

Enkele aanbevelingen bij de mobiliteitsparagraaf bij het Klimaatakkoord

Position paper TNO voor het rondetafelgesprek over de Klimaattafel Mobiliteit, op 17 april 2019

Inleiding

Voor het bereiken van de klimaatdoelen voor mobiliteit in Nederland is een doorlopend proces van adaptieve beleidsprogrammering nodig dat wordt ondersteund door een sterke kennisinfrastructuur. TNO heeft de ambitie om middels een stevige rol in die kennisinfrastructuur bij te dragen aan het succes van het Nederlandse klimaatbeleid en aan realisatie van de kansen die duurzame innovaties voor de Nederlandse economie bieden. Dat doen we onder andere door onderzoek, ontwikkeling en beproeving, samen met bedrijven, op het gebied van geavanceerde verbrandingsmotoren, elektrische aandrijfconcepten, de productie-, distributie en toepassing van duurzame energiedragers, duurzame logistiek en slimme mobiliteitsconcepten.

Maar adaptief beleid vergt ook innovaties m.b.t. beleidsondersteunende kennis en tools. Daarvoor ontwikkelt TNO:

- kennis en modellen voor verkenning, monitoring en evaluatie van de effecten van (beleids)maatregelen vanuit een integrale benadering;
- betere kennis van gedrag in relatie tot o.a. mobiliteitsbehoefte, modaliteitskeuze en adoptie van nieuwe technologie;
- methodieken voor systeemanalyse en systeemoptimalisatie, zowel binnen het mobiliteitssysteem als op de interactie tussen mobiliteit en andere systemen;
- inzicht in de impacts van disruptieve ontwikkelingen, zowel binnen de mobiliteitssector (o.a. elektrisch vervoer, zelfrijdende auto's en MaaS) als daarbuiten (o.a. circulaire economie, robotisering en de opkomst van de platformeconomie).

TNO pleit voor versterking van de kennisinfrastructuur voor adaptief beleid via een nauwe samenwerking tussen TO2-instellingen, universiteiten en andere betrokken partijen als PBL, CBS, RIVM, RWS, KIM, en RVO bij de ontwikkeling van objectieve kennis en transparante modellen, ter ondersteuning van de ontwikkeling van effectief beleid door de verschillende betrokken ministeries, lagere overheden en andere stakeholders.

Onderdeel van de benodigde kennisinfrastructuur zijn ook voor alle partijen toegankelijke state-of-the-art testfaciliteiten, en leeromgevingen waarin pilots en living labs kunnen worden uitgevoerd om (de implementatie van) nieuwe technologieën/oplossingen in de praktijk te beproeven.

In dit paper geven we een aantal observaties met betrekking tot effectief en toekomstbestendig klimaatbeleid voor de mobiliteitssector.

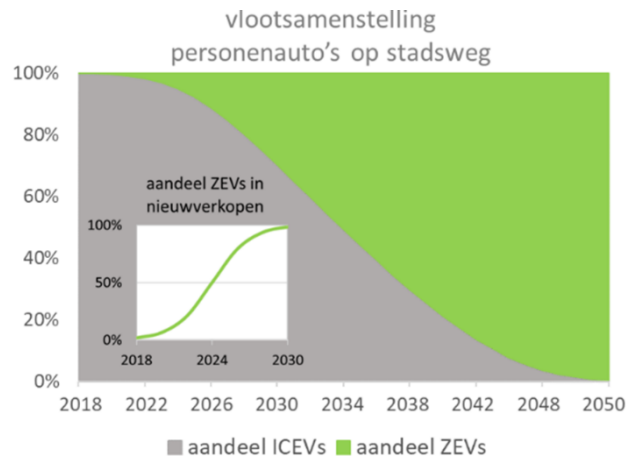
Redundantie in maatregelen nodig om doelen te halen

Er zijn aan de Mobiliteitstafel veel maatregelen gestapeld om de reductiedoelstelling te halen. Het is goed mogelijk dat bij het omzetten van deze voornemens in concreet beleid aan effectiviteit wordt ingeboet. Bijvoorbeeld omdat politici en bestuurders de scherpe randjes eraf willen schaven, of omdat (delen van) voorstellen überhaupt niet worden aangenomen. Ook kunnen exogene ontwikkelingen het bereik van de doelen bemoeilijken. Om meer zekerheid te creëren dat de doelen gehaald worden, is het dus verstandig om meer maatregelen in het plan op te nemen, of op zijn minst alvast voor te bereiden, dan op papier nodig lijkt om de doelen te halen. Het Ontwerp Klimaatakkoord (OKA) geeft aan dat het kabinet de Klimaattafels wel heeft gevraagd na te denken over aanvullende maatregelen. Maar dat is gedaan in het licht van een mogelijke verhoging van de Europese doelstelling naar 55% in

2030. Het verdient aanbeveling om deze maatregelen zo snel mogelijk nader te verkennen en uit te werken, zodat ze ook ingezet kunnen worden wanneer blijkt dat niet alle voorgenomen maatregelen geïmplementeerd (kunnen) worden.

