

CONSULTATIE KLIMAATPLAN EN INEK



Koninklijke RAI Vereniging onderkent de urgentie van het klimaatprobleem en de rol van mobiliteit daarin. Zij ziet in dat het noodzakelijk is om maatregelen te treffen om de CO₂-uitstoot van de mobiliteit in Nederland aanzienlijk te beperken. Dit kan onder meer door verjonging en elektrificering van het wagenpark, gebruik van alternatieve brandstoffen en stimuleren van fietsgebruik. Gezien de grote maatschappelijk en financiële impact van mobiliteitsmaatregelen op het dagelijks leven van mensen is een zorgvuldige planning en implementatie van groot belang, evenals bewezen effectiviteit. In dit position paper zijn alleen de voor RAI Vereniging relevante vragen beantwoord.

Dit position paper is opgesteld voor de consultatie over het Klimaatplan en INEK, 4 oktober 2019

Vraag 1a Wat zijn volgens u de belangrijkste aandachtspunten bij de uitvoering van het klimaatbeleid?

Een belangrijk aandachtspunt is voldoende draagvlak voor klimaatbeleid op gebied van mobiliteit. Wanneer de overheid maatregelen neemt die van burgers en het bedrijfsleven offers vraagt, zoals het veranderen van hun dagelijkse reisgedrag, dan is het van belang dat die maatregelen daadwerkelijk effectief zijn en het 'offer waard zijn'. Is dit niet het geval, dan ondermijnt dit het draagvlak. Gebrek aan draagvlak bemoeilijkt het proces richting een klimaatneutrale samenleving, ook als daarna voorgestelde maatregelen wél effectief zijn. Uiteindelijk is daarbij niemand gediend.

Vraag 1b Hoe kijkt u aan tegen de rollen van verschillende partijen in de transitie (burgers, bedrijven, overheid, kennisinstellingen, NGO's, etc.)?

De keuze voor het opstellen van klimaatbeleid voor diverse sectoren aan de zogenaamde Klimaattafels draagt in beginsel bij aan draagvlak bij de branches die het klimaatbeleid daadwerkelijk moeten uitvoeren.

Vraag 7 Het stimuleren van elektrische voertuigen

Om de klimaatimpact van de manier waarop we ons vervoeren te verlagen is een verschuiving nodig naar schone vormen van mobiliteit. Voor autoverkeer zijn elektrische voertuigen, aangedreven door duurzaam opgewekte elektriciteit, hard nodig voor die verschuiving. Het kabinet wil daarom de aanschaf van elektrische voertuigen stimuleren, als ook het leasen van elektrische auto's. Dit geldt voor personen-, bestel- en vrachtauto's. Daarvoor stelt de overheid subsidies beschikbaar.

Vraag 7a: Waar dient het kabinet rekening mee te houden bij de vormgeving van deze subsidies?

1. respecteren van lopende afspraken
2. voorspelbaarheid van beleid
3. voldoende aanpassingstijd voor bedrijven en consumenten

Het recente voorstel om de bijtelling voor zakelijke emissieloze auto's al op 1 januari 2020 te verhogen van 4 naar 8%, terwijl Autobrief II nog loopt, ondermijnt bijvoorbeeld het noodzakelijke draagvlak van beleid en is onacceptabel. Ook de in het Klimaatakkoord geopperde aanpak in de autofiscaliteit van 'hand-aan-de-kraan' ondergraaft de gewenste voorspelbaarheid van beleid voor de consument, werkgever en voor de autobranche. Voor autofiscale maatregelen wordt tot op heden een aanlooptijd van minimaal 18 maanden aangehouden en die is minimaal nodig om te kunnen reageren op de wijzigingen. Auto-importeurs kunnen niet op een kortere termijn dan anderhalf jaar auto's annuleren of bijbestellen. Nederland is ook maar één van de lidstaten waaraan autoproducenten hun voertuigen leveren en ons land staat daarbij niet per definitie vooraan in de rij.

RAI Vereniging wil de CO₂-uitstoot van het wagenpark sneller terugdringen en pleit daarom voor een **gunstiger, fiscale behandeling van PHEV's en hybrids**, waarbij het fiscale voordeel voor PHEV's mede wordt bepaald op basis van het werkelijk aantal gereden elektrische kilometers. De nieuwe generatie PHEV's kan inmiddels 80–100 kilometer volledig elektrisch rijden. Dit maakt de PHEV bij uitstek geschikt voor Nederland, waar de gemiddelde woon-werkafstand circa 22 kilometer bedraagt. De nieuwe generatie plugin hybrids en hybride auto's kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de CO₂-reductie. De transitie naar zero-emissie wordt dankzij deze technologie voor een steeds grotere groep automobilisten haalbaar en betaalbaar. Als de bestuurder de verbrandingsmotor gaat ervaren als achtervang in uitzonderingssituaties kan elektrisch rijden in een PHEV uiteindelijk ook koudwatervrees voor full electric wegnemen.

