

Utrecht, 11 januari 2021

## ***NVDE-reactie op consultatie subsidieregeling emissieloze bedrijfsvoertuigen***

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) verwelkomt de subsidieregeling voor emissieloze bedrijfsvoertuigen. Het is goed dat de overheid instrumenten inzet om de transitie naar emissieloos vervoer te bevorderen. De regeling vergt echter nog aanscherping om het gebruik van emissieloze bedrijfsvoertuigen effectiever te stimuleren. Daarnaast zal een aanschafsubsidie voor emissieloze bedrijfsvoertuigen een deel van de oplossing zijn. Daarom moet er aandacht besteed worden aan emissievrije zones, het wegnemen van de voordelen voor fossiele bedrijfsauto's en uitbreiding van laad- en tankinfrastructuur. De NVDE is graag betrokken bij de verdere uitwerking van de regeling, onder meer in het belang van voldoende laad- en tankinfrastructuur voor de levering van elektriciteit en groene waterstof.

### **1. Baseer subsidiehoogte op prijs/prestatieverhouding**

De voorgelegde regeling baseert de subsidiehoogte op de netto catalogusprijs van de emissieloze bedrijfsauto: hoe hoger de catalogusprijs hoe hoger de subsidie. Het risico hierbij is dat de subsidie in luxe 'extra's' terechtkomt, welke geen zichtbaar positief maatschappelijk effect hebben op de mobiliteitstransitie. Deze vormgeving wijkt af van reeds bestaande subsidies voor duurzame apparaten zoals warmtepompen. Daar geldt namelijk: hoe hoger het rendement (COP voor warmtepompen), hoe hoger het subsidiebedrag.

Wij stellen dan ook voor om deze aankoopsubsidie voor elektrische bedrijfsauto's te baseren op zowel prijs als actieradius. Op deze wijze wordt bereikt dat:

1. Binnen elke prijsklasse auto's met de hoogste actieradius het meest worden gestimuleerd;
2. Per subsidie-euro het maximale aantal kilometers met fossiele bedrijfsauto's wordt vermeden;
3. Subsidiegeld wordt gespendeerd aan onrendabele top van de technologie die nodig is voor hoge actieradius (batterij, efficiëntie);
4. Nederland niet alleen een grote, maar ook een kwalitatief hoogwaardige EV-vloot opbouwt.

### **2. Zet voor elektrische emissieloze bedrijfsvoertuigen in op 3-fasen laden**

Voor het stimuleren van elektrische auto's zouden auto's een subsidie moeten krijgen die drie fasen kunnen laden. Drie fasen laden heeft een aantal voordelen wat leidt tot een stabiel elektriciteitsnet en maakt sneller laden mogelijk. Allereerst kan er ongeveer drie keer sneller worden geladen, dit maakt het mogelijk om flexibeler te laden. Het is immers minder van belang dat er continu wordt geladen als het bedrijfsvoertuig aan de lader zit. Dit maakt het mogelijk om meer slim te laden op momenten dat er relatief veel elektriciteitsinput is op het net.

Ten tweede, een voertuig dat op drie fasen kan laden, en waarbij de keten van laadpaal en aansluiting geschikt is voor 3 fase, zal tijdens het laden de energieopname gelijk verdelen over de drie fasen. Hierdoor worden alle drie de fasen van het elektriciteitsnet evenredig belast. Dit in tegenstelling tot een 1 fase voertuig, waarbij deze vaak tot maximaal 32A op een enkele fase kan opladen. Het gaat dan om een relatief hoge vermogensvraag op een enkele fase (7.4kW). Als er in de betreffende buurt meer EVs op 1 fase aan het laden zijn, en deze laden op dezelfde fase, dan kan er faseonbalans en vervolgens overbelasting van deze fase ontstaan. Door 3-fase laden wordt deze onevenredige verdeling van belasting voorkomen.

### **3. Laat gemeenten een concreet plan opstellen voor emissievrije zones**

Het stimuleren van emissieloze bestelauto's is een stap in de goede richting. Om voldoende stimulans in te bouwen om over te stappen van fossiel naar emissieloos zijn meer maatregelen nodig. Het is dan ook van belang dat het gebruik van emissieloze bestelauto's gestimuleerd wordt middels het invoeren van emissievrije zones voor stadslogistiek. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat er in 2025 30 tot 40 steden met een emissievrije zone moeten zijn. Daarom moeten gemeenten een concreet plan vormen over hoe een emissievrije zone voor stadslogistiek wordt vormgegeven. In juli 2020 hadden slechts acht gemeenten een concreet plan hiervoor aan de gemeenteraad voorgelegd.<sup>1</sup> Daarom roepen wij op om parallel aan deze subsidieregeling gemeenten een concreet plan te laten opstellen voor emissievrije zones. Deze moeten uiterlijk eind 2021 zijn uitgewerkt en ingediend, om nog bij te dragen aan het doel van 2025. In het Klimaatakkoord is immers vastgelegd dat een emissievrije zone vier jaar van tevoren wordt aangekondigd. De invoering van die plannen kan tot een besparing van wel 1,0 megaton CO<sub>2</sub> leiden.

