan na een aantal korte inleidende opmerkingen.

Ik ben overtuigd dat er steeds meer mogelijkheden bestaan om ook vrachtovervoer emissieloos te laten zijn. De technologie ontwikkelt zich snel waardoor er steeds meer kosten concurrerende opties beschikbaar komen om de overstap naar emissieloos vervoer mogelijk te maken. Ook in de sector benadrukken veel producenten de mogelijkheden voor emissieloos vervoer en spreken ze ambitie daartoe uit.

Die ambitie zal alleen werkelijkheid worden als we juiste randvoorwaarden creëren. Het belang van laadinfrastructuur wordt door meerdere partijen vaak als cruciale randvoorwaarde benadrukt.

De herziening van de Europese normen voor zwaar vrachtovervoer is van belang omdat daarmee Europees een signaal aan de markt gegeven wordt over de gewenste snelheid van verandering. Bij vervanging van oude vrachtwagens zal een steeds groter aandeel van het wagenpark voldoen aan die Europese emissienormen en dus bijdragen aan het halen van de Europese klimaatdoelen. Maar ook aan een betere luchtkwaliteit, verminderde energieafhankelijkheid en kostendaling voor vervoerders.

Ik zal mijn inzet de komende maanden verder nader aanscherpen. Daarbij betrek ik ook de inbreng van relevante partijen uit het bedrijfsleven en milieuorganisaties.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie willen weten hoe streng ik de eisen wil laten maken. Zij willen weten of deze strengere eisen enkel gelden voor nieuwe vrachtwagens en hoe er moet worden omgegaan met huidige vrachtwagens. De leden van de VVD-fractie stelden de vraag of er al een ontwikkelpad voor de laadinfrastructuur in Nederland. Als dit niet het geval is, vroegen deze leden zich af hoe ik de strengere EU-emissie-eisen wil invoeren en of ik bereid ben daarvan af te zien als het groeipad van de laadinfrastructuur onvoldoende blijkt te zijn. De leden van de VVD-fractie willen ook weten hoe ik de rol zie van waterstof in de verduurzaming van zwaar wegvervoer en het halen van strengere emissienormen zie. Deze leden willen weten hoe fabrikanten hierbij gestimuleerd worden.

Bij de herziening van de normen is het uitgangspunt van Nederland dat dit waar mogelijk technologie-neutraal moet gebeuren. Er zijn meerdere opties om dit te realiseren en het bedrijfsleven geeft ook aan op meerdere opties te willen inzetten. Het kabinet wil de verschillende opties openhouden, aangezien de technologische ontwikkelingen snel gaan en het uitsluiten of juist bevoordelen van één technologie niet wenselijk is. Daarmee is waterstof dus één van de opties.

Een adequate laadinfrastructuur zie ik met uw Kamer als cruciaal. Tegelijkertijd moet de ontwikkeling hiervan gelet op de tijd die daarvoor nodig is deels parallel gebeuren in de aanloop naar de groei van de markt voor de inzet van dergelijke voertuigen in het zwaardere segment. Daarom zet ik ambitieus in op dit onderwerp in Europa in de discussie over de Richtlijn Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen (AFIR-richtlijn).

Aan deze vraag over het Nederlandse ingroeipad wordt invulling gegeven mede naar aanleiding van de uitvoering van de motie van de leden Koerhuis en Van Ginniken die tijdens het wetgevingsoverleg vrachtwagenheffing op 14 maart 2022 door uw Kamer is ingediend en daaropvolgend aangenomen¹. Het is de ambitie dat de aanpak (en planning) voor de realisatie van laadlocaties voor vrachtwagens voor het einde van het jaar gereed is.

Op grond van die inzet acht ik een afzwakking van de ambitie voor de Europese normen niet nodig. Zeker ook omdat de ambitieuze aanscherping nodig is voor schone lucht en klimaat.

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris hoe de transportsector tegen de strengere EU-emissie-eisen aankijkt. Deze leden willen weten hoe zij de transportsector wil stimuleren om te voldoen aan deze strengere eisen.

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris hoe de transportsector tegen de strengere EU-emissie-eisen aankijkt. Deze leden willen weten hoe zij de transportsector wil stimuleren om te voldoen aan deze strengere eisen.

Er heeft een inmiddels een eerste overleg met de sector plaatsgevonden. Daarin werd zowel het belang van ambitie als het realiseren van de juiste randvoorwaarden om deze waar te kunnen maken en de transitie te laten renderen onderkend. Ik zal beide aspecten meenemen bij de verdere uitwerking van de Nederlandse inzet op de herziening van de Europese normen.

