

## Commissiedebat Duurzaam Vervoer – 31 maart 2022

Op 31 maart vindt het Commissiedebat Duurzaam Vervoer plaats. De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) wilt versneld inzetten op zero-emissie mobiliteit, in plaats van verbranding en uitstoot van fossiele brandstoffen. Het uitgangspunt is dat zero-emissie het nieuwe normaal wordt. Dat heeft veel voordelen. Het levert winst op voor klimaat en luchtkwaliteit, vermindert onze afhankelijkheid van import van fossiele brandstoffen met miljoenen olievaten (onder andere uit Rusland waar op jaarbasis voor miljarden aan aardolie wordt geïmporteerd) en is in het personenvervoer in verschillende segmenten al goedkoper dan fossiele auto's. De overgang naar zero-emissie mobiliteit is echter niet vanzelfsprekend. Daarom geeft de NVDE u graag de volgende aandachtspunten mee voor het commissiedebat.

### In het kort pleit de NVDE voor het volgende:

1. Zet stimulering van zero-emissie personenvervoer voort, zet daarnaast in op een [vlootnormering](#) vanaf 2025 voor alle nieuwe zakelijke personenauto's;
2. Zorg voor een ambitieuze uitrol van laad- en tankinfrastructuur;
3. Stimuleer zero-emissie goederenvervoer en stadsdistributie.

### Bestendig Nederlandse koppositie zero-emissie mobiliteit

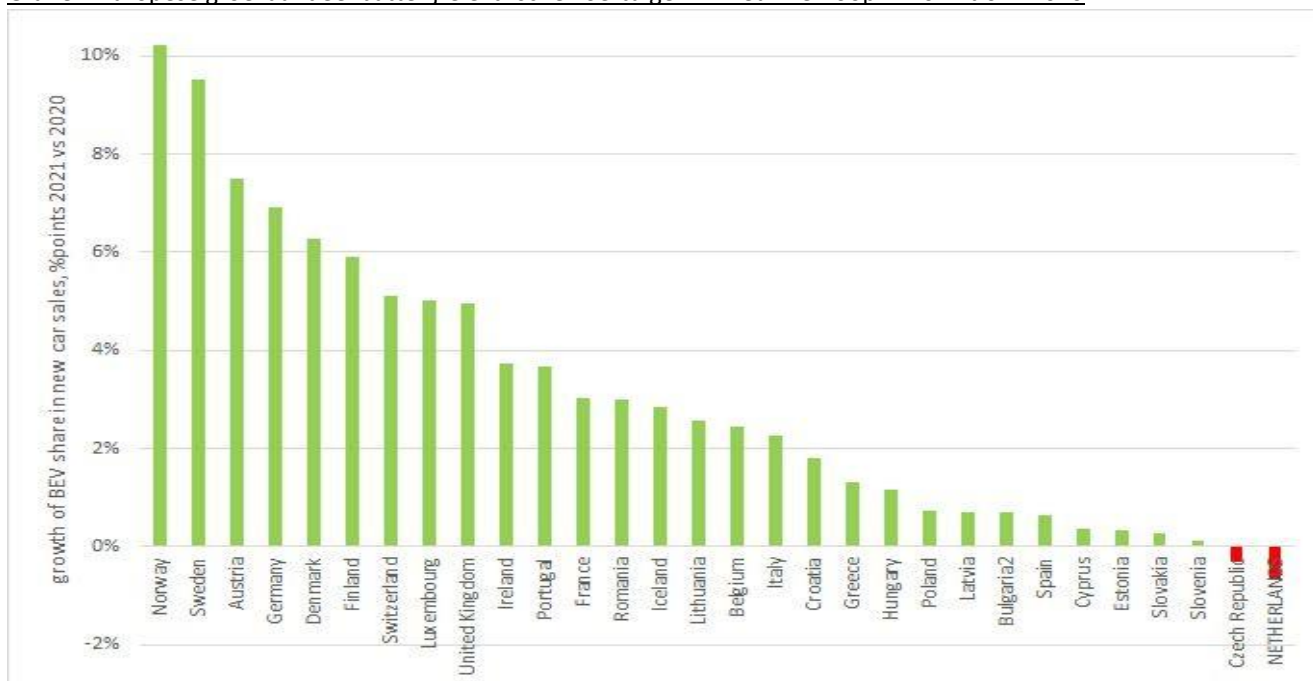
Een snelle transitie naar emissieloos vervoer (EV) is essentieel voor het klimaat, verlaagt de kosten voor energie en onderhoud en batterijen bieden flexibiliteit bij het inpassen van zon- en windenergie. Het aantal zonnevoertuigen die eigen energie kunnen opwekken groeit ook. De EV-transitie leidt tot kansen, onder andere in laadinfrastructuur.

