

GROENE ROUTEKAART

BRANDSTOFVISIE VAN MEER DAN HONDERD STAKEHOLDERS TOONT WEG NAAR VERGROENING VAN DE TRANSPORTSECTOR

IN 2050 MOET HET STADSVERKEER IN NEDERLAND GROTENDEELS ELEKTRISCH RIJDEN. BUSSEN EN VRACHTWAGENS ZULLEN RIJDEN OP VLOEIBAAR GAS, TERWIJL LUCHT- EN SCHEEPSVERKEER MEER GEBRUIK ZULLEN MAKEN VAN BIOBRANDSTOFFEN. DAT ZIJN DE BELANGRIJKSTE PUNTEN VAN DE BRANDSTOFVISIE, TOT STAND GEKOMEN ONDER BEGELEIDING VAN EEN KENNISCONSORTIUM VAN TNO, CE DELFT EN ECN.

TEKST: Enith Vlooswijk
FOTO: Siebe Swart/HH

De Brandstofvisie is geformuleerd door meer dan honderd stakeholders uit het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, centrale en decentrale overheden en kennisinstellingen. Over één ding waren alle partijen het met elkaar eens: de weg richting een groenere transportsector loopt niet via één type brandstof. Zo zullen personenauto's tegen 2050 grotendeels elektrisch moeten rijden, maar voor zwaar vrachtverkeer over lange afstand is dat geen optie. Vloeibaar gas – op basis van conventioneel aardgas of biogas, dan wel gemaakt uit waterstof en koolstof – is dat wel. Bij de lucht- en scheepsvaart zullen biobrandstoffen zorgen voor verduurzaming. En voor alle voertuigen geldt dat ze veel zuiniger moeten worden dan nu het geval is. 'Een grotere efficiency is een belangrijke pijler onder de hele visie', zegt Gertjan Koornneef, coördinator van het project bij TNO. 'Dat zorgt voor een lagere uitstoot, maar lost ook andere problemen op. De elektrische auto krijgt zo bijvoorbeeld een grotere actieradius.'

ADAPTIEF BELEID

Aan het document gingen zes onderhandelings-sessies vooraf, ondersteund door een kennis-

DE WEG RICHTING EEN GROENERE TRANSPORTSECTOR LOOPT NIET VIA ÉÉN TYPE BRANDSTOF.

consortium van TNO, CE Delft en ECN. Niet over alles werden de deelnemers het eens. Zo bleef er verschil van mening over de toekomstige beschikbaarheid van biomassa. Dat is niet erg, omdat de Brandstofvisie uitgaat van adaptief beleid. 'We slaan een bepaalde route in op grond van wat we nu weten', legt Koornneef uit. 'Als na verloop van tijd blijkt dat de technologische ontwikkelingen omtrent biomassa achterblijven bij de plannen, kunnen we meer inzetten op alternatieven.'

Nu de hoofdstrategieën zijn geformuleerd, zullen de partijen het komend half jaar een concreet stappenplan maken. Het kennisconsortium, gecoördineerd door TNO, zal toetsen of die stappen wetenschappelijk en technisch

gezien haalbaar zijn. Maar het actieplan moet ook een Europese dimensie krijgen, vertelt Koornneef: 'Er is meer Europees overleg nodig over de te bewandelen weg. De afzonderlijke landen zijn bijvoorbeeld vaak te klein om rijden op waterstof of elektrisch rijden uit te ontwikkelen. Ook de uitrol van tankstations en laadpunten moet gezamenlijk worden opgepakt, want het verkeer stopt niet bij de landgrenzen. De Brandstofvisie is het gevolg van Europese klimaatdoelen, maar tot nu toe maken veel landen geïsoleerd plannen.'

MEERWAARDE

Dat het zo goed lukte alle neuzen dezelfde kant op te krijgen, is mede te danken aan de rol van onpartijdige scheidsrechter die het kennisconsortium tijdens de onderhandelingen innam. 'Wij toetsten of de voorstellen realistisch waren en niet strijdig met elkaar', zegt Rob Cuelenaere van TNO. 'De meerwaarde van deze aanpak is, dat de Brandstofvisie nu door ruim honderd stakeholders wordt gedragen. Dat is echt een groot goed.'

INFO: gertjan.koornneef@tno.nl,
rob.cuelenaere@tno.nl

GROEN TRANSPORT, DUURZAME GROEI EN NIEUWE BANEN

De Brandstofvisie, opgesteld in het kader van het SER Energieakkoord, schetst de uitgangspunten om de Nederlandse transportsector de komende jaren te vergroenen. Het doel is dat de CO₂-uitstoot van de sector in 2050 zal zijn teruggebracht met zestig procent ten opzichte van 1990. Daarnaast moet de luchtkwaliteit verbeteren. De innovaties die hiervoor nodig zijn, moeten uiteindelijk leiden tot duurzame groei en nieuwe banen.