Ik voel mij in het stellen van ambitieuze inzet in EU verband voor wat betreft doelen gesterkt door het feit dat uit meerdere analyses blijkt dat emissieloze vrachtwagens in veel gevallen op niet al te lange termijn kosten concurrerend zullen zijn. Daarmee zal er voor verladers en in de markt een sterke impuls zijn voor aanschaf van de emissieloze varianten. Ik zal ook de komende periode contact houden met de branche over de ontwikkelingen.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe andere EU-landen, zoals Denemarken, Ierland, Duitsland, Frankrijk, Zweden, Finland, België en de Baltische staten aankijken tegen het strenger maken van de emissie-eisen.

In de publieke consultatie hebben andere lidstaten nog geen mening kenbaar gemaakt. Ik zal op meerdere momenten informeel overleg voeren met andere lidstaten en zal zoveel als mogelijk met gelijkgestemde landen optrekken.

De leden van de VVD-fractie willen weten of er gerichte steun komt voor mkb'ers en op welke wijze er rekening wordt gehouden met hun rol.

De aangescherpte toekomstige emissie-eisen voor nieuwe vrachtwagens hebben geen directe financiële gevolgen voor ondernemers. Pas wanneer een ondernemer kiest voor de aanschaf van een nieuwe emissievrije vrachtwagen krijgt hij te maken met hogere initiële kosten in vergelijking met een vrachtwagen met verbrandingsmotor. Met uw Kamer deel ik de aandacht voor een tijdige ontwikkeling van een toegankelijk marktaanbod van dergelijke voertuigen. Op 9 mei is de Aanschafsubsidieregeling Zero Emissie Trucks opengesteld. Hierbij worden ondernemers financieel ondersteund bij de aanschaf van een emissievrij vrachtwagen. Kleine ondernemingen komen in aanmerking voor een hoger subsidiebedrag.

¹ Kamerstuk 35 910, nr. 13.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris stelt dat het strenger maken van de emissie-eisen noodzakelijk is. Deze leden willen weten hoeveel CO₂ er wordt bespaard door het strenger laten maken van de emissie-eisen.

Zowel in Nederland als in Europa is het wegvervoer verantwoordelijk voor ongeveer 20% van de totale CO₂-uitstoot. Zware bedrijfsvoertuigen – vrachtwagens en bussen – zijn verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de CO₂-emissies van het wegvervoer, terwijl het aantal zware bedrijfsvoertuigen maar 2% van de voertuigen op de weg vertegenwoordigt.

Als het vrachtvervoer emissieloos zou zijn scheelt dat dus 5% van de CO₂ Nederlandse uitstoot en circa 5–6% van de Europese CO₂-uitstoot.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris stelt dat er doelstellingen moeten zijn voor 2027, 2030 en 2035 om CO₂-neutraal te zijn in 2050. Deze leden willen weten welke doelstellingen de Staatssecretaris voor ogen heeft en in hoeverre Nederland voorloopt op schema om deze doelstellingen te halen.

Ik acht helderheid over de ambitie voor de jaren 2027, 2030 en 2035 van belang om helderheid te hebben over het ingroeipad. Dat geeft helderheid aan producenten en de markt. Zoals eerder vermeld denk ik nu na over de hoogte van die doelstellingen. Mijn uitgangspunt is dat de tussendoelen aan de ene kant voldoende ambitieus moeten zijn om een tijdige ontwikkeling op gang te brengen en tegelijkertijd haalbaar moeten zijn, gelet op de verdere ontwikkeling van de onderliggende techniek. Juist door de doelstellingen Europees af te spreken wordt er voor alle EU-landen een gelijk speelveld gecreëerd.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris de EU-emissie-eisen die gesteld zijn voor koelvrachtauto's («HDV's with refrigeration units and air-conditioning systems») ook strenger wil maken. Deze leden willen weten hoe streng de Staatssecretaris deze eisen wil laten maken. Deze leden vragen of de Staatssecretaris ondertussen al een alternatieve manier voor het koelen van vrachtwagens heeft. Als dit het geval is, vragen deze leden hoeveel duurder die koelvrachtauto zijn. Als dit niet het geval is, vragen deze leden hoe de Staatssecretaris de strengere EU-emissie-eisen wil invoeren. Deze leden vragen hoe andere EU-landen, zoals Denemarken, Ierland, Duitsland, Frankrijk en België aankijken tegen het strenger maken van de emissie-eisen voor koelvrachtauto's. Zij vragen de Staatssecretaris hoe zowel de transportsector als de land-, tuinbouw- en visserijsector tegen de strengere EU-emissie-eisen voor koelvrachtauto's aankijkt. In hoeverre raakt dit de concurrentiepositie van de Nederlandse land-, tuinbouw- en visserijsector?

