

Utrecht, 15 februari 2021

NVDE-reactie op consultatie Wijziging RVV 1990 ivm voorwaarden en overgangsbepalingen van nul-emissiezones

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) zet zich in voor een versnelling naar nulmissie vervoer over weg en water. Emissieloos rijden en varen 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. Juist door een combinatie van stimulering, normering en beprijzing kan de transitie naar zero emissie vervoer worden versneld met oog voor burgers en bedrijven.

Daarbij zijn nulmissiezones een belangrijk instrument in deze transitie. Het is goed dat er nu duidelijkheid is over de geharmoniseerde spelregels en de tijdshorizon van afspraken over de nulmissiezones. In het Klimaatakkoord is echter vastgelegd dat uiterlijk in 2020 vastgesteld zou worden hoe de invoering plaatsvindt, en dat een emissievrije zone vier jaar van tevoren wordt aangekondigd. De NVDE is daarom teleurgesteld in de vertraging in het proces en het stellen van ruime overgangsregelingen, waardoor de voordelen voor luchtkwaliteit in de steden en het halen van de klimaatdoelstellingen vertraging oplopen. Bovendien levert het voor duurzame koplopers pas op een later moment een gelijk speelveld op.

Daarbij komt ook dat in juli 2020 slechts acht gemeenten een concreet plan aan de gemeenteraad hadden voorgelegd.¹ Daarom roepen wij gemeenten op een concreet plan op te stellen voor emissievrije zones om verdere vertraging te voorkomen.

Inzetten op het beste alternatief (emissieloos) heeft altijd voorkeur boven inzet op 'minder vervuילend'. Om die reden hebben wij nog veel vragen over de overgangsregeling voor plug-in hybride vrachtauto's. Zo mag de transitie naar volledig emissieloos vervoer niet geremd worden door uitzonderingen voor voertuigen met uitstoot. Daarnaast blijkt uit recent onderzoek² dat plug-in hybride voertuigen in de praktijk meer uitstoten dan op basis van laboratoriumtests wordt geclaimd. Dat komt onder meer door het beperkte bereik in de elektrische stand en hoge uitstoot tijdens de 'battery charging mode'. Het is om die reden niet ondenkbaar dat de uitstoot van een PHEV buiten de zero emissiezone zelfs hoger uitvalt dan bij een vergelijkbaar dieselveertuig. Wij verzoeken om deze overwegingen mee te nemen bij het onderzoek naar 'aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden'.

Samenhang in wet- en regelgeving noodzakelijk om transitie te versnellen

De NVDE vindt het essentieel dat er sprake is van samenhang tussen wet- en regelgeving gericht op zero emissie vervoer en bijbehorende laad- en tankinfra. Emissieloos vervoer en laad- en tankinfra komen pas echt van de grond door een samenhangend pakket van normering (zoals de nul-emissiezones), stimulering (aanschafsubsidies, fiscale maatregelen, HBE's voor elektriciteit en groene waterstof) en beprijzing (afschaffen fossiele voordelen, vormgeving vrachtwagenheffing).

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

² <https://www.transportenvironment.org/press/plug-hybrids-new-emissions-scandal-tests-show-higher-pollution-claimed>

Op dit moment wordt bijvoorbeeld werk gemaakt van de vrachtwagenheffing met een beoogde inwerkingtreding in 2024. Onze oproep is om de vrachtwagenheffing zo stimulerend mogelijk te maken voor volledig emissieloze trucks, door een afzonderlijke korting op de heffing ten opzichte van trucks met uitstoot. Daarmee wordt aansluiting bereikt met het beleid rondom nulmissiezones.

Daarnaast komt binnenkort een aanschafsubsidie voor zero emissie bestelauto's beschikbaar. In het Klimaatakkoord is echter ook een stimuleringsregeling aangekondigd voor emissieloze vrachtauto's. De NVDE roept op om ook deze regeling voor e-trucks spoedig in werking te laten treden.

Ook is het belangrijk dat er meer fiscale vergroening wordt toegepast. Tegenover de stimulering van emissieloos vervoer staan 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 CO₂, 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.

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.

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.

Over de NVDE:

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) is dé organisatie van ondernemers in duurzame energie in Nederland. Ze vertegenwoordigt meer dan 6000 bedrijven, netbeheerders en energiecoöperaties. De NVDE maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie door het bundelen van krachten uit de gehele sector.

www.nvde.nl