

SustainaWeekly

De uitdaging om de uitstoot van auto's te verminderen

- ▶ **Economie thema:** Het aandeel zero-emissie personenauto's en oplaadpunten is in 2022 aanzienlijk gestegen. Ze moeten echter aanzienlijk blijven stijgen om de overheidsdoelstellingen voor 2030 te halen. Met het huidige beleid blijft de verwachte broeikasgasemissiereductie voor auto's in 2030 achter bij wat nodig is.
- ▶ **ESG in cijfers:** In een vast onderdeel van onze *Weekly* presenteren we enkele grafieken met de belangrijkste indicatoren voor ESG-financiering en de energietransitie.

In deze editie van de SustainaWeekly zoomen we in op de transitie van de autosector in Nederland, die verantwoordelijk is voor ongeveer een tiende van alle broeikasgasemissies. We beoordelen de huidige uitdagingen en waar de emissies naartoe gaan gezien het huidige beleid. We concluderen dat een snellere invoering van EV via stimuleringsmaatregelen, beter betaalbare EV en strengere emissiedoelstellingen voor verbrandingsauto's cruciaal zijn om de emissies sneller terug te dringen.

Veel leesplezier en, zoals altijd, laat het ons weten als je feedback hebt!

Nick Kounis, Head Financial Markets and Sustainability Research | nick.kounis@nl.abnamro.com

Er is meer nodig om de uitstoot van auto's terug te dringen

Georgette Boele – Senior Economist Sustainability | georgette.boele@nl.abnamro.com

- ▶ **Aandeel zero-emissie personenauto's en oplaadpunten is in 2022 flink gestegen...**
- ▶ **...en ze moeten aanzienlijk blijven stijgen om de overheidsdoelen voor 2030 te halen**
- ▶ **De verwachte broeikasgasemissiereductie voor auto's in 2030 blijft achter bij wat nodig is**

In 2021 was de mobiliteitssector in Nederland verantwoordelijk voor 30,8 megaton broeikasgasemissies (BKG, grootste deel CO₂). Dit was 18% van de totale broeikasgasemissies. Uit de voorlopige gegevens voor 2022 blijkt dat de broeikasgasemissies dit jaar zouden kunnen dalen tot 30 megaton. Binnen de mobiliteit is het wegvervoer de grootste uitstoter. Het is verantwoordelijk voor ongeveer 85% van de totale emissies van de mobiliteitssector. Personenauto's stoten ongeveer de helft van het totaal van de mobiliteit uit. De overheidsdoelstelling voor de mobiliteitssector is om de BKG-uitstoot terug te brengen tot 21 Megaton in 2030. Het is dus duidelijk dat de mobiliteitssector een belangrijke rol moet spelen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen.

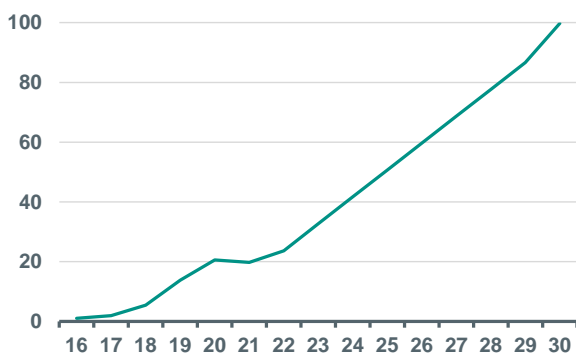
Aandeel nul-emissieauto's moet fors toenemen

