

8.

BEREIKBAAR EN VERBONDEN

Infrastructuur en mobiliteit

Nederlandse vrachtwagenchauffeurs rijden door heel Europa en concurreren met chauffeurs uit Oost-Europa. Binnen-vaartschippers varen Europese rivieren af. Vakantiegangers vragen zich af: ga ik met de trein, de auto of toch met het vliegtuig naar Italië? Een goede infrastructuur is daarom onontbeerlijk voor de Europese Unie en Nederland. Nu de EU zich in transitie bevindt van fossiele naar hernieuwbare energie, roept dat de vraag op hoe de burger en het bedrijfsleven mobiel kunnen blijven. Prioriteit van de SGP is het vliegverkeer en vrachtverkeer over de weg sterk te verminderen door vervoer via water en per spoor te stimuleren. Afstemming op Europees niveau is daarbij essentieel. De SGP zet zich in voor veilig, betrouwbaar, duurzaam en betaalbaar vervoer voor zowel de burger als het bedrijfsleven.

en door meer inhaalsporen aan te leggen. Internationale treintickets moeten in iedere lidstaat hetzelfde kosten, zowel aan het loket als via internet. Er moet op Europees niveau harmonisatie zijn van zaken als veiligheid, inchecken van bagage, informatievoorziening over dienstregelingen, locomotiefcertificaten en bovenleidingsystemen.

In het kort:

- ▶ Er komt een snel internationaal trainetwerk met goede bereikbaarheid van grote delen van Europa, zodat treinreizen een serieus alternatief wordt voor vliegen.

Luchtvaart

Na de coronacrisis is het vliegverkeer weer snel toegenomen. Evenredig daarmee geldt dat ook voor de overlast en de luchtvervuiling die het vliegverkeer met zich meebrengt. Dat is ongewenst. De luchtvaart moet verduurzamen. De SGP is er voorstander van om vanaf 2030 elektriciteitsaansluitingen voor vliegtuigen aan zowel de gate als platforms te verplichten. Dit vermindert CO₂-uitstoot en geluidsoverlast en stimuleert elektrisch vliegen. Verder wil de SGP een wereldwijd werkend emissiehandelssysteem. Dit zorgt internationaal voor een vermindering van de CO₂-uitstoot en creëert

Trein

Om het vervoer per trein een impuls te kunnen geven, is een dekkend EU-spoornetwerk onmisbaar. Belangrijke steden in Europa moeten via een hogesnelheidstreinnetwerk met elkaar verbonden zijn. Schiphol moet een multimodale hub worden, zodat reizigers die van buiten de EU op Schiphol landen gemakkelijk per trein verder kunnen reizen naar andere Europese bestemmingen. Daarom wil de SGP dat zowel Brussel als de IJsteden fors investeren in grensoverschrijdende treinverbindingen. Geld dat afkomstig is van een Europese vliegticketbetaling, moet geïnvesteerd worden in internationaal treinverkeer en andere vormen van duurzaam en innovatief vervoer. De internationale trein moet een serieus alternatief worden voor vliegen binnen de EU, vooral voor treinreizen binnen vijf uur van de bestemming. De reistijd van het internationale treinverkeer moet daarom fors verkort worden door de snelheid op internationale corridors te verhogen

De internationale trein moet een serieus alternatief worden voor vliegen binnen de EU, vooral voor treinreizen binnen vijf uur van de bestemming.

een gelijk speelveld voor luchtvaartondernemingen. Te lang is deze sector buiten schot gebleven. Wat de SGP betreft moet het aantal (vakanterie)vluchten en die met privégeits binnen Europa afnemen. Het milieu wordt door dit soort vluchten onnodig en te zwaar belast. Een middel om dat te stimuleren is het verhogen van de vliegbelasting op bestemmingen binnen Europa. Lidstaten moeten elkaar echter niet gaan beconcurreren op de hoogte van de vliegbelasting. Een Europese vliegticketbelasting, door de lidstaten geïnd, is daarom een zinvolle maatregel. Ook moeten er op internationaal niveau afspraken komen over belasting op kerosine. De SGP is voorstander van een 'Single European Sky', een samengevoegd Europees luchtruim waardoor vliegroutes verkort kunnen worden.

