

Begrotingsbehandeling Infrastructuur & Waterstaat – november 2021

Geacht Kamerlid,

Begin november wordt de Begroting Infrastructuur & Waterstaat (I&W) behandeld. De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) wil versneld inzetten op nulemissie mobiliteit, 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 2,3% van het wagenpark is volledig elektrisch. Met de afbouw van de stimulering van emissieloos vervoer (EV) neemt het groeitempo af en zullen we de gestelde doelen niet behalen. Daarnaast moet de laad- en tankinfrastructuur voor elektriciteit en groene waterstof flink worden uitgebreid.

Mobiliteit zonder uitstoot is goed voor klimaat, volksgezondheid en economie

Een snelle transitie naar mobiliteit zonder uitstoot is essentieel. Emissieloos rijden en varen veroorzaakt geen schadelijke uitstoot van CO₂ en stikstof, verbetert de luchtkwaliteit ten opzichte van voertuigen en schepen met verbrandingsmotor, verlaagt de kosten voor energie en onderhoud en de batterijen bieden flexibiliteit bij het inpassen van wind- en zonne-energie. Ook komen er steeds meer zonnevoertuigen die hun eigen energie kunnen opwekken. We zien dat de EV-transitie leidt tot economische kansen en werkgelegenheid voor Nederlandse bedrijven in onder meer laadinfrastructuur. Nederland liep om deze redenen altijd internationaal voorop in de EV-transitie. We zijn echter inmiddels afgezakkt naar de middenmoot. Juist vanwege de klimaatimpact geven veel Europese landen nu een push richting de definitieve doorbraak.

Met zo'n 30 megaton uitstoot heeft de sector mobiliteit een grote opgave om de doelen van het Klimaatakkoord te halen (maximaal 25 megaton in 2030). Als gevolg van het Fit-for-55-pakket van de Europese Commissie wordt de uitdaging richting 2030 nog groter: de ESR-sectoren moeten 15 megaton extra reduceren. Bij dit doel gaat het om cumulatieve emissiereductie: hoe eerder je emissies reduceert, hoe zwaarder dit meetelt richting 2030. Dat betekent dat een versnelde groei van de EV-vloot extra bijdraagt aan het behalen van de doelstelling. Ook het bereiken van 100% zero emissie nieuwverkoop in 2030 is nog ver uit zicht (42% ipv 100%).

Noodzakelijke maatregelen voor versnelde EV-ingroei

- *Zet - ter versterking van nationaal stimuleringsbeleid - in de Europese Unie in op ambitieus 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;*
- ***Maak een EV altijd voordeliger dan het fossiele alternatief.** Het is daarom cruciaal om het EV-stimuleringsbeleid voort te zetten (zoals korting in de MRB en BPM en lage bijtelling). 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 vervuilende voertuigen als gevolg van het verhoogde EV-bijtellingspercentage van 12%;*
- *Voer snel **zero emissie vlootnormering voor werkgevers** in, door de verplichting om vanaf 2026 alleen nog vervoer zonder uitstoot toe te staan voor zakelijk verkeer en woon-werkverkeer.*

600 miljoen 'extra' gaat vooral naar het opvangen van fossiele minderinkomsten

Het is positief dat het kabinet extra geld uittrekt voor de aanschafsubsidies voor particuliere EV's (90 miljoen) en nulemissie bestelauto's (28 miljoen). Hierdoor kunnen particulieren en ondernemers versneld de overstap maken naar zero emissie. Het grootste deel van de 600 miljoen gaat echter naar het opvangen van de minderinkomsten uit fossiele bronnen. Omdat minder mensen een auto met verbrandingsmotor kopen en minder benzine en diesel tanken, loopt de schatkist bijna een half miljard euro inkomsten mis. Opvallend genoeg wordt dit als reden gezien om stimulering van EV's af te remmen, terwijl het behalen van de klimaatdoelen in de sector mobiliteit nog ver buiten beeld is. In andere sectoren doen we dit anders: een isolatiebedrijf krijgt immers niet de schuld van minder belastinginkomsten uit aardgas.

- ***Laat derving van fossiele inkomsten geen rem vormen voor fiscale vergroening en de transitie naar nulemissie mobiliteit.** Schaf vooral eerst de fossiele fiscale voordelen af, zoals belastingvrijstellingen voor bestelauto's op diesel (1,7 miljard euro) en de youngtimerregeling. Verhoog daarnaast de aanschafbelasting op fossiele auto's.*
- ***Richt de 'hand aan de kraan' meer op het behalen van de klimaatdoelen, en minder op budgetbeheersing.** Op dit moment is de hand aan de kraan gekoppeld aan een ingroeipad dat niet stuurt op het einddoel van 100% nulemissie nieuwverkoop (maar slechts 42%). De directe stimulering van EV's wordt bovendien ieder jaar goedkoper (bedrag per voertuig) en leidt al op korte termijn tot een positief maatschappelijk kosten-batensaldo.*

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.

Bovendien is overheidsregie en samenwerking met netbeheerders en marktpartijen nodig om op tijd het energienet voor te bereiden op het toenemend aantal laadpunten. Momenteel constateert de NVDE grote lokale verschillen in de mate waarin decentrale overheden invulling (kunnen) geven aan laadvisies en plaatsingsbeleid (uiterlijk eind 2021). Met name kleinere gemeenten lijken onvoldoende middelen en menskracht te hebben om een planmatige uitrol van laadpunten te borgen. Daarmee dreigt de bereikbaarheid van deze gebieden onder druk te komen, doordat op termijn gaten ontstaan in het aanbod aan laadpunten voor personenvervoer en logistiek. Ook wordt het lastiger voor netbeheerders om rekening te houden met een snelle opschaling van elektrische mobiliteit. Op verzorgingsplaatsen langs snelwegen is het belangrijk om het ministerie van I&W het mandaat te geven voor de grootschalige uitrol van 'stopcontacten op land'. Op die manier voorkomen we dat netcapaciteit een knelpunt vormt bij het opschalen van EV.

- **Jaag investeringen in het kader van groen herstel aan in laadinfrastructuur en tankinfrastructuur (groene waterstof), naar voorbeeld van Duitsland en Frankrijk. Er liggen kansen via het Nationaal Groeifonds en EU-fondsen;**
- **Zorg voor proactieve planning van laadlocaties zodat tijdig netaansluitingen gerealiseerd kunnen worden, onder meer op verzorgingsplaatsen langs snelwegen ('stopcontacten op land');**
- **Zorg dat voor snellaadlocaties langs snelwegen sprake is van gelijk speelveld en eerlijke toetreding voor duurzame en innovatieve spelers, via een openbare en transparante aanbestedingsprocedure;**
- **Creëer de voorwaarden voor marktpartijen en netbeheerders om een basisnetwerk van laad- en tankpunten te realiseren (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 en in afstemming met RES-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 nog een aantal aandachtspunten:

- Maak vaart met de **aanschafsubsidie voor volledig emissieloze vrachtauto's**, onder meer omdat deze subsidies in omringende 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 emissietesten is het niet ondenkbaar dat de uitstoot van een PHEV zelfs hoger uitvalt dan bij een vergelijkbaar dieselveertuig.

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.