Het beleid van de Nederlandse overheid is dat elke nieuwe auto die vanaf 2030 wordt verkocht een zero-emissie auto moet zijn. Dit kan een batterij-elektrische auto zijn of een brandstofcel-elektrische auto. Eind december 2022 bedroeg het wagenpark circa 8,8 miljoen personenauto's en werden er 306.321 nieuwe personenauto's in 2022 verkocht, ver onder het jaargemiddelde van circa 440.000 (gemiddelde 2005-2021). Het wagenpark van batterij-elektrische auto's in Nederland bedroeg eind december 2022 ([RVO](#)) 328.295 personenauto's en 596 brandstofcel-elektrische auto's. Dit is een toename van 34% in batterij-elektrische voertuigen op jaarbasis. In 2030 moet het aantal zero-emissie nieuwe personenauto's gelijk zijn aan het totaal verkochte aantal nieuwe personenauto's van ongeveer 440.000. Om dat te bereiken moet het aandeel in de verkoop van zero-emissie personenauto's fors stijgen van 23,6% in 2022 ([RVO](#)) naar 100% in 2030 (zie onderstaande grafieken).

Nederland heeft ambitieuzere doelstellingen voor auto's dan de EU. De EU heeft een emissieloze doelstelling voor zowel nieuwe auto's als bestelwagens in 2035, tegenover 2030 voor Nederland. Het aandeel batterij-elektrische auto's in de EU bedroeg in 2021 slechts 0,8%. In 2021 reden er in de EU 246 miljoen auto's op de weg (ACEA). In 2022 was het aandeel batterij-elektrische auto's van de autoverkoop in de EU 12,1% van het totaal, terwijl dat voor Nederland 24% bedroeg. Nederland is dus vergevorderd ten opzichte van de EU.

Aandeel BEV in nieuwe auto's moet flink stijgen...

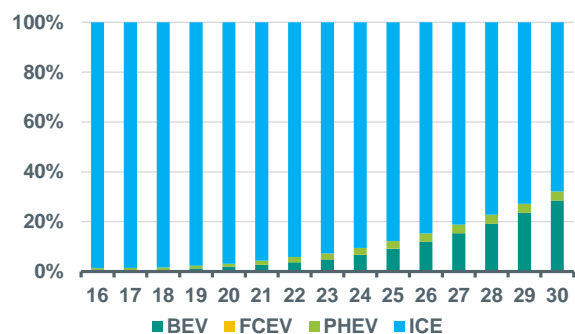
% of total new sales passenger cars



Bron: RVO, ABN AMRO Economisch Bureau

...net als het aandeel in het wagenpark

%



Bron: RVO, ABN AMRO Economisch Bureau, BEV= batterij-elektrisch, FCEV = brandstofcel-elektrisch, PHEV = hybrides, ICE = verbrandingsmotor

Wereldwijd overschrijdt de verkoop van EV's de 10 miljoen verkopen in 2022 en full battery EV's zijn goed voor meer dan 70% van de verkochte EV's, de rest zijn plug-in hybrides (IEA). Volgens het IEA bedraagt het aandeel van EV in de totale autoverkoop in het netto-nul-scenario meer dan 60% in 2030. In dit scenario stijgt het aantal EV wereldwijd van 60 miljoen in 2021 tot meer dan 700 miljoen in 2030.

In Nederland was het wagenpark van 8,8 miljoen personenauto's in 2021 verantwoordelijk voor ongeveer 15,4 Megaton broeikasgasemissies. In 2030 bedraagt het wagenpark dat broeikasgassen uitstoot naar verwachting 6,4 miljoen

personenauto's (auto's met verbrandingsmotoren en hybride voertuigen). De totale broeikasgasuitstoot van deze 6,4 miljoen personenauto's zal waarschijnlijk ongeveer 11,6 Megaton bedragen. Door de maatregel in te voeren dat alle nieuwe personenauto's in 2030 emissievrije auto's moeten zijn, zal de uitstoot van broeikasgassen dus waarschijnlijk dalen van 15,4 megaton naar 11,6 megaton of een vermindering van 3,8 megaton in 2030. Ook ander wegvervoer moet de BKG-uitstoot verminderen. In een volgende notitie in deze publicatie zullen we ons concentreren op het commerciële wegvervoer en het zware wegtransport.

