

Utrecht, 10 februari 2020

Betreft: reactie NVDE op de internetconsultatie over het Schone Lucht Akkoord

Inleiding

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) verwelkomt het Schone Lucht Akkoord. Het is goed dat overheden een gezamenlijke aanpak hebben gepresenteerd om luchtverontreiniging terug te dringen. Door onder meer de inzet te richten op een grootschalige transitie naar emissieloos vervoer betaalt de aanpak zich ook na 2030 uit. Wij zien grote kansen in het behalen van zowel klimaat- als gezondheidswinst door emissies in verschillende sectoren te reduceren.

De NVDE treedt graag op als partner in dit traject. Veel voorgestelde maatregelen vereisen goede maatvoering met kennis van de praktijk. De sector zou graag betrokken worden in de diverse overleggen en besluitvormingstrajecten om deze kennis in te brengen.

Bijlage 1 (maatregelen)

1. Mobiliteit

- De NVDE roept de ondertekenaars op om vol in te zetten op emissieloos vervoer. Emissieloos rijden verbetert de luchtkwaliteit, veroorzaakt geen schadelijke uitstoot van CO₂ en NO_x, verlaagt de kosten voor energie en onderhoud en biedt welkome flexibiliteit bij het inpassen van wind- en zonne-energie in het energienet. Inzetten op het beste alternatief (emissieloos) heeft altijd voorkeur boven inzet op 'minder vervuilend'. Dit sluit ook aan op het kabinetsdoel van 100% emissieloze nieuwverkoop in 2030.
- De NVDE steunt de lijn om in de vrachtwagenheffing te differentiëren op milieukeurmerken en uitstoot van het voertuig. Bij de vormgeving van de heffing moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingen in de truckmarkt in de komende vijf à tien jaar. De ontwikkeling van nulmissietrucks gaat in een hoog tempo en de huidige emissienormen zullen in 2023 achterhaald zijn, aangezien de Euro-VI-norm al sinds 2014 geldt. Fabrikanten zullen in 2023 vol aan de slag zijn om aan nieuwe CO₂-emissie-eisen te voldoen die in 2025 van kracht worden. Een flink deel van de ontwikkelingsspanning zal gaan richting nulmissietrucks (batterij-elektrisch, groene waterstof), ook gezien de verwachte strengere eisen voor 2030. Wij pleiten er daarom voor om een afzonderlijk heffingstarief voor nulmissietrucks te hanteren. Daarbij kan het voorbeeld van Duitsland (nultarief) of Oostenrijk (halftarief) worden gevolgd.
- In het Klimaatakkoord is een stimuleringsregeling opgenomen, waarbij voor vrachtauto's t/m 2025 94 miljoen euro beschikbaar is en voor bestelauto's 185 miljoen euro. Op dit moment hebben al meerdere Europese landen een aanschafsubsidie ingevoerd voor nulmissietrucks (Duitsland, Frankrijk, Italië, het Verenigd Koninkrijk, Spanje). De NVDE pleit er daarom voor om ook in Nederland zo snel mogelijk een aanschafsubsidie voor nulmissietrucks open te stellen. Daarnaast pleiten wij er voor om de terugsluis vanuit de vrachtwagenheffing uitsluitend te richten op emissieloos vervoer om de transitie verder te versnellen.
- Het is positief dat de Rijksoverheid onderzoek gaat doen naar de mogelijkheden voor het verder reduceren van negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies bij de vormgeving

van de autobelastingen. Ons pleidooi is om binnen de autobelastingen positieve prikkels voor nulmissie mobiliteit te behouden en uit te breiden, en dit ook als randvoorwaarde te hanteren bij de uitwerking van Anders Betalen voor Mobiliteit.

