

PERSBERICHT NOTITIE 5

Snelle groei e-trucks moet én kan

De 5^e notitie van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit schetst hoe een snelle groei van elektrische trucks in het vrachtwagenpark mogelijk is en daarmee substantieel kan bijdragen aan emissiereductie.

30 APRIL 2022

Auteurs: Christian van Erp, Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl
www.labverantwoordemobiliteit.nl



Persbericht

Het huidige wagenpark van bedrijfsvoertuigen in het zwaardere segment is nog nauwelijks elektrisch, terwijl de verkoop van elektrische personenauto's al sinds 2017 een opmars kent. In het kader van het Klimaatbeleid is het essentieel dat er in de eerstkomende 15 jaar substantiële emissiereducties worden gerealiseerd. De 5^e notitie van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit - waarin studenten en experts samenwerken - schetst hoe een snelle groei van elektrische trucks in het vrachtwagenpark mogelijk is en daarmee substantieel kan bijdragen aan emissiereductie.

Tekst van Hans Jeekel en Christian van Erp, TU/e

Een groei van e-trucks in het zwaardere segment is met name van belang omdat dit wagenpark qua structuur en omloopsnelheid nog vóór 2035 kan zorgen voor een substantiële emissiereductie. Uit de [LVM-notitie Klimaatbeleid voor Mobiliteit](#) blijkt het belang van grote emissiereducties in de komende 15 jaar. Ons uitgangspunt is dus niet om pas in 2050 het vrachtwagenpark op zero- emissie te krijgen.

Waar staan we nu?

Het Nederlandse wagenpark bestaat in totaal uit 12 miljoen voertuigen waarvan bijna 1,2 miljoen bedrijfsmotorvoertuigen. Die bestaan weer uit 1 miljoen bestelauto's, 63.000 vrachtwagens en 84.000 trekkers voor opleggers (CBS, 2021).

Het aanbod

Het aantal e-modellen dat beschikbaar is de categorieën N2 en N3 is nog erg schaars. Alleen de modellen van Volvo, Renault (9 per dag uit de fabriek in Normandië) en DAF zijn in serieproductie, de overige modellen zijn nog in de pilot fase of in beperkte productie. Wel is er sprake van een stormachtige nieuwkomer: Nikola

De prijs

Goudriaan (2021) constateerde dat een e- truck voordeliger kan zijn vanuit TCO (Total costs of ownership) -invalshoek indien er subsidies beschikbaar zijn, er een forse CO2 prijs is, en er een ontmoedigingsbeleid voor het rijden met trucks op fossiele brandstof wordt gevoerd. Deze stellingen nemen we over in onze strategie.

Aanloop naar strategie

Jaarlijks worden gemiddeld 5000 vrachtwagens vervangen en 11.000 trekkers voor opleggers. Je zou willen dat vanaf nu het overgrote deel van alle nieuw aan te schaffen wagens elektrisch is. De cruciale vraag wordt daarom: hoe realiseren we een proces

waardoor vanaf een paar jaar van nu daadwerkelijk het grootste deel van de aanschaf elektrisch wordt en vanaf 2030 100% elektrisch?

Ons denkmodel

Absolute voorwaarde voor een snelle elektrificering van het vrachtwagenpark is het ontstaan van een goede en stevige markt. Vervolgens is het van belang een behoorlijke serie disincentives voor dieseltrucks te realiseren en een serie incentives voor e-trucks te ontwerpen. Dit alles met beperkte looptijden, maar wel op te zetten en vol te houden gedurende 7-8 jaar. In schema ziet dit er als volgt uit:



Drie fasen

Het zal duidelijk zijn dat dit een gevoelig arrangement is. In feite moeten verschillende stakeholders in samenhang met elkaar op precies de goede tijdstippen handelen. Toch zou dit kunnen werken in drie fasen:

Fase 1 (nu tot 2026)

In deze fase wordt het arrangement gebouwd:

- In EU-innovatiebeleid met veel aandacht voor opzet en uitbouw van programma's voor research en implementatie van e- trucks, in aanvulling op de Nederlandse regeling
- Met stevige aanschafsubsidies, die een aantal jaren worden volgehouden
- Met zichtbaar veel werk aan de opbouw en inrichting van een openbare laadinfrastructuur als aanvulling op depotladen.
- En met voortvarende eerste invoering van zero- emissiezones in een aantal belangrijke steden.

Essentieel wordt dat het geheel van regels vanuit een gezamenlijk beeld ontworpen wordt.

Fase 2(2026-2030)

In deze fase starten fabrikanten daadwerkelijk productielijnen voor e- trucks. De vrachtwagenheffing wordt ingevoerd en gaandeweg standaard. De terugsluisgelden worden gebruikt om begeleidende maatregelen voor de aanschafprocessen te financieren. Het is zichtbaar dat er relatief snel een laadinfrastructuur ontstaat. En de regelgeving voor zero-emissiezones wordt breed ingevoerd.

Fase 3 vanaf 2030

In deze fase zijn alle uitzonderingsbepalingen bij zero-emissiezones verdwenen, is er een forse CO2 prijs gerealiseerd en is de aanschaf van e- trucks standaard geworden. Gehoopt moet worden dat de vrachtwagenheffing inmiddels ook een stevige CO2 - grondslag heeft gekregen. Waarschijnlijk is het dan ook mogelijk om de aanschafsubsidie af te schaffen.

Het CO2-reductiepotentieel

Uitgaande van een jaarlijkse vervanging van 16.000 vrachtwagens in het zwaardere segment komen we bij een snelle ingroei in 2032 uit op 69.000 e- trucks op 147.000, dat is 45 %. Bij een snelle ingroei is het gehele vrachtwagenpark elektrisch in 2037. Bij een trage ingroei zijn er in 2032 30.000 e- trucks, rond de 18 %. Het duurt dan tot 2041 voordat het gehele wagenpark elektrisch is.

Over het LVM

Het Laboratorium voor Verantwoorde Mobiliteit, LVM in kernpunten:

- Looptijd December 2021 - 1 Oktober 2024
- Aanleiding: De klimaatopgave bij mobiliteit stagneert. Elektrische aankopen groeien maar langzaam, terwijl 'mobiliteit' in reductie fors achterblijft bij andere maatschappelijke sectoren.

- Doel: Mobiliteit draagt op korte termijn volop bij aan de klimaatopgaven en garandeert daarbij nationale betaalbaarheid, - inclusiviteit en verantwoorde wereldmobiliteit.
- Aanpak: Studenten maken in een laboratoriumomgeving inspirerende notities over aspecten, thema's en inzichten die wél kunnen bijdragen aan versnelde emissiereducties. Deze notities worden aangeboden in de vorm van compacte persberichten voor de media en longreads voor beleid en politiek.
- Wie: Groep van twaalf masterstudenten, van tien masteropleidingen en zes universiteiten, met ondersteuning van een vakinhoudelijke deskundigen van onder meer TNO, I&W, Planbureau voor de Leefomgeving en Vos Logistics.
- Werkwijze: Studenten dragen ideeën aan. Zij werken die met een begeleidend hoogleraar en met betrokken professionals uit tot praktische onderzoeksvoorstellen. Deze studies resulteren in korte en langere praktische notities ten behoeve van een versnelde transitie naar verantwoorde mobiliteit.

Contact:

Voor meer informatie over het initiatief en de activiteiten van LVM kunt u contact opnemen met: Hans Jeekel, begeleidend hoogleraar (societal Aspects Smart Mobility), TU Eindhoven, Telefoon: 06-51551561 / J.F.Jeekel@tue.nl