

ESG & Economie

Het bewegende doel van streefemissies voor mobiliteit

Georgette Boele – Senior Econoom Sustainability | georgette.boele@nl.abnamro.com

- ▶ **Het Nederlandse klimaatbeleid is gericht op een broeikasgasemissiereductie van gemiddeld 58% in 2030 ten opzichte van 1990 en netto nul in 2050**
- ▶ **De Europese Commissie (EC) heeft een broeikasgasreductiedoelstelling voorgesteld van 90% in 2040**
- ▶ **De mobiliteitssector loopt achter bij het terugdringen van de uitstoot en heeft nog een lange weg te gaan om de doelstellingen te halen**
- ▶ **De beleidsscenario's zijn gebaseerd op het huidige klimaatbeleid en de onlangs door de EC voorgestelde doelstelling**
- ▶ **De emissiereductiepaden lopen steil richting 2050 en de totale cumulatieve koolstofbudgetten zijn beperkt**
- ▶ **Een verdere intensivering van de emissiereductie is waarschijnlijk zodat de 1,5°C binnen bereik blijft**
- ▶ **Streefemissies voor Nederland en voor mobiliteit zijn een bewegend doel dat moeilijker te halen zal zijn**

Inleiding

Nederland heeft de uitstoot van broeikasgassen tussen 1990 en 2022 met 31% verminderd. De CO₂-uitstoot daalde in dezelfde periode met 22%. De mobiliteitssector in Nederland liet minder vooruitgang zien, met een emissiedaling van ongeveer 12%. Het Nederlandse klimaatbeleid streeft naar een reductie van de broeikasgasemissies met 58% in 2030 en heeft een indicatieve restemissiedoelstelling voor de sector mobiliteit, wat neerkomt op een reductie van 37% in 2030. Voldoende ambitieuze subdoelen op weg naar het vaak genoemde netto-nulniveau in 2050 zijn belangrijk, omdat het bereiken van netto-nulniveau in 2050 een noodzakelijke maar niet voldoende voorwaarde is om de opwarming van de aarde te beperken. Meer specifiek is niet alleen netto-nul, maar ook het pad naar netto-nul cruciaal, omdat dit uiteindelijk bepalend is voor de cumulatieve hoeveelheid koolstof en andere broeikasgassen die terecht komen in de atmosfeer, die op hun beurt bepalend zijn voor de mate van opwarming van de aarde. In onze ESG & Economie van 5 februari hebben we aandacht besteed aan het Nederlandse klimaatbeleid, inclusief de indicatieve sectordoelstellingen en hoe dit zich verhoudt tot het koolstofbudget (zie [hier](#)). Onlangs heeft de Europese Commissie (EC) een nieuwe reductiedoelstelling van 90% in 2040 voorgesteld (voor een toelichting op de nieuwe EC-doelstelling zie [hier](#)). In dit rapport richten we ons voornamelijk op de emissiescenario's voor mobiliteit en de subsectoren mobiliteit onder het huidige beleid en de voorgestelde wijzigingen van de EC.

Nederlands klimaatbeleid

Het Nederlandse klimaatbeleid heeft als doel de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 55% te hebben verminderd. Voor de zekerheid streeft het Nederlandse beleid naar een reductie van 60%. Deze doelen zijn niet vertaald naar formele sectordoelen. In plaats daarvan zijn voor elke sector "indicatieve restemissies 2030" vastgesteld. Indicatief in de zin dat een te kleine reductie in de ene sector gecompenseerd kan worden door een extra reductie in een andere sector, zodat de 55% reductie voor alle sectoren samen binnen bereik blijft. De indicatieve restemissies per sector tellen op tot 58% reductie (broeikasgasemissies van het Nederlandse grondgebied volgens IPCC-definities). Het gaat om de volgende

klimaatsectoren: industrie, energie, mobiliteit, gebouwde omgeving, landbouw en landgebruik. De indicatieve restemissies voor de klimaatsectoren zijn broeikasgasemissies in CO₂-equivalenten. Om de cumulatieve CO₂-emissies te vergelijken met een mogelijk koolstofbudget, hebben we dezelfde procentuele reductie toegepast voor de indicatieve resterende broeikasgasemissies en CO₂-emissies. De resultaten staan in de tabel hieronder. De sector mobiliteit heeft een relatief hoog restemissie doelstelling voor 2030. Daardoor moet het na 2030 veel harder emissies reduceren.