### **4. Schaf voordelen fossiele bestelauto's af**

In samenhang met het vorige punt moet het gebruik van fossiele bestelauto's ook op financieel vlak worden ontmoedigd. Tegenover de stimulering van emissieloos vervoer staan ook nog steeds voordelen voor fossiele auto's. Zo leveren de bijzondere regelingen voor bestelauto's maar liefst 1,7 miljard euro aan belastingderving op (2019). Dit zijn meestal diesels die een substantiële bijdrage leveren aan de uitstoot van CO<sub>2</sub>, fijnstof en stikstof. Door fossiele voordelen af te schaffen, krijgt de voorgestelde aanschafsubsidie voor elektrische bestelauto's nog meer slagkracht en is er extra kapitaal om te investeren in emissieloos vervoer.

### **5. Ontwikkel duidelijke strategie rondom laad- en tankinfrastructuur**

Laad- en tankinfrastructuur (batterij-elektrisch, groene waterstof) is een essentiële randvoorwaarde voor emissieloos vervoer. De ontwikkeling van infrastructuur neemt tijd in beslag en dus is het van belang om snel aan de slag te gaan. Netbeheerders en marktpartijen moeten weten wat ze kunnen verwachten en op welke locaties het basisnetwerk gerealiseerd wordt. Het is dan ook van belang dat in de Regionale Agenda's Laadinfrastructuur (RAL) en parallel daaraan op te stellen agenda's voor tankinfrastructuur duidelijkheid wordt gegeven over de benodigde laad- en tankinfrastructuur voor onder andere emissieloze bestelauto's, met goede betrokkenheid van laadpartijen en netbeheerders. Hierbij is het ook van belang dat voor elektrisch laden de voordelen voor laadpalen die geschikt zijn voor drie fasen worden meegenomen. Daarnaast moeten de randvoorwaarden voor het realiseren van laad- en tankinfra op landelijk niveau goed worden vormgegeven, bijvoorbeeld bij de implementatie van de RED2-richtlijn en door instrumenten die de onrendabele top van laadpunten in de beginfase van de marktontwikkeling afdekken. Deze plannen moeten zekerheid bieden voor de businesscase van marktpartijen, die nodig is om het laad/tanknetwerk ook daadwerkelijk van de grond te krijgen.

### **6. Zorg voor voldoende budget, voorkom stop&go-effecten**

In de regeling staat een subsidieplafond voor 2021 vermeld van 22 miljoen euro. Onduidelijk is hoe de subsidie zich in de jaren daarna ontwikkelt. In het Klimaatakkoord staat dat de omvang

---

<sup>1</sup> <https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/steden-lopen-achter-met-de-invoer-van-zero-emissiezones/>

van de stimuleringsregeling voor bestelauto's 185 miljoen euro is tot en met 2025. Het is belangrijk om hierover langjarig helderheid te geven, ook in het belang van het tijdig plannen van de benodigde laad- en tankinfrastructuur. Daarbij is het belangrijk om stop&go-effecten te voorkomen en te leren van de snelle uitputting van het budget van particuliere EV's.

#### **7. Maak ook werk van stimulering emissieloze vrachtauto's**

In het Klimaatakkoord staat bovendien een stimuleringsregeling aangekondigd voor emissieloze vrachtauto's, met een omvang van 94 miljoen euro. In het belang van de transitie naar emissieloos vervoer, de uitbreiding van emissievrije zones en de snelle ontwikkelingen op de truckmarkt roept de NVDE de regering op om ook deze regeling spoedig in werking te laten treden. Daarbij is het van belang om ook de vrachtwagenheffing zo stimulerend mogelijk te maken voor volledig emissieloze trucks, in de vorm van een afzonderlijke korting voor nulmissietrucks (net als Duitsland en Oostenrijk) en door het verduurzamingsgeld in de terugsluis volledig te richten op nulmissie en bijbehorende laad- en tankinfra.

*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.*