



RETOURADRES Postbus 3008 / 2700 KS Zoetermeer

De Tweede Kamer
Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
Mevrouw drs. M.I. Hamer
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

DATUM 25 mei 2021
ONS KENMERK 21.020/EP/tb
BETREFT **Samen verdienen en samen verduurzamen**
CONTACTPERSOON Elisabeth Post, T 088 456 71 61

Geachte mevrouw Hamer,

De coronacrisis heeft ons opnieuw geleerd dat grote maatschappelijke opgaven alleen gezamenlijk kunnen worden opgepakt. De transport- en logistieke sector heeft daarin een cruciale rol gespeeld. En de sector blijft meedenken over en meewerken aan de oplossingen voor de maatschappelijke opgaven van de komende jaren, zoals het herstel en de verduurzaming van de economie. De 5.000 transporteurs en logistiek dienstverleners aangesloten bij Transport en Logistiek Nederland (TLN) willen daar graag aan bijdragen. Van de overheid vragen wij een aantal zekerheden die onze ondernemers nodig hebben om investeringsbeslissingen te nemen. Alleen dan kunnen we samen verdienen en samen verduurzamen.

Voor de kabinetsformatie vraagt de sector zekerheden voor drie thema's:

1. verduurzaming - vrachtwagenheffing in 2024 en forse investering in de laadinfrastructuur;
2. bereikbaarheid - uitvoering van lopende infrastructuurprojecten en toereikend budget voor onderhoud van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur;
3. veiligheid - uitbreiding capaciteit van toezicht en handhaving.

Hieronder beschrijf ik kort oplossingen en handreikingen voor deze drie thema's die de transport- en logistieke sector de zekerheden bieden om gezamenlijk verder te werken aan maatschappelijke opgaven.

1. Verduurzaming: invoer vrachtwagenheffing per 2024 inclusief de afgesproken terugsluis naar de sector en forse investeringen in de laadinfrastructuur

Verduurzaming van het wegvervoer vergt grote investeringen, zowel voor investeringen in zero-emissie vrachtwagens als voor laadinfrastructuur en ontwikkeling van waterstoftechnologie. In het regeerakkoord 2017 is afgesproken dat de Rijksoverheid een vrachtwagenheffing invoert, met een terugsluis van de opbrengsten naar de sector voor verduurzaming en innovatie. Deze afspraak is ook overgenomen in het Klimaatakkoord, dat mede door TLN is ondertekend. De genoemde terugsluis heeft de sector hard nodig om de doelstellingen uit het Klimaatakkoord te halen.



De invoering van de heffing en de terugsluis was al vertraagd tot 2024. En onlangs maakte minister Van Nieuwenhuizen bekend dat de start van de vrachtwagenheffing pas circa vier jaar na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel kan plaatsvinden. TLN verwacht dat de heffing daarmee pas op zijn vroegst in 2027 van start kan gaan. Vertragingen en het niet nakomen van eerdere afspraken ondermijnen het vertrouwen van ondernemers in de overheid.

Tegelijkertijd willen onze ondernemers investeren om vanaf 2025 de steden zero-emissie te bevoorraden. Een snelle aanleg van een toereikend publieke en private laadinfrastructuur is daarvoor essentieel. Vóór zij kunnen investeren in nieuwe zero-emissie voertuigen hebben ondernemers de zekerheid nodig dat laadinfrastructuur beschikbaar is.

Welke zekerheden kan een nieuw kabinet bieden?

- Breng zo snel mogelijk het wetsvoorstel vrachtwagenheffing naar de Tweede Kamer.
- Kom de afspraken met de transportsector na over de terugsluis van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing naar de sector voor verduurzaming en innovatie.
- Waarborg de terugsluis van de kilometerheffing voor vrachtauto's van 2024 tot 2035 om investeringen in duurzaam transport mogelijk te maken.
- Leg vast dat de geanonimiseerde verplaatsingsdata uit de vrachtwagenheffing ter beschikking van de sector komen.
- Zorg voor een rijksgestuurd masterplan voor de aansturing, coördinatie en financiering van de regionale vraag naar private en publieke laadpunten voor het goederen-transport.
- Investeer in de transportsector met een eenmalige rijksimpuls van € 300 miljoen tot de terugsluis van de vrachtwagenheffing in 2024 in werking treedt.