2. Mobiele werktuigen

- De NVDE steunt de inzet van de ondertekenaars op het verduurzamen van mobiele werktuigen, gezien de grote klimaat- en gezondheidswinst die kan worden behaald. Er liggen grote kansen om de inzet van nulmissie bouw materieel op te nemen in aanbestedingscriteria.
- Een knelpunt voor de bouwsector is de financieringsdrempel bij de aanschaf van emissieloze mobiele werktuigen. Uit eerder onderzoek van [SGS Search \(2017\)](#) blijkt dat de Total Cost of Ownership (TCO) vaak al even voordelig of zelfs voordeliger is ten opzichte van de fossiele varianten. De energie is goedkoper en de onderhoudskosten zijn lager. Om de aanschafdrempel te slechten zal echter een steun in de rug nodig zijn, bijvoorbeeld in de vorm van fiscale stimulering, een aanschafsubsidie of een sloopregeling. Een sloopregeling kan de mogelijkheid geven om vervuilende machines versneld af te schrijven.
- Een aandachtspunt is de benodigde energievoorziening op de bouwplaats voor de werktuigen, bijvoorbeeld in de vorm van laadinfrastructuur, flexibele batterijcapaciteit of waterstofaggregaten. Belangrijk is onder meer om de machines slim te laden (load balancing) en om tijdig een netaansluiting te realiseren. De netbeheerder moet daarom vroegtijdig op de hoogte zijn van de behoefte aan laadvoorzieningen en de benodigde netaansluiting. De NVDE denkt graag mee over het oplossen van knelpunten in de energievoorziening.

3. Industrie

- In de tweede alinea staat “Het verbod op het stoken van kolen en de ambities voor duurzame elektriciteitsopwekking kunnen bijvoorbeeld een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van fijn stof.” Wij herkennen ons niet in de term ‘belangrijke bijdrage’ in deze zin. Volgens de [RIVM-cijfers](#) zijn de emissie van de energiesector uiteindelijk goed voor een bijdrage aan de concentratie in de leefomgeving van 0,1-0,3 mg/m³, terwijl de totale emissies van alle binnenlandse bronnen goed zijn voor 5-15 mg/m³. De energiesector is dus maar een heel klein deel van het probleem, en kan ook maar een klein deel van de oplossing vormen.
- De sector staat overigens geheel achter de zin hierna: de sector wil een bijdrage leveren door overeenstemming te vinden over strengere emissie-eisen. Met daarbij bovenstaande kanttekening over de beperkte bijdrage, en de opmerking dat bij over het geheel van alle opties voor emissiereductie ook naar de onderlinge kosteneffectiviteit moet worden gekeken.
- We kunnen ons vinden in de voor deze sector afgesproken maatregelen, met twee opmerkingen:
 - In maatregel 1 wordt aangegeven emissie-eisen te stellen die zo dicht mogelijk bij de onderkant van de BREF-range liggen. Daarbij moet wel in het oog worden gehouden dat emissie-eisen zijn gekoppeld met BBT-conclusies. En BBT-conclusies hebben een toets op (milieu)technische én economische uitvoerbaarheid doorstaan. Daarnaast: omdat veel niet-schone lucht uit het buitenland komt (en vice versa), lijkt het ons logisch om ook te streven naar harmonisatie van (strengere) emissienormen met onze buurlanden.

- In maatregel 9 moeten voor biomassa als enige toepassing de afspraken verder worden geconcretiseerd. Het lijkt ons verstandig om ook voor andere technieken een dergelijk niveau van concreetheid op te nemen.

