

**BETREFT** Een duurzame brandstofvisie met LEF

**DEN HAAG** 21 oktober 2014 **E-MAIL** t.vander.wijst@ser.nl  
**ONS KENMERK** 14.02812 **TOESTELNUMMER** 070 3499 551  
**BIJLAGE(N)** 7

Geachte mevrouw Mansveld,

Met het oog op de kabinetsreactie op *Een duurzame brandstofvisie met LEF* informeer ik U graag over de opvattingen hierover van de organisaties die pijler 7, Mobiliteit en transport, van het *Energieakkoord voor duurzame groei* hebben ondertekend. Ook geef ik in deze brief kort aan welke rol het Uitvoeringsoverleg Mobiliteit en Transport, dat door de Commissie Borging Energieakkoord in het leven is geroepen, zal spelen bij de totstandkoming van het Actieplan Duurzame Brandstofmix. Dit Uitvoeringsoverleg bestaat uit dezelfde organisaties die deelnamen aan de Overlegtafel Mobiliteit en Transport in de voorbereiding van het Energieakkoord voor duurzame groei.

De deelnemers aan het Uitvoeringsoverleg zijn unaniem van mening dat met het visiedocument een stevige basis is gelegd voor het vervolgproces dat tot het Actieplan moet leiden. De visie is tot stand gekomen in een breed opgezet en professioneel geleid proces, met grote inzet en betrokkenheid van velen. Er is dan ook veel waardering voor het proces en het eindproduct. Enkele organisaties hebben aangegeven de gelegenheid te willen benutten om een eigen accent aan te brengen<sup>1</sup>.

Het voorgaande laat onverlet dat alle deelnemers aan het Uitvoeringsoverleg zich volledig zullen inzetten voor een breed gedragen Actieplan Duurzame Brandstofmix. Mede in samenspraak met uw ministerie is afgesproken dat het Uitvoeringsoverleg een centrale rol in dit proces zal spelen. Daarmee wordt recht gedaan aan het feit dat de afspraak om te komen tot een Actieplan Duurzame Brandstofmix onderdeel uitmaakt van het Energieakkoord.

Input voor het Actieplan wordt ontleend aan de brandsoftafels die aan het Visiedocument ten grondslag lagen. Weging van de voorstellen en besluitvorming over

---

<sup>1</sup> In de bijlagen vindt u daarom achtereenvolgens de reacties van Natuur & Milieu (mede namens andere groene organisaties), Formule E-team, ANWB, EVO, NS, RAI Vereniging en IPO.

het maatregelenpakket vindt mede plaats op basis van een expertoordeel over kosteneffectiviteit en bijdrage aan het doelbereik.

Het Uitvoeringsoverleg heeft de ambitie om U het Actieplan Duurzame Brandstofmix in december van dit jaar aan te kunnen bieden.

Ik vertrouw erop U hiermee voldoende te hebben geformuleerd.

Met vriendelijke groet,

Pieter van Geel  
Voorzitter Uitvoeringsoverleg Mobiliteit en Transport  
Commissie Borging Energieakkoord



Sociaal-Economische Raad  
T.a.v. de heer drs. P.L.B.A. van Geel  
Postbus 90501  
2509 LK DEN HAAG

Utrecht, 03-10-2014  
Betreft: Brandstofvisie  
Onze referentie: TWA/bde/140805.091  
Contactpersoon: T.J.A. Wagenaar/K. Blaauw

HAMBURGERSTRAAT 28A  
3512 NS UTRECHT  
NEDERLAND  
T +31(0)30 2331328  
F +31(0)30 2331311  
INFO@NATUURENMILIEU.NL  
WWW.NATUURENMILIEU.NL

Geachte heer van Geel,

Na de zomer wordt de kabinetsreactie op de rapportage van fase 2 van het brandstoffenmix-visie-traject verwacht. Wij hechten groot belang aan deze actie uit het SER energie-akkoord en werken graag mee aan de verdere uitwerking. In de huidige vorm kunnen wij de visie echter niet steunen. Wij vinden dat het rapport op onderdelen ernstig tekort schiet én nog niet de heldere visie heeft opgeleverd die in het SER akkoord was bedoeld.