Indicatieve sector reductiedoelstellingen voor Nederlands beleid en veronderstelde CO₂-doelstellingen

Broeikasgassen in megaton CO ₂ eq	1990	2022	2022 vs 1990 %	Rest emissies	2030 vs 1990 %	2030 vs 2022 %	2030 vs 2022 Mton
Elektriciteit	39.6	30.7	-22	13.0	-67	-58	-18
Industrie	87.0	49.8	-43	29.6	-66	-41	-20
Mobiliteit	33.3	29.6	-11	21.0	-37	-29	-9
Landbouw	32.6	23.9	-27	17.9	-45	-25	-6
Gebouwde omgeving	30.1	20.1	-33	13.2	-56	-34	-7
Landgebruik	6.2	4.4	-29	1.8	-71	-59	-3
IPCC klimaatsectoren	228.8	158.5	-31	96.5	-58	-39	-62

In megaton CO ₂	1990	2022	2022 vs 1990 %	Rest emissies	2030 vs 1990 %	2030 vs 2022 %	2030 vs 2022 Mton
Elektriciteit	39.5	30.4	-23	13.0	-67	-57	-17
Industrie	54.4	43.8	-19	18.0	-67	-59	-26
Mobiliteit	32.9	29.0	-12	21.0	-36	-28	-8
Landbouw	8.0	5.5	-31	4.4	-45	-20	-1
Gebouwde omgeving	28.9	19.1	-34	13.0	-55	-32	-6
Landgebruik	5.8	4.1	-29	1.7	-71	-59	-2
IPCC klimaatsectoren	169.5	131.9	-22	71.1	-58	-46	-61

Bron: CBS, IPCC, ABN AMRO Economisch Bureau

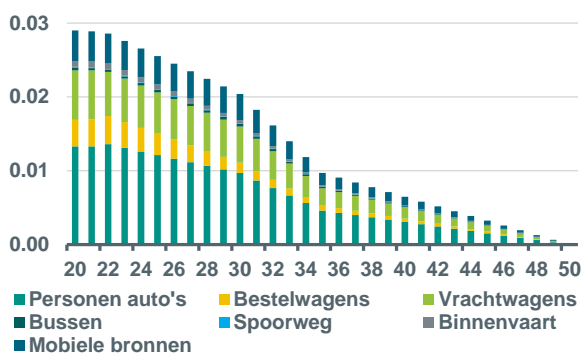
Deze doelstellingen zijn vastgesteld voor 2030. Het klimaatbeleid heeft ook tussentijdse broeikasgasreductiedoelstellingen vastgesteld voor 2035 (-70%), 2040 (-80%) en netto nul in 2050. We gaan ervan uit dat deze broeikasgasreductiedoelstellingen ook gelden voor alleen CO₂. Voor 2030 zijn er indicatieve sectorspecifieke residuele emissiedoelstellingen, terwijl de doelstellingen voor 2035, 2040 en 2050 voor alle klimaatsectoren samen gelden. Om het eenvoudig te houden, nemen we aan dat voor alle klimaatsectoren landelijke tussentijdse doelstellingen en doelstellingen voor netto-nul in 2050 gelden.

Sector mobiliteit

De mobiliteitssector omvat emissies van personenauto's (goed voor 45,3% van de totale emissies van de mobiliteitssector), bestelwagens (12,3%), vrachtwagens (22,9%), bussen (1,4%), spoorwegen (0,3%), binnenvaart (2,4%) en mobiele bronnen (zoals tractoren, vorkheftrucks: 14,3%). De grafiek linksonder toont de jaarlijkse verwachte CO₂-uitstoot onder het klimaatbeleid. De grafiek rechtsonder toont de verwachte CO₂-uitstoot als het voorstel van de EC om de uitstoot tegen 2040 met 90% te verminderen, wordt aanvaard. Voor nu houden we rekening met de algemene reductiedoelstelling. In de toekomst zullen de doelstellingen voor de mobiliteitssector waarschijnlijk worden afgestemd op de algemene doelstelling.

CO₂-uitstoot subsectoren mobiliteit onder Klimaatplan

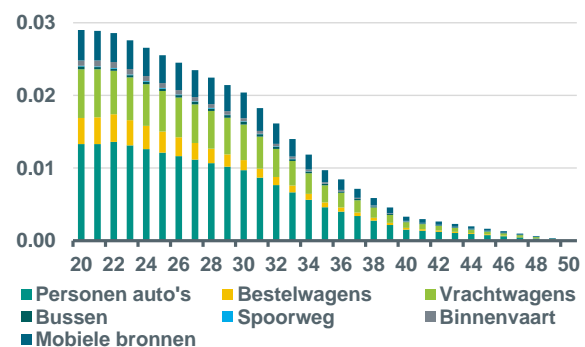
In Gigaton CO₂



Bron: CBS, ABN AMRO Economisch Bureau

Verwachte CO₂-uitstoot onder EC-plan van -90%

In Gigaton CO₂

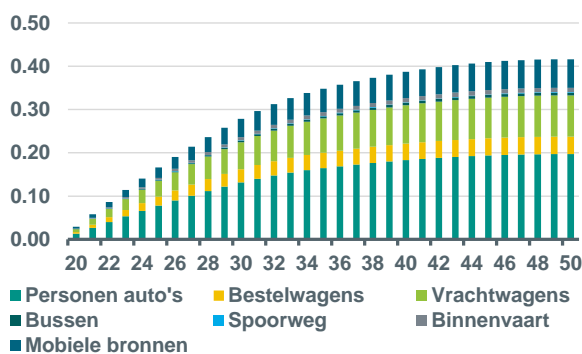


Bron: CBS ABN AMRO Economisch Bureau

Op basis van deze verwachte CO₂-emissieroutes voor mobiliteit voor het huidige beleid en voor het voorstel van de EC kunnen we de cumulatieve CO₂-emissies schatten die deze routes met zich meebrengen. De grafiek linksonder toont de cumulatieve CO₂-uitstoot van mobiliteit en de subsectoren daarvan onder het klimaatbeleid. De cumulatieve uitstoot van mobiliteit zou 0,42 Gigaton CO₂ bedragen, waarbij personenauto's verantwoordelijk zijn voor 0,2 Gigaton CO₂ in de periode 2020-2050, oftewel ongeveer de helft. Nederland zou cumulatief 1,85 Gigaton CO₂ uitstoten tot 2050 (zie [hier](#)), dus de mobiliteitssector zou verantwoordelijk zijn voor ongeveer 23% hiervan. De grafiek rechtsonder toont de cumulatieve uitstoot onder de door de EC voorgestelde reductiedoelstelling van 90%. Met de 90% reductiedoelstelling zou de cumulatieve uitstoot ongeveer 1,72 Gigaton bedragen in vergelijking met de 1,85 Gigaton en de mobiliteitssector zou waarschijnlijk een cumulatieve CO₂-uitstoot hebben van 0,39 Gigaton tegenover 0,42 Gigaton onder het huidige beleid voor de periode 2020-2050. Dit is een verschil van 7%.

Cumulatieve CO₂-uitstoot mobiliteit Klimaatplan

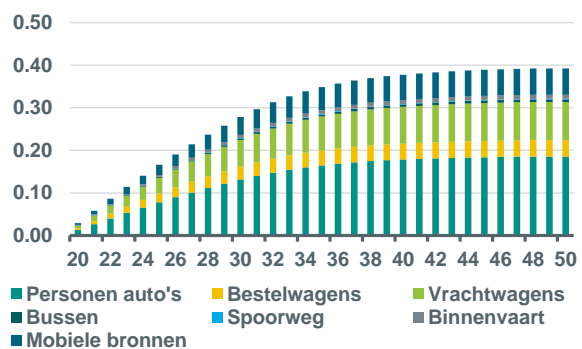
In Gigaton CO₂



Bron: CBS ABN AMRO Economisch Bureau

Cumulatieve CO₂-emissies mobiliteit EG -90%

In Gigaton CO₂



Bron: CBS ABN AMRO Economisch Bureau

We hebben een schatting gemaakt van de cumulatieve emissies voor Nederland, klimaatsector mobiliteit en subsectoren mobiliteit onder het huidige beleid en de voorgestelde emissiereductie van 90% in 2040 voor de perioden 2020-2050 en 2023-2050. De resultaten staan in onderstaande tabel. Deze cumulatieve emissies kunnen worden gebruikt om het Nederlandse klimaatbeleid en het beleid ten aanzien van mobiliteit te vergelijken met het continu veranderende beschikbare koolstofbudget voor 1,5°C. Wij denken dat het cruciaal is om niet alleen emissiepaden te hebben, maar ook rekening te houden met cumulatieve emissies om te zien of deze paden echt in lijn zijn met het beschikbare koolstofbudget van 1,5°C (gebaseerd op het huidige aandeel of een andere strengere verdelingsmethode van dit koolstofbudget).

