



Move On onderzoekt: visies op de brand- stoftransitie | deel 2

■ Tekst: Erik Stroosma Foto's: Freepik

Het einddoel in 2050 is bekend, het tussendoel (in 2030) ook. Maar hoe die precies gehaald gaan worden, daarover bestaat nog veel onduidelijk. En dat is lastig ondernemen in een branche waarvan de toekomst bepaald wordt door de brandstoftransitie. Want waar moet je nu in investeren? En wanneer? Om energiestation-ondernemers en -ondernemingen wat houvast te bieden, vroeg Move On vier betrokken partijen naar hun visie op de brandstoftransitie. In het eerste deel van deze miniserie waren dat Shell en RAI Vereniging. In deel 2 komen NOVE en de Vereniging Elektrische Rijders (VER) aan het woord.

'De ontwikkelingen op het gebied van batterijtechnologie en laadinfrastructuur gaan razendsnel'

Een blik op het overzicht van de verkoop van nieuwe auto's in het eerste kwartaal van 2025 is veelzeggend. Veruit het meest verkocht (46,8%) werden hybride auto's. Over 2024 had deze brandstofsoort ook het grootste marktaandeel (41,9%), wat een stijging van bijna 5% is ten opzichte van 2023. De populariteit van hybride auto's laat precies zien waar we nu staan in de brandstoftransitie. Met het ene been nog in de fossiele realiteit en met het ander in de emissievrije toekomst. Met een hybride auto kun je in deze transitieperiode alle kanten op.

Onduidelijke tijden

Maar hoe ontwikkelt die transitie zich verder? Is die emissievrije toekomst inderdaad volledig elektrisch? En hoe snel gaat dat dan, die ontwikkeling? Blijft het voorlopig hinken op twee gedachten met hybriden? Of beleeft full EV de komende jaren zijn grote doorbraak? En wat wordt de rol van waterstof? In onduidelijke tijden is het moeilijk ondernemen. "Want waar moeten we op inzetten: elektrisch, biodiesel, waterstof of toch fossiel", vroeg Drive-bestuurslid en CEO van De Haan Tankstations Joan Gunsch zich vertwijfeld hardop af tijdens het Drive Connect Debat met Tweede Kamerleden in januari. "Waarin moeten we investeren? Hiervoor moeten weten waar we op de langere termijn aan toe zijn."

Vereniging Elektrische Rijders

Leg je die vraag voor aan de Vereniging Elektrische Rijders (VER) dan volgt een niet heel verrassend antwoord. Begin april pleitte de vereniging er bij de politiek voor om meer te investeren in elektrisch rijden om op die manier mobiliteit voor iedereen betaalbaar te houden. De VER reageerde daarmee op opmerkingen van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, Barry Madlener, naar aanleiding van het recente Nationaal EV- en Berijdersonderzoek. Daarin staat onder meer dat in 2026, als elektrische auto's door een stijging van de motorrijtuigenbelasting (mrb) en bijtelling duurder worden dan

vergelijkbare brandstofauto's, een derde van de elektrische rijders dreigt over te stappen op een benzine- of dieselauto.

Gitzwart perspectief

"Die verwachte uitstroom is zorgwekkend", vindt Leonie van den Beuken, voorzitter van de VER. "Volgens minister Madlener blijft elektrisch rijden echter aantrekkelijk genoeg. 'Die paar honderd euro meer per jaar staat tegenover de enorme stijging van de prijs van benzine', gaf hij in de Tweede Kamer aan. Dat klopt, want naar verwachting wordt de prijs van benzine eind dit jaar bijna 26 cent per liter duurder door het aflopen van de tijdelijke verlaging van de brandstofprijzen. Ook het Europese brandstofbeleid zorgt voor een stijging van 11,6 en 7 cent, in respectievelijk 2027 en 2030. Het perspectief dat de minister hiermee schetst is gitzwart voor iedereen die is aangewezen op persoonlijke mobiliteit. Niet alleen elektrisch rijden wordt op termijn veel duurder, ook de brandstofrijder is binnenkort al de dupe."



'De elektrificatie van het wagenpark lijkt minder snel te gaan dan velen verwachten'

Betaalbaar

"Wil de overheid rijden op brandstof betaalbaar houden, dan vraagt dat om een enorme investering", vervolgt Leonie van den Beuken. "Terwijl het minder geld kost om elektrisch rijden iets aantrekkelijker te maken. Met een kleine investering, door bijvoorbeeld een gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting en een verlaagde bijtelling voor elektrische auto's, zorg je ervoor dat iedereen die aangewezen is op persoonlijke mobiliteit, dat kan blijven gebruiken en ook nog eens duurzaam. En zonder die gewichtscorrectie zorgt de verdere groei van elektrische mobiliteit bovendien juist voor extra motorrijtuigenbelasting."

Die groei kan volgens de VER verder gestimuleerd worden door de komst van steeds goedkopere EV-modellen en de ontwikkeling van de tweedehands markt. Leonie: "Het is inmiddels heel goed mogelijk om een elektrische occasion te kopen voor 10- tot 15.000 euro. Dat is in combinatie met de lagere gebruikskosten voor zo'n auto aantrekkelijk, maar dan moet de mrb wel betaalbaar blijven."

