

# Begroting Infrastructuur & Waterstaat – oktober 2024

*De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) wil sneller overstappen op duurzaam vervoer (vervoer zonder verbranding van fossiele brandstoffen). Duurzaam vervoer is beter voor de gezondheid omdat de lucht schoner wordt (minder fijnstof) en er sprake is van minder geluid. Het is ook goed voor het milieu, omdat het geen stikstof uitstoot. Met duurzaam vervoer kan Nederland op termijn bovendien steeds meer rijden en varen op duurzame energie van eigen bodem, zeker wanneer ons elektriciteitssysteem volledig duurzaam is. We worden daarmee onafhankelijker van olie en gas uit andere landen. Tot slot helpt duurzaam vervoer het klimaat. Om sneller tot duurzaam vervoer te komen, zijn parallel drie veranderingen (shifts) noodzakelijk. Alle shifts zijn nodig om de Nederlandse doelen te behalen.*

- 1) Een vehicle (of driveline) shift, oftewel een verandering van de aandrijfwijze van een voertuig (van fossiel aangedreven naar emissievrij aangedreven).*
- 2) Een fuel shift, oftewel een verandering van brandstof in bestaande voertuigen (van fossiele naar hernieuwbare brandstoffen).*
- 3) Een modal shift, oftewel een verandering van vervoerswijze (van bijvoorbeeld auto naar lopen/fietsen/OV of helemaal geen mobiliteit als dat mogelijk is door bijvoorbeeld thuiswerken).*

*De NVDE ziet in de begroting voor 2025 voor al deze veranderingen positieve aanknopingspunten, maar ook een aantal verbeterpunten. We zetten de belangrijkste daarvan in dit document op een rij.*

## Stimuleer emissievrij vervoer en doe dit consequent

Het Kabinet werkt aan een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. De NVDE staat daar achter en vindt het belangrijk dit op een consequente manier gestimuleerd wordt zodat duurzaam vervoer voor iedereen (betaalbaarheid) en elke sector (investeringszekerheid) bereikbaar is. Niet alle maatregelen die het Kabinet wil nemen ondersteunen het doel. Zo is het Kabinet van plan om diverse accijnskorting in stand te houden, terwijl (fiscale) stimulans voor emissievrij rijden versoerd wordt of verdwijnt. De NVDE denkt dat dit averechts werkt. De NVDE pleit juist voor:

- **Vasthouden aan de voorgenomen gewichtscorrectie van de MRB.** Het is beter als het kabinet afziet van de geplande versoering van de korting op de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor elektrische auto's. De korting van 40% wordt per 2026 verlaagd naar 25% en bovendien stopt deze korting een jaar eerder. Deze maatregel bemoeilijkt de overstap naar elektrische auto's. Door deze draai worden consumenten nu met onverwachte extra kosten opgezadeld, wat het vertrouwen in de overheid aantast. Daarnaast kiezen door deze maatregel de komende tijd minder mensen voor een emissievrij voertuig, met alle gevolgen van dien voor energieonafhankelijkheid, het milieu, het klimaat en de gezondheid. Eventuele derving door wel door te gaan

met de geplande gewichtscorrectie kan opgevangen worden door de inkomsten vanuit ETS-2 aan de pomp. Zo vloeit een deel van de inkomsten uit ETS2 (weliswaar indirect) terug naar de sector, zoals ook Europees overeengekomen is.

- **De korting op Energiebelasting voor laadpaalexploitanten verlengen.** Nederland werkt toe naar ten minste 1,7 miljoen laadpunten wanneer voertuigen in Nederland emissievrij zijn. Deze laadpunten komen er niet vanzelf. Stimulerende maatregelen blijven daarom nodig. Overweeg daarom om de korting op de energiebelasting te behouden en hou daarbij in het achterhoofd dat de accijnskorting wel verlengd wordt. Met het oog op de doelstellingen van het kabinet werkt het afschaffen van stimulerende maatregelen voor emissievrij rijden (en bijbehorende laadinfrastructuur) en het tegelijkertijd in stand houden van kortingen voor fossiel rijden averechts.
- **Een nultarief invoeren voor energiebelasting voor zero-emissie binnenvaartschepen.** Het kabinet wil inzetten op verduurzaming van de binnenvaart. In dat licht is het onlogisch dat er nog steeds sprake is van een ongelijk fiscaal speelveld tussen dieselschepen en zero-emissieschepen op elektriciteit, en daarmee tussen fossiele en hernieuwbare energiedragers. Op dit moment betalen dieselschepen geen dieselaccijns over energie. Emissievrije schepen doen dit wel via de Energiebelasting op elektriciteit. Ons voorstel is daarom om op korte termijn een nul- of nultarief in de energiebelasting in te voeren voor emissievrije binnenvaartschepen. De korting op de energiebelasting voor waterstof is een goede stap in de richting (en zeker een stimulans voor de waterstofeconomie als geheel), maar stimuleert uiteindelijk ook de inzet van grijze waterstof.

