

Liberaal Groen: vervoer en transport

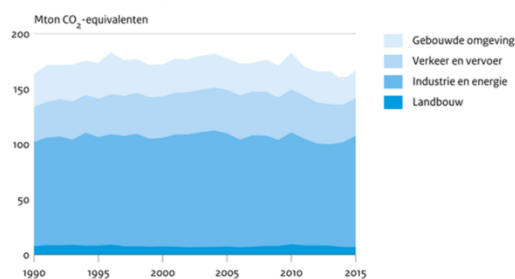
CONCEPT Versie 2c, 14-03-2017 LG Webversie 1 voor commentaar LG leden

Uitgangspunten en Doelstelling

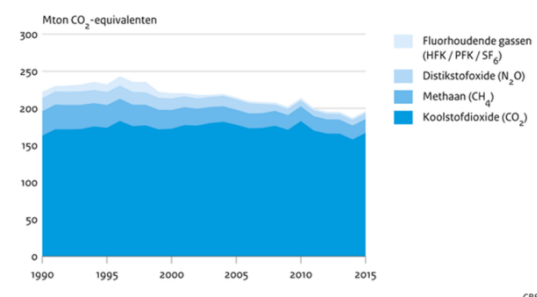
LIBERAAL GROEN heeft als een van haar uitgangspunten de bevordering van vrije handel tussen regio's, terwijl tegelijkertijd de transitie naar een emissieloos 2050 gerealiseerd moet worden. Vrijhandel maakt regionale productie specialisatie mogelijk wat tot lagere kosten en betere levensstandaard leidt. Dit veroorzaakt onvermijdelijk transport van goederen en personen: vrij goederen- en personenverkeer binnen en ook buiten de Europese Unie. Een krachtige stimulering van de circulaire economie helpt verder lange afstand transport te reduceren. Ook hier geldt: vrij baan voor innovatie gericht op het verbeteren van efficiency en verminderen van de milieu-impact.

De Nederlandse CO₂(e) emissie in context:

Emissie kooldioxide (CO₂) per sector



Emissie broeikasgassen



De 200miljoen ton CO₂(e) emissie in Nederland zal moeten worden gereduceerd naar 0 in 2050 met een aantal mijlpalen in de tijd, waaronder tenminste een halvering tegen 2030. Transport vormt een uitdagend segment in deze opgave.

Transport

Ook voor vervoer en transport geldt dat de vervuiler betaalt. De grootste milieu-impact van vervoer en transport zit in CO₂ en fijnstof (**NO_x? nog besluiten**). LIBERAAL GROEN wil de milieu-impact van transport zo veel mogelijk beperken. Om de emissies te verlagen staat LIBERAAL GROEN een significant hogere prijs voor CO₂ voor. Als het ETS wordt gerepareerd, dan via het ETS, mocht dat niet op zeer korte termijn lukken, dan volgt een nationale minimum emissieprijs van €15/ton in 2017 oplopend tot ten minste €35/ton in 2025. Dit geeft ondernemers en consumenten de juiste prikkels en zekerheid. Indien mogelijk wordt dit met buurlanden/ koplopers afgestemd. De einddoelstelling met 0 ton CO₂-emissie in 2050 is zeer ambitieus. Die wordt mogelijk niet gehaald waardoor extra en compenserende maatregelen voor transport nodig kunnen zijn.

Doelstellingen zijn dus: transportbehoefte reduceren, kiezen voor die transportmodaliteit met de minste milieu-impact en inzetten van brandstoffen met de laagst mogelijke CO₂-emissie.

Goederen transport

De doelstelling onder de energie-agenda is een nagenoeg CO₂-emissievrije economie in 2050. Dit is voor vervoer en transport wellicht de lastigste opgave. Met een significant hogere CO₂-prijs worden producten van dichterbij die efficiënt vervoerd worden, economisch aantrekkelijker. De laagste milieubelasting per tonkilometer (tonkm) geldt voor grote vaart en binnenvaart (10-25 gr CO₂/tonkm), gevolgd door spoor (25 gr CO₂/tonkm) en vrachtverkeer (60-300 gr CO₂/tonkm). De slechts presterende modaliteit op dit vlak is luchtvracht met 1000 gr CO₂/tonkm. Een significant hogere prijs voor emissies wordt het best op Europese schaal geforceerd op korte termijn, met vastgestelde prijzen per ton CO₂ van bijvoorbeeld €15 in 2017/8, €25 in 2020 en €35 in 2025. Periodiek wordt bepaald of deze stappen genoeg effect hebben en of prijsniveaus van meer dan €35/ton nodig zijn ter ondersteuning van de doelstelling.