Schone en efficiënte verbrandingsmotoren blijven nodig

Batterij elektrische voertuigen spelen een dominante rol in de voorgenomen maatregelen voor realisatie van de 2030 doelstelling in de mobiliteitssector. Echter, als 100% van de nieuw verkochte personenauto's in 2030 zero emissie is, dan bestaat de personenautovloot in dat jaar nog steeds voor zo'n 60% uit conventionele voertuigen met verbrandingsmotor. Bij bestelauto's en vrachtwagens zal dat aandeel nog veel groter zijn. Dat betekent dat beleid om de luchtverontreinigende en CO₂-emissies van conventionele voertuigen te reduceren belangrijk blijft voor het halen van de CO₂-doelen en voor leefbare steden. Dit loopt in belangrijke mate via Europees normbeleid, waar Nederland traditioneel vanwege de sterke kennisbasis en onafhankelijke positie ten opzichte van de industrie, een stevige stem in heeft. Strenge Europese normen zorgen niet alleen voor schonere en zuiniger voertuigen met verbrandingsmotor, maar leveren ook een incentive voor fabrikanten op om sneller over te stappen naar zero-emissie voertuigen.



Wat betreft de toepassing van duurzaam geproduceerde biobrandstoffen en synthetische brandstoffen in verbrandingsmotoren komt een groeiend aantal opties in beeld. Om effectief te kunnen sturen op grootschalige toepassing is het nodig om zo snel mogelijk te bepalen welke beperkte set opties de voorkeur verdient vanuit een integraal systeem perspectief, rekening houdend met wensen en technische beperkingen van de mobiliteitssector en optimale aansluiting bij transitie in de energiesector.

Sturing nodig om slimme personenmobiliteit en logistiek effectief te laten bijdragen aan halen klimaatdoelen

Innovaties in mobiliteitssystemen en logistiek leiden in de regel tot betere dienstverlening en/of lagere kosten. Dat geeft aanleiding tot rebound-effecten in de vorm van een toegenomen vraag naar personen- en goederenvervoer. Daardoor vertalen de behaalde reducties in voertuigkilometers per personen- of tonkilometer zich niet 1-op-1 naar een vergelijkbare reductie in absolute kilometers, en kan er zelfs meer vervoer gaan plaatsvinden. De uitdaging is om, bijvoorbeeld via carbon accounting en daarop gebaseerde benchmarking van bedrijven of diensten, prikkels op te leggen aan het mobiliteitssysteem waardoor CO₂-emissies zwaarder meewegen in het verbeteren van logistieke en transportsystemen, zodat innovaties niet alleen meer snelheid maar ook meer richting krijgen, en grotere verbeteringen worden gerealiseerd dan autonoom het geval zou zijn.

Financiële stimulering van duurzame mobiliteit hoeft niet via fiscaal beleid

Voor stimulering van duurzame mobiliteit wordt vaak naar fiscale instrumenten of subsidies gekeken, gericht op individuele consumenten. Dit zorgt soms voor ongewenste effecten. Daarom is het interessant te verkennen of grootschaligere stimulering ook mogelijk is via bijvoorbeeld subsidies aan bedrijven, en of bedrijven daarbij gestimuleerd kunnen worden om te concurreren op een zo laag

mogelijke onrendabele top. Ook kan bij alternatief beleid de hoogte van de subsidie/financiering mogelijk makkelijker periodiek worden bijgesteld op basis van monitoring van kostenontwikkelingen.

Nieuwe logistieke diensten nodig voor ZE-stadlogistiek

Het voornemen om in 2025 zero emissie zones voor stadslogistiek in te voeren in 30 tot 40 gemeenten kan een krachtig instrument zijn om ook in het goederenvervoer de transitie naar batterij- en brandstofcel-elektrische voertuigen te stimuleren. Om gebieden af te kunnen sluiten voor bestelvoertuigen en vrachtwagens met verbrandingsmotor, zonder daarbij een woud aan uitzonderingsregels nodig te hebben of perverse prikkels te introduceren voor inzet van andere voertuigklassen, is het wel belangrijk dat er voor alle betrokken vervoersbewegingen tijdig een bruikbaar alternatief is. Dit gaat niet alleen over de beschikbaarheid van voldoende zero emissie voertuigen maar ook van zero emissie logistieke dienstverlening die een oplossing biedt voor vervoerstromen waar 1-op-1 vervanging van bestaande voertuigen door zero emissie voertuigen geen optie. Er is meer onderzoek nodig om deze logistieke systemen te ontwerpen en om marktmodellen te ontwikkelen waarmee deze diensten kunnen worden aangeboden aan bedrijven op een manier die betaalbaar is én voldoet aan de logistieke en andere functionele behoeften van deze partijen.

CO₂-emissies luchtvaart maar helft van klimaateffect

Hoewel geen onderdeel van de sectorale doelstelling, bevat het OKA wel ambities om de klimaatimpact van luchtvaart te beperken. M.n. de sector zelf focust daarbij erg op emissies van CO₂. Het klimaateffect van luchtvaart is echter zo'n twee keer zo groot als dat van de directe CO₂-uitstoot. Dit komt door de uitstoot van waterdamp op grote hoogte, leidend tot de formatie van contrails en cirruswolken, en door chemische reactieproducten van de uitstoot van NO_x en anderen stoffen. De vervanging van fossiele kerosine door biokerosine of een duurzame power-to-liquid brandstof verkleint die emissies niet. CO₂-neutraal vliegen is daarmee niet gelijk aan klimaatneutraal vliegen.

Spreker: dr.ir. Richard Smokers, Principal Advisor Sustainable Transport & Logistics
(richard.smokers@tno.nl)
Contactpersoon: Joram Schollaardt, manager Public Affairs (joram.schollaardt@tno.nl)