Op dit moment is het gebruik van de aandrijving van de koude-installatie van de koelunit van de vrachtruimte en het koudemiddel dat wordt gebruikt in de airco van de cabine, in tegenstelling tot licht vervoer, niet gereguleerd. De aandrijving van de koelunit van de vrachtruimte bij zwaar vrachtvervoer gebeurt nu veelal met een aparte dieselmotor. De motor valt voor de emissies van NO_x en fijnstof onder de emissierichtlijn voor de mobiele machines. Voor de uitstoot van CO₂ zijn er geen eisen. Voor auto's waarvoor een Europese typekeuring wordt afgegeven is nu al geregeld dat koudemiddelen met een broeikasgasfactor hoger dan 150 niet langer zijn toegestaan. Voor zwaar vrachtvervoer geldt dit niet.

Mijn inzet is dat air-conditioning systemen en toegepaste koelmiddelen van zwaar vrachtvervoer ook wel gereguleerd worden of onder de MAC-richtlijn (2006/40/EC), dan wel onder de herziening van emissie-

normen. Een beoordeling van de meerkosten kan op basis van het Commissievoorstel plaatsvinden als onderdeel van de bepaling van mijn inzet.

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij de zorgen over de tijdige beschikbaarheid van een duurzame vrachtauto en/of bestelbus herkent.

Ik herken die zorgen niet. Ik zie juist aan de kant van grotere voertuigproducenten en bij nieuwe start-ups een groeiende bereidheid en commitering om hun nieuwverkoop op termijn geheel emissieloos te laten zijn. De herziening van de Europese normen zal hieraan een verdere impuls geven.

Ook mondiaal zie ik een vergelijkbare ontwikkeling naar meer beschikbaarheid van kosten concurrerende alternatieven. Ik werk dit jaar hard om meer landen de mondiale overeenkomst over emissieloos vrachtovervoer te laten tekenen die inzet om niet later dan 2040 alle verkoop van vrachtwagens emissieloos te laten zijn. Ook meerdere bedrijven ondersteunen de verklaring.

De leden van de PVV-fractie vragen mij of ik bereid ben om de zero-emissiezones niet in te stellen, als blijkt dat er onvoldoende duurzame vrachtauto's zijn of dat een aanzienlijk aantal ondernemers nog niet de transitie naar een emissieloos alternatief heeft kunnen maken.

De zero-emissiezones voor stadslogistiek zullen vanaf 2025 worden ingevoerd. Het invoeren van dergelijke zones is in de eerste plaats een bevoegdheid van de betreffende gemeenten. Daarbij wordt aan ondernemers de tijd geboden om voor 2030 de overstap te maken naar een emissievrije vrachtwagen. Ik volg de ontwikkelingen nauwlettend en ik heb voorsnog geen reden om aan te nemen dat de tijd te kort is of dat er onvoldoende emissievrij vrachtwagens beschikbaar zijn.

De leden van de PVV-fractie vragen aan mij of ik de gevolgen, financieel en operationeel, voor ondernemers kan duiden vanwege het instellen van tussentijdse doelstellingen en aanvullende emissie-eisen.

Als vrachtwagens zuiniger en schoner worden zullen de brandstofkosten lager zijn. De Europese normen geven hieraan een impuls. Juist door de normen Europees aan te scherpen en mondiaal hier ook landen achter te krijgen zal geen concurrentievervalsing optreden en kan er door de grotere schaal een verdere kostendaling van de technologie gerealiseerd worden. Ondernemers kunnen door helderheid die dergelijke wetgeving op Europees niveau biedt over het gewenste ingroeipad met deze doelen rekening houden bij hun investeringsbeslissingen.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de transitie van fossiel naar klimaatneutraal de grootste uitdaging van deze generatie is. Zij maken zich grote zorgen over de voortgang hiervan en de mate van tegenwerking door landen en (delen van) sectoren die de transitie (nog) niet willen maken. Het is in ieders belang om zo snel mogelijk over te schakelen naar emissievrij transport. Als dat niet kan met emissievrije vrachtwagens, dan zal een substantieel groter deel met het spoor moeten of moeten we productie en consumptie zo organiseren dat dit met minder transportbewegingen kan. Wat deze leden betreft is dit sowieso een «no regret»-maatregel die bij alle beleidskeuzes betrokken moet worden.