Grote vaart

De grote en kustvaart is – uitgedrukt in CO₂/tonkm – de meest milieuvriendelijke vorm van transport. Toch is het milieubelastend door gebruik van vervuilende zware fracties van fossiele brandstoffen, waarvoor vooralsnog geen alternatief voorhanden is. Aanscherpingen van emissienormen op Europese schaal verlagen schadelijke emissies aan lucht en water.

De concurrentiepositie van Nederlandse havens zal tenminste gelijk moeten zijn aan andere Europese havens, zie ook Transport en logistiek. Met 10-25gr/tonkm is de bijdrage van transport over water aan CO₂-emissies erg laag en geen prioriteit. De aandacht kan dan ook worden gevestigd op de CO₂-inhoud van het vervoerde product zelf, via een belasting of een heffing per ton CO₂. Het milieu zit vrijhandel via vrachtvaart dus niet in de weg, in tegendeel.

Binnenvaart

Goede overslagcondities voor de grote binnenvaart samen met inland (container terminals) die toegankelijk zijn voor spoor- en wegtransport, helpen de emissies per tonkm verlagen, ook op de middellange afstanden. Europese samenwerking op dit terrein is reeds vergevorderd en wordt geïntensiveerd. Ook hier zal walstroom op hernieuwbare basis worden gestimuleerd en zullen experimenten met bio-LNG/ bio-brandstoffen >20% bijmenging de vrije hand krijgen.

Spoor

Spoor op traditionele basis is gelijkwaardig in emissies per tonkm aan binnenvaart. Maar met de transitie naar hernieuwbare elektriciteit kan het spoor zich ontwikkelen tot de milieuvriendelijkste vorm van transport. De aansluitingen op andere vormen van (vervolg)transport voor personen- en goederen is hier van belang.

Wegtransport

Nederland is traditioneel sterk in (lange afstand) wegtransport. Voor goederenvervoer over land is wegtransport de minst milieuvriendelijke vorm; vooral lange afstand transport zal door een sterke stijging van de CO₂-prijs concurrentie ondervinden van spoor en binnenvaart. LIBERAAL GROEN onderkent deze trend en zet in op schonere en waar mogelijk (deels) elektrische vrachtauto's. Voor wegtransport zal de op waterstof gebaseerde fuelceltechnologie mogelijk betere resultaten geven dan elektrisch vervoer, zeker wat betreft actieradius. De toegepaste waterstof voor Fuelcells dient dan wel op hernieuwbare basis gemaakt te worden en niet uit aardgas of andere fossiele brandstoffen.

Intensiever gebruik van de infrastructuur betekent dat vrachtvervoer over de weg naar de nacht zal moeten verschuiven om de weg vrij te houden voor personenvervoer overdag, met name tijdens de spits. Langere vrachtauto's in een automatisch/zelfrijdend konvoi, kunnen als zogenaamde road trains voor extra energie efficiëntie zorgen. Innovatie op dit gebied krijgt financiering.

Luchtvracht

Waar nodig is luchtvracht een optie. Maar met 1000 gr CO₂/tonkm is dit ordes van grootte zwaarder belastend dan de overige transportmodaliteiten. Met een significante CO₂-emissiebelasting die ook voor luchtverkeer moet gaan gelden, zal luchtvracht sterk beperkt worden tot essentiële goederen waarvoor geen alternatief vervoer mogelijk is. LIBERAAL GROEN wil dat die belasting op Europese schaal wordt ingevoerd wat tevens voor zuiniger motoren zorgt. Daarnaast is voor luchtvracht de bijmenging van biobrandstof de enige andere vorm van verduurzaming die op dit moment voorhanden is.

Personen vervoer

Woon-werk, zakelijk en vakantie vervoer zijn onlosmakelijk verbonden met onze open economie, vrijheid van handelen en levensstijl. Een belangrijk uitgangspunt is het zo intensief mogelijk gebruiken van bestaande infrastructuur. De grootste capaciteit van een snelweg ligt op lagere snelheden waardoor kortere onderlinge afstanden mogelijk zijn. LIBERAAL GROEN stimuleert de ontwikkeling van variabele snelheden die zeker tijdens de spits de snelheid en onderlinge afstand van auto's (extern) regelen.

