



RETOURADRES Postbus 3008 / 2700 KS Zoetermeer

Zoetermeer, 3 december 2024

Dank voor de gelegenheid om via deze consultatie onze observaties kenbaar te kunnen maken over het voorliggende Klimaatplan 2025-2035. We zien enkele ontwikkelingen in algemene zin en aantal bewegingen specifiek voor het goederenvervoer die we met onze reactie graag nader duiden.

### **Algemeen**

Het Klimaatplan 2025-2035 reflecteert natuurlijk het inzicht van het huidige kabinet waar het gaat om de opgave voor CO<sub>2</sub>-reductie in de brede zin van het woord én de mogelijkheden die in beeld zijn voor de tijdige realisatie tegen aanvaardbare kosten. Juist op het vlak van de acceptabele, maatschappelijke kosten van de transitie zien we in deze nieuwe versie van het Klimaatplan een nadrukkelijker accent ten opzichte van de vorige editie.

De beheersing van de transitiekosten herkent TLN als een begrijpelijke randvoorwaarde. Bedrijven en burgers moeten immers de kosten die samenvallen met de verduurzaming kunnen blijven opbrengen op een manier die ook het economisch perspectief van Nederland op langere termijn waarborgt. Voor het huidige kabinet ligt er op dit vlak zo mogelijk dus een nog ingewikkeldere opgave dan voor het eerdere kabinet dat met veel zorg en durf het Nederlandse Klimaatakkoord heeft vastgesteld.

De zorg voor haalbaarheid en betaalbaarheid lijkt in te houden dat het huidige kabinet wil voorkomen dat er nationale koppen geplaatst worden op elementen van verduurzaming. Binnen een verenigd Europa met een tijdgeest die aanzet tot uniformiteit herkennen we de waarde van zo'n uitgangspunt. Gelijktijdig weten we ook dat de CO<sub>2</sub>-reductieopgave voor alle lidstaten van de EU gelijk is maar dat de mogelijkheden en manieren om daaraan invulling te geven van land tot land fors kunnen verschillen. Waar een nationale kop op de ambities in de huidige tijd onwenselijk is, zullen niettemin specifieke Nederlandse maatregelen nodig zijn om onze evenredige bijdrage te leveren aan de overeengekomen opgave voor CO<sub>2</sub>-reductie.

Voor TLN is van belang dat maximaal ingezet blijft worden op het tijdig realiseren van de nationale (tussen)doelen die zijn vastgelegd voor onze CO<sub>2</sub>-reductie. De belangen die we hiertoe in 2019 onderschreven via het Klimaatakkoord zijn onverminderd actueel. Het perspectief dat uitstel en vertraging de kosten van de realisatie uiteindelijk verder verhogen, onderstreept de genoemde maximale inzet op de tijdige realisatie van de doelen. Om te bereiken dat onze CO<sub>2</sub>-reductie daadwerkelijke tegen de laagste maatschappelijke kosten kunnen worden gerealiseerd, kan een herijking van de maatregelen in sectoren opportuun zijn.

### **Specifiek**

Met het oog op de mobiliteit, meer specifiek het goederenvervoer, ligt enige aanpassing van beleid in de rede. Voor zowel een (kosten)efficiënte transitie van fossiel naar hernieuwbaar als voor de opschaling naar zero emissie goederenvervoer zien we ruimte voor nieuwe beleidsaccenten die ondernemers nadrukkelijker ontzorgen en faciliteren.

### 1. Zorg voor aantoonbare CO2-waarde van brandstoffen

Voor het goederenvervoer zal er naast de overstap naar zero emissietechnologie de komende jaren nog fors ingezet worden op de toepassing van hernieuwbare brandstoffen. Voor een belangrijk deel verloopt dat via Fuel Quality Directive en de Renewable Energy Directive die producenten en leveranciers van transportbrandstoffen verplichten om aan de Nederlandse markt een groeiend aandeel groene brandstoffen te verkopen. Daarnaast schrijft de EU aan haar lidstaten per 2027 de invoering van het Emissions Trading System (ETS2) voor. Ook hieruit volgt een stevige marktprikkel om transportbrandstoffen te vergroenen.

Voor gebruikers van transportbrandstoffen wordt het steeds belangrijker om 'te weten wat je tankt'. Enerzijds omdat de toevoeging van biobrandstoffen voor transportbedrijven nogal eens leidt tot motorstoringen en anderzijds omdat van transportbedrijven gevraagd wordt steeds stringenter te rapporteren over de CO2-emissies van het vervoer. Daarvoor is nodig dat transporteurs van de brandstofleveranciers betrouwbare informatie krijgen over de samenstelling en over de CO2-waarde van de getankte brandstof. Het klimaatplan schenkt aandacht aan dat laatste doel: "Om de extra inzet van hernieuwbare brandstoffen aantoonbaar te maken, zetten we in op 'clean fuel contracts' voor de eindgebruiker." Met dergelijke clean fuel contracts moet de geclaimde CO2-waarde van de getankte brandstof dus traceerbaar en aantoonbaar gemaakt worden. TLN juicht dit initiatief van harte toe maar stelt dat dit niet uitsluitend voor de extra inzet van hernieuwbare brandstoffen zou moeten gelden. Deze duidelijkheid is van belang voor alle getankte brandstoffen omdat de jaarverplichting voor brandstofleveranciers geen bijmengverplichting aan de pomp inhoudt. Voor een correcte en transparante CO2-rapportage is daarom van belang dat transportbedrijven brandstoffen tanken met een gecertificeerde CO2-emissiewaarde zodat zij hun partners in de logistieke ketens hierover duidelijk en betrouwbaar kunnen informeren.

### 2. Zorg voor oplossingen bij netcongestie

Met het Klimaatakkoord hebben we in 2019 ingezet op het drastisch verminderen van de CO2-emissies in transport en logistiek. Dat heeft met onze volle steun geleid tot de instelling van zero emissiezones vanaf 2025 omdat daarmee de toepassing van nieuwe technologie aangejaagd wordt om een bredere inzetbaarheid ervan mogelijk te maken. In kwantitatieve zin betekent dit dat er in 2030 ten minste 12.000 zero emissievrachtauto's nodig zijn voor het bedienen van de zero emissiezones. De komende jaren zullen er dus zeker nog 11.000 voornamelijk elektrische vrachtauto's toegevoegd moeten worden aan het voertuigpark. Voor transportbedrijven vormt dit een zeer uitdagende opgave vanwege de drievoudige aanschafkosten, de beperktere inzetbaarheid op grond van de actieradius maar vooral vanwege de risico's die samengaan met de wachttijd voor het opladen van de e-trucks. Stilstand is funest voor de businesscase waardoor ondernemers, zeker in het stedelijke verkeer, aangewezen zijn op toereikende oplaadfaciliteiten bij hun eigen vestiging. Dat is de locatie waar de voertuigen (en lading) 's-nacht veilig achter het hek opgeladen kunnen worden.

Er zijn steeds meer voorbeelden van ondernemers die staan voor de uitdaging van de opschaling naar een groter aandeel zero emissietrucks maar niettemin van hun netbeheerder bericht hebben gekregen dat de vereiste netaansluiting hiervoor tot (ver) voorbij 2030 zal duren.

De tijdelijke oplossing die dan nog rest gaat over mitigerende maatregelen zoals het plaatsen van batterijcontainers om de onderbemeten netaansluiting dan in ieder geval ten volle te

kunnen benutten. Daarmee gaan enorm hoge kosten gepaard die dus nog bovenop de hoge kosten komen voor aanschaf van de e-trucks en de laadinfrastructuur. Ondernemers geven aan dat de combinatie van dergelijke risico's onverantwoord is en niet gedragen kunnen worden door de bedrijven die met de beste intenties aan kop gaan in de transitie naar zero missievervoer.

De tijdelijke stroomvoorziening ten tijde van netcongestie vergt andere, onconventionele oplossingen voor transportbedrijven die nu al moeten investeren in elektrische vrachtauto's voor de zero emissiezones die begin volgende jaar van start gaan. Hiervoor geldt de volgende hartenkreet:

*“Ondernemers, transportbedrijven, veelal MKB'ers hebben vaak niet de middelen, kennis of het inzicht om in te spelen op de snel veranderende markt van batterijoplossingen, waar kosten, technologieën en de noodzakelijke toepassingen voortdurend in beweging zijn. Van hen verwachten dat zij deze complexe uitdaging zelfstandig aangaan, is niet realistisch en belemmert de energietransitie. Het is daarom veel efficiënter en effectiever om de verantwoordelijkheid voor batterijbuffering bij nutsbedrijven te leggen.*

*Nutsbedrijven, eventueel ondersteund door private partijen, kunnen standaard mobiele oplossingen ontwikkelen die flexibel op- en afschaalbaar zijn en eenvoudig verplaatst kunnen worden naar de locaties waar ze het meest nodig zijn. Dit centraliseert de expertise en spreidt de lasten, terwijl het tegelijkertijd een robuuste en schaalbare infrastructuur creëert.*

*De energietransitie is een maatschappelijke opgave die vraagt om een eerlijke verdeling van kosten en risico's. De huidige aanpak legt een onevenredige last op koplopers, die zonder bescherming vooroplopen in een onzeker speelveld. Dat is niet alleen onrechtvaardig, maar ook contra-productief. Om de transitie te versnellen en te verduurzamen, moeten we koplopers ondersteunen in plaats van hen aan hun lot over te laten. Alleen zo kunnen we samen deze cruciale stap zetten naar een duurzame toekomst.”*

Ten slotte hecht TLN er aan om te benadrukken dat ondernemers stabiel beleid nodig hebben om hun bedrijf voor te bereiden op de toekomst. Waar het gaat om afspraken en maatregelen in het kader van de verduurzaming zien we in onze achterban enorm veel initiatieven en bereidheid om bij te dragen aan de verduurzamingsopgave. De politieke onduidelijkheid zoals het geval is rondom de invoering van de zero emissiezones is funest voor het bedrijfsleven. Dat maakt bovendien koplopers kopschuw voor nieuwe initiatieven. Een zorgvuldig en bestendig beleid vormt de ruggengraat van elke transitie naar verbetering!

----- | -----