

Beteugelen mobiliteitsg

De CO₂-emissies van de verkeersector groeien met de dag. Tenzij het roer drastisch omgaat, verandert dit de komende decennia niet. Om een omslag te bewerkstelligen is scherp Europees beleid onontbeerlijk. Maar even belangrijk is actief beleid van gemeenten en provincies: zij spelen een cruciale rol in het beperken van de mobiliteitsgroei en het realiseren van een efficiënter transportsysteem.

Een recente studie* laat zien dat met het huidige beleid de CO₂-emissies van verkeer en vervoer in Europa tot 2050 met meer dan 70% groeien ten opzicht van 1990. In deze prognose is al rekening gehouden met de emissie-eisen aan personenauto's van 130 g/km vanaf 2015 en het feit dat de praktijkemissies hoger liggen dan deze norm. Ook voor daarna en voor andere vervoerswijzen zijn jaarlijkse efficiëntieverbeteringen aangenomen, zoals het doortrekken van de historische trend dat nieuwe vliegtuigen jaarlijks gemiddeld 1% zuiniger worden. Ondanks deze verschuiving naar steeds zuiniger voertuigen, blijven de broeikasgasemissies van verkeer dus fors groeien. Deze groei komt door de toenemende vraag naar zowel personen- als goederenvervoer via weg, lucht en zee. Voor Nederland wijken de prognoses niet wezenlijk af van deze Europese trends.

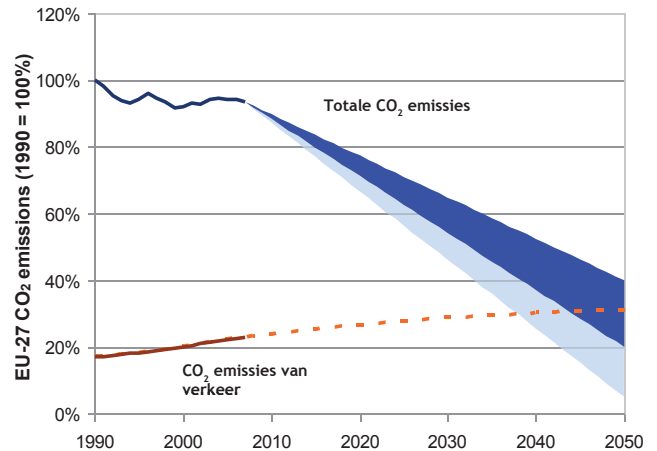
Figuur 1 laat zien dat met het huidige beleid en de bijhorende snelheid van innovatie, de trend in transport een directe bedreiging vormt voor het halen van de EU reductiedoelstelling van 80 tot 95% in 2050. Vanaf ongeveer 2040 zijn de CO₂ emissies van verkeer immers al meer dan die voor de hele economie bij een pad naar 80 tot 95% lagere emissies dan in 1990.

Reductiepotentieel

Uiteraard is er in de tussentijd nog veel mogelijk om deze trend om te buigen. Daarbij zijn vier categorieën reductieopties te onderscheiden:

- o Energiezuinigere voertuigen
- o CO₂-arme of zelfs CO₂-neutrale energiebronnen
- o Efficiëntieverbeteringen in het transportsysteem (o.a. hogere voertuigbenutting, vervoerskeuze en rijgedrag)
- o Vermindering van de transportgroei

* EU Transport GHG: routes to 2050, AEA, CE Delft, TNO et al, 2010, zie: www.eustransportghg2050.eu



Figuur 1: Prognose in verkeersemissies vergeleken met doelen voor de totale emissies (inclusief lucht- en zeescheepvaart);

Bron: CE Delft, TNO et al, 2010

De eerste twee categorieën omvatten alle mogelijke technische maatregelen, zoals lagere lucht- rolweerstand, zuiniger motoren, gewichtsbesparing en verschuiving van de huidige brandstoffen naar elektriciteit en biobrandstoffen. De ontwikkeling van dit soort innovaties zal nog veel tijd vergen: het duurt zeker 10 tot wel 30 jaar voordat nieuwe technologie in het voertuigpark is doorgedrongen. Overigens verschilt dit sterk per vervoerswijze; zo is de levensduur van schepen en vliegtuigen veel langer dan van personenauto's of vrachtauto's.

Het totale reductiepotentieel van alle mogelijke technische innovaties wordt in de eerdergenoemde studie voor 2050, over alle vervoerswijzen samen, geschat op ca. 60%. Dit vereist een enorme innovatie in voertuig- en batterijtechnologie en de ontwikkeling van daadwerkelijk duurzame tweede en derde generatie biobrandstoffen. Ook is daarbij verondersteld dat de elektriciteitsopwekking in 2050 vrijwel CO₂-neutraal is, wat verre van zeker is. Kortom dit zijn stuk voor stuk zeer ambitieuze en hoogst onzekere aannames.

Ervaringen van de afgelopen decennia met biobrandstoffen, waterstof en elektrische auto's tonen aan dat bij de



Auteursinfo

Huib van Essen (015-2150150, essen@ce.nl) is werkzaam bij het onafhankelijke onderzoek- en adviesbureau CE Delft als sectieleider Verkeer en lid van de VVM-sectie Verkeer en Vervoer. Hij werkt aan Europese, nationale en regionale beleidstrategieën voor duurzame mobiliteit.

roei beslissende factor



ontwikkeling van dit soort innovaties het potentieel vooraf vaak wordt overschat. Zo blijkt het netto reductiepotentieel van veel biobrandstoffen veel lager dan enkele jaren geleden nog werd verondersteld. Ook bij elektrische auto's is het beloofde reductiepotentieel nog verre van zeker.

Dit betekent dat met techniek en CO₂-arme energiebronnen alléén de klimaatdoelstellingen waarschijnlijk niet gehaald worden. Ook de twee andere reductiemogelijkheden zijn dus noodzakelijk: een efficiënter transportsysteem en beperking van de transportgroei. Ook daar zit een behoorlijk reductiepotentieel. In de eerste plaats is winst mogelijk door het beter benutten van de voertuigcapaciteit en een ver-

Witboek en strategie

Klimaatbeleid voor verkeer is één van dé speerpunten van Europa, maar het ontbreekt aan een coherente beleidsstrategie. Met de presentatie van zowel het nieuwe Witboek Transport als een strategie om de klimaatemissies van transport aan te pakken komt hier eerdaags verandering in. De onderbouwing van beide zijn grotendeels gebaseerd op een studie van onder meer CE Delft, TNO en het Engelse AEA*. In deze unieke studie zijn alle denkbare CO₂-reductiemogelijkheden in alle transportsectoren onderzocht op hun huidige maar vooral ook toekomstige potentieel. Ook is een analyse gemaakt van beleidsinstrumenten die ingezet kunnen worden om dit reductiepotentieel te verwezenlijken.

* Zie voor meer informatie de project website: www.eurtransportghg2050.eu

schuiving naar efficiëntere vervoerswijzen zoals de fiets, OV of ander collectief vervoer. Voor het goederenvervoer komen vooral spoor en binnenvaart in beeld. Dergelijke verschuivingen leiden echter alleen tot CO₂-reductie als de voertuigcapaciteit goed wordt benut. Het potentieel ligt daarom vooral in dichtstedelijk gebied en op drukke corridors. Tevens kunnen allerlei ICT-toepassingen de ritdynamiek optimaliseren en voertuigen veel dichter achter elkaar laten rijden. Tot slot is er de mogelijkheid om de enorme transportgroei af te remmen. Ook hiervoor bestaan diverse mogelijkheden.

Grip op groei

Voor het afremmen van de transportgroei is het cruciaal om te begrijpen waar die groei vandaan komt. Het faciliteren van mobiliteitsgroei zorgt voor steeds sneller vervoer. Dit stimuleert op zichzelf weer de mobiliteitsgroei. De ruimtelijke inrichting en spreiding veranderen op termijn immers mee. Mensen kunnen bijvoorbeeld in de Randstad werken en op de Veluwe gaan wonen. Een grote supermarkt aan de rand van de stad is alleen rendabel als deze voor heel veel klanten snel bereikbaar is. Dit alles hangt samen met het empirische gegeven dat de tijd die mensen aan mobiliteit besteden gemiddeld constant is.

De sleutel om de mobiliteitsgroei af te remmen ligt dan ook in het ombuigen van de trend naar steeds sneller vervoer. Dit lijkt op het eerste gezicht wellicht lastig te verkopen, maar de toenemende schaalvergroting als gevolg van het steeds snellere vervoer kent niet enkel voordelen. Alsmar grotere scholen, ziekenhuizen, winkelcentra en kantoorgebouwen hebben immers ook hun keerzijden.

Lokaal en regionaal

Voor het benutten van het technische reductiepotentieel ligt de bal voornamelijk bij de EU en nationale overheden. Het gaat dan om voertuignormen, brandstofnormen en een ander energiebeleid, in combinatie met fiscale prikkels om de vraag naar zuinige voertuigen te stimuleren. Lokale en regionale overheden spelen echter een cruciale rol als het gaat om het opzetten van een efficiënter transportsysteem en het afremmen van de mobiliteitsgroei. Maatregelen die hiervoor in aanmerking komen zijn:

- Terughoudendheid met investeren in weginfrastructuur, want meer capaciteit geeft op termijn meer mobiliteit.
- Geen nieuwe of uitbreiding van bestaande regionale vliegvelden.
- Lagere maximumsnelheden op provinciale wegen en binnen de bebouwde kom.
- Letterlijk en figuurlijk voorrang geven aan fietsers.
- Integratie van klimaatdoelen in ruimtelijk beleid, bijvoorbeeld door het mengen van functies en stedelijke verdichting (o.a. Rotterdam is hier al mee bezig).
- Streng en rechtvaardig parkeerbeleid, waarbij de kosten van ruimtebeslag in rekening worden gebracht, al of niet in combinatie met een congestieheffing.



- Slimme en regionaal afgestemde venstertijden, waardoor transportbedrijven hogere beladinggraden kunnen realiseren.
- Bij het economische beleid mobiliteitsreductie meenemen, bijvoorbeeld door bij vestigingsbeleid van bedrijven en op bedrijventerreinen slimme combinaties te stimuleren.

Bij dit alles geldt dat afzonderlijke maatregelen vaak beperkt potentieel hebben of lastig zijn in te voeren door een gebrek aan draagvlak. Slimme combinaties kunnen echter zowel de effectiviteit vergroten als draagvlak creëren. Een beroemd voorbeeld is de congestieheffing in London, die op draagvlak kon rekenen en aan effectiviteit won door de opbrengsten te gebruiken voor verbetering van alternatieven zoals bus en metro. Voor provincies en gemeentes is het dan ook zaak om bovengenoemde 'harde' maatregelen om de groei van automobiliteit en luchtvaart af te remmen te combineren met het faciliteren van langzamer en minder vervoer, zodat mensen alternatieven worden geboden.

Belangrijk in dit licht is het nieuwe Witboek Transport dat de Europese Commissie eerdaags presenteert, met daaraan gekoppeld een strategie om de klimaatemissies van transport aan te pakken (zie kader). Europese voertuig- en energienormering zijn hierin twee belangrijke peilers, maar zonder volumebeleid blijft het dweilen met de kraan open. Hiervoor is overkoepelend prijsbeleid (zoals accijns of kilometerheffing) nodig, maar vooral ook beleid om de enorme mobiliteitsgroei aan de aanbodkant af te remmen. Veel lokaal verkeersbeleid en ruimtelijke keuzes grijpen juist daar op aan: ze beïnvloeden zowel de modal split (de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen) als de gemiddelde verplaatsingssnelheid en dus de omvang en aard van de mobiliteitsgroei.