Wij vragen om de volgende inhoudelijke keuzes voordat verdere uitwerking van de brandstoffenmix visie plaatsvindt:

- Kies uitdrukkelijk voor Well to Wheel sturing (WTW) om afwenteling en ineffectieve maatregelen te voorkomen.
- Kies in het actieplan op het maximaal versnellen van (potentieel) zero-emissie brandstoffen en zet geen gerichte stimuleringsmaatregelen in voor opties die niet structureel bijdragen aan de klimaatdoelen (zoals gas en eerste generatie biobrandstoffen voor auto's).
- Kies voor het realiseren van duurzame, transparante biomassaketens en ga daarbij uit van gerichte inzet van een realistisch potentieel biobrandstoffen voor vervoerwijzen die geen alternatief hebben.

En ten aanzien van het vervolg:

- Werk op korte termijn uit wat de bijdrage van de brandstofvisie aan het SER doel van 25Mton in 2030 kan zijn én welke opgave resteert voor energiebesparing, vraagbeïnvloeding en bredere mobiliteitstransities.
- Werk stimuleringsprogramma uit voor innovatieve maar nog niet marktrijpe opties.
- Werk doelen en strategie uit voor gerelateerde duurzaamheidseffecten (luchtkwaliteit, biodiversiteit).
- Kies voor gerichte werkgroepen rondom de cruciale transities per sector.
- Plaats het actieplan onder regie van het SER energie-akkoord.

In deze brief lichten wij bovenstaande punten verder toe.

## **Inhoudelijk te nemen beslissingen:**

De belangrijkste beslissingen die moeten worden genomen voordat aan de uitwerking in een actieplan kan worden begonnen zijn o.i.:

- Kies uitdrukkelijk voor Well to Wheel sturing (WTW) in plaats van Tank To Wheel (TTW) om afwenteling en ineffectieve maatregelen te voorkomen. Alle klimaateffecten waar elders niet op gestuurd wordt, moeten meewegen in de keuze welke brandstoffen, in welke mate en met welke instrumenten worden versneld.
- Kies voor het maximaal versnellen van (potentieel) zero-emissie brandstoffen en energiedragers, waarbij direct elektrisch de meest voor de hand liggende route is. Maar waar ook duurzaam opgewekte waterstof uiteindelijk een optie kan zijn.<sup>1</sup> Creëer daarom geen ruimte voor het actief (fiscaal) stimuleren van tijdelijke inzet van gas in het wegverkeer; dit draagt niet structureel bij aan het behalen van de klimaatdoelen, leidt tot nieuwe lock-in effecten en vertraagt de gewenste transitie naar (potentieel) zero-emissie brandstoffen.
- Biobrandstoffen:
  - Kies voor inzet biobrandstoffen voor specifieke vervoerwijzen die geen alternatief hebben.
  - Geef aan wat 'duurzaam' is en hoe hier op te sturen; de visie schiet hier ernstig tekort.
  - ga uit van een realistisch ambitieus beschikbaar potentieel, zoals aangegeven door het Kennisconsortium. Dit kwam helaas niet terug in de brandstofvisie.

Beslissingen die nu moeten worden genomen ten aanzien van het vervolgproces:

- Werk uit op korte termijn wat de bijdrage van de brandstofvisie aan het SER doel van 25Mton in 2030 kan zijn én welke opgave resteert voor energiebesparing, vraagbeïnvloeding en bredere mobiliteitstransities zoals flexibele mobiliteitsvormen, autodelen, stedelijke distributie, het nieuwe werken, ITS en ICT etc. De kansen hiervoor en noodzaak hiervan ontbreken nu nog in de visie, ook omdat de visie niet in kaart brengt in hoeverre de klimaatdoelen met gericht brandstoffenbeleid behaald kunnen worden.
- Neem ook een verkenning en stimuleringsprogramma op voor innovatieve maar nog niet marktrijpe opties (vooral op het gebied van transport en logistiek) in de uitwerking van het actieplan. Daarmee kan het Nederlandse bedrijfsleven mogelijk een inhaalsprong maken om van groene groei perspectieven in de toekomst te profiteren.
- Werk doelen uit voor gerelateerde duurzaamheidseffecten zoals luchtkwaliteit en gezondheid na 2015, veiligheid en biodiversiteit, duurzaam landgebruik en bodemvruchtbaarheid in relatie tot biobrandstoffen. Deze zijn in het visietraject nog onvoldoende aan bod gekomen.