Wat bieden wij?

- Met de afgesproken terugsluis van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing investeren onze leden in de verduurzaming van de transportsector.
- Als er voldoende laadinfrastructuur is, investeren onze ondernemers in zero-emissie voertuigen.
- Met de eenmalige rijksimpuls kunnen onze ondernemers in lijn met de afspraken in het Klimaatakkoord de eerste 5.000 elektrische vrachtauto's tijdig op de weg brengen om daarmee 30 tot 40 steden vanaf 2025 emissievrij te bevoorraden.

Lees meer over de achtergrond van de vrachtwagenheffing en laadinfrastructuur in de bijlage.

2. Bereikbaarheid: uitvoering van lopende infrastructuurprojecten en een toereikend budget voor onderhoud van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur

De filedruk ligt in 2025 weer op het recordniveau van 2019, voorspelt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. In dat jaar leed de sector transport en logistiek € 1,5 miljard economische schade. Uitvoering van geplande infrastructurele projecten is nodig, net als voldoende budget voor nieuwe infrastructurele projecten en het onderhoud van onze bestaande infrastructuur. Investeringen in infrastructuur dragen bij aan het verdienvermogen van Nederland en zorgen voor zowel directe als indirecte werkgelegenheid.



Welke zekerheden kan een nieuw kabinet bieden?

- Breng de vergunningverlening van infrastructuur- en bouwprojecten weer op gang door het stikstofprobleem aan te pakken.
- Zorg voor voldoende budget voor de aanleg van nieuwe infrastructuur, het onderhoud van bestaande infrastructuur en plan het onderhoud programmatisch.

Lees meer over de achtergrond van onder meer de infrastructuur(projecten) en de relatie met het wegvervoer in de bijlage.

3. Veiligheid: uitbreiding capaciteit van toezicht en handhaving

Preventie, controle en handhaving zijn een barrière voor crimineel misbruik en bevorderen een eerlijke concurrentiepositie in de sector. Onze ondernemers vragen om zekerheid dat overtreders worden opgespoord en beboet. Op dit moment heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport te weinig inspecteurs voor fysieke handhaving.

Welke zekerheden kan een nieuw kabinet bieden?

- Zorg voor meer capaciteit voor fysieke handhaving langs de weg, in aanvulling op de versterking van de digitale handhaving.

Lees meer over de achtergrond van de relatie tussen transport en logistiek en het thema toezicht en handhaving in de bijlage.

De opgaven die voor ons liggen zijn complex en omvangrijk. De enige manier om ze aan te pakken is door samen te werken. De transport- en logistieke sector wil daar graag haar bijdrage aan leveren. Dat vraagt dat er vanuit een nieuw regeerakkoord aandacht is voor de randvoorwaarden voor de samenwerking zoals hierboven geschetst. Ik hoop dat u vanuit uw rol als informateur tijdens uw gesprekken met de partijen kunt nagaan of hiervoor voldoende urgentie en draagvlak is om deze zaken in een regeerakkoord op te nemen.

Als u nog vragen heeft ben ik vanzelfsprekend bereid een nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,

Elisabeth Post
bestuursvoorzitter

Bijlage: toelichting op de gevraagde zekerheden, oplossingen en handreikingen



Bijlage: toelichting op de gevraagde zekerheden, oplossingen en handreikingen

Invoering van de vrachtwagenheffing in 2024 met een waarborg van de afgesproken terugsluis naar de sector.

