

Tweede Kamer der Staten-Generaal
t.a.v. de leden van de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20018
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

DATUM 27-05-2021
KENMERK 2021/JN/jvo/014
ONDERWERP Commissiedebat Duurzaam vervoer

Geachte leden van de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat,

Op 8 juni staat het commissiedebat Duurzaam vervoer op de Kameragenda. FME, RAI Automotive NL en Brainport vragen als Nederlandse maakindustrie op het gebied van duurzaam vervoer uw aandacht voor de volgende onderwerpen:

1. Energie efficiënte mobiliteit
2. Toelating duurzame voertuigen tot de weg
3. Batterijtechnologie.

1. Energie efficiënte mobiliteit

Het aandeel elektrisch vervoer heeft de laatste jaren een toevlucht genomen in Nederland. De voordelen van elektrisch rijden voor ons klimaat zijn groot, maar elektrisch rijden leidt niet per definitie tot een efficiënt gebruik van (duurzame) energie. Zo gaat bij het opladen van de accu's in een elektrische auto 10% energie verloren. De behoefte aan duurzame elektriciteit leidt bovendien tot enorme spanningen op ons elektriciteitsnet. Dit vraagt om een toekomst naar een energie efficiëntere mobiliteit. De technologieën voor deze mobiliteitsvorm worden nu al door de Nederlandse maakindustrie ontwikkeld, denk bijvoorbeeld aan de Bosal-warmtewisselaars die leiden tot enorme brandstofbesparingen, de smart-charging laadpalen van Alfen die rekening houden met de netcapaciteit of de op zonne-energie rijdende auto van Lightyear. Uiteindelijk leiden deze energie-efficiënte mobiliteitstechnieken tot minder vraag naar duurzame elektriciteit, mede omdat deze efficiënter wordt toegepast of zelf wordt opgewekt. Dit resulteert vervolgens in minder netinstabiliteit, minder behoefte aan laadinfrastructuur en minder behoefte aan schaarse grondstoffen voor accucapaciteit. Hiermee kunnen we onze klimaatdoelen versneld behalen en leidt de verdere ontwikkeling en productie van deze technieken tot meer werkgelegenheid in Nederland.

Om deze maatschappelijke- en economische kansen te verzilveren is een programmatische aanpak energie-efficiënte mobiliteit noodzakelijk zoals de Nederlandse overheid in 2009 ook heeft ontwikkeld ter stimulering van elektrische voertuigen in Nederland¹. Concreet dient deze aanpak gestoeld te zijn op drie aspecten:

- a) R&D investeringen energie-efficiënte mobiliteit: het is belangrijk dat technologie voor energie-efficiënte mobiliteit ook in Nederland wordt ontwikkeld en geproduceerd. In het coronasteunpakket voor bedrijven is €150 miljoen vrijgemaakt voor R&D-investeringen in duurzame mobiliteit. Deze eenmalige steunmaatregel moet de opmaak zijn naar een structureel stimuleringspakket dat aansluit bij de Europese ontwikkelingen op duurzaamheid en digitaliseringsvraagstukken binnen het mobiliteitskader.
- b) Fiscale stimulering: een verlaagd bijtellingspercentage voor energie-efficiënte voertuigen is noodzakelijk om de aanschaf van deze voertuigen te stimuleren. Het bijtellingspercentage voor

¹<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2009/07/03/plan-van-aanpak-elektrisch-rijden/plan-van-aanpak-elektrisch-rijden.pdf>

deze voertuigen wordt echter o.b.v. het Klimaatakkoord de komende jaren verhoogd. Zo krijgt het Nederlandse bedrijf Lightyear bij de uitrol van de zonneauto in 2027 te maken met een bijtelling van 22%, terwijl Amerikaanse autoproducent Tesla in 2015 nog kon profiteren van een bijtellingspercentage van 0%. De aanschaf - en daarmee ook de ontwikkeling - van nieuwe energie-efficiënte voertuigen in Nederland wordt hiermee ernstig belemmerd. Wij pleiten daarom voor een bijtellingspercentage van 0% voor de zonneauto om zodoende (versnelde) toetreding tot de markt mogelijk te maken.

- c) Aanschafsubsidies energie-efficiënte mobiliteit: de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) is opgetuigd om de aanschaf van kleine en middenklasse elektrische personenauto's (tussen de € 12.000,- en € 45.000,-) te stimuleren. De ontwikkeling van energie-efficiënte voertuigen bevindt zich nog buiten deze prijscategorie, opschaling moet zorgen voor de gewenste prijsdaling richting €30.000,-. Zorg ervoor dat aanschafsubsidies zoals de SEPP beschikbaar worden gesteld voor energie-efficiënte voertuigen zodat fabrikanten via opschaling kunnen zorgen voor prijsdalingen.