---

<sup>1</sup> Concreet per segment zijn de cruciale transitiepunten:

- Personenauto: elektrisch en efficiency verbetering fossiel
- Lichte vracht: elektrisch en efficiency verbetering fossiel
- Zware vracht: duurzame biobrandstof, waterstof en efficiency verbetering fossiel
- Scheepvaart: (bio)LNG, duurzame biobrandstof, niches voor elektrisch en efficiency verbetering
- Luchtvaart: Duurzame biobrandstof en efficiency verbetering
- Bus/taxi/vuilnisauto/mobiele werktuigen - (lokale/gesloten) niche markten: biogas, elektrisch en efficiency verbetering.

## **Beslissingen ten aanzien van het vervolgproces**

We vragen om voor het vervolgproces een andere organisatie te kiezen dan tot nu toe gebeurd is. De vervolgstap naar een geïnstrumenteerd actieplan vraagt immers enerzijds meer focus op de cruciale transitiepaden en anderzijds juist om over de schutting van de brandstofroutes heen te kijken om een effectieve samenhangende aanpak te creëren en beleidsconcurrentie te voorkomen. Dat vraagt om een gerichte samenstelling van werkgroepen rondom de cruciale transitiepaden met onafhankelijke voorzitters, een grotere betrokkenheid vanuit de betrokken departementen, koploperbedrijven, deskundigen en maatschappelijke organisaties. Ook vragen wij om het proces onder regie van de SER te leggen, om:

- Draagvlak voor keuzes op hoofdlijnen te krijgen.
- Lastige beslissingen te kunnen nemen en deals te maken.
- Stabiliteit te realiseren in de uitvoering, als coalitie voor de komende jaren en noodzakelijk voor investeringen.

Daarnaast vragen wij om een helder commitment om kabinetsmaatregelen met impact op deze visie, zoals de autobrief, zodanig in te zetten dat de visie gerealiseerd wordt. Dat is cruciaal om (markt)partijen voldoende zekerheid te bieden om te investeren in doorontwikkeling en uitrol van de visie.

## **Reflectie op het proces:**

Na publicatie van de rapportage bleek tot onze verbazing op het allerlaatste moment en zonder goede afstemming nog een aantal fundamentele wijzigingen doorgevoerd te zijn. Hierdoor biedt het rapport geen goede weergave (meer) van een aantal belangrijke inzichten binnen het brandstofmix-visie-traject, met potentieel grote duurzaamheidsconsequenties.

- Zo staat nu in de tekst dat de huidige Europese duurzaamheidscriteria voldoende zijn om te spreken van 'duurzame biobrandstoffen', terwijl deze criteria geen rekening houden met het welzijn van mensen, lokale milieuverontreiniging en broeikasgasemissies en ontbossing als gevolg van *Indirect Land Use Change* (ILUC).
- Daarnaast gaat de visie er vanuit dat de beschikbaarheid van biobrandstoffen geen probleem is. In de praktijk zijn werkelijk duurzame biobrandstoffen - die direct en indirect niet leiden tot ontbossing en zorg dragen voor het welzijn van mensen - beperkt beschikbaar. Dit is ook de conclusie van het Kennisconsortium, maar die input is uit de tekst verwijderd. De beschikbaarheid van biobrandstoffen wordt bepaald door de vraag in hoeverre het mogelijk is om werkelijk duurzame en transparante biomassaketens te ontwikkelen, maar de visie gaat daar niet op in.
- Ook wordt de indruk gewekt dat stimulering van (fossiel) gas van groot belang is voor een effectieve klimaatstrategie, in tegenstelling tot de doorrekening van de kennisinstituten en de eerder afgestemde teksten. Aanbevelingen om juist belemmeringen door beleidsconcurrentie en lock-in risico's te voorkomen, zijn verdwenen. Daarmee biedt de rapportage naar onze overtuiging onvoldoende basis voor een verdere uitwerking in een gericht actieplan.

Wij vragen u daarom deze hoofdpunten te verwerken in de reactie bij de aanbieding van de brandstofvisie aan de Tweede Kamer.