Wat betreft maximum snelheden richt LIBERAAL GROEN zich op wat nu gebruikelijk is in onze buurlanden d.w.z. 130 km per uur. Met 75% of meer belasting per gereden kilometer bepaalt politiek Den Haag of we diesel, benzine, gas of elektrisch rijden. Het is dus een politieke keuze om via belastingdifferentiatie de ene of de andere brandstof te stimuleren. Via een geheel op CO₂ gebaseerde BPM, wegenbelasting en accijnssturing kan er over 15 jaar nagenoeg geheel emissieloos worden gereden. Ter ondersteuning van het efficiëntere gebruik van asfalt is een variabele beprijzing voor asfaltgebruik aan de hand van verkeersintensiteit een goede bijdrage. (zie ook financiële paragraaf)

Fiets

Zelfs in de zeer traditionele fietswereld heeft een technologische revolutie plaatsgevonden die nog niet ten einde is. LIBERAAL GROEN staat voor meer ruimte voor de fiets. Elektrische fietsen, de OV-fiets, deelfietsen; fietsen is veruit de meest milieuvriendelijke vorm van vervoer en bovendien gezond. Meer lange afstand fietspaden, veiliger fietspaden in de stad, meer fietsenstallingen, fiets van de zaak, etc kunnen rekenen op steun van LIBERAAL GROEN.

Openbaar vervoer

De vervoerscapaciteit van het spoor heeft geen grote upside in Nederland, met name ook door beperkte fysieke ruimte op plaatsen met veel transportbehoefte. Dubbeldeks- en langere treinen die frequenter rijden, zijn mooi, zolang dat veilig kan. Punctualiteit is daarnaast ook belangrijk; en extra capaciteit mag niet ten koste gaan van de betrouwbaarheid en punctualiteit. Waar mogelijk kunnen extra sporen komen langs bestaande lijnen maar nieuwe interregionale lijnen hebben geen prioriteit.

De NS stapt over/ is overgestapt op hernieuwbare elektriciteit. Dit verdient lof en steun! Regionaal busvervoer krijgt de nodige ruimte en moet naadloos aansluiten op treinschema's. Nieuwe bussen gaan over op gas als tussenfase en verder naar hernieuwbare elektriciteit, waterstof of welke emissieloze technologie dan ook, zodra de actieradius dat toestaat. LIBERAAL GROEN kiest niet voor een bepaalde technologie. Alle krijgen de ruimte met emissie reductie als doel.

Auto personenvervoer

Naast het steeds intensiever gebruik van de infrastructuur worden auto's steeds schoner op basis van bronbeleid. BPM wordt volledig geheven op CO₂-inhoud van het product tijdens productie en verwacht gebruik (LCA). Ook het gebruik wordt belast op basis van emissie. Elektriciteit voor EV's bij vrij-toegankelijke laadpunten zal uitsluitend nog op hernieuwbare basis beschikbaar zijn. Taxi transport binnen steden gaat over op emissieloze auto's middels universeel lokaal beleid. Deelauto's houden hun eigen standplaatsen waar elektrische infrastructuur komt zodra de actieradius van deze voertuigen boven de 300km komt. Elektrische (fuelcel en batterij) deelauto's kunnen nog enige jaren op steun rekenen.



Horizontale as: CO₂/km en ppm

Veiligheid op de weg

Wegverlichting is verstorend voor de natuur in de directe omgeving van wegen. Veiligheid voor weggebruikers zal worden gezocht in nieuwe vormen van verlichting bij beperkt zicht. Te denken valt bijvoorbeeld aan met zichtcondities samenhangende variabele verlichtingssterkte van weglijnen en gerichte (led) bovenverlichting waar nodig.

Experimenten met deels zelfsturende auto's gericht op veiligheid en minder milieu impact worden krachtig ondersteund. Extern aangestuurde maximum snelheid en onderlinge afstand zullen bij overaanbod van verkeer de capaciteit van wegen verder vergroten.

Vliegverkeer personen

Door internationale verdragen is het tot nu toe niet mogelijk gebleken accijns te heffen op vliegtuigbrandstof. LIBERAAL GROEN vindt dit onwenselijk en zoekt naar opties ook vliegtuigbrandstof te belasten op basis van CO₂ per vliegmijl, zeker op Europese schaal. Biobrandstoffen bijmenging is voorsnog de enige praktische vorm van emissiebeperking.

Bestuurlijke Kaders

Financiering en Belastingen

Belangrijke uitgangspunten voor LIBERAAL GROEN zijn “de vervuiler betaalt” en “het profijtbeginself”: een substantieel hogere CO₂-emissieprijs als elders beschreven zal hier direct aan bijdragen.

Niemand vindt belasting betalen leuk maar we realiseren ons dat het noodzakelijk is. Verschillende vormen van mobiliteit leveren meer op dan ze kosten (autogebruik). LIBERAAL GROEN wil een substantieel deel van de opbrengsten van het wegtransport die niet in het wegtransport worden geïnvesteerd, beschikbaar stellen aan andere vormen van transport en met name in de ondersteuning van emissiereductie.

Technologie en innovatie

LIBERAAL GROEN kiest niet expliciet voor welke technologie dan ook. De doelstelling wordt gedefinieerd (nul CO₂ emissie) evenals de kaders waarbinnen dit dient te gebeuren, inclusief een tijds kader (2050). De markt geeft aan welke technologieën de meest kansrijke zijn. Implementatie-ondersteuning van nieuwe technologieën die marktrijp en opschaalbaar zijn, is noodzakelijk. De bestaande regeling (Demonstratie Energie Innovatie, DEI) wordt uitgebreid.

Transport en Logistiek

In eerste instantie ruimte voor grote vaart/ havens en overslag op binnenvaart en spoor. In zee- en binnenhavens komt er meer ruimte voor hernieuwbare walstroom. De overslagcapaciteit van zeegaande schepen op binnenvaart krijgt vanzelfsprekend alle ruimte evenals inland containerterminals met weg- en spoor aansluiting. Op dit terrein is een Europese aanpak noodzakelijk.

Compensatie

Zoals gezegd is de uitdaging voor emissieloos transport zeer groot. Er zal dus rekening gehouden moeten worden met een restant aan CO₂-emissies in 2050 dat onvermijdbaar is. Om aan de doelstelling te voldoen, zal er wellicht moeten worden gecompenseerd: het neutraliseren van CO₂-emissies in andere segmenten. Met een 0-emissie doelstelling voor de economie als geheel wordt dat een grote uitdaging. Zowel compensatie in andere landen komt dan in zicht, als ook de ontwikkeling van producten/methoden die CO₂ uit de atmosfeer halen, waaronder ook ondergrondse opslag CCS (Carbon Capture and Storage) en verwerking in producten inzet als grondstof.

Elektriciteit uit schone en hernieuwbare bronnen lijkt de beste basis voor personenvervoer, met name voor spoor, overig OV en autoverkeer. Vergroting van capaciteit van bestaande infrastructuur

krijgt voorrang voor wegtransport en voor binnenvaart. Energie- en materiaalgebruik en ook technologie inzet voor wegen / wegtransport krijgen directe aandacht.

Belasting op wegverkeer krijgt een specifieke component ter ondersteuning van de ontwikkeling van technologie ter verduurzaming van vervoer over de weg. Dat geldt voor personen- en voor vrachtvervoer. Batterijen en Fuel cell technologie concurreren niet, maar passen naast elkaar. Dat geldt als verder te ontwikkelen technologie, maar ook letterlijk in het zelfde voertuig. Nederlandse kennisinstituten en universiteiten krijgen (en nemen!) een expliciete rol.

Ruimtelijke ordening

Productie van goederen en diensten dienen daar te gebeuren waar de optimale mix van vestigingsfactoren voor de specifieke activiteit te vinden is. Transport van goederen, personen en diensten hoort daar onlosmakelijk bij. Voor Nederland zijn historische beslissingen op het gebied van ruimtelijke ordening niet optimaal geweest in het licht van de huidige inzichten van energieverbruik en impact. LIBERAAL GROEN laat het over aan investeerders en ondernemers zich te vestigen en te produceren op een locatie naar keuze, zolang in productie en transport de doelstelling heeft naar een 0 emissie te komen.

Voor sommige activiteiten betekent dat concentratie in bijvoorbeeld de Randstad of bij havens. Voor andere activiteiten als wonen en recreatie is spreiding naar andere gebieden juist verstandig. Nederland kent een open landschap dat van grote waarde is voor ons collectief welzijn. Daar moeten we zorgvuldig mee omgaan. Lintbebouwing langs snelwegen staat op gespannen voet met de genoemde landschappelijke waarde.

Door schoon, betrouwbaar en betaalbaar vervoer is er meer keuzevrijheid te wonen, onafhankelijk van de werkplaats.

Regelgeving

Om de emissies te verlagen dienen producten een vermelding van de voornaamste milieu-effecten te krijgen waaronder de CO₂-inhoud inclusief transport. Bij import van materialen en producten van buiten de EU wordt er op toegezien dat de daar geproduceerde producten voor wat betreft CO₂-emissies gelijkwaardig zijn aan die van binnen de EU of worden belast met een factor die het gemis aan CO₂-reductie compenseert. Dit helpt tevens onwenselijke/ en onnodige verplaatsing naar andere productie landen te voorkomen.

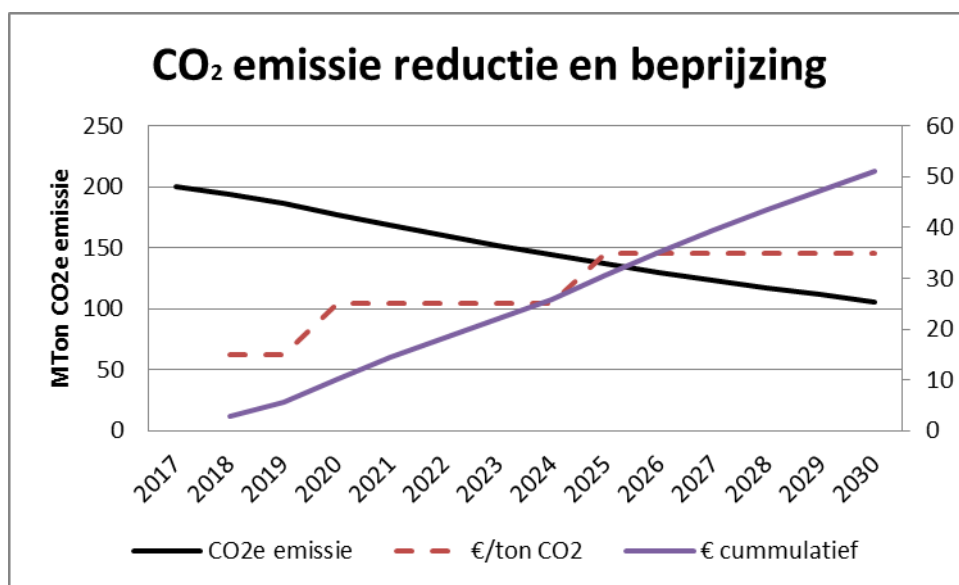
Voor brandstoffen geldt dat waar technisch mogelijk 0 emissie brandstoffen de voorrang zullen krijgen. Dit geldt nu reeds in grote mate voor elektriciteit op hernieuwbare basis. Ook in de landbouw kunnen lokaal geproduceerde biobrandstoffen worden ingezet. Voor Nederland wordt een jaarlijks verlaagd plafond van CO₂-emissies voor elektriciteitsproducenten vastgesteld dat ervoor zorgt dat in 2050 alle geleverde elektriciteit op hernieuwbare/ 0 emissie basis plaatsvindt. Voor transportmodaliteiten waar 0 emissie elektriciteit/ ander niet mogelijk is, zoals vooralsnog in de

luchtvaart en in hoge mate de scheepvaart, wordt het best beschikbare alternatief ondersteund. Bijmenging van biobrandstoffen en bio-LNG zijn daar voorbeelden van.

Subsidiering

Liberaal Groen is tegen langjarige exploitatie subsidies voor alle brandstoffen. De focus wordt gelegd op belasting voor vervuilende brandstoffen waardoor schone brandstoffen eerder concurrerend worden. Ook kernenergie zal haar eigen verzekering moeten gaan betalen. Subsidies zullen in grote mate worden ingezet voor marktrijpe schone technologie als implementatie-ondersteuning.

Financieel effect CO₂ beprijzing oplopend van €15 naar €35/ton met een cumulatieve opbrengst van €50 miljard tot 2030:



Bij de aanname dat per 2030 de CO₂ emissie met 45-50% moet zijn gereduceerd om in lijn te blijven met het akkoord van Parijs wordt bij de aangegeven beprijzing oplopend naar €35/ton in 2015 cumulatief €50 miljard opgehaald ter bekostiging van maatregelen. De emissie getallen betreffen CO₂e voor Nederland als geheel niet alleen transport.

LIBERAAL GROEN wil niet wachten op reparatie van het ETS en staat een CO₂ beprijzing voor als door de bedrijven klimaat coalitie gevraagd. Naast het ETS komt er dan een nationale Koolstofmarkt.

Deze publicatie is tot stand gekomen door bijdragen van LIBERAAL GROEN leden op het LinkedIn Forum.

Bijdragen aan de discussie werden verzorgd door: Volgt