**MEMO**

Aan/To: Aan de leden van de commissie Economische Zaken van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Van/From: Olaf de Bruijn

Datum/Date: 7 juni 2016

Kenmerk/Reference: ODB/cb

Onderwerp/Subject: Realisme, visie en lange adem als het gaat om nieuwe mobiliteitsbrandstoffen

Als het gaat om de transitie naar nieuwe, meer duurzame brandstoffen in de mobiliteit, roept de RAI Vereniging de Tweede Kamer op om de schouders te zetten onder de uitrol van een realistische visie en timing, zoals die is vastgelegd in de Brandstofvisie met LEV (als uitvloeisel van het SER Energieakkoord).

Kern van deze, samen met 180 maatschappelijke partijen opgestelde, visie is dat we afkoersen op steeds meer elektrisch rijden (met batterijen, of met waterstof gemaakt van duurzame energie). Waarbij voor de korte en zelfs middellange termijn de nu gangbare brandstoffen benzine, diesel en gas nodig blijven om de transitie realistisch en voor Nederland betaalbaar te houden. De nu gangbare brandstoffen zouden wel steeds meer geproduceerd moeten worden uit duurzame (bio)grondstoffen.

Daarnaast constateren wij dat:

-Elektrisch rijden in Nederland nog in de startfase verkeert; de start is hoopvol maar er is nog heel veel nodig om tot een volwassen markt te komen

-Fiscale wetgeving de zakelijke plug-in hybrid markt per januari 2017 tot staan brengt; daarmee verdwijnt een belangrijke katalysator voor de uitrol van laadinfrastructuur

-De gebruiksmogelijkheden van full electric voertuigen in het zakelijke segment de komende jaren nog beperkt blijven; en ook voor de particuliere autokoper zijn de full ev’s vooralsnog te duur

-Het aanbod elektrische voertuigen gestaag stijgt, maar dat dit op korte termijn niet vertaald wordt in substantieel marktaandeel, zo lang kosten, laadgemak en rijbereik niet worden geoptimaliseerd.

-De huidige kostprijs van een elektrisch voertuig van dien aard is dat ‘elektrische automobiliteit’ voor veel marktspelers een brug te ver is.

-De gewenste groei van volledig elektrisch rijden daarmee sterk behoefte heeft aan langjarige, financiële overheidssteun, nog ver voorbij 2020.

-Het nationale beleid hoofdzakelijk gericht is op automobiliteit, terwijl meer inzet op fietsen, en vooral de elektrische variant daarvan, de milieu-en bereikbaarheidsdoelstellingen sneller en kosteneffectiever in zicht brengt.

***Een snel overzicht van de ontwikkelingen per voertuigcategorie***

Fietsen

Voor verplaatsingen van personen binnen de steden en vanuit randgemeenten naar stedelijke centra, is de fiets in Nederland bij uitstek geschikt. Met de komst van de elektrische fiets (en de 45 km/uur variant daarvan) worden realistisch overbrugbare afstanden duidelijk groter (tot wel 25 km) en wordt de fiets daarmee steeds vaker een alternatief voor de auto (en zelfs bestelauto). Via de route van stimulering van fietsverkeer wordt niet alleen bijgedragen aan het oplossen van luchtkwaliteit- en CO2-problematiek, maar ook de bereikbaarheid van steden (congestie) wordt sterk verbeterd. En dit alles tegen de laagste maatschappelijk kosten van alle vervoersmodaliteiten, vanuit een typisch Nederlandse industrie.