Totale eigendomskosten batterij-elektrische auto's versus auto's met verbrandingsmotor

Momenteel zijn batterij-elektrische auto's duurder in aanschaf, zelfs wanneer rekening wordt gehouden met overheidssubsidies. In 2021 bedroegen de gemiddelde aankoopkosten EUR 51.000, terwijl de gemiddelde prijs van een benzineauto ongeveer EUR 10.000-15.000 lager lag. Volgens een recente studie van [LeasePlan](#) zijn elektrische voertuigen in bijna elk segment en in bijna elk Europees land nu echter even duur of goedkoper dan benzine- of dieselauto's. De analyse is gebaseerd op de totale kosten van het bezit en gebruik van een auto, inclusief energie/brandstof, afschrijving, belasting, rente, verzekering en onderhoud. De studie merkt op dat "brandstofkosten aanzienlijk lager blijven voor elektrische auto's dan voor benzine- en dieselauto's: brandstofkosten vertegenwoordigen 15% van de totale eigendomskosten van een EV, terwijl dit 23% en 28% is voor benzine- en dieselrijders. Batterij-elektrische voertuigen hebben dus een hogere initiële investering maar lagere gebruikskosten. Het stimuleringsprogramma van de overheid dekt een deel van deze hogere initiële investering; zo bedraagt de subsidie voor de aankoop van een nieuwe elektrische auto EUR 2.950 en voor een tweedehands elektrische auto EUR 2.000 (de bedragen voor 2023). Om het doel te bereiken om meer personenauto's met nulmissie op de weg te krijgen, zullen de aanschafkosten moeten dalen zodat elektrisch rijden voor een groot aantal mensen toegankelijk wordt.

Forse toename aantal oplaadpunten

Het totale aantal oplaadpunten in Nederland is in december aanzienlijk gestegen tot 119.197. Dit is een stijging van 44% ten opzichte van 2021. Eind 2021 waren er wereldwijd 1,8 miljoen oplaadpunten (IEA). In Nederland zijn er 69.804 reguliere publieke laadpunten die 24/7 publiek toegankelijk zijn, 49.393 semi-publieke laadpunten en 4.164 snellaadpunten. Reguliere laadpunten (openbaar en semi-openbaar) hebben een capaciteit kleiner of gelijk aan 22kW, terwijl snellaadpunten een grotere capaciteit hebben dan 22 kW ([RVO](#)). Daarnaast zijn er naar schatting 345.000 particuliere laadpunten. Sommige hybride auto's kunnen ook via het gewone stopcontact laden. RVO heeft een onderzoek gepubliceerd over opladen in Nederland (Nationaal Laadonderzoek). Volgens dit onderzoek heeft 68% van de gebruikers van elektrische auto's zonnepanelen en wil 95% van deze groep zonne-energie gebruiken voor het opladen of doet dit al.

Momenteel zijn er 4,1 auto's (BEV, PHEV) per openbaar en semi-openbaar oplaadpunt in Nederland. Als we ook naar de particuliere oplaadpunten kijken, zijn er 1,1 auto's per oplaadpunt. In China zijn dit 5 auto's per oplaadpunt en in Duitsland 12 auto's per oplaadpunt. Kijkend naar andere landen zou het aantal oplaadpunten momenteel dus voldoende moeten zijn. In dichtbevolkte gebieden waar ook beperkte mogelijkheden zijn voor particuliere oplaadpunten is het echter waarschijnlijk dat het aantal auto's (BEV, PHEV) per oplaadpunt veel hoger is en dat er niet voldoende oplaadpunten zijn. De overheid streeft naar 1,8 miljoen publieke, semi-publieke en private oplaadpunten in 2030. Momenteel zijn er 10 waterstoftankstations. Dit betekent ongeveer 60 brandstofcelauto's per tankstation.