Cumulatieve CO₂-uitstoot mobiliteit 2020-2050

In Gigaton CO₂

2020-2050	Huidige beleid	EC voorstel -90% by 2040
Totaal Nederland	1.85	1.72
Totaal mobiliteit	0.42	0.40
Personenauto's	0.20	0.19
Bestelwagens	0.04	0.04
Vrachtwagens	0.10	0.09
Bussen	0.01	0.01
Spoor	0.00	0.00
Binnenvaart	0.01	0.01
Mobiele bronnen	0.07	0.06
Totaal mobiliteit	0.42	0.39

Bron: CBS ABN AMRO Economisch Bureau

Cumulatieve CO₂-uitstoot mobiliteit 2023-2050

In Gigaton CO₂

2023-2050	Huidige beleid	EC voorstel -90% by 2040
Totaal Nederland	1.43	1.31
Totaal mobiliteit	0.33	0.31
Personenauto's	0.16	0.15
Bestelwagens	0.03	0.03
Vrachtwagens	0.08	0.07
Bussen	0.01	0.01
Spoor	0.00	0.00
Binnenvaart	0.01	0.01
Mobiele bronnen	0.05	0.05
Totaal mobiliteit	0.33	0.31

Bron: CBS ABN AMRO Economisch Bureau

Conclusie

In eerdere rapporten hebben we geconcludeerd dat het Nederlandse klimaatbeleid en de geschatte cumulatieve CO₂-emissies in overeenstemming zijn met het koolstofbudget (op basis van het huidige aandeel) voor 2020-2050, maar dat het tekortschiet voor het koolstofbudget voor 2023-2050 (zie [hier](#)), omdat de emissies in 2020-2022 hoog bleven, waardoor het koolstofbudget daalde. Dit zou leiden tot dezelfde conclusie voor de Nederlandse mobiliteitssector en subsectoren. Het

Nederlandse klimaatbeleid en het beleid voor de mobiliteitssector moet dus ambitieuzer. Onlangs heeft de EC een doelstelling voorgesteld om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2040 met 90% te verminderen. Wij hebben geconcludeerd dat deze voorgestelde nieuwe emissiedoelstelling ambitieus is. Onze analyse van het resterende koolstofbudget suggereert dat er waarschijnlijk een iets hogere emissiereductie nodig is voor de EU (inclusief Nederland) om consistent te blijven met een traject van 1,5 °C (zie [hier](#)). Dit zou kunnen betekenen dat de emissiereductietrajecten ook steiler moeten zijn. De emissiedoelstelling voor Nederland en voor mobiliteit is dus een bewegend doel dat moeilijker te halen zal zijn.

DISCLAIMER

Dit document is opgesteld door ABN AMRO. Het is uitsluitend bedoeld om financiële en algemene informatie over economie te verstrekken. De informatie in dit document is strikt vertrouwelijk en wordt u uitsluitend ter informatie verstrekt. Het mag niet (geheel of gedeeltelijk) worden gereproduceerd, gedistribueerd of doorgegeven aan derden of worden gebruikt voor andere doeleinden dan hierboven vermeld. Dit document is informatief van aard en vormt geen aanbod van effecten aan het publiek, noch een uitnodiging tot het doen van een dergelijk aanbod.

Er mag voor geen enkel doel worden vertrouwd op de informatie, meningen, voorspellingen en veronderstellingen in het document of op de volledigheid, nauwkeurigheid of billijkheid ervan. Er wordt door of namens ABN AMRO, haar directeuren, functionarissen, agenten, gelieerde ondernemingen, groepsmaatschappijen of werknemers geen verklaring of garantie, expliciet of impliciet, gegeven met betrekking tot de juistheid of volledigheid van de informatie in dit document en er wordt geen aansprakelijkheid aanvaard voor enig verlies dat direct of indirect voortvloeit uit het gebruik van dergelijke informatie. De opvattingen en meningen in dit document kunnen op enig moment wijzigen en ABN AMRO is niet verplicht om de informatie in dit document na de datum van dit document te actualiseren.

Voordat u in een product van ABN AMRO Bank N.V. belegt, dient u informatie in te winnen over de verschillende financiële en andere risico's en mogelijke beperkingen waarmee u en uw beleggingsactiviteiten te maken kunnen krijgen op grond van toepasselijke wet- en regelgeving. Als u na het lezen van dit document overweegt om in een product te beleggen, wordt u geadviseerd om een dergelijke belegging te bespreken met uw relatiebeheerder of persoonlijke adviseur en na te gaan of het betreffende product - gezien de risico's - past binnen uw beleggingsactiviteiten. De waarde van uw beleggingen kan fluctueren. In het verleden behaalde resultaten bieden geen garantie voor de toekomst. ABN AMRO behoudt zich het recht voor om wijzigingen aan te brengen in dit materiaal.

© Copyright 2024 ABN AMRO Bank N.V. en gelieerde bedrijven ("ABN AMRO")