4. Houtstook

- In reactie op de inleiding “zonder aanvullend beleid de relatieve bijdrage van luchtvervuiling door houtstook zal toenemen”: dat beeld herkennen wij niet. Doordat open haarden al decennialang nauwelijks nog worden geplaatst en de verkopen van houtgestookte haarden en kachels al sinds 2011 een daling laten zien daalt het aantal van deze installaties in Nederland (van totaal 1,3 miljoen in 2006 tot 841.000 in 2018, volgens het CBS). Daarbij hebben beide een dalende gebruiksintensiteit, waardoor naar verwachting de emissie van fijnstof met 40% zal dalen ten opzichte van de rapportage in het [RVO kennisdocument 2018](#) (bron: Procedé Biomass Scenarioanalyse houtkachels 2030 mei 2019). Daarmee dalen de fijnstofemissies van haarden en kachels sterker dan de totale emissies van fijnstof (circa 25% in de afgelopen 10 jaar).
- Maatregel 3: De Rijksoverheid heeft ISDE-subsidie op pelletkachels mogelijk gemaakt zonder daarbij eisen te stellen aan de installatie van deze complexe toestellen. De sector heeft toen al gewaarschuwd voor avonturiers die met goedkope en slechte kachels en niet-vakkundige installatie de markt op zouden komen. Naar schatting van de branche is inderdaad circa de helft van de toestellen die onder ISDE-subsidie zijn geïnstalleerd van inferieure kwaliteit en/of ondeugdelijk aangesloten, waardoor ze niet het optimale rendement leveren, niet veilig zijn en onevenredig veel fijnstof emitteren. De NHK heeft daarom gepleit voor het stopzetten van de ISDE-subsidie op de gevoerde wijze.
- Maatregel 4: De sector is er voorstander van om de emissie-eisen uit de Ecodesign richtlijn zo snel mogelijk in te voeren. Er zal een goede handhaving noodzakelijk zijn, niet alleen op de typekeuren van de verkochte apparaten maar ook op deugdelijke installatie.
- In aanvulling op de hier gestelde maatregelen willen we nogmaals het belang van deugdelijke installatie bepleiten. De overheid dient ervoor te zorgen dat, conform nu ook bij gasteestellen gebeurt, hout- en pelletkachels uitsluitend nog door daarvoor erkende (vakbekwame en gediplomeerde) installateurs mogen worden geïnstalleerd. De producten worden immers steeds complexer wat betreft electronica, rookgasafvoer, voorlichting over brandstof en training gebruiker. Een gecertificeerde opleiding (DE=Duurzame Energie) door InstallQ conform de Europese RES is reeds sedert 2015 beschikbaar. In Nederland zijn er inmiddels een kleine 200 erkende DE-installateurs. Dit zal zorgen voor een beter rendement van de toestellen en aanmerkelijke lagere emissies. Uit onderzoek in het buitenland blijkt dat bij een juiste installatie de rendementen en emissies conform de typekeuring haalbaar zijn.
- Wat betreft de Pilot houtstookwarme wijken:
 - We merken nogmaals op dat het overgrote deel van de lokale luchtverontreiniging door houtstook wordt veroorzaakt door de honderdduizenden oude inzet/inbouw haarden en vrijstaande haarden van vóór 2000 (voor details zie Tabel S1 van het [Kennisdocument Houtstook](#)). Als deze worden vervangen door moderne Ecodesign toestellen is een emissiereductie van 50% zonder meer haalbaar. Dit vereist een financiële prikkel en een goede marketing. Het is voor de sector echter niet mogelijk dit alleen te doen. Daarbij is hulp van de overheid nodig. Dit punt moet worden meegenomen in deze pilot.

- Het voorstel voor de pilot richt zich uitsluitend op “particuliere haarden en kachels voor binnenshuis”. Dat vinden wij niet acceptabel. Uit onderzoek gedaan door bureau [Motivaction \(2019\)](#), in opdracht van de provincie Utrecht, blijkt dat verreweg het grootste gedeelte van de klachten van houtrook, namelijk 2/3, komt van het stoken buitenshuis. Het lijkt ons essentieel dat die laatste groep wordt meegenomen in de pilot, ook omdat het bij stoken binnenshuis gaat om verwarming van een woning (wat meetelt aan de de hernieuwbare energie doelstelling). Het nodeloos buiten stoken in vuurschalen, vuurkorven en het verbranden van afval levert geen nuttige hernieuwbare energie, en is bovendien veel vervuilender dan het gecontroleerd stoken in CE typegekeurde installaties voor woningverwarming. Bovendien zou zich daar een rechtsongelijkheid voordoen en dat lijkt ons niet de bedoeling.

5. Binnenvaart en havens

- In de scheepvaart is veel klimaat- en gezondheidswinst te behalen. In de binnenvaart zijn emissieloze schepen in opkomst, aangedreven door elektriciteit uit batterijen of groene waterstof. Op korte termijn is grootschalige toepassing van deze technieken mogelijk. Beschikbaarheid van financiering is de belangrijkste voorwaarde voor opschaling. Niet de ontwikkeling van de techniek is de remmende factor, maar met name onzekerheid in het beleid.
- De NVDE ziet onder meer grote kansen voor emissieloze binnenvaart bij de nationale implementatie van de RED2-richtlijn. Wij pleiten voor een volwaardige positie van emissieloze technieken in de jaarverplichting en het Register Energie voor Vervoer (REV). Wij pleiten daarbij ook voor een passende vermenigvuldigingsfactor voor batterij-elektrisch en groene waterstof, aangezien een elektromotor in een binnenvaartschip aanmerkelijk efficiënter omgaat met energie dan een verbrandingsmotor

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) is de organisatie waarin partijen die actief zijn op het gebied van duurzame energie in Nederland zijn verenigd. Ze vertegenwoordigt meer dan 6000 bedrijven, netbeheerders en energiecoöperaties. De NVDE maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie.