

EFFECTEN VAN DE CORONACRISIS OP DE ENERGIETRANSITIE

Inleiding

In het post-coronatijdperk zullen mensen vaker thuiswerken, maar de mobiliteit komt onvermijdelijk weer op gang. Uit onderzoek blijkt dat de coronacrisis leidt tot een voorkeur voor individueel vervoer. Dat kan zowel positief als negatief uitpakken voor de energietransitie. Het is zaak nu duurzame keuzes te maken, en tegelijkertijd rekening te houden met de gevolgen voor de doorstroming. Dit position paper gaat daar dieper op in. RAI Vereniging vertegenwoordigt een ruime variëteit van mobiliteitsvormen die grotendeels aan bod komen.

Dit position paper is opgesteld op verzoek van de vaste Kamercommissie EZK, 20 mei 2020

Adviezen duurzame mobiliteit

Fiets

Zelfs landen waar mensen tot voor kort maar weinig van de fiets wilden weten leggen nu vanwege corona brede fietspaden aan, en verstrekken aanschafpremies en reparatietegoeden. Ook fiscale stimulering kan twijfelaars over de streep trekken om (elektrisch) te gaan fietsen, wat een positieve uitwerking kan hebben tot ver na de crisis. Dit kan op de volgende manieren:

Aanpassing leasefietsregeling

Om de leasefiets voor werkgevers en werknemers aantrekkelijker te maken zou de regeling verder vereenvoudigd moeten worden. Dat kan het best door invoering van een forfait, dat uitgaat van een aantal (bijvoorbeeld twee) dagen dat de werknemer met de leasefiets naar zijn werk komt. Op de andere dagen mag hij een onbelaste reiskostenvergoeding van 19 cent ontvangen, ongeacht hoe hij feitelijk heeft gereisd. Nu nog is een lastige administratie nodig om dit te bewijzen en dat kan werkgevers afstoten.

Verruiming Kleinschaligheidsaftrek (KIA) en Milieu-investeringsaftrek (MIA) en Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL)

Een financieel voordeel bij de aanschaf of lease van een fiets van de zaak voor medewerkers kan werkgevers over de streep trekken. De bestaande KIA, MIA/Vamil-regelingen zijn daarvoor zeer geschikt. Door de (elektrische) fiets aan de lijst toe te voegen, en dit nadrukkelijk een tijdelijk karakter te geven, worden werkgevers verleid om nú in actie te komen.

Investeren in ruime en veilige infrastructuur

Zo'n 52% van de Nederlandse werknemers woont binnen 15 km van het werk. De gemiddelde afstand die mensen voor woon-werkverkeer op een e-bike willen afleggen ligt op 19 kilometer. Met een speed pedelec is die afstand zelfs beter te overbruggen. Extra en versnelde investeringen in fietsinfrastructuur en fietsparkeersystemen zijn nodig om de groei op het fietspad te kunnen faciliteren en mensen over te laten stappen.

Snorfiets

RAI Vereniging is verheugd dat het kabinet niet alleen de fiets, maar ook de brommer en scooter noemt als geschikt vervoermiddel om naar school te gaan. Voor woon-werkverkeer is dit net zo goed het geval. In de mobiliteitsplannen van de steden zouden deze voertuigen dan ook een serieuze plaats moeten gaan innemen. Volgens het Klimaatakkoord zijn alle nieuw verkochte snorfietsen in 2025 emissievrij. Nu al is zo'n 20% van alle nieuw geregistreerde scooters elektrisch; een (tijdelijke) vrijstelling van btw kan dit percentage verder verhogen. Vanwege de snelle verduurzaming van snorfietsen is het onverstandig om maatregelen te nemen die de snorfiets onaantrekkelijk maken, zoals het verbannen naar de rijbaan en een helmplicht. Met name voor deelscooters werpt een helmplicht een te hoge drempel op, zeker als besmetting dreigt. Handhaven op snelheid en opvoeren vermindert de uitstoot en draagt bovendien vele malen meer bij aan de veiligheid dan een helm.