We zijn er nog lang niet. Slechts [2,8% van het wagenpark](#) is volledig elektrisch. Met de afbouw van de stimulering van EV-personenvervoer neemt het groeitempo af en zullen we het doel van 100% zero-emissie nieuwverkoop in 2030 niet halen. Op basis van de [huidige](#) beleid blijft het aandeel in nieuwverkoop steken op 42 procent in 2030. In 2021 nam voor het eerst het [aandeel](#) batterij-elektrische voertuigen (BEV) in de nieuwverkoop af. In de rest van Europa groeide die juist flink (grafiek 1). De huidige uitstoot van ruim 30 Mton moet terug naar [23,7 tot 24,9 Mton](#) in 2030. Daarbij komt een cumulatieve emissiereductiedoelstelling voor de ESR-sectoren. Dat betekent dat eerdere reductie zwaarder meetelt richting 2030.

- 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 CO<sub>2</sub>-normen voor voertuigen (50% CO<sub>2</sub>-reductie in 2025) inclusief tweejaarlijkse tussendoelen;

- **Maak EV altijd voordeliger dan het fossiele alternatief.** Het is 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% dit jaar betekent een te harde terugval voor de relatief jonge EV-markt, we zagen afgelopen jaar al een terugval naar vervuilende voertuigen als gevolg van het verhoogde EV-bijtellingspercentage van 12%, terwijl een lage bijtelling nodig is om de groei van zero-emissie nieuwverkopen op gang te brengen; geef ook duidelijkheid over hoe EV voordeliger blijft na invoering van betalen naar gebruik in 2030;
- 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. Dit kan een bijdrage leveren tot 2 Mton per jaar in 2030. Zie ook het [pleidooi van de 'road to zero'-coalitie](#) van onder meer werkgevers.

Grafiek: Europese groei aandeel batterij-elektrische voertuigen in nieuwverkoop in 2021 t.o.v. 2020



### Zorg voor een ambitieuze uitrol van laad- en tankinfrastructuur

Om de transitie naar zero-emissie mobiliteit te faciliteren zijn er veel laadpunten en waterstofftankpunten nodig. 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.

- Jaag **investeringen in het kader van groen herstel** aan in laadinfrastructuur en tankinfrastructuur (groene waterstof). Er liggen kansen via het Nationaal Groeifonds, het Klimaatfonds en EU-fondsen;
- Creëer de voorwaarden voor marktpartijen en netbeheerders om een **basisnetwerk van (publieke) laad- en tankpunten te realiseren (elektriciteit en groene waterstof) voor zero emissie vrachtwagens** ([motie Grinwis/Van Ginneken](#)). Zorg voor **proactieve planning van laadlocaties zodat tijdig netaansluitingen gerealiseerd kunnen worden**, onder meer op verzorgingsplaatsen langs snelwegen ('stopcontacten op land'), voor regionaal laden en voor reguliere laadinfrastructuur;
- 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.

### Zero emissie goederenvervoer en stadsdistributie

In dit decennium wordt een [snelle groei van zero emissie goederenvervoer](#) verwacht. 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 (AanZET)** en zet in op een ambitieuze doelstelling voor emissieloze vrachtauto's met bijbehorend budget voor de subsidieregeling; zorg ervoor dat als onderdeel van deze subsidieregeling ook laadinfrastructuur gefinancierd kan worden;
- 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.
- In het **Europees bronbeleid is ook voor trucks een zero emissiedoel nodig**, inclusief [scherpere tussendoelen](#) (vóór 2030) 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.

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.