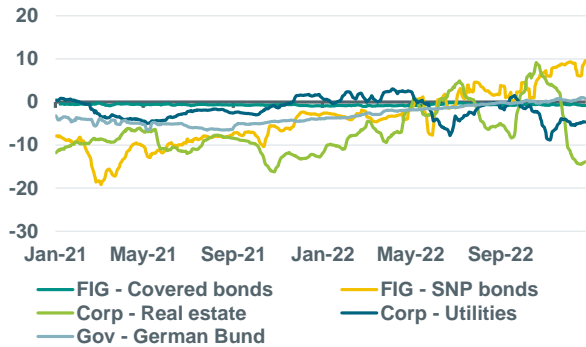
Conclusie

In 2021 was de mobiliteitssector in Nederland verantwoordelijk voor 30,8 megaton aan broeikasgasemissies (BKG), waaronder 30,1 megaton CO₂-uitstoot. Dit was 18% van de totale broeikasgasemissies in 2021. In 2022 was deze uitstoot hoogstwaarschijnlijk lager. Het wegvervoer is de grootste uitstoter. Het is verantwoordelijk voor ongeveer 85% van de totale uitstoot van de mobiliteitssector. Personenauto's stoten ongeveer de helft van de totale mobiliteit uit. De regering heeft zich ten doel gesteld dat alle nieuwe personenauto's in 2030 emissievrije auto's moeten zijn. Dit is een ambitieuze doelstelling die waarschijnlijk zal leiden tot een reductie van ongeveer 4 Megaton aan broeikasgasemissies in 2030. Dit schiet tekort. Auto's zouden in 2030 in totaal 5 megaton minder broeikasgassen moeten uitstoten. Een snellere invoering van EV via stimuleringsmaatregelen, meer betaalbare EV en strengere emissiedoelstellingen voor auto's met verbrandingsmotor zijn cruciaal om de emissies sneller terug te dringen. De doelstelling van de totale mobiliteitssector is een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 10 megaton in 2030. Er moet meer worden gedaan in de andere delen van de mobiliteitssector om deze emissies terug te dringen.

ESG in figures

ABN AMRO Secondary Greenium Indicator

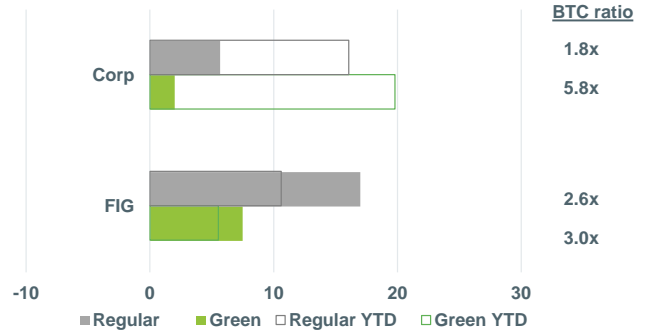
Delta (green I-spread – regular I-spread)



Note: Secondary Greenium indicator for Corp and FIG considers at least five pairs of bonds from the same issuer and same maturity year (except for Corp real estate, where only 3 pairs were identified). German Bund takes into account the 2030s and 2031s green and regular bonds. Delta refers to the 5-day moving average between green and regular I-spread. Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

ABN AMRO Weekly Primary Greenium Indicator

NIP in bps



Note: Data until 02-2-23. BTC = Bid-to-cover orderbook ratio. Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

