



Consultatie terugsluis vrachtwagenheffing

Arnhem, 1 september 2023

Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om onze gedachten te delen over het concept Terugsluis vrachtwagenheffing via deze consultatie.

Voorfinanciering

Wij zijn groot voorstander van de voorfinanciering, hoe sneller er geld beschikbaar is, hoe sneller de initiële transitie zal gaan. Wel raden wij sterk aan de terugbetaling van de voorfinanciering uit te spreiden over een langere periode en daardoor de bedragen in '26 meer in lijn te hebben met de jaren ervoor en erna. Door de invoering van de Zero Emissie zones, snel volwassen wordende techniek en een TCO die steeds interessanter wordt, zal de vraag naar elektrische voertuigen exponentieel toenemen. Het is zaak om tijdig en voldoende budget hiervoor beschikbaar te hebben. Ondernemers willen ook graag snel aan de slag, gezien de AanZET-regeling die eerder dit jaar binnen enkele uren meerdere malen overschreven was.

Inleiding

In de inleiding wordt gesproken over verlaging van de motorrijbelasting op vrachtwagens en het afschaffen van het eurovignet (BZM). Er wordt niet gesproken over wat dit financieel zou betekenen. Is dit al ingehouden van de netto-inkomsten? Wij zouden graag zien dat ook dit bijdraagt aan een innovatieve en schone Nederlandse vervoerssector, bijvoorbeeld door het te gebruiken om emissieloze vrachtwagens financieel te stimuleren via korting op de MRB en het eurovignet.

Subsidieregeling private logistieke laadinfrastructuur

Het lijkt ons dat er een typefout in het meerjarenprogramma is geslopen op pagina 9: €540 miljoen in 2028 rijmt niet met het totaalbedrag van €200 miljoen. Wij zouden het liefst een zo evenredig mogelijke verdeling zien over de jaren heen; grote toenames in bepaalde jaren zorgen nu eenmaal ook voor grote toenemende vraag bij onder andere netbeheerders. Daarnaast stellen wij voor om de subsidieregeling af te stemmen met de netbeheerders om zodoende te zorgen voor tijdig contact tussen netbeheerder en aanvrager en het planmatig uitrollen, aansluiten van laadinfra inclusief het voorbereiden en verzwaren van het elektriciteitsnet.

We zien dat de regeling wil bijdragen aan een optimale inzet van de schaarse capaciteit op het elektriciteitsnetwerk. Dit juichen wij van harte toe en zouden graag een toelichting zien hoe dit vormgegeven wordt voor slim laden, energy hubs, energieopslag en eventuele andere mitigerende maatregelen.

Electric Road Systems

Het ERS is een technische oplossing die nog volledig in de kinderschoenen staat. Het is ons niet duidelijk hoe inzetten op ERS bijdraagt aan verduurzaming in de transportsector. Wij zien de volgende zaken:

- De technologieontwikkeling van batterij-elektrische trucks gaat razend snel. Er rijden al tientallen trekker/opleggercombinaties succesvol rond en de batterijcapaciteit groeit elk jaar. Tegen de tijd dat ERS volwassen zou kunnen zijn, is het waarschijnlijk al achterhaald door de techniek. Wij zouden er daarom voorstander van zijn dit geld te steken in het verder versnellen van batterijtechniek.

POSTADRES
Postbus 882
6800 AW Arnhem

BEZOEKADRES
Westervoortsedijk 73
Gebouw KB | 6827 AV Arnhem

ELAADNL
+31 (0)26 - 312 02 23
info@elaad.nl | www.elaad.nl



- Wij zien meer toekomst in het werken aan laden op depot (zie ook de studie van ElaadNL hierover) en een oplossing die ondersteunend is aan de AFIR, dat wil zeggen een koplopersrol in de uitrol van laadinfrastructuur aan het TEN-T netwerk. Investerings hierin zien wij als logischer, betrouwbaarder en hebben een aanzienlijk kleiner risico op mislukken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een initiatief zoals Stopcontact Op Land.
- Er zijn nog geen voertuigen beschikbaar en ook geen kant en klaar beschikbare infrastructuur.
- Vanuit het energiesysteem geredeneerd is het moeilijk denkbaar dat ERS wenselijk is; het kost kilometers extra kabel, extra transformatoren, er zijn hoge onderhoudskosten en het kost een enorme hoeveelheid werk om aan te leggen terwijl we al genoeg uitdagingen hebben om het elektriciteitsnet te verzwaren. Verzwaringen zijn hoe dan ook nodig om een basisnetwerk van (snel)laadinfra uit te rollen en om de thuisbasis van logistieke bedrijven te voorzien van genoeg vermogen om trucks op te kunnen laden. Met ERS zou er nog een extra investering in het net gedaan moeten worden; wij raden aan ook dit mee te nemen in de afweging of ERS de meeste effectieve manier is om middelen van OEMs, transporteurs, wegebouwers en netbeheerders in te zetten om duurzaam te laden.
- Een ERS kan alleen succesvol zijn als genoeg transporteurs er op kunnen bouwen. Dit wil zeggen dat er een nationaal én internationaal netwerk moet zijn om zo de voordelen van ERS (kleinere batterijen in het voertuig, grotere range) voor een grote groep vervoerders beschikbaar te maken. Wij zouden graag zien wat de concrete interesse is vanuit de transportsector om met ERS aan de gang te gaan, het limiteert namelijk hun flexibiliteit in onze ogen.
- Als aanvullend punt zien wij heel veel kansen voor een grote logistieke vloot met significante batterijcapaciteit. Deze zou op termijn ingezet kunnen worden voor balanceren van het elektriciteitsnet door Vehicle to Grid (V2G) technologie. Deze techniek staat op het moment nog in de kinderschoenen, maar kan uitgroeien tot een zeer waardevolle bouwsteen in de complexe bouw van het toekomstige energiesysteem in Nederland.

