

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Ter attentie van de informateurs, de heren J.W. Remkes
en drs. W. Koolmees
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Briefnummer
21-120712

Onderwerp
Vestigingsklimaat,
logistiek & mobiliteit

Den Haag
2 november 2021

Telefoonnummer
06 5199 1744

E-Mail
wiesehahn@vnoncw-mkb.nl

Geachte heer Remkes en heer Koolmees,

Op 14 oktober jl. deelden wij in een brief aan u onze zorgen over de ontwikkeling van ons vestigingsklimaat. Deze zorgen zijn verwoord in een manifest dat inmiddels is onderschreven door 120 partijen, waaronder ook provinciale- en gemeentelijke besturen.

Eén van de centrale punten uit het manifest is de noodzaak dat ook een nieuw kabinet serieus werk maakt van excellente nationale- en internationale verbindingen. Want een blijvend hoge kwaliteit van onze logistieke- en mobiliteitsvoorzieningen is een randvoorwaarde voor het halen van de brede welvaartsdoelen voor ons land.

Daarbij willen we tegelijk, samen met een nieuw kabinet, inzetten op een ambitieuze bijdrage van de mobiliteitssector aan de nationale klimaatdoelen. Dit zodat we als Nederland gaan voldoen aan de 55% emissiereductie in 2030 in Europa.

Met deze brief willen we u en de formerende partijen een preciezer inkleuring bieden van de oplossingsrichtingen die bij deze opgave in ons logistieke- en mobiliteitssysteem passen, en draagvlak genieten bij het bedrijfsleven.

1. Structureel 1,4 miljard extra per jaar voor instandhoudingsopgave

Ons bestaande infrastructurele systeem is een van de beste van de wereld. Dat dat zo blijft, is echter niet vanzelfsprekend. Externe validaties (Horvat en PWC/Rebel) hebben in 2020 al de budgettekorten op instandhouding voor alle infrastructurele netwerken voor RWS en ProRail bevestigd. Veel “kunstwerken” in onze infrastructuur verkeren aan het einde van hun technische levensduur en zijn echt aan vervanging toe.

Het aanvullend budget dat RWS nodig heeft voor het in stand houden van de netwerken is ca. € 1 miljard structureel per jaar. Daarnaast is er nog ca. € 1,2 miljard eenmalig aan uitgesteld onderhoud (peildatum 2020). Het aanvullend budget dat ProRail nodig heeft voor het in stand houden van het spoornetwerk bedraagt circa € 200 miljoen per jaar vanaf 2026.

Ontwikkelingen zoals cybersecurity, klimaatadaptatie en circulariteit en recente nieuwe inzichten zijn dan nog niet in deze bedragen opgenomen. Tot slot zit er vanaf 2026 ook nog een dekkingstekort voor personeel bij RWS aan te komen (ca. 1000Fte). Ook hier zal (financieel) op geanticipeerd moeten worden.

Om al deze opgaven naar behoren te adresseren, is er jaarlijks 1,4 miljard euro extra per jaar nodig, ook na 2022 dus. Het is essentieel dat hierover heldere afspraken worden opgenomen in een nieuw regeerakkoord.

2. Klimaataanpak vergt snelle start programma ‘Betalen naar Gebruik’

Een nieuw kabinet moet de bekostiging van automobiliteit anders inrichten. Het huidige fiscale systeem betekent dat je, naast de accijnsafdrachten op diesel en benzine, betaalt voor de aanschaf en het bezit van een auto / vrachtauto. Dit maakt de aanschaf van nieuwe auto's (ook een elektrische auto) prijzig en werkt daarmee verduurzaming van het wagenpark tegen.

We pleiten er als bedrijfsleven voor dit principe, van betalen voor bezit van een voertuig, los te laten en daarvoor in de plaats een systeem van ‘Betalen naar Gebruik’ te introduceren. Met een systeem van ‘Betalen naar Gebruik’, wordt het stimuleren van het verminderen van fossiele kilometers makkelijker. Versneld invoeren hiervan (vóór 2030) levert naast stevige bereikbaarheidswinst en efficiënter infrastructuurgebruik een grote bijdrage aan het reduceren van CO2 voor 2030 (3 Mt per jaar).

Wij vragen de formerende partijen de realisatie van dit systeem van ‘Betalen naar Gebruik’ op te nemen in het Regeerakkoord. Daarbij vragen we ook als noodzakelijke randvoorwaarden te benoemen dat een nieuw kabinet een dergelijk systeem lastenneutraal voor personen- en bestelauto's invoert, dat dit systeem aansluit op de in ontwikkeling zijnde vrachtautoheffing en dat de prijs per kilometer gerelateerd is aan de CO2-emissie van de betreffende voertuigen.