De leden van de GroenLinks-fractie dringen wat de discussie rond de emissienormen voor vrachtwagens betreft aan op spoed. De sector lijkt niet nog heel veel techniek te hebben klaarstaan om fossiele vrachtwagens veel zuiniger te maken. De doelen en tussendoelen van enkele procenten zijn weliswaar nuttige stappen, maar ze effenen niet het pad naar emissievrij. Deze leden vragen de Staatssecretaris om Europees aan te dringen op een einddatum voor nieuwe fossiele vrachtwagens. Een tussendoel van 2% of iets meer dan dat, kan eraan bijdragen om technieken te ontwikkelen, maar veel van de benodigde techniek is al in belangrijke mate reeds uitgevonden en beschikbaar. Het is zaak voor de industrie om afstand te doen van hun fossiele productielijnen en hun volledige capaciteit in te zetten voor emissievrije voertuigen. Daarvoor hebben we een einddatum voor fossiel nodig. Een datum waar alle fabrikanten en importeurs naar toe kunnen werken, hun bedrijfs- en ontwikkelplannen op kunnen afstemmen en waardoor ze weten waar zij en hun concurrenten aan toe zijn. Is de Staatssecretaris bereid zich hard te maken voor een einddatum rond 2035 voor nieuwe fossiele vrachtwagens? Met een gemiddelde levensduur van 13–14 jaar, zouden we daarmee nét de afgesproken datum van klimaatneutraal in 2050 halen.

Mijn inzet in Europa zal gebaseerd zijn op de ambitie om in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken. Omdat het 10 tot 15 jaar duurt om het gehele wagenpark te vernieuwen is 2035 dan inderdaad een «logische» einddatum. Overigens kan die voor delen van het wagenpark waar de normen op van toepassing zijn, ook eerder vallen. Zo streef ik naar emissieloze bussen voor het openbaar vervoer in 2030.

Een ingroei-pad langs deze lijnen is ambitieus, zoals ook onder meer blijkt uit het onderzoek naar hoeveel emissieloze trucks er nodig zijn voor de uitvoering van volledig emissieloze stadsdistributie in 30–40 steden per 2030 dat mijn voorganger eerder met u heeft gedeeld.

Ik zie die inzet als haalbaar als we de juiste randvoorwaarden creëren waarbij ik de stimuleringsmaatregelen en de laadinfrastructuur als cruciaal zie. In Europees verband acht ik de herziening van de normen langs geschetste lijnen cruciaal. Deze zullen tot opschaling van het aanbod leiden en dus tot kostendaling en daarmee een ingroei-pad mogelijk maken dat past bij afgesproken klimaatambities.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook bezorgd over de trage uitrol van de laadinfra voor elektrische auto's en vrachtwagens. De omvang van de opgave is al heel lang bekend en nog steeds is er amper zicht op een voldoende dekkend netwerk voor laadfaciliteiten voor zware vrachtwagens. De «dikke kabels» richting de distributiecentra, truckstops en bedrijventerreinen liggen nog bijna nergens. En in veel andere Europese landen ligt er zelfs geen begin van een plan. Deze leden zijn blij dat de nieuwe Duitse regering de ernst hiervan inziet en een aparte Staatssecretaris heeft benoemd. Nederland heeft dit hopelijk niet nodig, maar dat we achterlopen en dat de sector niet gaat volgen zonder garantie op voldoende laadfaciliteiten, is wel duidelijk. Dit vergt heel veel actief sturend en stimulerend overheidsbeleid. Hoe gaat Europa dit kip-ei-dilemma van laadinfra en e-vrachtwagens doorbreken? Wat wordt de rol van Nederland?

Ik zie een adequate laadinfrastructuur als een belangrijke voorwaarde voor het noodzakelijke tempo van transitie. Beide moeten hand-in-hand gaan.

Op dit moment zijn er in Nederland genoeg laadpunten beschikbaar voor de elektrisch bestel- en vrachtwagens. De invoering van gemeentelijke

ZE-zones voor stadslogistiek zal zorgen voor een toenemende vraag naar laadinfrastructuur.

Samen met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)-samenwerkingsregio's, gemeenten, provincies, netbeheerders, brancheorganisaties, kennisinstellingen, marktpartijen en andere betrokkenen wordt er hard gewerkt ervoor te zorgen dat de realisatie van laadinfrastructuur gelijke tred blijft houden met de laadvraag van elektrische bestel- en vrachtwagens.