Klimaatverandering vereist vooral gedragsverandering van de consument; het verleiden tot duurzame keuzes is voorwaarde om de klimaatdoelen te behalen. Subsidie is slechts één van de instrumenten om de consument mee te krijgen. Ook de actieradius van voertuigen (die dankzij technische voortgang snel toeneemt) speelt een belangrijke rol, naast de **beschikbaarheid van voldoende tank- en laadinfrastructuur voor alle benodigde duurzame energiedragers**. De ontwikkeling van de laadinfra voor bestel- en bedrijfswagens met korte laadtijden staat nog echt in de kinderschoenen. Samenwerking van overheid en bedrijfsleven is noodzakelijk bij de aanleg van deze infrastructuur. Speciale aandacht is nodig voor de kip-eisituatie die voortduurt bij waterstof dat naast batterij elektrisch een enorm potentieel biedt om de CO₂-doelstellingen te bereiken, terwijl de investeringen in laadinfra voor mobiliteit beperkt kunnen blijven.

Voor de stimulering van elektrische auto's onderzoekt het kabinet een subsidie bij de aankoop van een nieuwe of tweedehands elektrische personenauto, het verstrekken van laadtegoed en een subsidie voor een laadpaal en/of batterijgarantie. [Vraag 7b: Wat vindt u van deze instrumenten? Zijn er nog andere manieren om de aankoop van een elektrische auto aantrekkelijk te maken?](#)

Dat de particuliere markt ook een stimulans nodig heeft onderschrijft RAI Vereniging.

- Een **laadtegoed** bij aanschaf ziet RAI Vereniging als verreweg de meest aantrekkelijke maatregel, omdat dit voor alle partijen positief uitpakt zonder dat er grote nadelen aan kleven. Ongeacht de uitvoering van het voertuig (EV of PHEV) worden elektrische kilometers gesubsidieerd, wordt CO₂ gereduceerd en worden laadpalen beter benut. Dit geldt in het bijzonder ook voor particuliere PHEV-rijders, voor wie het voordeel van elektrisch rijden nu nog wat gering is in vergelijking met conventionele aandrijflijnen. Een laadtegoed geeft deze groep automobilisten de stimulans die nodig is om zoveel mogelijk elektrisch te gaan rijden.
- Een **aanschafsubsidie** zal ook zeker zijn effect zeker hebben. Overstimulering moet wel worden voorkomen.



VERENIGING

- Een alternatief kan ook zijn een **bijdrage aan het leasebedrag van een elektrische auto**. Met een leaseconstructie weet de consument niet bij voorbaat waaraan hij toe is: hij is nooit langer dan de contracttermijn aan de auto gebonden.
- **Subsidie voor een eigen laadpaal** ziet RAI Vereniging als een te weinig effectieve maatregel: slechts 30% van de Nederlanders kan de auto bij zijn huis parkeren. Alleen voor die groep potentiële kopers kan een laadpaalsubsidie effectief zijn. Laden. De rest is aangewezen op publieke of semi-publieke laadpalen dus voor hen is een subsidie weinig zinvol. Wat voor deze doelgroep wel kan helpen is een **laagdrempelige aanvraagprocedure** bij de gemeente en aanpassing van bijvoorbeeld de **VVE-regels**, die burens nog relatief veel macht geven een laadpaal in gemeenschappelijke ruimte te blokkeren.
- Een verlenging van de -al veel langere- **batterijgarantie** af-fabriek ziet RAI Vereniging als **onwerkbaar** en onuitvoerbaar. Dit vanwege de complexiteit van de grote diversiteit aan batterijsamenstellingen en de doormeting van de batterijveroudering. Het wordt nog complexer als autobatterijen op termijn ook energie gaan terugleveren aan het netwerk. Dit is voor de netwerkbeheerder en energieprovider een aantrekkelijk perspectief, omdat dan - ondanks toegenomen elektriciteitsgebruik - waarschijnlijk geen verzwaring nodig is van het netwerk. Maar de autobatterij slijt door het laden en ontladen wel sneller dan bij gebruik voor uitsluitend autorijden, wat nadelig uitpakt voor het aantal kilometers dat de auto elektrisch kan rijden. Voor autoproducenten is het daarom echt ondoenlijk garantie te bieden als de batterij ook wordt gebruikt voor terugladen.
- In de autobranche is berekening van de **total cost of ownership (TCO)** altijd al maatwerk, maar dit geldt nog veel sterker voor elektrisch vervoer. De prijs per kWh verschilt bijvoorbeeld per laadpaalprovider, laadkaartprovider, energieleverancier en de locatie van het laden (thuis, zakelijk, publiek, snelladen, starttarief, kleeftarief). En op die locaties is het vaak nog onvoldoende duidelijk welke tarieven van toepassing zijn en hoe snel het laden gaat. Daarnaast verandert de techniek in rap tempo en kent Nederland een nogal wisselend weerbeeld, met alle gevolgen voor de reikwijdte en behoefte aan laden van dien. Ook de rijstijl van de berijder heeft veel invloed op de reikwijdte, en daarmee de laadbehoefte en de kosten. Zou communiceren van de TCO verplicht worden, dan zou dit vooral **verwarring** scheppen bij de consument en leiden tot verwijten van misleiding.