Sustainable debt market overview

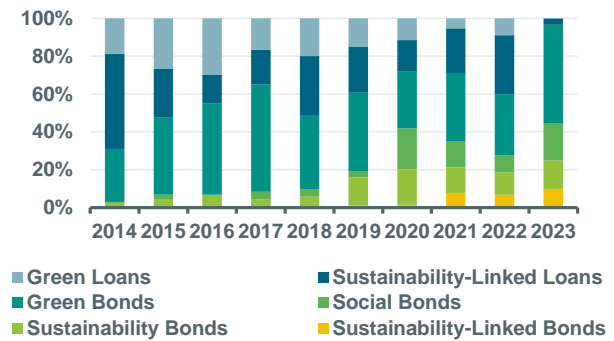
EUR bn



Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

Breakdown of sustainable debt by type

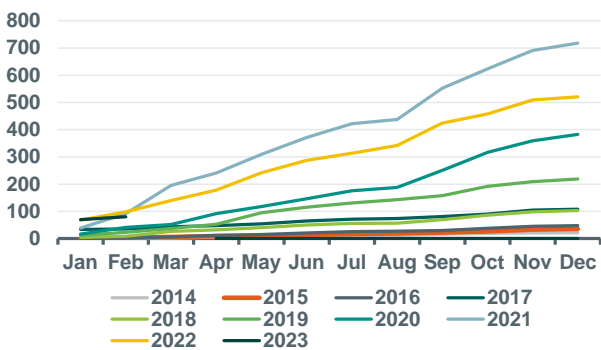
% of total



Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

YTD ESG bond issuance

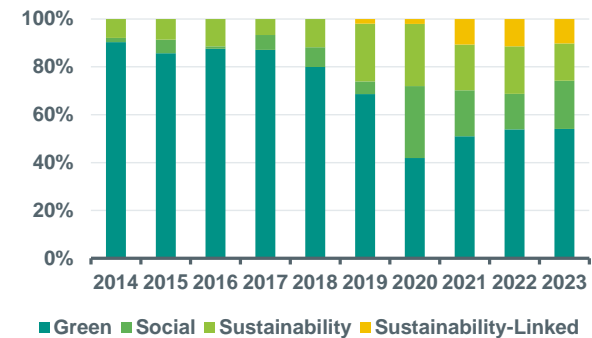
EUR bn (cumulative)



Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

Breakdown of ESG bond issuance by type

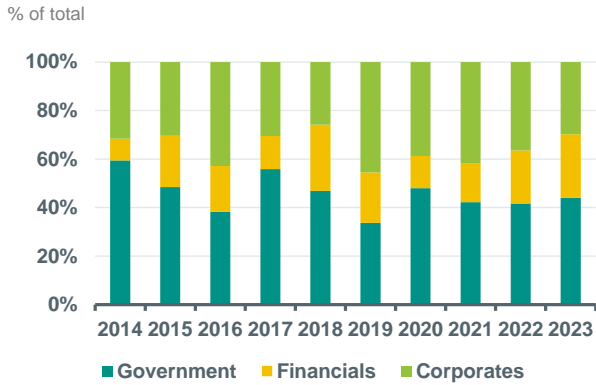
% of total



Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

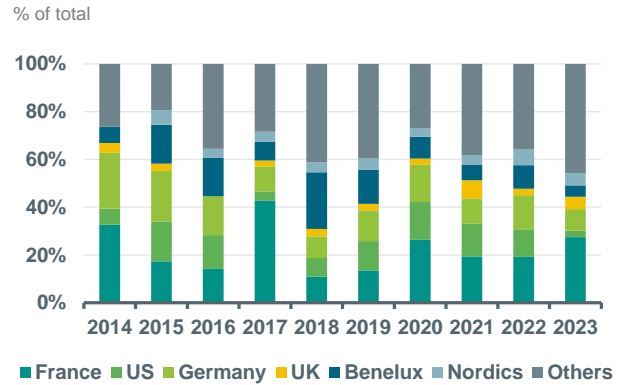
Figures hereby presented take into account only issuances larger than EUR 250m and in the following currencies: EUR, USD and GBP.

Breakdown of ESG bond issuance by sector



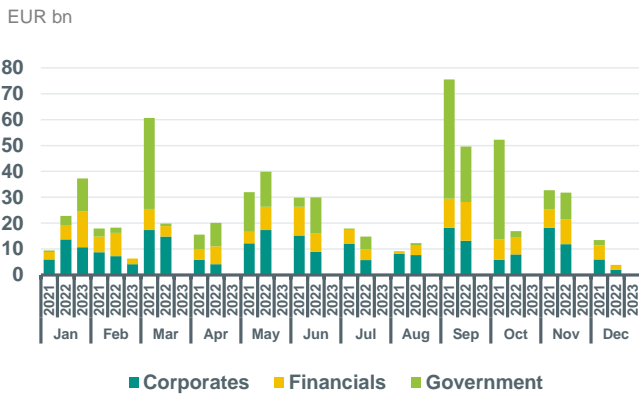
Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