Nationaal lopen er verschillende programma's gericht op de tijdige realisatie van voldoende logistieke laadinfrastructuur. Voorbeelden hiervan zijn het basisnetwerk logistiek laden, het Living Lab heavy duty laadpleinen en de ontwikkeling van laadfaciliteiten langs de MIRT goederencorridors

De aanstaande AFIR-richtlijn is voor Nederland een belangrijke basis hierbij en Nederland zet zich dan ook in voor ambitieuze doelen voor laad- en tankinfrastructuur binnen deze richtlijn.

De zorg over voldoende beschikbare netcapaciteit is bekend. Om ervoor te zorgen dat er voldoende netcapaciteit beschikbaar is voor het laden van voertuigen werkt lenW nauw samen met o.a. het Ministerie van EZK, mede-overheden en de netbeheerders. Dit om ervoor te zorgen dat netcapaciteit voor mobiliteit geborgd is en blijft in de verschillende nationale en regionale programma's die hiervoor zijn ingericht.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ten slotte benieuwd naar de (elektrische) alternatieven voor batterijaangedreven vrachtwagens. Naast waterstof, dat extreem energie-inefficiënt is, lopen er al vele jaren succesvolle experimenten met vrachtwagens die stroom kunnen tappen van bovenleidingen boven de snelweg. Die techniek zou veel goedkoper per vrachtwagen kunnen zijn, met een veel groter aandeel nuttige lading per vrachtwagen, maar vergt een grotere (overheids)investering in de benodigde infra boven de weg. Hoe is dit nu onderdeel van dit debat? Gaat alle stimulans en regelgeving alleen naar iets zuiniger fossiel of batterijelektrisch? Is dat de beste optie? Wat is de inzet van Nederland?

Nederland doet naast iets zuiniger fossiel, batterij elektrisch en waterstof ook onderzoek naar electric road systems (ERS), waar ook bovenleidingen onder vallen.

Een verkennende studie is vorig jaar meegestuurd naar u (kamerstuk 31 305, nr. 327, 19 april 2021). Recentelijk is er een vervolgonderzoek afgerond waarvan de resultaten onlangs met u zijn gedeeld².

Hierbij moet er nog een besluit worden genomen op de mogelijke vervolgstappen. De beleidsmatige afweging óf, en zo ja in welke mate, ERS-onderdeel kan uitmaken van de verschillende laadlocaties voor vrachtwagens, zal ik meenemen in de opvolging van de motie van de leden Grinwis en Van Ginneken³.

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie vraagt of het versnellen van de transitie naar emissieloos vrachtvervoer en hierbij op de troepen vooruit willen lopen niet ten koste gaat van de Nederlandse concurrentiepositie.

² Studie kosteneffectiviteit Electric Road Systems (ETS) in Nederland, Kamerstuk 31 305, nr. 340.

³ Kamerstuk 35 910, nr. 20.

Juist door Europees normen af te spreken is dit niet het geval. De normen gelden in geheel Europa en sluiten ook goed aan bij de ambitie van een aantal grote koplopende bedrijven.

Het lid van de BBB-fractie wil daarnaast weten of de Staatssecretaris het mogelijk acht niet alleen zorg te dragen voor adequate laad- en tankinfrastructuur voor emissieloos vrachtvervoer, maar ook de infrastructuur voor overig vrachtvervoer te faciliteren en hen niet het werken onmogelijk te maken.

In de infrastructuur voor fossiele voertuigen wordt voorzien door het bestaande netwerk van locaties met tankinfrastructuur. Deze bestaande infrastructuur zal deze rol blijven vervullen, maar tegelijkertijd zal de omvang en rol ervan onderdeel uitmaken van de transitie naar emissieloze energiedragers. Het emissieloos vrachtvervoer heeft een grote slag te maken, vandaar dat hier de komende jaren flink op wordt ingezet.

Het lid van de BBB-fractie heeft zorgen dat het versneld aanscherpen van de emissienormen zal leiden tot een toename in het aantal overschrijdingen van de norm, waardoor een papieren toename van uitstoot blijkt.

De emissienormen hebben betrekking op de nieuw verkoop van voertuigen en richten zich op voertuigfabrikanten. Fabrikanten moeten aan de nieuwe normen voldoen voor het gemiddelde van alle nieuwe vrachtwagens die in Europa worden verkocht. Ondernemers die een nieuwe vrachtwagen kopen hebben daar geen last van en bij hen zal geen sprake zijn van overschrijding van een norm. De vrees voor een papieren toename van de uitstoot herken ik derhalve niet.