Graag werken we samen met u en de andere partijen om op basis van de brandstofvisie de noodzakelijke transitie in de mobiliteitswereld voortvarend vorm te geven.

Vriendelijke groet,

Natuur & Milieu

Mede namens Greenpeace Nederland, Wereld Natuur Fonds, IUCN Nederland, Milieudefensie, De Groene

Zaak

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'T.J.A. Wagenaar', written over the printed name.

T.J.A. Wagenaar  
directeur



## Reactie formule E

> Retouradres Postbus 8242 3503 RE Utrecht

Sociaal-Economische Raad  
t.a.v. de heer drs. P.L.B.A. Van Geel  
Postbus 90405  
2509 LK Den Haag

## Bijlage 2

Croeselaan 15  
3521 BJ Utrecht  
Postbus 8242  
3503 RE Utrecht  
[www.rvo.nl](http://www.rvo.nl)

**Contactpersoon**  
mevrouw drs. V.C.F. Tersteeg  
*adviseur*

T 088-6022719  
M 06-53541330  
[vivienne.tersteeg@rvo.nl](mailto:vivienne.tersteeg@rvo.nl)

Datum 24 september 2014  
Betreft betreft

Geachte heer van Geel,

Op 30 juni is de brandstofvisie 'Een duurzame brandstofvisie met LEF' aangeboden aan staatssecretaris Mansveld. Deze visie is tot stand gekomen dankzij een zeer goed vormgegeven proces waarbij alle betrokken partijen met veel inzet en moed hebben deelgenomen.

De visie is helder, de ambitie staat. Om de gewenste CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken zal vooral de categorie personenvervoertuigen een forse bijdrage moeten leveren. De betrokken partijen aan de tafel 'wegvervoer duurzaam elektrisch' hebben samen een eerste goede stap gezet om dit te bereiken. Het is nu zaak de visie te vertalen naar concrete acties. Acties waar private partijen onderling of publiek-private partijen de komende jaren voor aan de lat staan, verwoord in een actieplan brandstofvisie.

Het actieplan wordt in december 2014 aangeboden aan de SER. Dit is kort dag. Het is belangrijk dat nu up tempo de visie wordt omgezet in acties. Gezien de grote snelheid waarmee tot een actieplan dient te worden gekomen roepen wij op om korte termijn helderheid te creëren over de scope van het actieplan, het transitiepad van gas en biobrandstoffen en de wijze van financiering:

- De brandstofvisie is gericht op tank-to-wheel maatregelen. Wij roepen u op de maatregelen in het actieplan te richten op well-to-wheel. Zodoende ontstaat een veel evenwichtiger beeld van de effecten van de verschillende brandstofsoorten op de totale keten. Indien de productie van energie geen onderdeel uitmaakt van de maatregelen en de wijze waarop de maatregelen worden afgewogen ontstaat een onrealistisch beeld van de CO<sub>2</sub>-reductie van brandstofsoorten en haar energie-efficiëntie.
- De visie stelt voor het wegvervoer het volgende: "Nederland zet in op een transitie naar elektrische aandrijving voor segmenten waarvoor elektrisch rijden kansrijk is. Elektrisch rijden wordt gecombineerd met duurzame biobrandstoffen en hernieuwbaar gas als overbruggingsoptie en als lange termijn oplossing voor zwaar vervoer". De visie stelt duidelijk dat Nederland gaat voor de elektrische aandrijflijn. Deze is in vele marktsegmenten toepasbaar. Wij roepen u op in SER Mobiliteitstafel snel helderheid te creëren over rol van hernieuwbaar gas en duurzame biobrandstoffen. Deze helderheid

bestaat wat ons betreft uit richtinggevende uitspraken wat de exacte rol is van deze twee typen brandstoffen.

- De actieplanfase is gericht op het benoemen van acties en daaraan gekoppelde actiehouders aan zowel publieke als private kant. Hierbij is financiering gewenst vanuit bedrijfsleven en overheid. Dit kan vanuit bestaande programma's en fondsen of vanuit nieuwe, additionele financieringsarrangementen. Wij zijn erg benieuwd hoe de afweging wordt gemaakt indien additionele financiering wenselijk is. Zijn hiervoor reeds middelen beschikbaar en begroot? En hoe vindt de afweging plaats waarvoor financiële middelen worden aangevraagd? Dit ook in relatie tot het hiervoor genoemde punt. Wij vragen u dit afwegingskader op korte termijn met ons te delen.