Breakdown of ESG bond issuance by country



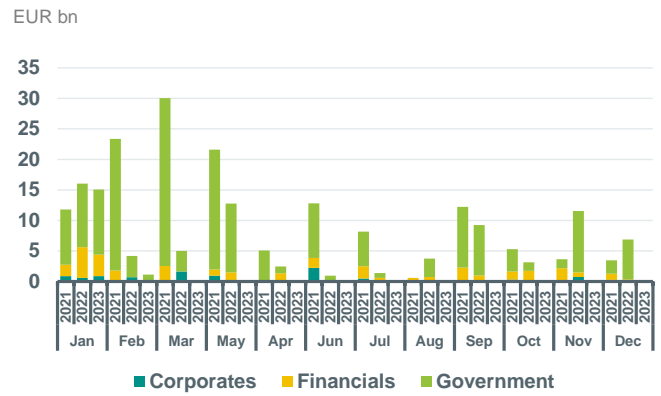
Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

Monthly Green Bonds issuance by sector



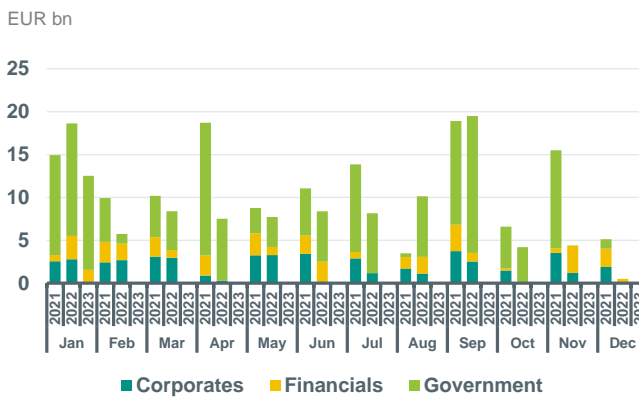
Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

Monthly Social Bonds issuance by sector



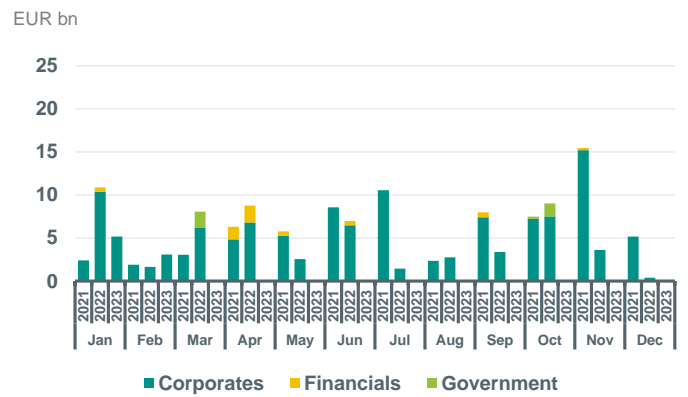
Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

Monthly Sustainability Bonds issuance by sector



Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

Monthly Sust.-Linked Bonds issuance by sector



Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

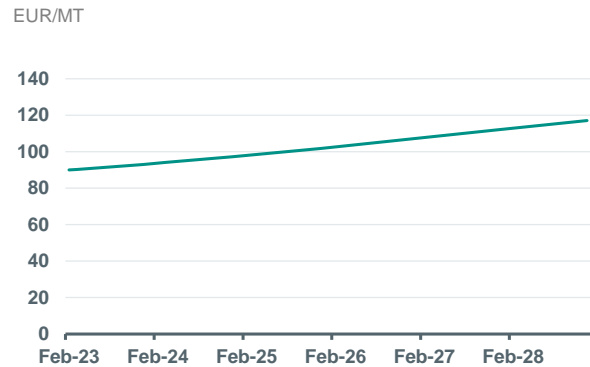
Figures hereby presented take into account only issuances larger than EUR 250m and in the following currencies: EUR, USD and GBP.