Product voor de toekomst

In een breder perspectief ziet de VER de elektrische auto sowieso als hét alternatief voor de brandstofauto. "Als je naar personenauto's kijkt,

dan is de EV het product voor de toekomst", zegt VER-communicatiemanager Sjors ten Tije. "Als we de gehele levenscyclus van een auto onderzoeken, dan is de EV verreweg het schoonste en duurzaamste product. Onderaan de streep gebruiken ze een derde van de energie van een conventionele brandstofauto. Dat verschil wordt de komende jaren alleen maar groter: wereldwijd stijgt de opwekking van duurzame elektriciteit en gaan de ontwikkelingen op het gebied van batterijtechnologie en laadinfrastructuur razendsnel. Elektrische voertuigen vormen daardoor een zeer belangrijk element in de energietransitie."

Afvlakkend groeitempo EV

Voor de VER is de toekomst dus elektrisch. En hoe snel die ontwikkeling gaat, is dus voor een deel afhankelijk van politieke keuzes. NOVE (Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche), de brancheorganisatie voor de zelfstandige brandstofhandel, verwijst daarvoor naar een onderzoek van vorig jaar, van research- en taxatiebureau Troostwijk by Accumin naar de transitie van de energiestation-markt. Over het groeitempo van het aantal elektrische auto's in Nederland noteert Troostwijk daarin onder andere: 'In de periode 2014-2024 was sprake van een gemiddelde groei van 60% per jaar. Hierbij was wel sprake van een afvlakkend groeitempo, de afgelopen twee jaar nam het aantal elektrische auto's nog 'maar' met 34% toe. Echter, in absolute aantallen blijft het aantal elektrische auto's stijgen. Als we ervan uitgaan dat de elektrificatie van het wagenpark in hetzelfde tempo zal doorgaan als de afgelopen jaren, waarbij de procentuele stijging steeds



'Investeren in elektrisch rijden houdt mobiliteit voor iedereen betaalbaar'

iets lager ligt en er vanaf 2035 alleen nog elektrische personenauto's worden verkocht, zal in 2050 circa 85% van de personenauto's, 75% van de bestelauto's en 50% van het vrachtverkeer elektrisch zijn. Dit resulteert in een afname van de totale brandstofafzet van circa 80% ten opzichte van 2020.'

Dalende brandstofafzet

"Troostwijk geeft ook varianten aan waarin de transitie van fossiel naar elektrisch veel minder snel verloopt", zegt NOVE-directeur Erik de Vries, "of juist veel sneller. Vooral de congestie van het elektriciteitsnet en een minder stimulerende overheid kunnen de transitie vertragen. Prijsdalingen van elektrische auto's en technologische vooruitgang kunnen de transitie juist aanjagen. Bij een minder snellopende transitie zal de brandstofafzet met circa 60% zijn afgenomen in 2050, terwijl bij een zeer snel verlopende transitie er sprake is van een daling van 95%. Daarnaast komen er meer hernieuwbare varianten op de markt, die meteen toepasbaar zijn in het huidige wagenpark. Maar hoe je het ook wendt of keert, de trend is overduidelijk.

Al lijkt dit minder snel te gaan, dan velen verwachten. De energiestation-branche zal daarop moeten inspelen. De afzet van brandstof zal de komende jaren, en vooral na 2035 sterk dalen. En dat zal ook gelden voor het aantal energiestations, verwacht Troostwijk. Bij het niet volledig behalen van de overheidsdoelstelling om een volledig elektrisch wagenpark in 2050 te hebben, is er volgens hun model nog ruimte voor ruim 1.000 energiestations. Voor de branche is er daardoor zeker nog toekomst. Al zal dat met aanzienlijk minder locaties zijn en een ander productaanbod, maar met ook in 2050 en daarna nog altijd een deel hernieuwbare brandstoffen." 



Ga mee met Mokobouw naar Gilbarco

In samenwerking met Drive organiseert Mokobouw een reis naar de fabriek van Gilbarco Veeder-Root in het Duitse Salzkotten. Deze ledenreis zal plaatsvinden op een nader te bepalen datum in september 2025.



Gilbarco Veeder-Root is een van de grootste en meest bekende brandstofpompfabrikanten ter wereld. Het bedrijf heeft een heel breed aanbod op het gebied van tanken en laden; van diesel tot waterstof en van tankmeet-systemen tot snelladen. Drive-partner Mokobouw biedt Drive-leden de mogelijkheid om de Gilbarco-fabriek, die even ten oosten van Dortmund ligt, te bezoeken.

Gratis deelname

Deze tweedaagse tour is compleet verzorgd en aan deelname zijn geen kosten verbonden. De reis omvat vervoer per luxe touringcar, workshops over wetstock management, HVO-oplossingen en multimedia op de pomp, een bezoek aan het hoofdkantoor en de fabriek van Gilbarco Veeder-Root, een diner en een overnachting inclusief ontbijt.

