

## Commissiedebat Duurzaam Vervoer - 14 januari 2026

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie pleit voor een snelle overgang naar energie-onafhankelijke mobiliteit. Elke gereden kilometer op eigen kracht of op wind- en zonne-energie verkleint onze afhankelijkheid van dure fossiele import en verbetert klimaat, luchtkwaliteit en betaalbaarheid. Duurzame mobiliteit is geen luxe, maar een vorm van energiezekerheid. Daarom vraagt de NVDE om keuzes die emissievrij vervoer versnellen en ons minder afhankelijk maken van fossiele brandstoffen.

### Rond de implementatie van de RED III af en realiseer een zo lang mogelijke investeringshorizon

Een zorgvuldige en tijdige implementatie van RED III binnen de systematiek Energie Vervoer is cruciaal. Het verplichtingen- en handelssysteem stimuleert via de jaarverplichting immers de inzet van hernieuwbare energie in vervoer, zoals elektriciteit uit zon en wind en hernieuwbare brandstoffen. Omdat het systeem werkt met vaste jaarperiodes is tijdige duidelijkheid richting het nieuwe boekjaar essentieel. Het invoeren van mitigerende maatregelen vlak voor implementatie – en ruim na het wetgevingsproces dat op 2 oktober werd afgerond - bemoeilijkt de voorbereiding van betrokken bedrijven. Hoewel er begrip is voor de afweging van de staatssecretaris, pleiten wij voor een zo vlot mogelijke afronding van de implementatie, zonder verdere wijzigingen.

Daarnaast blijft het voor bedrijven van groot belang om duidelijkheid te hebben op de langere termijn. Een beleidshorizon tot 2030 wordt door leveranciers van hernieuwbare brandstoffen en laadpaalexploitanten als te kort ervaren. Het is positief dat wordt verkend hoe de verplichting na 2030 kan worden doorgetrokken, maar het tijdpad en de vervolgstappen zijn nog onduidelijk. Betrokkenheid van de markt is hierbij noodzakelijk; wij denken graag mee en pleiten bijvoorbeeld voor aansluiting bij het Europese CO<sub>2</sub>-doel met een horizon tot 2040.

### Zorg voor voldoende financiën om (slimme) laadinfrastructuur uit te rollen

De laadinfrastructuur in Nederland groeit snel, met elke maand meer dan 1000 nieuwe publiek toegankelijke laadpunten (onder meer via concessies van NVDE-leden in opdracht van de NAL-regio's). Het is belangrijk dat dit gecontinueerd wordt om gelijke tred te houden met de groei van het aantal elektrische voertuigen (EV's). Daarom is het positief dat de rijksoverheid samen met decentrale overheden heeft gezorgd voor structurele financiering tot 2030 van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), waardoor het systeem zich de komende jaren verder kan ontwikkelen.

### Continueer de inspanningen om het aantal slimme laadsessies uit te breiden en stimuleer Vehicle-to-Grid

De uitrol van slimme en netbewuste laadinfrastructuur moet voortgezet worden. De handreiking 'netbewust laden' en de afspraken die hierover tussen netbeheerders en Chargepoint Operators (CPO's) zijn gemaakt bieden hiervoor een stevige basis. Zorg er daarom voor dat slim en netbewust laden in alle laadsessies kan worden toegepast en neem eventuele barrières hiervoor weg.



Daarnaast moet Vehicle-to-Grid (V2G) worden gestimuleerd. Met deze bi-directionele laadtechnologie fungeert de accu van de EV als een tijdelijke opslaglocatie voor groene stroom, die later teruggesteerd kan worden aan het net. Elektrische voertuigen (EV's) kunnen zo een bijdrage leveren aan het beter benutten van netcapaciteit. Door te laden op de momenten dat er plaats is op het net en terug te leveren op piekmomenten zorgen EV's er immers voor dat overbelasting van het net voorkomen wordt. EV's vormen hiermee een kostenefficiënte oplossing voor het tegengaan van netcongestie, die nog veel vaker - en landelijk - ingezet kan worden. Als stimuleringsmaatregel kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een aanpassing van de MRB voor V2G EV's. Daarnaast is het belangrijk dat er vóór 1 januari 2027 (wanneer de salderingsregeling stopt) een wettelijke oplossing is bekrachtigd die dubbele energieheffing voorkomt.

### **Zorg voor prijstransparantie bij laden, regel dit op internationaal niveau en zorg voor handhaving**

Op het gebied van prijstransparantie blijven verbeteringen nodig. Ondoorzichtige laadprijzen (vooral bij semipublieke laadpunten) schaden het imago van de markt, maken elektrisch rijden duurder en verminderen het gebruiksgemak. Heldere kaders voor prijstransparantie zijn daarom essentieel. Deze kaders worden idealiter in overleg met de sector en bij voorkeur op Europees niveau (via de EU-richtlijn: AFIR) vormgegeven. Ook is het belangrijk dat door nog aan te wijzen toezichthouders handhaving plaatsvindt.

### **Realiseer een 'stopcontact-op-land-model' op de verzorgingsplaatsen**

Niet alleen in de regio's maar ook langs de rijkswegen moet er voldoende (snel)laadinfrastructuur komen. Lange doorlooptijden voor het realiseren van een netaansluiting (inclusief capaciteit) werken daarbij vertragend. Een 'stopcontact op land' (één aansluiting per verzorgingsplaats waarbij direct de verwachte eindcapaciteit voor 2050 wordt gerealiseerd) is daarom ideaal. Pilots zijn succesvol uitgevoerd, maar opschaling blijft vooralsnog uit, bijvoorbeeld door de vrees voor overdimensionering en vanwege investeringsrisico's. Het is goed dat bij de voorjaarsbesluitvorming is afgesproken dat € 65,5 miljoen beschikbaar wordt gesteld om te beginnen met de uitrol van Stopcontacten op Land. Nu moet echter doorgezet worden, bijvoorbeeld door de investeringsrisico's weg te nemen door een in te stellen fonds.

### **Stimuleer deelmobiliteit met een wettelijke definiëring en fiscale voordelen**

De NVDE ziet een belangrijke rol voor deelmobiliteit, onder meer in het kader van de woningbouwopgave en efficiënt gebruik van openbare ruimte. Dit is nu nog niet goed verankerd in wet- en regelgeving. Wij pleiten er daarom voor dat de Rijksoverheid waar mogelijk een sturende rol op zich neemt in het wettelijk verankeren van deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling. Dit wordt urgenter nu elektrische deelauto's middels V2G (bi-directioneel laden) een bijdrage leveren aan het verminderen van de netcongestie (zoals reeds succesvol aangetoond in Utrecht).

Deelmobiliteit kan verder worden gestimuleerd door na te denken over de fiscale behandeling van deelvervoer. Dat kan bijvoorbeeld door het BTW-tarief te verlagen van 21% naar 9%, in lijn met het openbaar vervoer. Hierdoor daalt de prijs en wordt het voor meer mensen aantrekkelijk en toegankelijk. Een lagere prijs maakt deelmobiliteit bovendien vaker inzetbaar als last-mileoplossing voor het OV, wat de bereikbaarheid verbetert. Daarnaast belemmeren huidige fiscale regels, zoals een te lage kilometervergoeding, deelauto's als volwaardig alternatief voor het woon- werkverkeer. Gelijktrekking met de regels voor leaseauto's is in dit kader wenselijk.