Carbon contract current prices (EU Allowance)



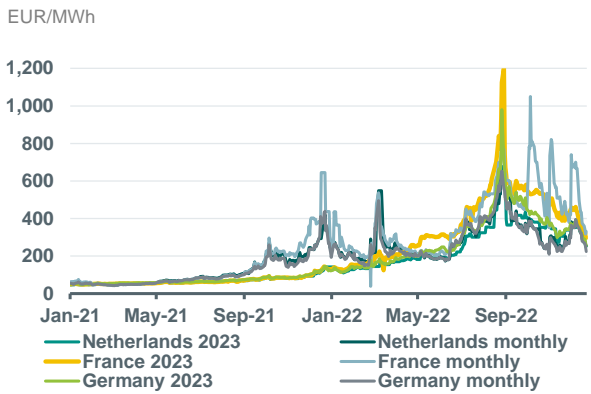
Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

Carbon contract future prices (EU Allowance)



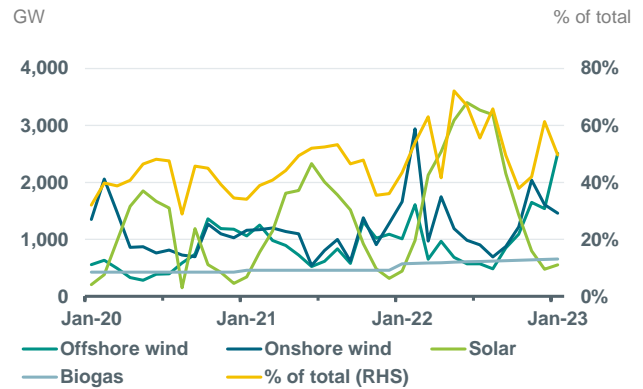
Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

Electricity power prices (monthly & cal+1 contracts)



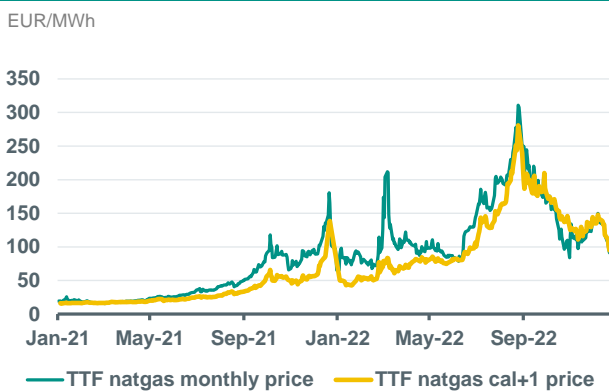
Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics. Note: 2023 contracts refer to cal+1

Electricity generation from renewable sources (NL)



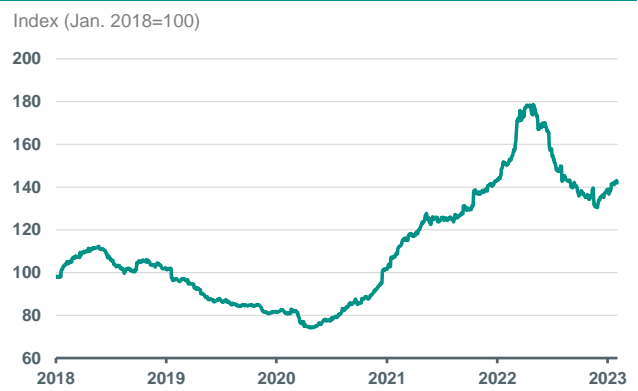
Source: Energieopwek (Klimaat-akkoord), ABN AMRO Group Economics

TTF Natgas prices



Source: Bloomberg, ABN AMRO Group Economics

Transition Commodities Price Index



Note: Average price trend of 'transition' commodities, such as: corn, sugar, aluminium, copper, nickel, zinc, cobalt, lead, lithium, manganese, gallium, indium, tellurium, steel, steel scrap, chromium, vanadium, molybdenum, silver and titanium. Source: Refinitiv, ABN AMRO Group Economics

