

Commissiedebat Duurzaam Vervoer – 8 juni 2021

Geacht Kamerlid,

Op 8 juni staat het Commissiedebat Duurzaam Vervoer gepland. De NVDE geeft u graag aandachtspunten en suggesties mee voor het debat. De noodzaak om over te stappen op emissieloos vervoer is overduidelijk: de sector mobiliteit heeft ten opzichte van 1990 nauwelijks CO₂ gereduceerd. Emissieloos rijden en varen veroorzaakt geen schadelijke uitstoot van CO₂ en NO_x, verbetert de luchtkwaliteit ten opzichte van voertuigen en schepen met verbrandingsmotor, verlaagt de kosten voor energie en onderhoud en de autobatterijen bieden flexibiliteit bij het inpassen van wind- en zonne-energie.

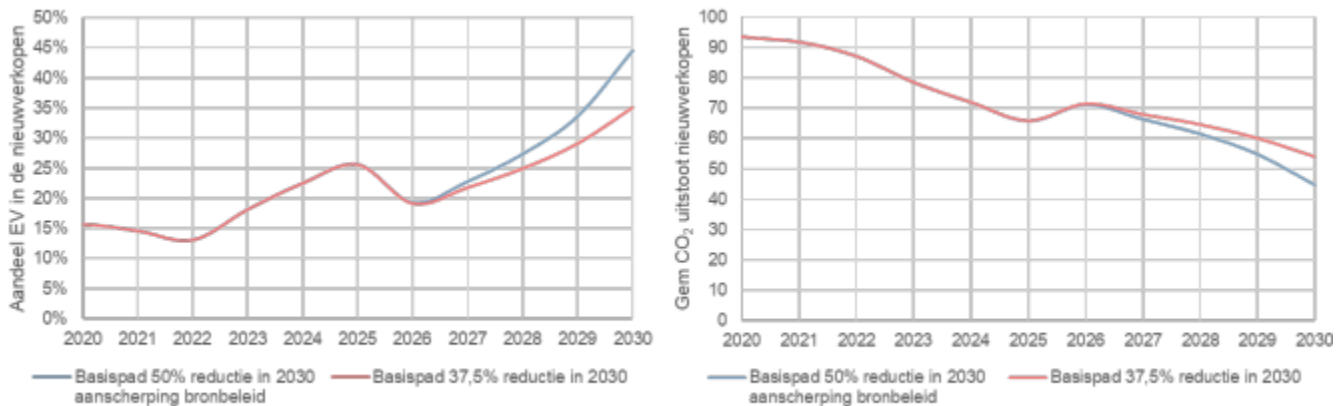
Uitgangspunt is dat nulmissie het nieuwe normaal wordt, in plaats van vervuilende uitstoot en verbranding van fossiele grondstoffen. In dit decennium moeten de ambities waargemaakt worden door een omvangrijk pakket van stimuleren, normeren en beprijzen. We zijn er nog lang niet: slechts 2% van het wagenpark is volledig elektrisch. Met de ingezette afbouw van de stimulering van EV's neemt het groeitempo af en zullen we de gestelde doelen niet behalen. Daarnaast moet de laad- en tankinfrastructuur voor elektriciteit en groene waterstof nog flink worden uitgebreid.

Ambitieuze ingroeien naar 100% nulmissie nieuwverkoop in 2030

In het Regeerakkoord is de ambitie vastgelegd om vanaf 2030 alleen nog nulmissie nieuwverkoop van personenauto's toe te staan. Ook de Studiegroep Van Geest ('Bestemming Parijs') benadrukt de noodzaak van de inzet op emissieloos vervoer (EV) in het pad richting de klimaatdoelen van 2030 en 2050, en wijst op het belang van een grote EV-vloot in het behalen van de benodigde CO₂-besparing in 2030. Gerekend in 'nationale kosten' is stimulering van EV een verstandige optie. De kosten dalen bovendien de komende jaren: voor 2025 ontstaat al een positief maatschappelijk kostenbatensaldo. Door het behalen van 100% EV-nieuwverkoop in 2030 kan potentieel 3,1 Mton extra CO₂-reductie worden behaald ten opzichte van het basispad. Het huidige 'ingroeipad' naar 2030 laat echter een ander beeld zien: we komen zonder aanvullend beleid uit op een aandeel van 35% EV-nieuwverkoop in 2030.

