

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
internetconsultatie via overheid.nl

Datum 04-09-2023
Ons kenmerk HbR-
Aantal bijlagen --
Contactpersoon Voskamp, Aral
Telefoon +31 (0)6 5123 9123
E-mail haw.voskamp@portofrotterdam.com

Onderwerp Digitale zienswijze op terugsluis vrachtwagenheffing

Geachte heer/mevrouw,

In de zomer van 2023 heeft de minister een concept-stimuleringsprogramma 2024-2025 en concept-meerjarenprogramma 2026-2030 opgesteld voor verduurzaming en innovatie in het wegtransport. Er is tot en met 4 september 2023 gelegenheid om via een internetconsultatie een zienswijze hierop in te dienen. Gaarne maken wij van deze gelegenheid gebruik.

Prijsprikkels zijn cruciaal voor verduurzaming en innovatie van het wegtransport

Het stimuleren van verduurzaming en innovatie in het wegtransport zijn zaken welke het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (hierna HbR) van harte ondersteunt. Zo nemen wij het initiatief (inzet en middelen) voor de uitrol van laadinfrastructuur voor vrachtauto's om de transitie naar zero emissie wegtransport te faciliteren en te versnellen. Wij zijn dan ook verheugd dat de minister voornemens is subsidie beschikbaar te stellen. Wegtransport is een sterk prijs gedreven sector die veel baat heeft bij externe prijsprikkels om gewenste verandering te stimuleren. Wij hebben een zienswijze hoe het beschikbare budget wordt verdeeld, welke hieronder uiteengezet is.

Voorkom vertraging van verduurzaming van het wegtransport

HbR maakt zich zorgen omdat een aantal ontwikkelingen negatief bijdragen aan de gedeelde wens om de sector te verduurzamen. Op hoofdlijnen zijn we groot voorstander van de voornemens van de minister. Wij zien een aantal kansen voor verdere optimalisatie:

- Ondanks de voorgenomen verhoging van het budget voor AanZET, is het budget laag, gelet op het grote enthousiasme uit de markt. Vorig jaar was de aanschafsubsidie binnen 1 dag 3x overtekend en dit jaar zelfs 4x. Het zou wenselijk zijn als er voldoende subsidie is voor alle partijen die aanschaf van een Zero Emissie vrachtauto overwegen. Het verlagen van het bedrag per truck is wat ons betreft niet de juiste oplossing. Daarmee wordt het bereik weliswaar vergroot, maar de aantrekkelijkheid lager. We zien daarom graag dat de middelen vanuit de terugsluisregeling beschikbaar komen om de aanschaf subsidie te verhogen;

- Wat ons betreft vraagt de transitie in de periode t/m 2030 niet om geld voor Electronic Road Systems (ERS) omdat dit nog prematuur is gegeven de onzekerheid over de toegevoegde waarde en maakbaarheid van deze oplossing;
- Waterstof is cruciaal voor de verduurzaming van Nederland, maar de rol van waterstof in mobiliteit is onzeker. De vervoer sector lijkt op dit moment (nog) niet warm te lopen voor de grootschalige uitrol van waterstof trucks. Wat ons betreft kan geld voor waterstof transport tot 2030 beter gebruikt worden voor zowel laadinfrastructuur als de enorme marktbehoefte aan AanZET subsidie. In beleid voor de periode na 2030 kan deze toedeling herijkt worden;
- Er mist budget voor publieke snellaadinfrastructuur. Het is noodzakelijk dat er met name geïnvesteerd wordt in de onrendabele top van snellaadvoorzieningen langs corridors. De belangrijkste onrendabele component is een toekomstbestendige netaansluiting die forse investering vraagt. Netaansluitingen zijn niet modulair uitbreidbaar, dus moeten gedimensioneerd worden op de lange termijn behoefte;
- Wat ons betreft is er in 2028 erg veel geld begroot (540 mio) voor private laadinfra. Het zou onze voorkeur hebben om dat geld naar voren te halen en veel meer op publieke laadinfra in te zetten, in lijn met bovenstaand punt. Daarmee wordt de kans verkleind dat ondernemers de aanschaf van voertuigen uitstellen vanwege het ontbreken van deze infrastructuur (kip-ei situatie);
- Uit de terugsluisregeling blijkt nog niet hoe het stimuleren van geld voor private laadinfra in de praktijk uitgevoerd zal worden. Ons voorstel zou zijn om dat te koppelen aan de AanZET subsidie. Voor elke nieuwe truck is immers ook een extra private lader nodig. Ondernemers kunnen daar naar eigen inzicht van afzien, maar zo kan voorkomen worden dat er private laders worden gesubsidieerd op plekken waar nog geen zero emissie vrachtauto's zijn die er gebruik van kunnen maken of dat er te gecentreerd laders aangelegd worden.

Tot slot: Eén van de opties die het ministerie van Financiën recentelijk heeft aangedragen om de gestelde bezuinigingsdoelstelling te behalen is het laten vervallen van de terugsluis en uitbreiden van vrachtwagenheffingen. Dit is wat ons betreft ongewenst en zeer onlogisch. Naar mening van HbR zal dit een zware wissel trekken op de verduurzamingsopgave van het wegtransport en de beoogde doelen voor 2030 en 2040 sterk in gevaar brengen, ook gezien de verwachting dat het goederenvervoer over de weg nog zal groeien in Nederland in de komende jaren.

Uiteraard zijn we beschikbaar om een toelichting te geven en/of een uitwerking van punten te bespreken, waarvoor u mijn collega Aral Voskamp kunt benaderen (zie gegevens in briefhoofd).

Met vriendelijke groet,
Havenbedrijf Rotterdam N.V.



Ir. Eric van der Schans

Hoofd Environmental Management