In het kort:

- ▶ Er komen elektriciteitsaansluitingen voor vliegtuigen op vliegvelden aan zowel gate als platforms.
- ▶ Het aantal (vakanterie)vluchten binnen de EU gaat omlaag.

Duurzaamheid wegverkeer

De SGP is voorstander van het verduurzamen van het wegvervoer in brede zin. De uitstoot van auto's en vrachtwagens moet omlaag om de leefbaarheid in met name steden te vergroten. Daarom is de SGP voorstander van verdere aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe auto's. De EU moet echter niet tot in detail voorschrijven hoe lidstaten de afgesproken doelstellingen gaan realiseren. Een eenzijdige inzet op elektrificatie van wegvervoer is volgens de SGP niet de juiste route. Het verbod op de verkoop van nieuwe brandstofauto's in 2035 zal grote gevolgen hebben voor de betaalbaarheid van zowel nieuwe als tweedehandsauto's. Het zal ook problemen opleveren voor de elektriciteitsnetwerken in de lidstaten. In Nederland lopen we nu al aan tegen overbelasting van het elektriciteitsnet.

Daarbij krijgen de burger en de transportsector te maken met hoge aanschafkosten voor elektrische auto's en vrachtwagens. Ook kunnen transportbedrijven niet altijd zelf genoeg groene stroom opwekken, omdat de netbeheerder dat niet toestaat vanwege de capaciteitsproblemen op het net. De SGP steunt daarom de uitfasering van de brandstofmotor in 2035 niet. Als de gekozen route voor

verduurzaming van het wegvervoer te eenzijdig gefocust blijft op elektrificatie, loopt de EU het gevaar dat de gestelde doelen niet uitvoerbaar zullen blijken. De SGP is daarom voorstander van het diversifiëren van het aanbod aan duurzame energie. Ook gas, synthetische brandstoffen, biobrandstoffen en waterstof zijn reële opties om het vervoer in de toekomst duurzamer te maken. Iedere vorm heeft voor- en nadelen en een mix hiervan helpt de sector om echt werkbare stappen te zetten. De SGP is niet per se tegen biobrandstoffen, maar plaatst wel kanttekeningen bij de duurzaamheid hiervan. De SGP is in ieder geval tegen biobrandstoffen als er sprake is van risico's op ontbossing of verdringing van de voedselproductie. Er liggen wel kansen voor bijvoorbeeld biogas uit mest. Dat zorgt voor een win-winsituatie waarbij zowel de uitstoot van methaan als van stikstof wordt gereduceerd.

Als het gaat om het verduurzamen van het wegvervoer, is het belangrijk dat innovaties (financieel) gesteund worden vanuit zowel de EU als de lidstaten. Europese regelgeving moet de auto-industrie en brandstofproducenten stimuleren in te zetten op het ontwikkelen van duurzame waterstof, elektrische en hybride vormen van aandrijving. Coördinatie op Europees niveau van voldoende laadinfrastructuur langs belangrijke snelwegen is cruciaal om de groei van duurzaam grensoverschrijdend vervoer te faciliteren. Hierbij valt te denken aan



Handhaving en controle van het wegtransport

Europese wet- en regelgeving moet zorgen voor een gelijk speelveld en voldoende ruimte voor lidstaten om nationale problemen zelfstandig aan te pakken. Wat de SGP betreft kan er alleen sprake zijn van eerlijke concurrentie tussen Nederlandse transportbedrijven en transportbedrijven uit Mid- en Oost-Europa door strikte handhaving. Het is belangrijk dat sociale wetgeving voor wegvervoer in alle lidstaten op dezelfde manier gehandhaafd wordt. Zo moet langdurig binnenlands transport in een lidstaat door een buitenlandse vervoerder voorkomen worden. In verschillende Europese lid-

