

Vergaderjaar 2009–2010

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 122

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 juni 2010

Het verduurzamen van het personen- en goederenvervoer was in de afgelopen jaren een centraal aandachtspunt in het kabinetsbeleid. Dit aandachtspunt is vertaald in onder andere het Werkprogramma Schoon en Zuinig en de Innovatieagenda Energie. Het reduceren van de uitstoot van CO₂ en het onafhankelijker worden van fossiele brandstoffen waren daarbij steeds belangrijke thema's.

Steeds duidelijker wordt dat duurzaamheid ook kansen biedt aan het bedrijfsleven: een offensief klimaat- en energiebeleid van de overheid daagt Nederlandse bedrijven uit tot het ontwikkelen van nieuwe producten en diensten waarmee zij (internationaal) koplopervoordelen kunnen behalen. Verduurzaming kent daarom een breed draagvlak. Dit is onderstreept door het in december 2008 tussen de Rijksoverheid en het bedrijfsleven¹ afgesloten Sectorakkoord mobiliteit, logistiek en infrastructuur 2008–2020, Duurzaamheid in beweging. Het nu voorliggende Plan van Aanpak Truck van de Toekomst is een volgende bouwsteen in de transitie naar een duurzamere sector verkeer en vervoer, in navolging van onder andere het Plan van Aanpak Elektrisch Rijden en stimuleringsprogramma's voor innovatieve bussen en rijden op waterstof.

Probleem

Voor de sector verkeer en vervoer als geheel geldt dat er voor het eerst sinds decennia zicht is op een afname van de CO₂-uitstoot. Uit de recente «Referentieraming energie en emissies 2010–2020» blijkt dat de Schoon en Zuinig doelstelling voor 2020 voor de sector verkeer en vervoer (maximaal 30–34 Mton CO₂) binnen bereik is, indien het vastgestelde en voorgenomen beleid wordt gerealiseerd². Vooral het personenvervoer draagt hieraan bij. Het vrachtverkeer over de weg kent een verwachte continue groei³ die er voor kan zorgen dat de geraamde afname voor de sector als geheel niet wordt gerealiseerd.

¹ Ministeries van V&W, VROM en Financiën, ANWB, RAI-Vereniging, KNV, BOVAG, VNA, TLN, EVO, Schiphol Group, KLM, CBRB, NS, Havenbedrijf Rotterdam, Platform Duurzame Mobiliteit.

² Bijlage bij Kamerstuk 31 209 nr. 117.

³ Zie onder andere *Zuinig met goed op weg, beleid voor efficiencyverbetering in het goederenwegvervoer*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), maart 2009.

Daarom zijn diverse bestaande kansen voor brandstofbesparing en CO₂-reductie zo belangrijk voor bedrijven om door te voeren. Met dit plan van aanpak wil ik daar een impuls aan geven. Waar mogelijk liften andere thema's mee (geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid).

Aanpak

Diverse bestaande kansen voor brandstofbesparing en CO₂-reductie in het weggoederenvervoer worden op dit moment niet massaal verzilverd, vanwege:

- de onbekendheid van bedrijven met de kansen; en
- het in de praktijk onduidelijk en onbewezen zijn van de kansen qua effectiviteit, betrouwbaarheid en bedrijfseconomische ratio (investering versus terugverdientijd).

Ik wil deze belemmeringen aanpakken met het Rijksmaatregelenpakket Truck van de Toekomst. Dit maatregelenpakket, dat is opgenomen in bijlage 1¹, bestaat samengevat uit de volgende drie onderdelen:

1. Een *Proeftuinenprogramma Truck van de Toekomst* met praktijkprojecten om de werking van diverse kansen en de meerwaarde en effectiviteit ervan te demonstreren, beproeven en bewijzen. Anders gezegd: hoe werken kansen voor brandstofbesparing onder welke omstandigheden met welk effect, wat is de betrouwbaarheid, wat is de terugverdientijd en wat is de rangorde van opties qua kosteneffectiviteit?
2. Het ontwikkelen en meerjarig exploiteren van een op transporteurs, verladers en overheden gericht *Kennisloket Truck van de Toekomst* voor kennisontwikkeling, -bundeling en -overdracht aangaande effectieve besparingsopties, zuinig aankoopgedrag, als gids voor stimuleringsregelingen en met beslissingsondersteunende gereedschappen voor een efficiënter wegvervoer.
3. Op basis van de ervaringen in de praktijkprojecten en het succes van het kennisloket de *bestaande stimuleringsregelingen* (bijvoorbeeld MIA/VAMIL en EIA) uitbreiden dan wel het *creëren van nieuwe prikkels*. Nieuwe prikkels kunnen financieel van aard zijn, gericht op het ondersteunen van een groen imago (mogelijke uitbreiding van bijvoorbeeld het «Lean and Green Label» met andere typen besparingsopties dan logistiek) of verschijnen in de vorm van privileges (materiële voordelen geven aan bedrijven die aantoonbaar duurzamer opereren).

Het Rijksmaatregelenpakket Truck van de Toekomst moet ertoe leiden dat bewezen kansen en best practices eind 2012 brede bekendheid hebben onder transporteurs, verladers en overheden. Voor het pakket is een totaalbudget van € 6 miljoen beschikbaar voor de jaren 2010, 2011 en 2012.

De praktijkprojecten starten in de eerste helft van 2011 en zullen eind 2012 zijn afgerond. Het Kennisloket Truck van de Toekomst zal begin 2011 operationeel zijn, zodat al tijdens de start en uitvoering van de projecten met communicatie en kennisontwikkeling, -bundeling en -overdracht wordt gestart.

Op langere termijn, richting 2050, zal er behoefte zijn aan geheel nieuwe vervoersconcepten voor de dan noodzakelijke CO₂-prestatie van het vrachtverkeer over de weg. Het nadenken daarover start vandaag de dag. Ter markering van deze start ondersteun ik met het maatregelenpakket tot besluit het door Stichting Natuur en Milieu geïnitieerde samenwerkingsproject C'mm'n Cargo.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Een ontwikkel- en designproject voor een uit zuinigheidsoogpunt gedreven integraal herontwerp van de truck zoals we die nu kennen, gericht op 60% CO₂-reductie op voertuigniveau in 2035. In het project zullen kennisinstellingen, vrachtautofabrikanten en toeleveranciers, trailerbouwers, vervoerders en verladers, brancheorganisaties en overheden participeren.

Achtergrond

De gepresenteerde aanpak is gebaseerd op actuele literatuur, op uitwerkingen van het Sectorakkoord door partnerorganisaties¹ en op inventarisaties van kansen en belemmeringen met deskundigen van overheden, bedrijven, koepelorganisaties en kennisinstututen. Het plan is getoetst in een stakeholderbijeenkomst met vertegenwoordigers van voornoemde geledingen, alsmede in de zogenoemde Overlegorganen Verkeer en Waterstaat.

Uit de gezamenlijke inventarisatie blijkt dat er vijf groepen van kansen zijn voor brandstofbesparing en CO₂-reductie in het weggoederenvervoer:

1. Technische mogelijkheden op voertuigniveau
 - a) Verhogen aandrijfefficiency nieuwe trucks
 - b) Verhogen voertuigefficiency nieuwe en bestaande trucks;
2. Biobrandstoffen en alternatieven voor diesel;
3. Gedrag (rijgedrag, aankoopgedrag en exploitatiegedrag);
4. Overige voertuiggerichte opties;
5. Verbeterde logistiek, infrastructuur en ruimtelijke ordening.

Bijlage 2² bevat het gemeenschappelijke beeld (overheid en bedrijfsleven) van deze vijf groepen, de bestaande kansen daarbinnen en de specifieke belemmeringen daarvoor.

Deskundigen schatten in dat van deze vijf groepen van kansen, verhoudingsgewijs de meeste CO₂-winst is te behalen met verbeterde logistiek, infrastructuur en ruimtelijke ordening. Vandaar dat ik hierop beleidsmatig al eerder inzette met het Innovatieprogramma Duurzame Logistiek en een bijdrage van € 25 miljoen aan de oprichting van het Topinstituut Logistiek en de Supply Chain Campus in Breda. Eén en ander naar aanleiding van het werk van de Commissie Van Laarhoven.

