

Wetgevingsoverleg Wet Vrachtwagenheffing – 14 maart 2022

Op 14 maart staat het Wetgevingsoverleg over de Wet Vrachtwagenheffing gepland. De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) wil versneld inzetten op nulemissie mobiliteit, in plaats van vervuilende uitstoot en verbranding van fossiele grondstoffen. Het uitgangspunt is dat nulemissie het nieuwe normaal wordt. Dat betekent snelle opschaling van trucks op duurzame elektriciteit (batterij-elektrisch) en groene waterstof, en van bijbehorende laad- en tankinfrastructuur. Al in de komende jaren wordt een snelle groei van nulemissie 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. De NVDE geeft u graag aandachtspunten en suggesties mee voor het wetgevingsoverleg.

Door in het wetsvoorstel in te zetten op een afzonderlijke korting voor trucks zonder uitstoot en de terugsluis gericht in te zetten op nulemissie technieken kan de transitie worden versneld en wordt de meeste klimaatwinst en verbetering van de luchtkwaliteit bereikt. Nulemissie trucks stoten geen schadelijke stoffen (zoals stikstofoxiden) uit en reduceren de CO₂-uitstoot over de hele keten (well-to-wheel) tot ongeveer 85% ten opzichte van dieseltrucks (bij een aandeel van 75% hernieuwbare elektriciteit in 2030).

In het kort pleit de NVDE voor het volgende:

1. Leg de **maximale extra korting voor nulemissie vrachtwagens** vast in de wet (75% na 2025) ten opzichte van trucks met uitstoot op basis van de [gewijzigde](#) Eurovignetrichtlijn, die de tarieven baseert op CO₂-uitstoot.
2. Richt de terugsluis uitsluitend op het **stimuleren van de aanschaf van nulemissie vrachtwagens** en bijbehorende laad- en tankinfrastructuur.

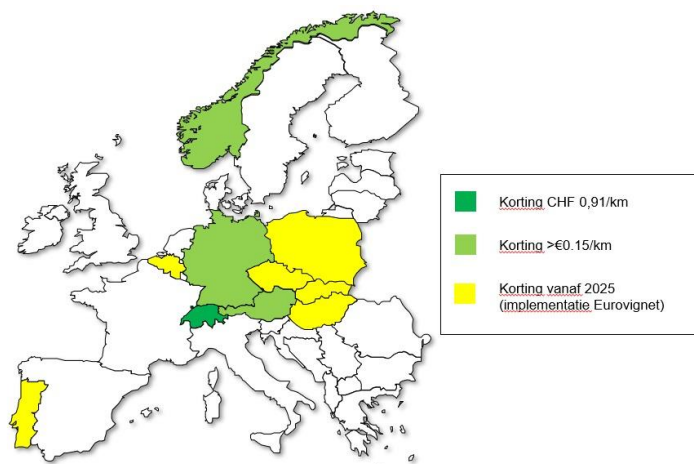
Achtergrond: nulemissie vrachtverkeer onmisbaar in het halen van de klimaatdoelen

In 2019 bedroeg de CO₂-uitstoot van de mobiliteitssector 35,3 Mton, zo'n 10 procent meer dan de uitstoot in het referentiejaar 1990. In 2020 daalde de uitstoot voor het eerst naar 30,7 Mton, grotendeels als gevolg van de coronacrisis. Het vrachtverkeer is verantwoordelijk voor zo'n 6 Mton. Het aandeel van nulemissie vrachtwagens is nu nog nihil. Het Planbureau voor de Leefomgeving verwacht in 2030 zo'n 13.000 nulemissie vrachtauto's (bandbreedte 7.000 tot 29.000), goed voor een reductie van circa 1,2 Mton. Hierbij gaat het PBL wel uit van een terugsluis. Een voortvarende uitrol van nulemissie vrachtwagens kan dus een grote bijdrage leveren aan uitstootreductie.

Nulemissie 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:

- Leg de **maximale korting extra korting voor nulemissie vrachtwagens vast in de wet** (75% in 2025), anders dreigt Nederland de boot te missen en gaan nulemissie vrachtwagens naar landen waar deze korting wel is doorgevoerd (zie kaart onderaan de pagina).
- Maak vaart met de **aanschafsubsidie voor volledig emissieloze vrachtauto's**, onder meer omdat deze subsidies in omliggende landen al van kracht zijn;
- Zet de **terugsluis** gericht in op 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, PHEV). Op basis van emissietesten is het niet ondenkbaar dat de uitstoot van een PHEV zelfs hoger uitvalt dan bij een vergelijkbaar dieselveertuig.
- In het **Europees bronbeleid is ook voor trucks een zero emissiedoel nodig**, inclusief scherpere tussendoelen dan nu zijn vastgelegd in de richtlijn voor heavy duty vehicles. De EC heeft een herzien voorstel in Q4 2022 aangekondigd. Het zou goed zijn als Nederland hiervoor urgentie vraagt in lijn met het internationale pleidooi in Glasgow. Ook vóór 2030 zijn scherpere tussendoelen voor trucks nodig.



Afbeelding: landen met korting voor nulemissie vrachtwagens

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.

- **Investeer vanuit het Klimaatfonds (Coalitieakkoord) in laadinfrastructuur en tankinfrastructuur (groene waterstof);**
- Zorg voor **proactieve planning van laadlocaties zodat tijdig netaansluitingen gerealiseerd kunnen worden**, onder meer op verzorgingsplaatsen langs snelwegen ('stopcontacten op land');
- 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.

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.