Verduurzaming van het wegvervoer vergt grote investeringen. Zowel voor investeringen in zero-emissie vrachtwagens, als voor laadinfrastructuur en ontwikkeling van waterstofftechnologie. In het Regeerakkoord 2017 is afgesproken dat de Rijksoverheid een vrachtwagenheffing invoert, waarvan de opbrengsten worden teruggesluisd naar de transportsector voor verduurzaming en innovatie. In het Klimaatakkoord is ook afgesproken dat de Rijksoverheid in 2023 een vrachtwagenheffing invoert. Bij de invoering van de vrachtwagenheffing worden de netto-opbrengsten in overleg met de heffingsplichtige partijen primair ingezet voor verduurzaming en innovatie van het wegvervoer. Deze middelen heeft de sector hard nodig om de doelstellingen uit het Klimaatakkoord te halen.

De invoering van de vrachtwagenheffing was al vertraagd naar 2024, maar demissionair minister Van Nieuwenhuizen heeft op 19 april 2021 in een brief aan de Tweede Kamer laten weten dat de start van de vrachtwagenheffing pas circa vier jaar na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel kan plaatsvinden. TLN verwacht dat de heffing daarmee pas op zijn vroegst in 2027 van start kan gaan. TLN heeft de afspraken in het Klimaatakkoord gemaakt, in het vertrouwen dat de Rijksoverheid de vrachtwagenheffing en de bijbehorende terugsluis tijdig zou invoeren. De nieuwe vertraging betekent volgens de maatschappelijke kosten-baten analyse vrachtwagenheffing (MKBA, maart 2020) dat de transportsector tussen 2024 en 2027 jaarlijks €250 miljoen misloopt als financiering voor de verduurzaming en innovatie van de sector. TLN verwacht dat een nieuw Kabinet de afspraken uit het Klimaatakkoord nakomt en alsnog in 2024 een vrachtwagenheffing met terugsluis invoert. Dit voorkomt dat de afspraken in het Klimaatakkoord met de sector transport en logistiek vertraging ondervinden.

Daarnaast is van belang dat de data die met de heffing worden gegenereerd, ter beschikking komen van de ondernemers. Met deze data kunnen ondernemers hun logistieke processen optimaliseren en de efficiency verhogen en dat moet leiden tot minder vervoersbewegingen.

Forse investering in de laadinfrastructuur

Voor het slagen van zero-emissie stadslogistiek is een snelle aanleg van publieke en private laadinfrastructuur essentieel. Het gaat om voldoende laadpunten, maar ook om verzorging van de kabels in de grond en de aanleg van tussenstations voor het verdelen van de spanningsbehoefte. Lange procedures en grondwerken zullen ondernemers afhouden van investeringen in zero-emissie vrachtauto's. Er is daarom dringend behoefte aan een rijksgestuurd masterplan dat zorgt voor aansturing en coördinatie van de regionale voorbereiding op de toekomstige vraag naar private en publieke laadpunten voor logistiek, als onderdeel van de bredere Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

Daarnaast is een snelle opschaling van de productie en ingroei van zero-emissie vrachtauto's hard nodig. Op dit moment is de overstap naar zero-emissie vrachtauto's voor ondernemers nog te duur. Bestaande subsidieregelingen bieden onvoldoende financiële dekking voor de meerkosten om van pilots naar opschaling te komen. Opschaling vergt tot 2025 een additionele rijksimpuls van €300 miljoen om in lijn met de afspraken in het Klimaatakkoord de eerste 5.000 elektrische vrachtauto's tijdig op de weg te brengen. Deze



steun past ook uitstekend binnen de kaders van groen herstel van het Groeifonds en het Europese herstellfonds.

Uitvoering van infrastructuurprojecten en een toereikend budget voor onderhoud van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur

Pre-corona liep het mobiliteitssysteem tegen de grenzen aan. Recordfiles en overvolle stations waren het gevolg. Alleen al in 2019 leed de sector transport en logistiek €1,5 miljard economische schade; dat bleek uit een berekening in de Economische Wegwijzer 2020 van TLN en evofenedex. De huidige projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport moeten daarom doorgaan.