**Datum**  
24 september 2014

Tenslotte adviseren wij u het actieplan in te richten naar product-marktcombinatie (PMC) in plaats van naar brandstofsoort. Op deze manier wordt polarisering voorkomen. Daarnaast leert de ervaring dat bedrijven veelal naar PMC zijn georganiseerd en niet naar brandstofsoort. Ook zijn wij er voorstander van om voor alle PMC's waarbij de elektrisch aandrijving uitermate kansrijk is, ook de voertuigen op waterstof erbij te betrekken. Er is immers sprake van elektrische aandrijving en het voertuig maakt in plaats van batterijen gebruik van bijvoorbeeld een brandstofcel.

Namens de leden van het Formule E-team,



De heer B.J. Klerk  
Voorzitter Formule E-team



**Reactie ANWB**

- Waardering voor proces en eindproduct, al bestond de groep van 100 deelnemende organisaties o.i. voor een te groot deel uit lobbyisten voor een specifiek deelbelang;
- Tevredenheid over de duidelijke conclusies mbt. personenauto en bestelauto in de visie (nl. hoofdspoor = elektrisch);
- Ontevredenheid over de slecht onderbouwde uitspraken m.b.t. de inzet biobrandstoffen en CNG bij personen- en bestelauto's in de overgangsfase op weg naar elektrisch rijden,. We delen de kritiek van de milieuorganisaties dat de winst voor milieu en maatschappij beter onderbouwd dient te worden alvorens we er acties op loslaten;

En met oog op het vervolg:

- ANWB hoopt dat de actieplan 'lean & mean' zal zijn, waarbij voortgebouwd wordt op samenwerkingsverbanden zoals het Formule E-team;
- ANWB hoopt dat het actieplan zich nog sterker dan de visie zal focussen op reductie van CO2-emissies, nu de luchtkwaliteit bijna overal in NL aan de EU-normen (voor fijnstof en NOx) voldoet.

### **Reactie EVO**

Aan deze visie heeft EVO het afgelopen half jaar meegewerkt samen met meer dan 100 andere partijen uit het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, centrale en decentrale overheden en kennisinstellingen. Het merendeel van die partijen voerde een stevige lobby om iets wel (elektrisch, waterstof, gas, biobrandstoffen) of zeker niet (biobrandstoffen, gas, fossiel) in de visie te krijgen. EVO nam deel namens onze achterban van gebruikers die ook in de toekomst moeten kunnen blijven vervoeren.

EVO is zondermeer positief over deze visie, want het is een realistische visie en de visie:

- houdt rekening met de grote diversiteit aan vervoermiddelen: licht en zwaar vervoer met alle modaliteiten over de korte en lange afstand
- houdt er rekening mee, dat voor de zware goederen sector over de weg en het water nog lang geen alternatieven in zicht zijn voor fossiele brandstoffen zoals olie en gas
  - Reden waarom het nu al uitfaseren van fossiele brandstoffen (benzine, diesel, LNG, CNG) niet opportuun is.
  - Reden om ook uitdrukkelijk aardgas als alternatief voor olie als product-markt combinatie mee te nemen
- houdt rekening met de vele onzekerheden op gebied van beschikbaarheid en CO<sub>2</sub>- reductiepotentieel van biobrandstoffen
- houdt rekening met de lange weg die nog te gaan is voor de verdergaande ontwikkeling van batterijen en voor het rijden op waterstof
- gaat er van uit, dat efficiencyverbetering in alle sectoren van de carrosserie en de aandrijflijn nog tot tientallen procenten aan CO<sub>2</sub> besparing opleveren
- onderkent dat er continu ontwikkelingen plaatsvinden die nu nog niet te overzien zijn waarbij andere energiedragers in beeld zullen komen, reden om de visie elke 3-4 jaar te herijken.