- Waar Nederland de afgelopen jaren sterke inzet kende op EV, zien we nu dat er afbouw plaatsvindt zonder aanvullende normering of beprijzing. Daardoor raken de doelen uit zicht. Vrijwel alle EU-landen zetten in op meer EV-stimulering de komende jaren. Hoe langer we wachten, hoe groter de opgave wordt om een nulmissie-vloot te realiseren.

- De kilometerheffing kan - mits slim vormgegeven - wenselijke maatschappelijke effecten bereiken, zoals minder files, klimaatwinst en betere luchtkwaliteit. Een aantal van deze doelen speelt regionaal (files, luchtkwaliteit, bereikbaarheid). In het kader van het bereiken van de ambitie van 100% EV-nieuwverkoop in 2030 is de kilometerheffing één van de middelen in het bouwwerk, maar separaat actief beleid voor EV's blijft nodig.
- Naast inzet op EU-normering (bronbeleid) blijft aanvullend nationaal beleid nodig: "Het aandeel van emissievrije personenauto's in de nieuwverkoop in Nederland groeit naar verwachting van 35% naar 45% in 2030, indien de Europese CO₂-normen voor personenauto's worden aangescherpt naar 50%-reductie." (bron: [Keuzewijzer Autobelastingen](#), zie ook onderstaande grafieken)



Aandeel EV en gemiddelde CO₂-uitstoot nieuwverkoop 2030 bij aanscherping EU CO₂-normen.

Wij pleiten daarom voor de volgende inzet in het EV-beleid:

- ✓ Zet - ter versterking van nationaal stimuleringsbeleid - in de Europese Unie in op **ambitieuw bronbeleid**: uitfasering van verbrandingsmotoren uiterlijk in 2030 en in de komende jaren striktere CO₂-normen voor voertuigen (50% CO₂-reductie in 2025) inclusief tweejaarlijkse tussendoelen;
- ✓ Het is cruciaal om het **EV-stimuleringsbeleid** na 2025 voort te zetten (zoals korting in de MRB en BPM en lage bijtelling), en houd op korte termijn de stimulering op peil. De verhoging van de EV-bijtelling naar 16% volgend jaar betekent een te harde terugval voor de relatief jonge EV-markt; we zien dit jaar al een terugval naar vervuilde voertuigen als gevolg van het verhoogde EV-bijtellingspercentage van 12%;
- ✓ Voer snel **werkgeversnormering** in, door een verplichting om zo snel mogelijk alleen nog nul-emissie-auto's te gebruiken voor zakelijk verkeer en woon-werkverkeer. Naast een verplichting kan ook worden ingezet op het alleen nog fiscaal aftrekbaar maken van zakelijk vervoer en woonwerkverkeer zonder uitstoot, [naar voorbeeld van België](#).

Dit geeft bovendien financiële ruimte om bijvoorbeeld de tweedehandsmarkt van EV's voor particulieren extra te stimuleren.

- ✓ *Schaf fossiele voordelen af, zoals vrijstellingen in MRB en BPM voor fossiele bestelauto's en de 'youngtimerregeling' voor fossiele auto's van 15 jaar en ouder, en verhoog de aanschafbelasting op fossiele auto's. Zet niet meer in op plugin-hybrides (PHEV): [emissietesten wijzen uit](#) dat PHEV's veel vervuilerder zijn dan uit de emissiecijfers blijkt. Met volle accu en onder ideale omstandigheden stooten de wagens 28 tot 89 procent meer CO₂ uit dan door de fabriek opgegeven.*

Zorg voor een ambitieuze uitrol van laad- en tankinfrastructuur

Er zijn veel laadpunten en waterstoftankpunten nodig: fijnmazig in de wijk en snel langs de snelweg. Ambitieuze inzet op de doelen in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en snelle opschaling van snellaadpunten langs snelwegen zijn daarom hard nodig. Ook moet een basisnetwerk worden gerealiseerd voor zwaar gebruik, zoals vrachtwagens, bussen en schepen. Hiervoor is een aantrekkelijke businesscase voor marktpartijen nodig. Wij zien kansen om via economische herstellfondsen in te zetten op de uitbreiding van laad- en tankinfra. Bovendien is overheidsregie en samenwerking met netbeheerders en marktpartijen nodig om op tijd het energienet voor te bereiden op het toenemend aantal laadpunten.

