

## Inbreng NVDE voor het AO Duurzaam Vervoer

5 september 2019

Geacht Kamerlid,

Op 5 september a.s. staat het Algemeen Overleg Duurzaam Vervoer gepland. De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie geeft graag onderstaande punten aan u mee.

### **Elektrisch rijden biedt veel voordelen**

Elektrische auto's bieden vele voordelen voor de economie en de samenleving. Allereerst blijkt uit de doorrekeningen van het PBL eerder dit jaar dat de elektrische auto (EV) een kosteneffectieve klimaatoplossing is. Ten tweede zorgt elektrisch vervoer voor schonere lucht en minder uitstoot van fijnstof en NOx. De elektrische auto zal een belangrijke bijdrage gaan leveren aan betere luchtkwaliteit in de steden en langs snelwegen. Ten derde bieden de batterijen in EV's onmisbaar flexibel vermogen in een duurzaam elektriciteitssysteem. Door slim te laden kunnen pieken en dalen in het aanbod van wind- en zonne-energie door EV's worden opgevangen. In 2030 komt 70% van onze elektriciteit immers uit deze hernieuwbare bronnen. Tot slot levert de elektrische auto een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Onze auto's gaan rijden op Nederlandse wind- en zonne-energie, in plaats van geïmporteerde olie. Bovendien zijn er gunstige effecten op de werkgelegenheid, onder meer door de uitrol van laadinfrastructuur.

### **100% nieuwverkoop van nulmissie-auto's in 2030**

In het Regeerakkoord is de doelstelling opgenomen dat alle nieuwverkochte auto's in 2030 emissievrij zijn. Dit streven past bij de ambitieuze klimaat- en energietransitie zoals vastgelegd in het Klimaatakkoord en de Klimaatwet. Om een transitie binnen één generatie te bereiken, is het noodzakelijk om in 2030 (over 11 jaar) geen nieuwe fossiele brandstofauto's meer te verkopen. We hebben er immers ook voor gekozen om nieuwbouwwoningen niet meer op gas aan te sluiten. Deze maatregelen passen bij de grootschalige transitie en bij het afscheid nemen van fossiele brandstoffen in onze economie.

De NVDE vindt het goed dat wordt vastgehouden aan de doelstelling van 100% emissievrije nieuwverkoop in 2030. Dit doel lijkt echter buiten bereik te raken met het voorgestelde maatregelenpakket, en zou er zelfs toe kunnen leiden dat in 2030 nog steeds 2/3 van de nieuwverkoop uit brandstofauto's bestaat<sup>1</sup>. Vasthouden aan het ingroeipad is ook noodzakelijk voor investeringszekerheid voor het Nederlandse bedrijfsleven, bijvoorbeeld om de noodzakelijke laadinfrastructuur te realiseren. Wij stellen daarom voor om een aantal aanpassingen en aanscherpingen in het pakket aan te brengen.

### **Voorstellen NVDE**

#### **1. 'Hand aan de kraan' koppelen aan het ingroeipad**

In het mobiliteitspakket is gekozen voor de 'hand aan de kraan'. Bij de vormgeving van de hand aan de kraan is het belangrijk om deze te koppelen aan het ingroeipad richting 100% emissievrije

---

<sup>1</sup> <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=df69d6e4-f5b2-4872-9531-8fdc2addfa95&title=Fiscaal%20beleid%20personenauto%E2%80%99s%20en%20de%20transitie%20naar%20elektrisch%20rijden.pdf> p.232

nieuwverkoop in 2030. Zo kan tijdig worden bijgestuurd als de doelstelling uit zicht raakt, en kan rekening worden gehouden met ontwikkelingen in de markt. Belangrijk is dat de hand aan de kraan niet tot ongewenste schokken in de markt leidt door anticiperend gedrag.

## **2. Richt Anders Betalen voor Mobiliteit in op de transitie naar emissieloos vervoer**

In het Klimaatakkoord wordt gekozen voor een systeem van Anders Betalen voor Mobiliteit na 2025, maar wordt ruimte gehouden voor verschillende varianten. De NVDE pleit ervoor om verduurzaming de basis te laten zijn van het systeem van Anders Betalen voor Mobiliteit en in te richten op de doelstelling van 100% emissieloze nieuwverkoop in 2030. De derving van autobelastingen als gevolg van verduurzaming van het wagenpark kan immers niet als kostenpost van elektrisch rijden worden gezien.

## **3. Schuif het bijtellingpakket op, voorkom schokken in de markt**

De zakelijke markt is essentieel in de transitie naar emissieloos vervoer. In de zakelijke markt kunnen de meeste fossiele kilometers worden vervangen. Bovendien zorgt de zakelijke markt voor de instroom van tweedehands EV's over een aantal jaar.