Beleidsmatig onderbelicht bleven tot nu toe de bestaande kansen op voertuigniveau (groep 1 tot en met 4). Daarop is mijn aanpak dan ook gericht. ECN/PBL hebben in het document «Aanvullende beleidsopties Schoon en Zuinig»³ geraamd, dat deze aanpak additioneel 2½ tot 3½% brandstofbesparing in 2020 oplevert, wat overeenkomt met een reductie in 2020 van 0,2 tot 0,3 Mton CO₂.

Bijkomend voordeel is dat deze brandstofbesparing en CO₂-reductie ook helpen bij het gezonder en concurrerender maken van het weggoederenvervoer. De winstgevendheid van het weggoederenvervoer staat al jaren onder druk en brandstofbesparing en CO₂-reductie zijn daarvoor wezenlijke recepten. Direct, in de zin van directe brandstofbesparing en minder kosten. Maar ook indirect, doordat verladers in toenemende mate duurzaamheideisen aan transporteurs stellen en de investeerders van nu de winnaars van morgen zijn.

Overheidsbeleid vanuit deze economische invalshoek is opportuun vanwege het belang van het weggoederenvervoer voor de economie: het weggoederenvervoer laat grondstoffen, halffabricaten en eindproducten stromen en is een basisbedrijfstak op zichzelf die aan honderdduizenden mensen werkgelegenheid biedt en vele miljarden Euro's aan toegevoegde waarde levert.

¹ Een voorbeeld is het in opdracht van EVO door TNO opgestelde rapport *Maatregelenmatrix CO₂-reductie*, september 2008.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

³ Bijlage bij Kamerstuk 31 209 nr. 117.

Dit plan is een gerichte aanvulling op het bestaande nationale beleid voor het verduurzamen van het weggoederenvervoer op korte en middellange termijn, tot 2020. Vanaf 2020 zal dwingender Europees beleid dat nu in ontwikkeling is (onder meer CO₂-normering voor vrachtauto's) zijn vruchten moeten afwerpen. Bijlage 3¹ bevat een overzicht van het bestaande en in ontwikkeling zijnde nationale en Europese beleid.

Tot slot

Het weggoederenvervoer is een macro-economisch belangrijke sector die in economisch zwaar weer verkeert. Tegelijkertijd is het een qua milieudruk zwaarwegende sector met een omvangrijke verduurzamingsopgave. Hoopgevend is dat ontwikkelingen om de sector economisch gezonder te maken tegelijk ontwikkelingen zijn die de sector duurzamer maken. Een voorbeeld is de groeiende aandacht voor brandstofbesparing en CO₂-reductie. Deze ontwikkeling wil ik versterken door de belangrijkste belemmeringen voor deze ontwikkeling weg te nemen, te weten: onbekendheid van kansen en het onduidelijk en onbewezen zijn ervan onder praktijkomstandigheden. Ik zet daarbij in op demonstratie, communicatie en – voor zover daarop aanvullend nodig – stimulering van beproefde mogelijkheden en best practices. Daarvoor is in de periode 2010 tot en met 2012 in totaal € 6 miljoen beschikbaar. Tot 2020 kan het door de transportsector toepassen van mogelijkheden en best practices een bijdrage leveren aan de verduurzamingsopgave waar de sector voor staat. ECN/PBL hebben geraamd dat het Plan van Aanpak Truck van de Toekomst 2½ tot 3½% extra brandstofbesparing in 2020 oplevert, wat overeenkomt met een reductie in 2020 van 0,2 tot 0,3 Mton CO₂. Na 2020 zal met name het normerende Europese beleid dat thans in ontwikkeling is – waaronder CO₂-normering voor vrachtauto's – zijn vruchten moeten afwerpen en moeten zorgen voor de op dat vlak noodzakelijke trendbreuk.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.