Waterstof

Het document is onduidelijk over de rol van waterstof. In de roadmap wordt eenduidig gesproken over waterstof-elektrisch, maar deze definitie is in het concept gewijzigd naar 'waterstof'. Zoals het nu staat worden waterstofverbrandingsmotoren (H2ICE) niet gezien als emissieloos. Wij raden aan hier een duidelijk standpunt in te nemen en duidelijk te zijn wat wel en niet subsidie ontvangt.

Voor wat betreft waterstofvulstations hebben we de volgende vragen en opmerkingen:

- Hoeveel vulstations moeten er gerealiseerd worden van de subsidie, met andere woorden, wat kost een vulstation? Hoeveel trucks kunnen hiermee bediend worden en is dit substantieel genoeg? Er wordt gesproken over 'voldoende tankinfrastructuur in 2028', wij zouden dit graag gekwantificeerd zien.
- Graag wijzen wij u er op dat de aanleg van een waterstofvulstation ook een aanzienlijke netaansluiting (>1MW) vraagt en daardoor ook een uitdaging zal zijn qua netcapaciteit.
- Er zijn nog geen waterstoftrucks op de markt en de verwachting is dat deze pas vanaf 2027 komen. Wie zou er voor die tijd al willen investeren in tankinfrastructuur of hoe wilt u zorgen dat dit rendabel wordt?



Spoor A

Het is voor ons niet duidelijk wat de toegevoegde waarde is van het meten van CO₂-uitstoot als we als doelstelling hebben dat we naar volledig emissieloos vervoer gaan overstappen.

Daarnaast vragen we ons af wat voor effect 2,5% reductie in kilometers gaat hebben op de inkomsten van de vrachtwagenheffing. Bovendien zullen de inkomsten ook dalen als er meer emissieloze voertuigen op de weg komen, het tarief wordt immers mede bepaald door de CO₂-uitstoot van het voertuigen. In de inleiding staat echter dat de inkomsten op hetzelfde peil moeten blijven. Dit is tegenstrijdig en behoeft verdere uitleg.

Spoor B

Wij zouden graag zien dat er wordt nagedacht over oplossingen voor netcongestie bij het 'Samenwerken in de keten'. Hoe gaan we laden bij de burens faciliteren, ontwikkeling van gezamenlijke laadpleinen, aanpassing routeplanning in verband met laden onderweg, et cetera.

Doelmatigheid verschillende oplossingen

Waterstof-elektrische trucks zullen naar verwachting rond 2027 op de weg komen. ERS wordt niet eerder dan 2029 uitgerold. Voor beide systemen vragen we ons af hoe de investeringen hierin zich verhouden tot investeringen in batterij-elektrische trucks qua doelmatigheid?

Roadmap

Er staan in de roadmap een aantal interessante punten die niet meegenomen zijn in het concept Terugsluis. Een voorbeeld hiervan is het versneld uitrollen van LoLa (logistiek Laden) locaties. Locaties met een enorme onrendabele top (dure locaties, dure aansluiting, et cetera), maar die wel zorgen voor een belangrijk basisnetwerk in Nederland. Het is logisch om vooral in te zetten op privaat laden, aangezien het grootste deel van de laadacties op het depot zullen plaatsvinden. Een publiek laadnetwerk is echter ook van groot belang voor diverse logistieke activiteiten. Belang dat door partijen als Watthub en Milence ook wordt gezien. LoLa draagt bovendien bij aan (tijdelijke) oplossingen in gebieden waar netcongestie is én helpt ondernemers die de (financiële) mogelijkheden niet hebben om zelf laadinfrastructuur aan te leggen. Met een basisnetwerk is er een vangnet voor elektrische trucks in Nederland wanneer er sprake is van onvoldoende netcapaciteit. Met betrekking tot waterstof wordt er juist wel een investering gedaan in een basisnetwerk, dus we zouden u willen oproepen ook (aanvullend) te investeren in een basisnetwerk voor elektrisch laden.