3. Aanleg van ook nieuwe infrastructuur blijft hard nodig

In ons vestigingsklimaat manifest is helder beschreven waar voor VNO-NCW en MKB-Nederland de hoofdprioriteiten liggen in het logistieke- en mobiliteitsdomein.

Naast realisatie van de afspraken zoals die zijn verwoord in het MIRT (tot 2034) en het oplossen van het versturende stikstofprobleem, is er meer nodig om nieuwe woningbouwlocaties (met 1 miljoen nieuwe woningen) goed te ontsluiten en de toename van de mobiliteitsvraag door bevolkingsgroei te helpen faciliteren.

Goede afspraken tussen werkgevers en werknemers kunnen wel helpen om het thuiswerken aantrekkelijk te maken en zo de stijging van de dagelijkse filedruk af te vlakken. Maar de mobiliteitsgroei blijft dermate groot, dat versterking van ons infrastructureel systeem met extra investeringen en nieuwe verbindingen hoog nodig blijft. Bij nieuwe woningbouwlocaties en om de mainports van ons land klaar te maken voor de toekomst.

3.1 Netwerk woningbouwlocaties versterken

Nederland staat aan de vooravond van een grote woningbouwimpuls. Er is een stevig tekort aan woningen voor de steeds groter wordende bevolking. Dat tekort willen we aanpakken door in 2030 1 miljoen extra woningen met bijbehorende voorzieningen te helpen bouwen.

Deze bouwlocaties, zowel binnenstedelijk als in het buitengebied, vragen om goed doordachte infrastructurele plannen op lokaal, regionaal en nationaal niveau om de groeiende vervoersvraag mee te kunnen faciliteren. De mobiliteitsopgave van een woningbouwproject moet onzes inziens bekend zijn vóór er daadwerkelijk gebouwd wordt. Daarnaast vragen de verbindende nationale OV schakels tussen deze locaties om versterking.

Prioriteit daarbij hebben voor het bedrijfsleven in Nederland:

- De Noord-Zuidlijn + Metro Ring (Amsterdam Zuid – Schiphol)
- De Lelylijn (Snelle verbinding Noorden met Randstad)
- Randstedelijk Lightrail Systeem (Verdichting en beter verbinden lightrailnetwerk)

3.2 Ontsluiting Mainports toekomstvast maken

De havens van Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen, IJmuiden, Moerdijk en Delfzijl vormen samen de maritieme toegangspoort voor handels- en productiebedrijven in Noord West Europa.

Met de luchtvracht-hub van mainport Schiphol, de innovatie- en kennishub bij Eindhoven en de hoogwaardige logistieke dienstverleners in het achterland, beschikt Nederland over een van de beste, en zo niet het beste logistieke systeem van de wereld.

Dat willen we graag zo houden. En om dat zo te houden moeten we blijven werken aan verbetering van het infrastructurele netwerk dat de (internationale) goederen- en passagiersstromen helpt faciliteren, ook in het achterland.

Concreet betekent dat, dat we een nieuw kabinet adviseren te sturen op de realisatie van:

- Aanleg van de Noordtak Betuwe route (capaciteit spoorgoederen & reizigersvervoer)
- A12 corridor spoor (extra capaciteit voor int. reizigersvervoer)
- Verbreden A1 Barneveld – Apeldoorn (doorstroming personen- & goederen)
- Verbreden A15 Gorinchem – Valburg (doorstroming personen- & goederen)
- Verbetering bevaarbaarheid Waal (faciliteren binnenvaart)
- Uitbreiding sluizen Krammer, Volkerak en Grave (faciliteren binnenvaart)
- Versterking van het wegennet Brainport Eindhoven (ontsluiting Brainport)

- Het verder stroomlijnen en verduurzamen van goederentransporten in de goederencorridors.

4. Elektrisch vervoer vraagt om structureel stimuleren

4.1 Meer regie op uitrol laadinfra

Nederland staat voor een grote veranderopgave in mobiliteit. De ambitie in het Klimaatakkoord is dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. We gaan dan naar een wagenpark van 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen. Daarnaast wordt nog een sterke groei verwacht in elektrische bussen, bestelauto's, vrachtwagens, binnenvaartschepen, light electric vehicles (LEVs) en overig elektrisch transport/vervoer.