Het openbreken van Autobrief II (vervroegde verhoging bijtelling) en de snellere oloploop van bijtellingtarieven voor EV's leiden ertoe dat de markt met meer onzekerheid en meer schokken te maken zal krijgen. Onze verwachting is dat in de eerstvolgende twee jaar anticipatie zal optreden en we tijdelijk een forse toename zien van EV's in de lease, waarna een stevige terugval zal optreden als het tarief 16% is. Wij stellen daarom voor om het gehele bijtellingpakket een jaar op te schuiven, zodat de groei geleidelijker zal plaatsvinden.

## **4. Zorg voor de juiste cijfers**

Over de kosten van elektrisch rijden bestaat nog steeds veel onduidelijkheid. Eerder heeft het PBL berekend dat elektrisch rijden binnen een bandbreedte nagenoeg kostenneutraal is (gerekend in nationale kosten). Daarmee is elektrisch rijden een aantrekkelijke optie in het klimaatbeleid, naast maatregelen in de elektriciteitsvoorziening, industrie en gebouwde omgeving. De Algemene Rekenkamer stelt echter dat elektrisch rijden mogelijk 2000 euro per vermeden ton CO<sub>2</sub> kost. Hierbij is echter geen rekening gehouden met bredere maatschappelijke effecten en gedragseffecten. Wij stellen daarom voor om onafhankelijke contra-expertise uit te voeren over de werkelijke stimulering en werkelijke derving van het EV-beleid, bijvoorbeeld door TNO. Eerder dit jaar is een factsheet uitgebracht om een aantal mythes te ontcrachten: <http://www.nvde.nl/nvdeblogs/factsheet-stimuleren-elektrisch-rijden/>

## **5. Kies voor nulemissie in het maatregelenpakket, ook voor de tweedehandsmarkt**

De les van het stimuleringsbeleid in voorgaande jaren is geweest om alleen in te zetten op nulemissie, en niet meer op plugin-hybrides (PHEV). Het milieueffect viel tegen omdat de PHEV's vaak alsnog fossiele kilometers maakten. De NVDE vindt het daarom verstandig om ook in de tweedehandsmarkt de stimulering in te zetten op 100% nulemissievoertuigen, en niet opnieuw te kiezen voor het stimuleren van plugin-hybrides.

## **6. Zorg voor een ambitieuze uitrol van laadinfrastructuur**

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is gekozen voor een ambitieuze uitrol van laadinfrastructuur. De NVDE onderschrijft deze ambitie, omdat het noodzakelijk is om de uitrol van laadinfrastructuur in de pas te laten lopen met de doelstelling van emissieloze nieuwverkoop van personenvervoer. De NVDE hecht aan een voortvarende uitvoering van de NAL, voor het

vereenvoudigen en harmoniseren van aanbestedingen van laadinfrastructuur en het versnellen van de aanvraag van laadpalen.

#### **7. Doorzetten en uitbreiden van vrijstelling energiebelasting laden**

De heffing van energiebelasting op gebruik van elektriciteit is nu afhankelijk van de exacte locatie van het laadpunt. Voor het laden bij openbare laadpalen en huishoudens geldt het hoogste tarief, voor laden bij grotere bedrijven en instellingen geldt een (veel) lager tarief. Tot en met 2020 is er een verlaagd tarief voor publiek laden in de wet vastgelegd. Om elektrisch rijden verder te stimuleren, pleiten wij voor verlenging van deze vrijstelling in de 1e staffel van de energiebelasting (de eerste 10.000 kWh) bij publiek laden, alsook toepassing van dit verlaagde tarief op thuisladen, zodat een gelijk speelveld ontstaat. De budgettaire derving in 2018 was € 1,7 miljoen.

#### **8. Duidelijke en tijdige bebording langs snelweg voor snelladen**

Het aantal snellaadstations langs snelwegen groeit, maar er is nog steeds geen sprake van duidelijke bebording. Voor snellaadstations zou dezelfde zichtbaarheid en duidelijkheid moeten zijn als bij benzinestations. Een duidelijk pictogram (een stekker) is noodzakelijk om onderscheid te maken tussen verschillende alternatieve brandstoffen. Ten tweede is een realistisch tijdpad nodig om pictogrammen toe te voegen aan de huidige borden langs de snelwegen. Hiervoor kan Rijkswaterstaat momenten van regulier onderhoud, wegafsluitingen en vervanging benutten. Uiterlijk in 2022 zou de bebording op orde moeten zijn.

---

#### **Over de NVDE:**

*De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) vertegenwoordigt meer dan 1500 aangesloten bedrijven die werken aan een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie. Met deelnemers vanuit alle invalshoeken versnelt de NVDE het proces van energietransitie met kracht, inspiratie en veel enthousiasme.*