Veel infrastructuur nadert het einde van de technische levensduur en is aan vervanging of renovatie toe¹. De budgetbehoefte bij Rijkswaterstaat voor instandhouding is in de periode 2022-2035 gemiddeld €1 miljard per jaar hoger dan het beschikbare budget hiervoor. Dit is exclusief de inloop van het uitgesteld onderhoud. Voor het spoor gaat het om een potentieel tekort van circa €200 miljoen per jaar voor de periode 2026-2035.

Naar aanleiding van deze bevindingen heeft de minister Van Nieuwenhuizen voor de korte termijn - de periode tot en met 2023 - maatregelen getroffen in haar begroting door extra middelen voor beheer en onderhoud vrij te maken of naar voren te halen. Voor de periode daarna is het aan het nieuwe kabinet om te besluiten over de gewenste kwaliteit van de netwerken en de middelen die het daarvoor beschikbaar stelt².

Los van de achterstanden in beheer en onderhoud toont het Deltaplan 2030 van de Mobiliteitsalliantie³ aan dat er tot 2040 jaarlijks €3 miljard extra nodig is om het mobiliteitssysteem van de toekomst te realiseren. Met een intensivering van €3 miljard per jaar bieden we de bereikbaarheidsuitdagingen het hoofd en keren we als percentage van het bruto binnenlands product (bbp) terug naar het niveau van tien jaar geleden. Dit is een investering in de toekomst van de bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid en het vermogen van Nederland⁴.

Uitbreiding capaciteit van toezicht en handhaving

Wet- en regelgeving beogen de veiligheid te vergroten, marktverstoringen tegen te gaan en ongewenste praktijken in te dammen. Om te kunnen verdienen, is een eerlijke markt onontbeerlijk. Het beboeten van overtredingen die het marktevenwicht verstoren of leiden tot verkeersonveiligheid zijn belangrijk. Dat is in het belang van de markt, maar dient ook een breder maatschappelijk belang. Preventie, controle en handhaving zijn een barrière voor crimineel misbruik en bevorderen een eerlijke concurrentiepositie in de sector. Onze ondernemers vragen om zekerheid dat overtreders worden opgespoord en beboet.

¹ FME en World Class Maintenance (WCM): Naar een deltaplan voor digitalisering van de Nederlandse infrastructuur (april 2021)

² Algemene Rekenkamer: Resultaten verantwoordingsonderzoek 2020 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

³ Deltaplan 2030, Mobiliteitsalliantie (juni 2019)

⁴ Logistieke Alliantie: Lobbypunten (2021)



De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is onder meer belast met de controles op de sector transport en logistiek. De ILT-afdeling wegvervoer kampt al jaren met te weinig inspecteurs. De Europese voorgeschreven norm voor het minimumaantal controles op rij- en rusttijden wordt daarom niet gehaald. De norm is dat minimaal 3% van het aantal gewerkte dagen van chauffeurs moet worden gecontroleerd. Het gemiddelde in de EU ligt op circa 6%, terwijl Nederland slechts 2,2% haalt⁵.

Digitale handhaving kan bijdragen aan een gedeeltelijke oplossing van dit probleem. Deze vorm kan echter de zichtbare handhaving langs de weg niet volledig vervangen, hooguit effectiever maken. Het gaat om een goed samenspel van beschikbare controlemiddelen en menskracht. Uiteindelijk gaat het om het vertrouwen in toezicht. Toezicht dat streng en effectief de onbetrouwbare partijen uit de markt weert en de betrouwbare partijen versterkt in waar ze goed in zijn, ondernemen.

⁵ Implementatierapport 2015-2016 met betrekking tot naleving sociale wetgeving in het wegtransport (verordening 561/2006 en richtlijn 2002/15)