Daar is een stevig laadinfrastructuur netwerk voor nodig. Een groot aantal van de afspraken en acties ten aanzien van de realisatie van laadinfrastructuur worden lokaal en regionaal uitgevoerd. Dat gaat tot nu toe best goed, maar de opgave is groot en we lopen steeds meer tegen de grenzen van het huidige systeem aan.

Van de straks in totaal 1,8 miljoen benodigde laadpunten, zijn er vooralsnog om en nabij de 80 duizend (semi-)publieke laadpunten gerealiseerd. Er is dus nog een lange weg te gaan. Extra regie vanuit het Rijk op de uitrol van dit netwerk, inclusief een oplossing voor de knelpunten op het elektriciteitsnetwerk is dan ook wenselijk.

4.2 Fiscaliteit beter inregelen en emissievrij vervoer stimuleren

Voor de komende kabinetsperiode is een helder en consistent fiscaal stimuleringspakket nodig, deels in aanvulling op, deels in het verlengde van de maatregelen in het Klimaatakkoord, om de transitie naar het gebruik van primair nul-emissie personen- en bestelauto's verder te versnellen en ook voor het jaar 2026 en verder vast te leggen.

Onderdeel van dit pakket maatregelen moet onzes inziens minimaal zijn: een andere opzet van de aanschafsubsidie voor particulieren voor elektrische voertuigen, inclusief het opheffen van de jaarschotten.

Daarnaast vragen we een meer progressieve vormgeving van de bpm-tarieven, een bijtellingskorting op nul-emissievoertuigen (met een aflopende cap), het doortrekken van bpm-vrijstelling van nul-emissiepersonenauto's na 2025, de introductie van een nieuw type MRB-tarief voor nul-emissievoertuigen na 2025 (tot invoering BnG).

4.3 Meer MKB-ers faciliteren in overstap naar zero emissie bestel- en vrachtauto's

Het is nog steeds wenselijk te komen tot verdere uitbreiding van de aanschafsubsidie voor nul-emissie-bestelauto's. In 2025 zal in meer dan 30 steden een zero emissiezone voor bestelverkeer van kracht worden. Er rijden meer dan 900.000 fossiel aangedreven bestelauto's rond in Nederland die uiterlijk in 2027, voor zover gebruikt in de zero emissiezones, moeten zijn vervangen.

De huidige aanschafsubsidie regeling voorziet in een steuntje in de rug bij de overstap van om en nabij de 55.000 ondernemers.

Om alle ondernemers die hier belang bij hebben tegemoet te komen, is er jaarlijks (tot en met 2025) 150 miljoen euro extra nodig. Ook voor ondernemers die met ZE vrachtauto's steden moeten gaan bevoorraden, bepleiten we extra subsidiëring bij aanschaf tot de terugsluis van de vrachtautoheffing beschikbaar komt.

5. Faciliteer groei gebruik duurzame brandstoffen

Een heel groot deel van de huidige voer-, vlieg- en vaartuigen rijdt, vliegt en vaart nu op klassieke brandstoffen zoals benzine, kerosine en diesel. De CO2 uitstoot zou nu al aanzienlijk verlaagd kunnen worden als er in zowel het personen-, passagiers-, reizigers- als vrachtverkeer meer vervoerd wordt met behulp van duurzame brandstoffen.

In het debat is voor het stimuleren van het aanbod biobrandstoffen en synthetische brandstoffen (i.h.b. waterstof) in Nederland weinig ruimte. Dat is onrecht. Met oog op het snel terugbrengen van de CO2 uitstoot van ook bestaande voer-, vlieg- en vaartuigen is het van belang dat overheden helpen het aanbod en de afzet van hernieuwbare brandstoffen te helpen vergroten. Wij verzoeken een nieuw kabinet dit te omarmen.

Conclusie

Met dit schrijven hebben we, namens en met ondernemend Nederland, een ambitieuze agenda voor een nieuw regeerakkoord met u en de onderhandelaars willen delen. Een logistieke- en mobiliteitsagenda die past bij een ambitieus, innoverend land in transitietijd.

Met deze agenda zetten we serieuze stappen op weg naar sterkere (internationale) verbindingen alsook emissievrije logistiek en mobiliteit. Als we deze voorstellen waar maken stutten we ons vestigingsklimaat en dus verdienvermogen. Kortom, een agenda die bijdraagt aan de brede welvaart van ons land.

Een kopie van deze brief is tevens verstuurd aan de leden van de Vaste Kamer commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat.

Hoogachtend,



drs. C. Oudshoorn
Algemeen directeur
VNO-NCW



L.J. Visser
Algemeen directeur
MKB-Nederland



mr. S.W.A. Lak
Voorzitter Logistieke Alliantie