- ✓ *Jaag investeringen in het kader van groen herstel aan in laad- en tankinfrastructuur, naar voorbeeld van Duitsland en Frankrijk. Er liggen kansen via het Nationaal Groeifonds en EU-fondsen (Recovery and Resilience Facility, Just Transition Fund);*
- ✓ *Zorg voor proactieve planning van laadlocaties zodat tijdig netaansluitingen gerealiseerd kunnen worden, onder meer op verzorgingsplaatsen langs snelwegen;*
- ✓ *Creëer de voorwaarden voor marktpartijen en netbeheerders voor een basisnetwerk van laad- en tankpunten (elektriciteit en groene waterstof) voor zero emissie vrachtwagens langs de goederencorridors en op belangrijke laad- en loslocaties (distributiecentra, havengebied), onder meer via de MIRT-regio's.*

Zero emissie goederenvervoer en stadsdistributie

In dit decennium wordt een [snelle groei van zero emissie goederenvervoer](#) verwacht, zowel in stadsdistributie als in zwaar wegtransport en langeafstandtransport. Dit komt onder meer door het naderende omslagpunt in Total Cost of Ownership (TCO), waarbij de elektrische truck goedkoper wordt dan een dieseltruck. Wij zien echter nog een aantal aandachtspunten:

- ✓ *Maak vaart met de aanschafsubsidie voor volledig emissieloze vrachtauto's, onder meer omdat deze subsidies in omliggende landen al van kracht zijn;*
- ✓ *Maak de vrachtwagenheffing zo stimulerend mogelijk voor volledig emissieloze trucks, door een afzonderlijke korting op de heffing ten opzichte van trucks mét uitstoot en een gerichte terugsluis naar opschaling van zero emissie transport en laad- en tankinfrastructuur;*

- ✓ Zorg voor **meer ambitie en snelheid in het beleid voor nulemissiezones**. De NVDE is teleurgesteld in de vertraging in het proces en het stellen van ruime overgangsregelingen, waardoor de voordelen voor luchtkwaliteit in de steden en het halen van de klimaatdoelstellingen vertraging oplopen;
- ✓ Zet bij nulemissiezones in op **volledig emissieloos vervoer** en maak geen uitzondering voor trucks met uitstoot (zoals plug-in hybrides). Op basis van de eerder genoemde emissietesten is het niet ondenkbaar dat de uitstoot van een PHEV zelfs hoger uitvalt dan bij een vergelijkbaar dieselveertuig.

Uitwerking Wet Milieubeheer voor elektriciteit en groene waterstof

Onlangs stemde uw Kamer over de Wet Milieubeheer, en de ingediende amendementen en moties. Doel van het wetsvoorstel is om het aandeel hernieuwbare energie in vervoer te vergroten en fossiele energie af te bouwen. Het is goed dat uw Kamer de transitie naar emissieloos vervoer en bijbehorende laad- en tankinfrastructuur heeft gesteund via moties en een amendement over de vermenigvuldigingsfactor voor elektrisch wegvervoer en binnenvaart ([motie Bouchallikh](#)) en over het geaggregeerd inboeken van elektriciteit waardoor ook kleinere laadpunten kunnen profiteren ([amendement en motie Grinwis](#)). Op een later moment behandelt de Kamer de verdere uitwerking in de Regeling en het Besluit, waar wij nog een aantal aandachtspunten zien:

- ✓ Maak het **inboeken van groene waterstof praktisch mogelijk**, met ambitieuze en haalbare randvoorwaarden bij de uitwerking en uitvoering van de gedelegeerde handeling in het kader van de RED2. Wij steunen een geloofwaardige en werkbare koppeling tussen waterstofproductie en hernieuwbare energiebronnen op basis van een renewable Power Purchase Agreement en telemetrie. Om voldoende hernieuwbare energie voor waterstofproductie beschikbaar te hebben, zouden op korte termijn echter ook bestaande, gesubsidieerde hernieuwbare bronnen moeten worden toegestaan om mee te tellen aan de duurzame energie in transport doelstelling en in aanmerking moeten komen voor HBE's;
- ✓ Beloon **100% hernieuwbare elektriciteit via een rechtstreekse verbinding** tussen opwek en het laadpunt (zoals een overkapping met zonnepanelen);
- ✓ Maak het inboeken van opgewekte **zonnestroom via het dak van zonnevoertuigen** mogelijk.

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie door het bundelen van krachten uit de gehele sector. De activiteiten bij meer dan 6000 aangesloten bedrijven vertegenwoordigen nu al een omzet van ruim €41 miljard en meer dan 250.000 werknemers.