

NOTITIE 13

Een pad naar verduurzaming

**HOE KRIJGEN WE DE ZWAARSTE
VOERTUIGEN DUURZAAM?**



20 DECEMBER 2023

Auteurs: Jasper de Bruin, Igor Koster, Felix Marseille

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Persbericht notitie 13: Hoe krijgen we de zwaarste voertuigen duurzaam?

De zwaarste weg-, spoor- en watervoertuigen zijn in ons land goed voor 13,6 Mton CO₂-uitstoot op een totale uitstoot van 29,6 Mton (2022). Dat is meer dan 40%. De verduurzaming van voertuigen in deze sector blijft achter. Een studie van het Laboratorium Duurzame Mobiliteit inventariseert de belemmeringen voor verduurzaming in zes zware transportsectoren. En biedt ook oplossingen, met name in de regelgeving en samenwerking.

In notitie 13 van het LVM, beschouwen masterstudenten zes categorieën zware mobiliteit: vrachtwagens, mobiele werktuigen (bouwverkeer en tractoren), militaire voertuigen, regionaal treinverkeer, binnenvaart en kustvaart. Hoewel in sommige categorieën voorzichtige stapjes worden gezet, is het overgrote deel van het huidige bestand aan zware vervoermiddelen en het gros van de nieuwverkoop nog 'gewoon' fossiel aangedreven.

Dat maakt de uitdaging groot, urgent en relevant als het gaat om de doelstellingen voor de emissiereductie in Nederland in 2030 en 2050. Zeker als je bedenkt dat de financieel rendabele vervangingstermijnen van schepen, treinen en specifiekere wegvoertuigen snel de twintig jaar overschrijden.

Wat te doen?

In de vrachtwagensector zou een omschakeling naar elektrische trucks relatief snel kunnen gaan. Na vijftien jaar is 95 procent van alle huidige trekkers vervangen en bij de zware bakwagens gebeurt dit na 22 jaar.

De huidige transitie naar elektrische mobiele werk- voertuigen, is echter nog beperkt. Militaire voertuigen vormen een bijzondere categorie met een zeer divers palet aan voertuigen. Ook is de levensduur van specialistische voertuigen minimaal 30 jaar. Kijken we naar het spoor, dan zien we met name goederentreinen nog vaak met 'diesellocs' rijden en zijn er nog 15 regionale trajecten zonder bovenleiding. Een bijzonder aspect van de binnenvaart is dat het voor ongeveer driekwart uit familie- of gezinsbedrijven bestaat. Bij een gemiddelde leeftijd van binnenvaartschepen van meer dan 40 jaar, is te begrijpen dat deze sector moeilijk te verduurzamen is. Maar kijk je naar de uitstoot per kg vracht, dan doet de scheepvaart het juist weer erg goed. De uitstoot is dan tot wel bijna vier keer zo efficiënt als spoorvervoer en tot wel bijna tien keer zo efficiënt als wegvervoer met zware bedrijfsvoertuigen.

Een analyse van de resultaten van de studie naar de achtergrond van verduurzamingsbelemmeringen én oplossingen in de zes afzonderlijke transportcategorieën, leidden tot een aantal algemene kernaanbevelingen.

Samenwerking: In het komend decennium wordt er rond het verduurzamen van de zwaarste vervoermiddelen veel mogelijk. Maar eenvoudig is het niet. Het vraagt veel samenwerking tussen alle partijen om investeren in onzekerheid mogelijk te maken. De overheid kan dat stimuleren via regelgeving – kom met emissie-eisen voor vervoermiddelen waar die nog niet gelden- en door langjarig consistent beleid te voeren.

Onderzoek: Het is essentieel dat nieuwe technische alternatieven verder worden ontwikkeld. Dat zal vooral bij de schepen en bij de militaire voertuigen vragen om een intensivering van de kennis- en onderzoekinspanning.

Laad- en stroomnet: waar 'elektrisch' het grote alternatief zal worden in veel sectoren is het essentieel om geen onduidelijkheid te laten bestaan over de capaciteit op het stroomnet en over de te realiseren laadinfrastructuur. Natuurlijk kan er optimalisatie in de bestaande capaciteit plaatsvinden, maar in de kern is er het komend decennium niet minder dan een Deltaplan nodig rond het stroomnet. Het niet volledig erkennen van die realiteit zal alle bedrijven terughoudend maken of houden.

Verladers: De mobiliteitstransitie is te belangrijk om alleen over te laten aan de vervoerders. Overheden, nationaal en internationaal, en in voorkomende gevallen lokaal, zullen er voor moeten zorgdragen dat verladers niet langer kunnen gaan voor de laagste prijs, waarin geen duurzaamheid is verdisconteerd.

Langetermijnplan: Een langetermijnplan moet in nauwe samenwerking met de EU worden gemaakt. Belangrijk wordt de opname van transport in het Europese emissiehandelssysteem, ETS. Voor de vervoermiddelen waarvoor nog geen emissiedoelen zijn geformuleerd, moeten die er snel komen. Vervolgens kan per vervoermiddel-categorie een aanpak worden uitgewerkt, want die ziet er, geeft deze studie aan, voor de verschillende sectoren echt anders uit. Ten slotte gaat het in deze plannen steeds om het verbinden van het lokale en regionale veld met het internationale veld van regelingen en onderzoek. Want, om een voorbeeld te geven, hoe zorgen we dat de lage emissiezones behulpzaam zijn in het verkrijgen van precies de vervoermiddelen waarmee je de emissiedoelen kunt realiseren?

[Klik hier voor de samenvatting van de 13^e notitie](#)

[Klik hier voor de integrale 13^e notitie](#)

Over het LVM

Het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit is een netwerk van masterstudenten van verschillende universiteiten die affiniteit hebben met duurzame mobiliteit. Zij werken met deskundigen in een klankbordgroep, die op vrijwillige basis en op persoonlijke titel hun bijdrage aan het netwerk leveren. Het idee voor dit netwerk ontstond in de coronatijd uit zorg en enthousiasme. De zorg is dat de gehele mobiliteitssector achterblijft bij het realiseren van de klimaatopgave en ook niet inclusief is, want niet makkelijk toegankelijk voor iedereen. Het enthousiasme komt voort uit de grote hoeveelheid goede studenten die echt aan de slag willen met dit thema, aangevuld met professionals die dezelfde zorg delen.

- Klik [hier](#) voor een uitgebreide samenvatting van notitie 12.
- Klik [hier](#) voor de volledige Notitie 'Kiezen voor verantwoorde mobiliteit'
- Lees de eerdere notities op <https://labverantwoordemobiliteit.nl/>

Voor meer informatie over notitie 13:

Hans Jeekel: j.f.jeekel@outlook.com, tel: 06 51 55 15 61