Motorfiets

Als iedereen na corona in de auto stapt, zijn forse files te verwachten. Bovendien zullen de nieuw toegetreden automobilisten niet altijd kiezen voor de schoonste en zuinigste modellen. Dan is de motorfiets een goed alternatief. Een lichte motorfiets is wendbaar, goedkoper dan veel auto's en bovendien zuiniger in brandstofgebruik (1 op 35 is geen uitzondering) en daarom geschikt voor een brede doelgroep. RAI Vereniging wil het daarom makkelijker maken om op een lichte motorfiets te stappen door het vervallen van de eis van een theorie-examen voor de bezitters van een autorijbewijs, maar natuurlijk wél met waarborgen voor de veiligheid van bestuurder en medeweggebruikers. Het praktijkexamen voor de lichte motor moet gewoon verplicht blijven en de bestuurder moet minimaal 24 jaar oud zijn, vijf jaar lang geen verkeersdelicten hebben begaan. Daarnaast zou het goed zijn elektrische motoren aantrekkelijker te maken door fiscale stimulering, bijvoorbeeld met een subsidie of btw-vrijstelling.

Personenauto's

Emissievrije auto's zijn nog relatief duur, zodat fiscale stimulering vanuit de overheid nodig blijft, zonder dat dit mag leiden tot overstimulering. In het Klimaatakkoord heeft de branche daarover goede afspraken gemaakt met de overheid. De aangekondigde EV subsidieregeling voor particulieren moet zo snel mogelijk gepubliceerd worden, zodat de overstap mogelijk wordt. De verkoop ligt al nagenoeg stil sinds de subsidieregeling werd aangekondigd. De coronacrisis heeft dit nog verder verslechterd. Slechts 30% van de Nederlanders heeft gelegenheid om een eigen laadfaciliteit te installeren. Voor een succesvolle overstap naar emissievrije mobiliteit is voldoende en goed functionerende publieke laadinfrastructuur essentieel. Dit geldt ook voor de PHEV, die een belangrijke rol speelt in de CO₂-reductie (denk hierbij ook aan lichte bedrijfswagens) en waarvan anders de grote potentie onbenut blijft. Het centrale platform voor de aanvraag van een publieke laadpaal behoeft verbetering, want nog niet alle gemeentes nemen er nog aan deel. Verder is het nodig dat om de regels voor besluitvorming over een laadpaalaanvraag binnen VVE's te veranderen. Naast werken aan laadvoorzieningen is ruime inzet nodig van waterstof voor personenmobiliteit. Met alleen batterij-elektrisch rijden zijn die doelstellingen niet haalbaar, zelfs niet als alle benodigde energie volledig duurzaam wordt opgewekt. Om de potentie van (rijden op) waterstof optimaal te benutten is het zaak om zo snel mogelijk een aantal randvoorwaarden te vervullen, waaronder in het Klimaatakkoord gestelde aantallen en landelijke spreiding van waterstoftankstations voor diverse soorten voertuigen.

Tot slot is een systeem van betalen naar gebruik, waarvoor het huidige kabinet nu de voorbereidende maatregelen treft, een goede stimulans om de auto te laten staan voor ritten die niet écht noodzakelijk zijn en zowel emissies als files te voorkomen. Een systeem op basis van gebruik is ook nodig om de teruglopende bpm-inkomsten als gevolg van elektrificering op te vangen.

Heavy Duty Vehicles (trucks & bussen)

