

Commissiedebat Duurzaam Vervoer - 31 januari 2024

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) wil versneld inzetten op duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit moet in de plaats komen van vervuilende mobiliteit (mobiliteit met uitstoot en verbranding van fossiele grondstoffen). Dit is beter voor de gezondheid (de luchtkwaliteit verbetert), het milieu (het stikstofprobleem wordt sneller opgelost) én het klimaat (fossiel minder CO₂-uitstoot). Daarnaast maakt duurzaam vervoer Nederland snel minder afhankelijk van de import van fossiele brandstoffen. Duurzame mobiliteit houdt wat de NVDE betreft daarom ook minder vervoersbewegingen in. Dat kan bijvoorbeeld worden bereikt door beleid voor flexibel werken, slimmere logistiek en door de invoering van een vorm van betalen naar gebruik. Om dit te realiseren zijn drie veranderingen (shifts) tegelijkertijd noodzakelijk. Met het stimuleren van slechts één ervan halen we de nodige transitie in de mobiliteitssector niet. De NVDE pleit daarom (in willekeurige volgorde) voor:

1. Een **modal shift**, oftewel een verandering van vervoerswijze, van bijvoorbeeld auto naar lopen/fietsen/OV of helemaal geen mobiliteit als dat mogelijk is door bijvoorbeeld thuiswerken.
2. Een **vehicle shift**, oftewel een verandering van de aandrijfwijze van een voertuig van fossiel aangedreven naar emissievrij aangedreven.
3. Een **fuel shift**, oftewel een verandering van brandstof in bestaande voertuigen van fossiele naar hernieuwbare brandstoffen.

Stimuleer duurzame brandstoffen op weg naar emissievrij vervoer en implementeer de REDIII zo snel mogelijk

Voor duurzaam vervoer is snelle inzet van een brede mix van hernieuwbare energiedragers nodig: groen opgewekte elektriciteit, groene waterstof en geavanceerde biobrandstoffen. Zoals ook in [de brief](#) van de staatssecretaris over de Renewable Energy Directive (REDIII) wordt genoemd, legt de richtlijn verplichtingen op die dit moeten realiseren.

- **Voor de NVDE is het belangrijk dat er helderheid is over en tempo wordt gemaakt bij het implementeren van de REDIII.** Dit helpt het bedrijfsleven verder omdat zij alleen zo op een overzichtelijk manier aan de slag kunnen met de Nederlandse uitwerking van de REDIII en de beleidsinstrumenten die door de REDIII beïnvloed worden (zoals de jaarverplichting). Voor de gewenste duidelijkheid pleit de NVDE voor implementatie van de REDIII per 1 januari 2025.

Stimuleer schoon vrachtvervoer en de daarbij behorende uitrol van laad- en (waterstof)tankinfrastructuur ambitieus

De NVDE steunt de stimulering van schoon vrachtvervoer. De NVDE verwelkomt daarom bijvoorbeeld de voorstellen voor tariefdifferentiatie in het voordeel van emissieloze voertuigen ([zie onze reactie op de vrachtwagenheffing](#)). Dit zal een belangrijke impuls geven aan de groei van vrachtwagens die op elektriciteit of waterstof rijden. De NVDE pleit er voor om de markt duidelijkheid en investeringszekerheid te geven over de korting en in ieder geval tot 2030 te hanteren.

Om de opschaling van nulemissie trucks mogelijk te maken is een fijnmazig netwerk van veel (snel)laadpunten en waterstoftankpunten nodig. Ambitieuze regionale inzet op de doelen in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en snelle opschaling van snellaadpunten langs snelwegen zijn hard nodig (zie hiervoor ook ons position paper [financiële uitkering Regionale Agenda Laadinfrastructuur](#)). Ook moet een basisnetwerk worden gerealiseerd van laadpunten (electriciteit) en tankpunten (groene waterstof) voor zwaar gebruik, zoals vrachtwagens en (langeafstands)bussen. Hiervoor is een aantrekkelijke businesscase voor marktpartijen nodig. Met behulp van stimulering door de overheid komen bedrijven sneller tot een sluitende businesscase. De NVDE pleit daarom voor het volgende:

- **Zorg voor structureel budget voor een dekkend laad- en tankinfrastructuurnetwerk voor de logistiek.** Er is structureel geld nodig om laad- en tankinfra voor de logistieke sector (bestelwagens en zwaarder vrachtvervoer, maar ook binnenvaart) te realiseren, zoals dat ook het geval is voor personenvervoer. Zo kan een dekkend netwerk van laad- en tankinfrastructuur voor voertuigen op elektriciteit en groene waterstof worden opgebouwd.
- **Continueer de inzet om netcongestie op te lossen.** Netcongestie is een belangrijk onderwerp voor de transportsector. Wij zien veel praktische oplossingen door onder meer inzet op slim laden. Maak het daarom aantrekkelijker voor de EV-rijder om slim te laden. Continueer ook de inspanningen om slim laden te stimuleren (zowel privaat als publiek) en zorg bij de uitbreiding van en capaciteitsverdeling op het netwerk dat de laadbehoefte van de mobiliteitssector wordt meegenomen en er real-time inzicht komt in de beschikbare capaciteit van het net.

Zet consequent in op emissievrij vervoer, via normering, beprijzing en stimulering

De NVDE vindt het belangrijk dat emissievrij vervoer op een consequente manier gestimuleerd wordt zodat duurzaam vervoer voor iedereen bereikbaar wordt. De NVDE kijkt daarom met interesse naar de inhoud van de brieven 'Voortgang duurzaam vervoer en toelichting aanvullende klimaatmaatregelen mobiliteitssector' en 'Onderzoek tegenvallende subsidieaanvragen nieuwe particuliere elektrische personenauto's'. Om duurzaam vervoer te stimuleren moeten volgens de NVDE fiscale regelingen worden aangepast, subsidieregelingen in stand worden gehouden en andere beleidsmaatregelen ontwikkeld, verder uitgewerkt of voortgezet worden. De NVDE bepleit onder andere het volgende:

- **Zet meer in op het terugdringen van de (CO₂-)uitstoot van werkgebonden personenmobiliteit.** Dit kan door de voorgenomen aanscherping van het CO₂-doel werkgebonden personenmobiliteit, maar ook door de

belastingvrije reiskostenvergoeding en het Mobiliteitsbudget van werknemers naar CO₂-uitstoot te differentiëren. Dit stimuleert OV, fiets en de elektrische (deel)auto boven een auto mét uitstoot.

- **Voer een vlootnormering in voor de zakelijke markt.** De zakelijke markt is de beste en snelste route om de instroom van emissievrije voertuigen te bevorderen, want zakelijke auto's rijden twee keer zoveel kilometers (als privé) en werkgebonden personenmobiliteit is goed voor de helft van de uitstoot van het wegverkeer. Het vergroten van de instroom in de zakelijke markt brengt door vervangingen automatisch ook de tweedehandsmarkt op gang, waardoor emissievrije voertuigen bereikbaar worden voor meer mensen.
- **Zet stimulering van zero-emissie personenauto's voort na 2025, met subsidies, fiscale maatregelen én voldoende slimme laadinfra.** De verlenging van de SEPP-regeling is zeer welkom, alleen blijkt de SEPP-regeling vaak niet doorslaggevend aldus het '[Onderzoek tegenvallende subsidieaanvragen nieuwe particuliere elektrische personenauto's](#).' Daarom dient er volgens de NVDE meer te gebeuren om de aanschaf aantrekkelijk te houden. Op dit moment levert vooral het fiscale beleid onzekerheid op. Elektrisch rijden wordt in de plannen straks zwaarder belast dan fossiel rijden door het aflopen van voordelen in de MRB na 2025. Een elektrische gezinsauto betaalt hierdoor vanaf 2025 meer dan het dubbele aan motorrijtuigenbelasting ten opzichte van een dieseltruck. Dit zorgt voor uitstel voor mensen die de overstap naar elektrisch rijden overwegen. Door de onduidelijkheid zien we dat op dit moment de ingroei van EV's stagneert terwijl het totaal aantal auto's groeit.

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 aangesloten bedrijven zijn actief in hernieuwbare elektriciteit, warmte en gas en in duurzame mobiliteit, de gebouwde omgeving en de industriële sector.