2. Versnelde toelating duurzame voertuigen tot de weg

Bij de toelating van duurzame voertuigen tot de weg is een grote hoeveelheid instanties betrokken, denk aan het ministerie I&W, Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), CBR, etc. Deze instanties werken grotendeels onafhankelijk van elkaar. Dit resulteert in situaties waarbij mobiliteitsinnovaties soms jaren moeten wachten op goedkeuring. Concreet zien we dit momenteel terug bij de toelating van de waterstofbus tot de weg². De ontwikkeling van deze innovatie heeft maanden stil gestaan in afwachting op goedkeuring. Niet alleen zorgt dit voor vertraging van de Nederlandse energietransitie, maar tevens wordt de Nederlandse innovatiepositie in gevaar gebracht. Fabrikanten overwegen namelijk hun R&D-activiteiten te verplaatsen naar omliggende landen omdat de toelatingsprocedures daar sneller verlopen. Verschillende acties zijn daarom nodig:

- a) Formuleer één brede Experimenteerwet: in afwachting op RDW-toelating is het belangrijk dat duurzame voertuigen gebruik kunnen maken van ruime ontheffingsmogelijkheden waardoor deze, op beperkte schaal, in de praktijk kunnen worden ingezet. Bij deze experimenteerwet moet niet alleen geëxperimenteerd worden met het 'product' maar ook met de bijbehorende regelgeving. Zo werken we aan een dynamischer en flexibeler toelatingsstelsel dat synchroon loopt met nieuwe duurzame innovaties.
- b) Ontwikkel één toelatingscommissie: binnen de RDW dienen vertegenwoordigers van de verschillende betrokken instanties in één toelatingscommissie te zitten zodat gezamenlijk wordt gekeken naar de certificeringsvereisten van het voertuig en de benodigde infrastructuur. De samenstelling van de commissie kan wisselen op basis van de ingediende innovatie.
- c) Investeer in kennis en kwaliteit bij toelatingsorganisaties: het toelatingsproces wordt momenteel te vaak gehinderd door gebrekkige kennis en capaciteit bij RDW en ILT. Bij de toelating van nieuwe duurzame mobiliteitsinnovaties is er nog geen sprake van een gestandaardiseerd toelatingsproces. Alles moet daarom case-by-case worden beoordeeld hetgeen een langjarig traject oplevert. Investeer daarom in kennis en kwaliteit bij toelatingsorganisaties waardoor goedkeuring geen onnodige vertraging oploopt.

3. Batterijtechnologie: kansen voor de Nederlandse maakindustrie

Het gebruik van lithium-ion batterijen in auto's, bussen, vrachtwagens zal de komende jaren fors toenemen. Dit terwijl de beschikbaarheid van kritische grondstoffen, die benodigd zijn voor de

² <https://www.ad.nl/voorne-putten/nog-geen-groen-licht-waterstofbussen-staan-al-maanden-te-wachten~aae86150/>

productie, onder druk komt te staan. We worden daarom steeds afhankelijker van buitenlandse toeleveranciers met een beperkte toevoer van grondstoffen. Nationale kennisontwikkeling rondom batterijtechnologie wordt daardoor steeds belangrijker, mede omdat de ontwikkeling van batterijtechnologie in Nederland ons voldoende economische kansen biedt.

Kennisontwikkeling over batterijtechnologie kan worden opgedaan door het ondersteunen en doorgroeien van het bestaande initiatief *Battery Competence Center* naar een nationaal batterij innovatieprogramma. We zien dat de markt en bijbehorende productiecapaciteit voor de huidige generatie lithium-ion batterijcellen zich al aan het ordenen is, maar op het niveau van batterijsystemen en integratie voor het heavy-duty segment (bussen, trucks en boten) is dit nog niet het geval. Vanwege de sterke aanwezigheid van Nederlandse maakbedrijven in de productie van bussen, trucks en boten zien we verschillende kansen ontstaan. Niet alleen op het gebied de fabricage van nieuwe generatie batterijsystemen, maar ook in de ontwikkeling en fabricage van machines en equipment voor deze nieuwe batterijen.

Tegelijkertijd zien we ook grote marktkansen ontstaan voor opkomende bedrijven in nieuwe batterijtechnologie, zoals nieuwe generatie batterijmaterialen en productietechnologie. Met de drie technische universiteiten (Twente, Eindhoven en Delft) en (MKB-)bedrijven (o.a. Holst Centre, LeydenJar, LionVolt, E-Magy, DelftIMP, SALD en VDL ETG) is er een sterk ecosysteem ontstaan die inzetten op de ontwikkeling van deze technologie. Opschaling naar industriële schaal van deze kennis en bedrijven is nodig en intensivering van bestaande R&D faciliteiten bij TU Delft, TU Twente en Holst Centre kan hierbij helpen.

Wij vragen, mede gesteund door de vier nationale technologieclusters en de ROMs³, daarom om de Strategische Aanpak Batterijen (28 januari 2020) uit te werken in een Nationaal Batterijprogramma: een innovatieprogramma waardoor via structurele investeringen in innovatieve ecosystemen wordt samengewerkt aan kennis, ontwikkeling en test- en productiecapaciteit op batterijen. Voor dit innovatieprogramma zou de komende vier jaar €100 miljoen vrijgemaakt moeten worden om te kunnen matchen met private en Europese cofinanciering.

Afsluiting

Graag verzoeken wij u de bovengenoemde punten te betrekken bij de behandeling van dit commissiedebat. Mocht u naar aanleiding hiervan vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met Jeroen Neefs, Public Affairs Adviseur van FME, via jeroen.neefs@fme.nl, 06-53158493.

Namens onderstaande partijen,



³ Nederlandse innovatieclusters vragen nieuw kabinet om meer samenhang in investeringsbeleid - [weblink](#)