Materieel van zo'n 10 tot 15 jaar oud stoot veel meer uit dan nieuwe voertuigen. RAI Vereniging vreest dat door de coronacrisis vlootvervangings van trucks wordt uitgesteld, lopende OV-concessietermijnen worden verlengd en lopende tenders worden vertraagd. Investerings in nieuwe schone en zuinige voertuigen worden op de lange baan geschoven, met alle gevolgen voor de uitstoot van schadelijke stoffen en CO₂ van dien. Euro VI trucks zijn de schoonste en zuinigste ter wereld. Die trend zet de komende decennia door, want de Europese truckfabrikanten investeren zwaar in innovatie om te voldoen aan de nieuwe Europese CO₂-wetgeving voor trucks, bussen en later ook trailers. Om deze ontwikkeling voort te zetten doet RAI Vereniging een klemmend beroep op de overheid om de afspraken in het Klimaatakkoord over de Zero Emissie zones in de steden na te komen en deze actief te ondersteunen met passende subsidieregelingen. Als de coronacrisis achter ons ligt en ondernemers weer actief hun transportmaterieel gaan vervangen is de EV en/of PHEV bestelwagen of truck een volwaardig alternatief. Zware elektrische voertuigen moeten voldoende gelegenheid krijgen om elektrisch te kunnen laden met veelal hogere vermogens vanwege de grotere accu-capaciteit. Ook moeten zij voldoende fysieke ruimte krijgen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om elektriciteit, H₂, HVO, (bio-)CNG/LNG en E-fuels. Om de druk op het elektriciteitsnetwerk in en rond steden binnen de (financiële) perken te houden, zijn al deze 'renewables' noodzakelijk, als opmaat naar 100% Zero Emissie mobiliteit. De aanleg van voldoende waterstof-tankstations, evenals voor HVO en LNG/CNG voor vrachtvervoer is van groot belang. Batterij elektrische zware voertuigen moeten voldoende gelegenheid -zowel qua, -vermogen als fysieke ruimte- krijgen om te laden, zowel thuis/bij het depot laadinfrastructuur als onderweg en op locatie in de stad. Voor stedelijke distributie zijn er al laadstandaarden, maar regionaal en lange afstandsvervoer behoeven ultra-snelladen waarvoor de Europese laadstandaarden nog moeten worden ontwikkeld. Ook het vergunningstraject om snel voldoende elektrisch vermogen naar de laadpalen aan te leggen verdient aandacht. In het OV spelen vergelijkbare zaken. Met het bestuursakkoord Zero Emissie Bussen als basis zijn al grote stappen gezet met de grootschalige inzet van onder andere waterstof en batterij-elektrische bussen. Die voortrekkersrol moet het OV niet weggeven. RAI Vereniging wil dan ook dat OV-bedrijven financieel worden gestimuleerd om te blijven investeren in schone en zuinige bussen.

Trailers & opleggers

Corona zal door de toenemende vraag naar individueel vervoer vermoedelijk leiden tot grotere schaarste op de wegen. Door de inzet van langere vrachtwagencombinaties in te zetten kan die schaarse ruimte efficiënter worden benut, terwijl tegelijkertijd de CO₂-uitstoot aanzienlijk wordt gereduceerd. Met een LZV of ECO-combi met een lengte van maximaal 25,25 meter in plaats van de reguliere 18,75 meter kunnen twee LZV-combinaties de lading vervoeren van drie reguliere combinaties. Nederland heeft met deze voertuigen al sinds 2001 positieve milieu- en veiligheidservaringen opgedaan.



De Super Eco Combi (SEC) gaat een stap verder. Eén voertuig trekt dan twee reguliere opleggers en kan dus maar liefst 100% extra lading vervoeren ten opzichte van een reguliere combinatie. RAI Vereniging adviseert dan ook dit project vanuit de overheid te ondersteunen en -waar nodig- te versnellen. RAI Vereniging zet in ieder geval zelf ook in op het verder verduurzamen van de trailer- en opbouwbranche via het ondersteunen van de Europese Commissie in haar opgave te komen tot nieuwe EU CO₂ wetgeving voor trailers en opbouwen.

Administratieve lasten bedrijfsleven uit kaderrichtlijn afvalstoffen

Een aanzienlijke administratieve last -met bijbehorende kosten- dreigt voor het bedrijfsleven, in de vorm van het bijhouden van een zogenaamde Europese SCIP-database, waarin alle leveranciers van producten op het niveau van het kleinste subcomponent moeten aangeven welke 'zeer zorgwekkende stoffen' gebruikt zijn. Over nut, noodzaak en uitvoerbaarheid hiervan is nog veel discussie, terwijl de afvalverwerkers hebben aangegeven de informatie niet te gaan gebruiken. Intussen lopen de kosten voor bijvoorbeeld de automobielenindustrie flink op. RAI Vereniging roept op tot uitstel van deze SCIP-database en het alsnog uitvoeren van een Europese volledige effectbeoordeling, zodat bedrijven de inzet van hun aandacht en middelen voorlopig kunnen richten op de herstart van de economie en de noodzakelijke investeringen in de energietransitie.