DISCLAIMER

ABN AMRO Bank
Gustav Mahlerlaan 10 (visiting address)
P.O. Box 283
1000 EA Amsterdam
The Netherlands

This material has been generated and produced by a Fixed Income Strategist ("Strategists"). Strategists prepare and produce trade commentary, trade ideas, and other analysis to support the Fixed Income sales and trading desks. The information in these reports has been obtained or derived from public available sources; ABN AMRO Bank NV makes no representations as to its accuracy or completeness. The analysis of the Strategists is subject to change and subsequent analysis may be inconsistent with information previously provided to you. Strategists are not part of any department conducting 'Investment Research' and do not have a direct reporting line to the Head of Fixed Income Trading or the Head of Fixed Income Sales. The view of the Strategists may differ (materially) from the views of the Fixed Income Trading and sales desks or from the view of the Departments conducting 'Investment Research' or other divisions

This marketing communication has been prepared by ABN AMRO Bank N.V. or an affiliated company ('ABN AMRO') and for the purposes of Directive 2004/39/EC has not been prepared in accordance with the legal and regulatory requirements designed to promote the independence of research. As such regulatory restrictions on ABN AMRO dealing in any financial instruments mentioned in this marketing communication at any time before it is distributed to you do not apply.

This marketing communication is for your private information only and does not constitute an analysis of all potentially material issues nor does it constitute an offer to buy or sell any investment. Prior to entering into any transaction with ABN AMRO, you should consider the relevance of the information contained herein to your decision given your own investment objectives, experience, financial and operational resources and any other relevant circumstances. Views expressed herein are not intended to be and should not be viewed as advice or as a recommendation. You should take independent advice on issues that are of concern to you.

Neither ABN AMRO nor other persons shall be liable for any direct, indirect, special, incidental, consequential, punitive or exemplary damages, including lost profits arising in any way from the information contained in this communication.

Any views or opinions expressed herein might conflict with investment research produced by ABN AMRO.

ABN AMRO and its affiliated companies may from time to time have long or short positions in, buy or sell (on a principal basis or otherwise), make markets in the securities or derivatives of, and provide or have provided, investment banking, commercial banking or other services to any company or issuer named herein.

Any price(s) or value(s) are provided as of the date or time indicated and no representation is made that any trade can be executed at these prices or values. In addition, ABN AMRO has no obligation to update any information contained herein.

This marketing communication is not intended for distribution to retail clients under any circumstances.

This presentation is not intended for distribution to, or use by any person or entity in any jurisdiction where such distribution or use would be contrary to local law or regulation. In particular, this presentation must not be distributed to any person in the United States or to or for the account of any "US persons" as defined in Regulation S of the United States Securities Act of 1933, as amended.

CONFLICTS OF INTEREST/ DISCLOSURES

This report contains the views, opinions and recommendations of ABN AMRO (AA) strategists. Strategists routinely consult with AA sales and trading desk personnel regarding market information including, but not limited to, pricing, spread levels and trading activity of a specific fixed income security or financial instrument, sector or other asset class. AA is a primary dealer for the Dutch state and is a recognized dealer for the German state. To the extent that this report contains trade ideas based on macro views of economic market conditions or relative value, it may differ from the fundamental credit opinions and recommendations contained in credit sector or company research reports and from the views and opinions of other departments of AA and its affiliates. Trading desks may trade, or have traded, as principal on the basis of the research analyst(s) views and reports. In addition, strategists receive compensation based, in part, on the quality and accuracy of their analysis, client feedback, trading desk and firm revenues and competitive factors. As a general matter, AA and/or its affiliates normally make a market and trade as principal in securities discussed in marketing communications.

ABN AMRO is authorised by De Nederlandsche Bank and regulated by the Financial Services Authority; regulated by the AFM for the conduct of business in the Netherlands and the Financial Services Authority for the conduct of UK business.

Copyright 2023 ABN AMRO. All rights reserved. This communication is for the use of intended recipients only and the contents may not be reproduced, redistributed, or copied in whole or in part for any purpose without ABN AMRO's prior express consent.