Het is opmerkelijk dat veel provincies en gemeenten zich vooral richten op het stimuleren van elektrisch vervoer. Hoewel belangrijk, de cruciale bijdrage van lokale en regionale overheden ligt ergens anders: namelijk in het beteugelen van de mobiliteitsgroei. Hier ligt dan ook echt een uitdaging voor de nieuwe provinciebesturen.

Huib van Essen

Sleutels voor duurzame mobiliteit

De Nationale Milieudag 2011 op 17 juni gaat in op de echte sleutels om te komen tot duurzame mobiliteit. De inschrijving is gestart. Kijk voor meer informatie op: www.nationalemilieudag.nl

LIJSTJES

Volgens de Dow Jones Sustainability Index van 2010 is DSM het duurzaamste bedrijf in Nederland. Het chemieconcern lost verfmultinational AkzoNobel af dat in 2009 de race won. Ceo Hans Wijers feliciteert DSM. Shell is boos omdat de Dow Jones Sustainability Index het bedrijf heeft afgevoerd van de lijst en TNT wil in 2011 een notering op de index. Grote Nederlandse bedrijven willen laten zien dat zij milieuverantwoord ondernemen. Dit is een prachtige ontwikkeling die velen vijftientig jaar geleden niet voor mogelijk hielden.

Binnenkort komt de jaarlijkse Environmental Performance Index uit, die laat zien hoe landen op milieugebied presteren. In 2010 stond Nederland op plaats 47 van de 163 landen die zijn beoordeeld. De meeste EU-landen gaan Nederland voor, zelfs landen als Spanje en Italië. Nu is er veel kritiek op dit soort lijstjes. Men meet de verkeerde dingen of de weging van de verschillende onderdelen is onjuist. Maar ook op andersoortige lijsten staat Nederland niet in de top. Op bijvoorbeeld de 2005 Environmental Sustainability Index staat Nederland op plaats 40 van de 146 landen. De lijsten laten zien dat Nederland zijn instrumentarium wel op orde heeft, maar dat de milieudruk hoog is.

Dat Nederland geen koploper meer is op het gebied van milieu is inmiddels bekend. Wat velen niet weten is dat ons milieu en onze volksgezondheid meer onder druk staan dan in de meeste landen het geval is. Dit ondanks het feit dat er in Nederland inmiddels al veel verbeterd is. Zo zijn het oppervlaktewater en de lucht veel schoner geworden. Maar als je het vergelijkt met andere landen dan is de verbetering dus niet voldoende.

Iets anders dat opvalt, is dat niemand zich druk maakt over de plaats die Nederland inneemt op de lijsten. We doen dat wel als we zijn gezakt op de onderwijsindex van de OECD. In december 2010 werd bekend dat Nederland was gezakt op de PISA-lijst (Index van 65 landen naar vaardigheden van 15-jarigen op gebied van taal, wiskunde e.d.). Minister Bijsterveldt van OCW kwam met het uitkomen van de PISA-score met het actieplan 'Beter Presteren', want "de ambitie van het kabinet is om bij de top 5 van de wereld te horen".

Ondanks de geringe aandacht in de politiek, scoort milieu nog steeds hoog in Nederland. In december 2010 rapporteert het Sociaal Cultureel Planbureau dat 65% van de Nederlanders zich zorgen maakt over de gevolgen van milieu- en klimaatproblemen en 85% vindt milieubescherming nu belangrijk voor toekomstige generaties. Het is dan ook inderdaad goed nieuws dat het bedrijfsleven milieu en maatschappelijk ondernemen serieus neemt en wil scoren op de indexlijsten. Als het kabinet en staatssecretaris Atsma hetzelfde zouden doen dan formuleren zij als doel dat Nederland bij de 10 beste landen op milieugebied wil horen.

Dwarsliggers

De column 'Dwarsliggers' probeert verbanden te leggen, maar kan ook dwars tegen gevestigde meningen in gaan.