staten uit accijnzen en belastingen. Ook moet onnodige stapeling van regels en kosten worden voorkomen. Het EU ETS moet daarom om de twee jaar worden geëvalueerd en worden herzien als de brandstofprijzen te hoog worden. Ook kan aanpassing van de accijnzen in dit verband nodig zijn. Als de beprijzing in de toekomst vooral via EU ETS gaat verlopen is het immers wel zo eerlijk de beprijzing via accijnzen hierop aan te passen. De bijmengplicht van biobrandstoffen wordt afgeschaft. Hoewel de SGP voorstander is van bijmengen in het algemeen, voegt een bijmengverplichting niets toe en kan dit veel beter worden overgelaten aan de sector zelf.

In het kort:

- ▶ De verduurzaming van de transportsector moet gerealiseerd worden met Europese subsidies en fondsen.
- ▶ Er komt geen eenzijdige inzet op elektrificatie maar juist een mix aan duurzame brandstoffen.
- ▶ Uitbreiding van het EU ETS naar de transportsector helpt bij de verduurzaming van de sector en is daarom wenselijk, mits een stapeling van regels en heffingen voorkomen wordt.

staten mogen vrachtwagens niet rijden op zondag. De SGP vindt dat dit voor de hele EU moet gelden met het oog op de zondagsrust en om oneerlijke concurrentie te voorkomen. De SGP wil dat er meer beveiligde parkeerplaatsen met voorzieningen komen zodat chauffeurs op een veilige manier aan hun rust kunnen komen. Om de veiligheid op de weg en het welzijn van de chauffeur te verbeteren, is uniforme handhaving van de rust- en rijtijdenwet door lidstaten essentieel. De SGP wil dat de regels voor lange zware vrachtwagens (LZV's) ofwel ecocombi's op Europees niveau geharmoniseerd worden. Op dit moment verschillen de technische vereisten voor deze wagens van land tot land. De voordelen van dit soort vrachtwagens zijn groot. Er kan namelijk tot wel dubbel zoveel vracht vervoerd worden als met een gewone vrachtwagen, terwijl de reducties in brandstofverbruik en CO₂-emissies groot zijn.

In het kort:

- ▶ Er komt een Europees gelijk speelveld qua handhaving en controle van wet- en regelgeving in de transportsector.
- ▶ Er komen voldoende beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs.
- ▶ De wetgeving omtrent LZV's wordt geharmoniseerd.

Veilig verkeer

Elk jaar raken duizenden mensen zwaargewond of sterven zelfs bij ongevallen op de weg. Hoewel het aantal ernstige ongevallen het laatste decennium is afgenomen, is er nog werk aan de winkel. Veerkeersveiligheid verdient daarom blijvend aandacht op zowel Europees als landelijk niveau. Veiligheids-eisen zijn grensoverschrijdend. Een auto die in Duitsland of Slowakije geproduceerd wordt, moet in ieder EU-land aan dezelfde eisen voldoen. De SGP wil dat de veiligheids-eisen voor auto's en vrachtwagens aangescherpt worden. Als het gaat om

elektrische auto's, pleit de SGP voor aanscherping van de brandveiligheids-eisen gelet op de risico's van ontbranding van het accupakket. Intelligente snelheidsassistentie, waarschuwingssystemen bij onoplettendheid van bestuurder of tegenligger en noodremsystemen zorgen voor een veiliger verkeer, juist omdat naar schatting 95% van alle verkeersongevallen ontstaat door menselijke fouten. De SGP maakt zich sterk voor een geharmoniseerd regelgevingskader voor (semi-)zelfrijdende auto's. Europese regelgeving is alleen nodig bij grensoverschrijdende aspecten. De EU moet weg blijven van voorstellen voor snelheidslimieten in woonwijken. Dit soort zaken kunnen lidstaten niet alleen beter, maar ook efficiënter oppakken.