Personenauto’s

Personenauto’s lijken bij uitstek geschikt voor elektrificatie. Daarvoor zijn echter nog wel enkele technologische of economische doorbraken noodzakelijk. De prijsdaling van batterij-elektrische en waterstof personenauto’s lijkt voor het halen van het nationale CO2 tussendoel in 2030 echter onvoldoende snel te gaan. Daarom is het noodzakelijk om ook in te zetten op duurzame brandstoffen voor zuinige verbrandingsmotoren. Met de per 1-9-2017 zeer strenge uitlaatgaseisen voor verbrandingsmotoren, zijn deze motoren ook zeer schoon in de praktijk. Deze brandstoffen voor benzine, diesel en gasmotoren zullen zo veel mogelijk uit hernieuwbare grondstoffen gemaakt worden, zowel uit biomassa als via synthese uit duurzame energie. De beschikbaarheid van deze brandstoffen is (net als de productie van groene stroom voor EV en H2) op middellange termijn geen probleem in Nederland.

Bestelauto’s

Binnen stedelijke gebieden wordt ingezet op elektrische aandrijving (batterij of brandstofcel), al dan niet voor de ‘last mile’. Daarbuiten wordt ingezet op waterstof , op gasvormige brandstoffen en biobrandstoffen, en mogelijk dat ook waterstof hier op termijn een belangrijke rol gaat spelen..

Vrachtwagens

Voor zwaar transport over de lange afstand zijn weinig alternatieven voor diesel. Biobrandstoffen, bijmenging van gasvormige brandstoffen of de overstap naar alleen CNG/LNG lijkt vooralsnog de enige duidelijke optie. De inzet van de resterende fossiele diesel en biodiesel is al voorzien voor deze vervoerswijze. Mogelijk dat waterstof toekomstig een oplossing kan gaan bieden.

Bussen

Voor stedelijk en regionaal vervoer wordt ingezet op elektrische aandrijving (batterij- of brandstofcel- elektrisch), analoog aan de ‘green deal zero emission busvervoer’. Daarnaast zal echter gasvormige brandstof voor robuustheid moeten zorgen. Voor de langere afstand zullen zeker op de korte termijn biobrandstoffen, gas en fossiele brandstoffen ingezet worden.

Infrastructuur

Ook met betrekking tot de infrastructuur staan nog veel zaken in de kinderschoenen. Zo is het nog lang niet zeker of de ontwikkelingen zullen leiden tot een meer uitgebreid AC laadnetwerk (eventueel met inductieladen) of DC laadnetwerk, of dat er voor beide netwerken mogelijkheden bestaan. Met betrekking tot waterstof staan de ontwikkelingen nog helemaal in de kinderschoenen waarbij ook de kwaliteit van het waterstofgas nog een belangrijke rol gaat spelen. Waar het de betaalsystemen betreft zijn de mogelijkheden nog lang niet uitgekristalliseerd. In dit kader zal ook de interoperabiliteit met betrekking tot laadsystemen tussen met name de Europese lidstaten nog verder moeten worden ontwikkeld.

Onzekerheden

Voor alle energiedragers en alternatieve brandstoffen gelden grote onzekerheden, zowel in positieve als in negatieve zin. Er zijn verschillende voorwaarden die ingevuld moeten worden voor wat betreft beschikbaarheid, feitelijke duurzaamheid en kosten van alle alternatieve aandrijfvormen en brandstoffen. Inschattingen rond de duurzaamheid van alternatieve brandstoffen en de ontwikkeling van batterij-elektrische en waterstofvoertuigen lopen ook sterk uiteen. Daarnaast is onduidelijk hoe de dringend noodzakelijke buffering van zonne- en windenergie wordt vormgegeven. Dit kan o.a. via elektrische auto’s, via waterstof of door het synthetiseren van gas.

Concluderend:

De overheid zou het uiteindelijk volledig elektrisch rijden moeten blijven stimuleren. Maar dan wel op een manier die door de jaren heen stabiel en voorspelbaar is. Om de transitiefase betrouwbaar vorm te geven, wijst de brandstofvisie de weg. De in de visie beschreven inzet van duurzame brandstoffen in verbrandingsmotoren, naast steeds meer elektrificatie, zorgt voor betaalbaarheid en daarmee stabiliteit.