**Reactie NS**

NS onderschrijft de noodzaak om te komen tot een duurzame brandstofmix per modaliteit, zoals in de brandstofvisie is weergegeven. Daarom heeft NS ook samen met de spoorsector onlangs een contract gesloten met Eneco waarin afgesproken is dat vanaf 2015 50% van de elektriciteit geleverd wordt uit additionele duurzame energiebronnen en vanaf 2018 zelfs 100%. Daarmee zal het elektrisch vervoer over het spoor vanaf 2018 CO2 neutraal zijn

Ook het belang van een transitie naar elektrisch vervoer om een verdere CO2 reductie te behalen wordt door NS onderschreven. Daarbij moet echter niet alleen gekeken worden naar een transitie van fossiele brandstof naar een elektrische aandrijving per modaliteit. Een transitie van fossiel naar elektrisch kan ook worden bereikt door gebruik te maken van vervoersmiddelen die reeds elektrisch zijn, zoals een groot deel van het vervoer per spoor. Daarmee kan op kortere termijn worden bereikt dat een groter aandeel van het vervoer elektrisch wordt aangedreven. Het is daarom van belang om de transitie niet per modaliteit te bekijken maar over de modaliteiten heen. De brandstofvisie bekijkt de transitie echter per modaliteit. Toevoeging van het belang van de transitie naar elektrische modaliteiten zou de brandstofvisie en de transitie naar elektrisch vervoer versterken.

## Reactie RAI Vereniging

RAI Vereniging is positief over het proces dat tot het visiedocument heeft geleid. Een groot aantal partijen heeft met elkaar in openheid gesproken en standpunten gedeeld. Daaruit is een genuanceerde visie naar voren gekomen. Op een aantal onderwerpen is echter nog geen volledig consensus ontstaan. Discussie daarover zal moeten plaatsvinden in de actieplanfase. RAI Vereniging maakt zich zorgen over het vasthouden van de consensus over de uitkomsten van het visietraject en het vasthouden van de nuance in het geschetste beeld. Deze is cruciaal voor het draagvlak bij alle deelnemende partijen. De uitwerking van het actieplan is daarmee van cruciaal belang voor het welslagen van de Visie.

Groene groei is voor RAI Vereniging een belangrijk element voor het betaalbaar maken van de transitie naar duurzame brandstoffen en energiedragers. Deze groene groei is in het visiedocument nog onvoldoende gedefinieerd en ingevuld. Het is zaak dat in de actieplanfase een helder beeld ontstaat over het potentieel aan groene groei. Nederland is in sterke mate afhankelijk van Europese en mondiale ontwikkelingen. De Visie en het actieplan moeten daarom, volgens RAI Vereniging, aansluiten bij ontwikkelingen in Europa. Binnen deze ontwikkelingen moeten de mogelijkheden tot groene groei worden gezocht. De doelstellingen van het SER akkoord zijn dermate ambitieus dat er geen ruimte is voor een afwachtende houding. Inzet op Europees beleid, nationale belastingen, subsidies en stimuleringsmaatregelen zullen op korte termijn moeten aansluiten bij de visie en het actieplan, waarbij haalbaarheid en betaalbaarheid een prominente rol moeten krijgen. In dit kader is het van groot belang dat snel een goede en gedragen maatschappelijke kosten-baten analyse wordt gemaakt.

RAI Vereniging zal zich actief inzetten om ook het actieplan bij de visie tot een succes te maken.

**Reactie IPO**

- IPO/provincies juichen toe dat de Visie Duurzame Brandstoffenmix de smartmixstrategie als uitgangspunt neemt: de weg naar duurzame mobiliteit loopt langs meerdere sporen van zowel elektrische als hernieuwbare gasvormige brandstoffen. IPO/provincies onderstrepen dat hernieuwbare gasvormige brandstoffen nodig zijn om het CO2-doel in 2030 te halen (zie het visierapport).
- IPO/provincies juichen toe dat de weging en de besluitvorming over het maatregelenpakket van het Actieplan zal plaatsvinden op basis van wat maatschappelijk het beste is: de kosteneffectiviteit en de bijdrage aan het doelbereik van de verschillende brandstoffen. Deze aanpak kan ook een aanvullende en goede onderbouwing opleveren van hernieuwbaar gas en biobrandstoffen voor de transitieperiode vanaf heden. Er wordt door provincies ingezet op het verduurzamen van de brandstofketens door middel van beleid op duurzame biomassa. Dit is een logische rol van provincie als het gaat om het aanjagen van de groene-groei-agenda (*biobased economy*).