In het kort:

- ▶ Europese veiligheids-eisen voor auto's en vrachtwagens worden aangescherpt.
- ▶ Een geharmoniseerd regelgevingskader is nodig bij de uitrol van (semi-)zelfrijdende auto's.
- ▶ De EU bemoet zich niet met zaken die beter op lidstaatniveau aangepakt kunnen worden, zoals snelheidslimieten in woonwijken.

Duurzame binnenvaart

Een binnenvaartschip kan evenveel lading meenemen als wel honderd vrachtwagens. Daarmee is de binnenvaart een relatief schone, efficiënte en zuinige manier van transport. Het is goed om de *modal shift* van de weg naar het water en de rails te stimuleren. De SGP wil dat de Europese binnenvaartsector in de toekomst emissie- en klimaatneutraal wordt. Financiering vanuit Europese fondsen is daarbij nodig om het verduurzamingsproces te versnellen. De SGP vindt het belangrijk dat EU-fondsen makkelijk toegankelijk zijn voor mkb-binnenvaartondernemingen. Daarbij denkt de SGP aan subsidies voor het vervangen van varendere motoren, aanleggen van groene walstroom in iedere haven en het aanleggen van bunkerplaatsen voor duurzame brandstoffen. Het beleid moet ruimte bieden voor vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen door andere maatregelen dan alleen de dure vervanging van scheepsmotoren. Behoud van kleine binnenvaartschepen is daarbij cruciaal. Juist deze kleinere schepen kunnen op plekken komen waar grotere schepen niet kunnen komen. Er moet sprake zijn van een eerlijke verdeling van de kosten van verduurzaming tussen binnenvaartvervoerders en verladers. De SGP is voorstander van een Europees verbod op varend ontgassen. Binnenvaartschepen lozen ladingdampen die in de laadruimte zijn achtergebleven na het lossen, maar varend ontgassen is slecht voor het milieu en belast de bemanning en omwonenden. Er moeten dus voldoende ontgassingsinstallaties beschikbaar komen op korte termijn.

In het kort:

- ▶ De EU komt met beleid om van wegvervoer naar vervoer over water te gaan. Daarbij hoort ook voldoende financiering.
- ▶ Er komt een Europees verbod op varend ontgassen, gecombineerd met uitbreiding van ontgassingsinstallaties aan wal.

Duurzame zeevaart

Het is evident dat ook de zeevaart moet blijven investeren in duurzaam en veilig transport. Financiering vanuit EU-fondsen is nodig om innovaties en verduurzaming mogelijk te maken. De SGP wil dat er voldoende geld beschikbaar komt voor de ontwikkeling van scheepsmotoren die op waterstof draaien. Vanwege de grote investeringen die in het verschiep liggen om in 2050 uitstootvrij te zijn, is het niet verstandig om fossiele brandstoffen te snel uit te faseren. Investeren in LNG blijven op de korte en middellange termijn nodig om de sector te laten verduurzamen. Als het gaat om vergroening van brandstoffen voor de zeevaart is het belangrijk dat er altijd overleg plaatsvindt met de sectoren van scheepvaart en scheepsbouw. Ondoordachte regelgeving verstoort de veelal fragiele positie van bedrijven in Europa op de wereldmarkt. De SGP is er voorstander van om vanaf 2030 zeeschepen in havens te verplichten aan (duurzame) walstroom te liggen. Dit helpt aanzienlijk om de CO₂-uitstoot te verminderen. Om de illegale, zeer verontreinigende en levensgevaarlijke sloop van zeeschepen in landen als Bangladesh en India tegen te gaan, moeten er in de EU duurzame sloopfaciliteiten komen.

In het kort:

- ▶ De EU investeert in de ontwikkeling van duurzame scheepsmotoren. LNG blijft een belangrijke brandstof in de transitie naar minder CO₂-uitstoot.
- ▶ Schepen gaan vanaf 2030 in de haven aan walstroom liggen, zodat motoren uit kunnen.
- ▶ Er komen Europese alternatieven om de illegale sloop van schepen buiten de EU tegen te gaan.

De SGP vindt het belangrijk dat EU-fondsen makkelijk toegankelijk zijn voor mkb-binnenvaart-ondernemingen.