

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2530

Vragen van het lid **Vendrik** (GroenLinks) aan de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat over *het ECN rapport «Duurzame innovatie in het wegverkeer»*. (Ingezonden 27 januari 2009)

1 Kent u het rapport «Duurzame innovatie in het wegverkeer» dat het Energie Centrum Nederland (ECN) op 22 januari heeft gepubliceerd?¹

2 Onderschrijft u de conclusie dat technologieën als hybride voertuigen, de eerste generatie biobrandstoffen, ICT en CNG op wat langere termijn onvoldoende vermindering van CO₂-emissies bieden? Wat is uw reactie daarop?

3 Welke consequenties trekt u aan de door het ECN benadrukte behoefte aan duurzame productie van elektriciteit en waterstof om vanaf 2030 (vrijwel) nulemissietechnologie mogelijk te maken? Acht u het waarschijnlijk dat er dan voldoende duurzame energie beschikbaar is voor het autoverkeer?

4 Wat is uw reactie op de aanbeveling van het ECN om zowel het rijden op waterstof in brandstofcelauto's als elektrisch rijden parallel te ontwikkelen? Welke stappen gaat u daartoe ondernemen?

5 Hoe gaat u invulling geven aan de aanbeveling van het ECN dat de overheid een coördinerende rol moet spelen in het opzetten van een infrastructuur voor vervoer op waterstof en elektriciteit?

6 Hoe staat u tegenover de conclusie van het ECN dat Europees beleid cruciaal is en welke mogelijkheden ziet u voor Nederland om dit beleid te beïnvloeden? Welke strategische keuzes maakt u daarbij?

7 Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Vendrik/De Krom², waarin de regering wordt verzocht een plan van aanpak te maken voor het wegnemen van de belemmeringen die de versnelde introductie van elektrische auto's in de weg staan?

¹ Volledig rapport: <http://www.ecn.nl/docs/library/report/2008/e08076.pdf>

² Kamerstuk 31 700-XII, nr. 37.

Antwoord

Antwoord van minister **Cramer** (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 4 mei 2009) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 1700

1 Ja. Ik heb samen met de minister van Verkeer en Waterstaat aan ECN gevraagd om verschillende innovatiescenario's uit te werken en daarbij een beeld te geven van de kosten, het reductiepotentieel en de mogelijke beleidsinstrumenten. Deze studie is het resultaat.

2 Deze technologieën zijn in de conclusies van ECN alle als wegbereiders geïdentificeerd en maken deel uit van alle drie de innovatiescenario's. Voor de verschillende innovatiepaden op de lange termijn zijn op korte termijn tussenstappen nodig zoals verdere ontwikkeling van zeer zuinige auto's, biobrandstoffen, hybride techniek, aardgas/biogas en ICT-toepassingen. Op lange termijn zijn verdergaande systeeminnovaties nodig waarbij op dit moment nog geen technologie als winnaar aan te wijzen is.

3

Wanneer we op lange termijn na 2030 nog verder terug moeten in CO₂-emissies betekent het dat we nog sterker moeten inzetten op (vrijwel)-nul-emissietechnologie. Dit betreft voornamelijk met name elektriciteit en waterstof. Beleidsuitgangspunt is dat in de komende decennia het aandeel duurzame energie steeds verder zal toenemen. Daarvan kan ook het autoverkeer gebruik maken.

4

Dit antwoord is betrokken in het antwoord op vraag 5.

5

De transitiepaden elektriciteit en waterstof sluiten elkaar niet uit en kunnen parallel worden ontwikkeld. Op dit moment bevinden ze zich niet in hetzelfde ontwikkelingsstadium. Van het ontwikkelingstraject naar elektrische voertuigen profiteert in later stadium ook de waterstof-brandstofcel-auto, die ook is gebaseerd op elektrische aandrijfcomponenten. Voor de toepassing van elektriciteit en de daarvoor noodzakelijke infrastructuur verwijs ik u naar het antwoord op vraag 7. Om specifieke componenten van de waterstoftechnologie te ontwikkelen worden verschillende projecten ondersteund, zoals de waterstofbus. Het is nog te vroeg om nu al een sterk coördinerende rol voor H₂-infrastructuur te starten. Daarvoor is de ontwikkeling van waterstof voertuigen nog niet ver genoeg.

6

De conclusie over het belang van Europees beleid deel ik, maar deze is getrokken voordat de besluitvorming in Brussel over een aantal belangrijke dossiers heeft plaatsgevonden. Daarmee zijn belangrijke stappen gezet. Er is nu bijvoorbeeld overeenstemming over een CO₂-norm voor auto's. Nederland heeft zich in de onderhandelingen sterk gemaakt voor een ambitieuze CO₂-norm en bovendien voor het opnemen van het lange termijn doel in de normstelling, namelijk 95 g CO₂ per km in 2020. In de CO₂-norm voor auto's is een zwaarder gewicht toegekend aan waterstof en elektrische auto's. Dit biedt samen met de voortschrijdende CO₂-norm meer kansen voor elektrische auto's. Naast de CO₂-norm is er overeenstemming bereikt over de

herziening van de zogenoemde brandstofkwaliteitsrichtlijn en de richtlijn hernieuwbare energie. De leveranciers van motorbrandstoffen kunnen de eisen die voortkomen uit deze Europese richtlijnen ook invullen door elektriciteit te leveren aan elektrische voertuigen en plug-in hybrides. Daar zal ook een stimulans voor elektrische voertuigen van uitgaan.

Ik zal u voor het zomerreces per brief informeren over de samenhang tussen de CO₂-norm voor personenauto's, de richtlijn brandstofkwaliteit en de richtlijn hernieuwbare energie, in het bijzonder met betrekking tot de ontwikkeling en inzet van 2e generatie biobrandstoffen en de toepassing van elektriciteit in de verkeerssector. In de brief zal ik aangeven welke mogelijkheden ontwikkeld kunnen worden om de ontwikkeling en inzet van 2de generatie biobrandstoffen te stimuleren.

7

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in het nota overleg over de Mobiliteitsaanpak, d.d. 16 februari jl., aangegeven een Plan van Aanpak Elektrisch Rijden, mede namens de bewindspersonen van VROM, Economische Zaken en Financiën, in mei van dit jaar naar de Kamer te sturen.