Vraag 7c: Wilt u nog andere overwegingen aan het kabinet meegeven voor de uitvoering van het klimaatbeleid voor mobiliteit?

- De Nederlandse CO₂-reductiedoelstellingen zijn zeer ambitieus. Ze zijn alleen haalbaar als alle partijen zich optimaal inspannen en daarbij ook de consument en het bedrijfsleven verleiden om te investeren in duurzame technieken. Overheidsbeleid moet daarom -net zoals de industrie- **technologieneutraal** zijn en inzetten op alle technieken met CO₂-reductiepotentieel als batterij-elektrisch, waterstof-elektrisch, plug-in hybrides met grotere ranges en geofencing, hybrides, duurzame biobrandstoffen, hernieuwbare brandstoffen en nog zuinigere verbrandingsmotoren. Koninklijke RAI Vereniging juicht toe dat in het INEK wordt benadrukt dat nog niet alle noodzakelijke technologie direct voorhanden is dus dat zwaarder wegvervoer in de logistiek in de transitiefase voornamelijk gebruikmaakt van duurzame biobrandstoffen. Op termijn ziet het er voor zowel personenwagens, bestelwagens, bussen als zware bedrijfswagens naar uit dat de sector uiteindelijk kan overstappen naar elektriciteit of waterstof.



VERENIGING

- **Verjonging van het wagenpark** is essentieel om te komen tot voldoende CO₂-reductie. Op korte termijn kan afschaffing van de aanschafbelasting bpm deze noodzakelijk verjonging de gewenste stevige zet in de rug geven. Uitsluitend focussen op nieuwe auto's in de Nederlandse showrooms is echter onvoldoende, omdat door de zeer trage Nederlandse wagenparkvernieuwing (5% per jaar) te langzaam CO₂-arme voertuigen in het wagenpark komen. Niet iedereen kan zich bovendien veroorloven een nieuwe auto aan te schaffen (die gaan hoofdzakelijk naar leasemaatschappijen), zelfs al staan de Nederlandse showrooms straks vol met emissieloze auto's. In de komende jaren komen er steeds meer nieuwe elektrische en semi-elektrische auto's op de markt. Die zijn nu veelal (nog) te kostbaar voor de gemiddelde Nederlandse particulier, die steeds vaker kleine en/of tweedehands auto's koopt.
- De auto-industrie is een **mondiale industrie in een Europese markt**. Afspraken moeten daarom vooral op Europees niveau worden gemaakt. Wijkt een lidstaat af (al dan niet samen met een groep andere koplopers), dan leidt dat lokaal onherroepelijk tot onwenselijke effecten zoals inefficiëntie, marktverstoringen, waterbedeffecten en parallelimport. Bovendien is helderheid en consistent beleid voor de lange termijn in deze markt noodzakelijk, omdat dit de gewenste investeringen vanuit het bedrijfsleven stimuleert die nodig zijn voor het realiseren van de CO₂-doelstellingen.
- De feitelijke productie van auto's vindt vooral buiten Nederland plaats. Wel worden in Nederland veel innovatieve technologieën ontwikkeld. Toekomstige mobiliteit draait vooral om bereikbaarheid voor de reiziger; de auto is één van de vervoermiddelen in een scala aan mogelijkheden. **Mobility as a Service** kan die mogelijkheden efficiënt en duurzaam aan elkaar verbinden. Door slim beleid kan Nederland gidsland worden in innovaties vanuit sectoren die bijdragen aan minder uitstoot, en bovendien zorgen voor een hoger verkeersveiligheidsniveau en een betere bereikbaarheid.

Vraag 8: Welke circulaire diensten of concepten kunnen volgens u positief bijdragen aan het kostenefficiënt reduceren van CO₂ op het Nederlandse grondgebied?

Koninklijke RAI Vereniging is nauw betrokken bij Auto Recycling Nederland en Scooter Recycling Nederland. Vooral ARN is zeer succesvol, want bijna 100% van de voertuigen worden gerecycled en van elk voertuig is slechts een zeer gering percentage van de grondstoffen niet herbruikbaar.