### Ontsluit nieuwe woonwijken met duurzame vormen van vervoer

Het Kabinet is van plan extra geld beschikbaar te stellen voor de ontsluiting (infrastructuur) van nieuwe woonwijken. De NVDE pleit ervoor om een groot deel van die 2,5 miljard aan optimale bereikbaarheid en duurzame vormen van vervoer te besteden. Zet bij het bereikbaar maken dus in op regulier OV (trein-, tram- en busverbindingen), deelvervoer en fiets maar bijvoorbeeld ook op flexibele concepten voor collectief vervoer, zoals snelbussen of lokale buslijnen van wijken naar bedrijventerreinen. Breng daarnaast voorzieningen weer dicht bij mensen. Een vermeden kilometer is immers duurzamer dan een gereden kilometer.

### Zorg voor een ambitieuze uitrol van laad- en (waterstof)tankinfrastructuur

Voor emissievrij vervoer is een fijnmazig netwerk van (snel)laadpunten en waterstoftankpunten nodig, zowel in de bebouwde kom als langs de snelweg. Consequente inzet op nationale en regionale doelen voor laadinfrastructuur voor personen- en bestelauto's (via onder andere de NAL-regio's) en snelle opschaling van snellaadpunten langs snelwegen – de verzorgingsplaats van de toekomst - zijn daarom hard nodig. Ook moet een basisnetwerk worden gerealiseerd van laadpunten (elektriciteit) en tankpunten (groene waterstof) voor vrachtwagens, bussen en schepen. Hiervoor is een aantrekkelijke businesscase voor marktpartijen nodig, maar ook een plek op het stroomnet.

- **Zorg voor structureel beleid en budget voor laad- en tankinfrastructuur voor logistiek**, inclusief infrastructuur voor walstroom (voor duurzame scheepvaart). Er is structureel beleid en geld nodig voor laad- en tankinfra voor de logistieke sector. Het is goed dat hiervoor de komende jaren vanuit het Klimaatfonds opnieuw geld beschikbaar voor wordt gesteld en dat de opbrengsten vanuit de vrachtwagenheffing teruggesluisd worden naar de verduurzaming van de logistieke sector. Maar er moet ook concreet nagedacht worden over de continuering van de subsidieregelingen die hieruit betaald worden (aanZET, SPriLa, SPuLa en SWiM). Pas als de businesscases van fossiel en emissievrij vergelijkbaar zijn, kunnen die regelingen afgebouwd worden. Tot die tijd moeten de regelingen meeademen met het gat in de businesscase.
- **Continueer de inzet om netcongestie op te lossen**. Netcongestie is ook binnen de mobiliteitswereld een belangrijk onderwerp. Netcongestie ontmoedigt de sector om nu de transitiestap te maken, terwijl er veel praktische oplossingen zijn door onder meer slim laden. Maak het daarom aantrekkelijker voor de EV-rijder om slim te laden. Continueer ook de inspanningen om slim laden te stimuleren (zowel privaat als publiek), zorg bij de uitbreiding van en capaciteitsverdeling op het netwerk dat de laadbehoefte van de mobiliteitssector wordt meegenomen en dat er real-time inzicht komt in de beschikbare capaciteit van het net.

### Stimuleer het gebruik van duurzame brandstoffen op weg naar emissievrij vervoer

Om snel de Nederlandse (reductie)doelen voor vervoer over de weg en het water te halen hebben we een brede mix nodig van hernieuwbare energiedragers: groen opgewekte elektriciteit, groene waterstof en geavanceerde hernieuwbare brandstoffen. Hierbij zijn voor de bestaande vloot in sectoren als zeevaart en luchtvaart geavanceerde hernieuwbare brandstoffen cruciaal. Niet alleen voor de Nederlandse doelen is dit belangrijk: ook de korte- en middellangetermijndoelstellingen uit de REDIII (hernieuwbare energierichtlijn) moet Nederland halen. Zorg daarom voor duidelijkheid over de implementatie van deze richtlijn, zoals de precieze wijze waarop hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's) worden omgezet in emissiereductie-eenheden (ERE's). Dit zorgt voor investeringszekerheid voor de individuele producenten en kansen voor Nederland als geheel als producent van hernieuwbare brandstoffen in scheep- en luchtvaart.

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie door het bundelen van krachten uit de gehele sector. De aangesloten bedrijven zijn actief in hernieuwbare elektriciteit, warmte en gassen en in duurzame mobiliteit, de gebouwde omgeving en de industrie. De activiteiten voor duurzame energie bij 1.600 aangesloten bedrijven vertegenwoordigen nu al een omzet van ruim € 43 miljard en bijna 200.000 werknemers in Nederland.