



ASN Bank

Transportbeleid

Wat verstaan wij onder 'transport'?

Tot deze sector rekenen wij alle bedrijven die zich bezighouden met het vervoer van goederen en personen over land, water en door de lucht. Ook bedrijven die de infrastructuur aanleggen en onderhouden rekenen we tot de transportsector. En, tot slot, ook de leveranciers van vervoersbedrijven en de fabrikanten van vervoersmiddelen.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Belang van de transportsector	7
3	Onze visie	8
4	Kansrijke thema's	9
5	Duurzaamheidscriteria	11
	Vervoer over land	12
	Vervoer over water	12
	Vervoer door de lucht	12

1. Inleiding

De duurzaamheid van de samenleving bevorderen, dat is wat we nastreven. Voor ons duurzaamheidsbeleid hebben we drie pijlers gedefinieerd: Mensenrechten, Klimaat en Biodiversiteit. Op basis van deze pijlers beslissen we welke projecten we financieren en in welke bedrijven we beleggen. Het gaat hierbij om de volgende vragen:

- Mensenrechten: hoe gaan we via onze financieringen en beleggingen om met mensen?
- Klimaat: hoe dragen onze financieringen en beleggingen bij aan bescherming van het klimaat?
- Biodiversiteit: hoe gaan we via onze financieringen en beleggingen om met milieu en natuur?

Onze duurzaamheidscriteria voor de bescherming van mensenrechten, het klimaat en de biodiversiteit hebben elk op hun eigen manier invloed op een sector. Daarom hebben we de impact van deze pijlers voor diverse sectoren en activiteiten nader uitgewerkt. In dit beleidsstuk focussen we ons op de transportsector.

Vervoer speelt een cruciale rol in onze samenleving en economie. Transport biedt mensen de mogelijkheid zich vrij te bewegen, te ontplooiën en contacten te onderhouden. Bovendien maakt de transportsector de levering van goederen en diensten over de gehele wereld mogelijk. De transportsector is, kortom, een factor bij economische en sociale ontwikkeling^{1,2}.

Wat verstaan wij onder 'transport'?

Tot deze sector rekenen wij alle bedrijven die zich bezighouden met het vervoer van goederen en personen over land, water en door de lucht. Ook bedrijven die de infrastructuur aanleggen en onderhouden rekenen we tot transport. En tot slot, de leveranciers van vervoersbedrijven en de fabrikanten van vervoersmiddelen.

De Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties, ondertekend door 193 VN lidstaten in 2015, besteden ook veel aandacht aan transport. Het thema raakt bijvoorbeeld aan doel 9 (bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie) en doel 11 (maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam)³. Wij ondersteunen de SDG's en zorgen er met ons duurzaamheidsbeleid voor dat onze investeringen niet in strijd zijn met deze doelen.

De transportsector schuurt langs de hierboven genoemde drie pijlers van ons duurzaamheidsbeleid. Door prijsdruk en internationalisering is bijvoorbeeld arbeidsuitbuiting in de transportsector een risico. Chauffeurs en arbeiders in de scheepvaart krijgen vaak minder betaald dan het minimumloon en moeten vaak onder slechte arbeidsvoorwaarden en te korte pauzes werken. Fundamentele mensenrechten als het recht op een rechtvaardige beloning of een redelijke beperking van de arbeidstijd⁴ komen hier in de knel. De transportsector heeft ook een negatieve invloed op de biodiversiteit in landen. Denk hierbij aan de uitstoot van verontreinigende stoffen en de effecten hiervan op mens, dier en natuur, en de aantasting van ecosystemen door de aanleg van nieuwe infrastructuur⁵. Het zal geen verrassing zijn dat de transportsector vooral een negatief effect heeft op het klimaat vanwege de emissies van broeikasgassen die met transport gemoeid gaan.

Dit document behandelt de afwegingen en keuzes die we maken bij financieringen en beleggingen in de wereldwijde transportsector. Dit maken we in hoofdstuk 5 concreet met een uitleg van onze duurzaamheidscriteria. Deze criteria gebruiken we om investeringen in de transportsector te analyseren en te selecteren. Dit beleidsdocument is een herziening van het transportbeleid uit mei 2010. Daarnaast is het een aanvulling op de uitgangspunten zoals beschreven in het beleidsdocument Klimaat⁶.

1 <https://www.eea.europa.eu/nl/themes/transport/intro>

2 <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview>

3 <https://www.sdgnerland.nl/>

4 <https://www.bsr.org/en/our-insights/primers/10-human-rights-priorities-for-the-transport-and-logistics-sector>

5 <https://www.eea.europa.eu/signals/signals-2016/articles/transport-and-ecosystems>

6 Zie voor dit document <https://www.asnbank.nl/over-asn-bank/duurzaamheid/beleidsdocumenten.html>

Plannen en wetgeving: een kort overzicht

Nederland

- Het streven van het kabinet is dat in 2030 alleen nog nieuwe auto's worden verkocht die 'emissieloos' zijn⁷.
- Vanaf 2020 komt er een aanschafsubsidie voor elektrische auto's⁸.
- De elektrische rijder blijft tot en met 2024 verschoond van aanschafbelasting (BPM) en motorrijtuigenbelasting⁹.
- Gemeenten zetten in op milieuzones. Amsterdam maakte bijvoorbeeld in mei 2019 bekend dat in 2030 benzine- en dieselauto's niet meer welkom zijn in de bebouwde kom.

EU

- Veel Europese steden kennen milieuzones die regelmatig worden aangescherpt.
- Het Europees Parlement wil dat nieuwe wagens vanaf 2030 40 procent minder CO₂ uitstoten dan in 2021. Fabrikanten die meer CO₂ uitstoten, krijgen een boete per verkochte auto met een te hoge uitstoot¹⁰.
- Steeds meer landen hebben plannen om wagens op fossiele brandstof (benzine/diesel) op den duur te verbieden. Zo gaan Frankrijk, Noorwegen en Groot-Brittannië de verkoop van auto's die rijden op fossiele brandstoffen op termijn verbieden. Voor Noorwegen geldt dit al vanaf 2025, voor Frankrijk en Groot-Brittannië vanaf 2040¹¹.

Verenigde Staten

- Enkele grote automerken hebben zich in 2019 vrijwillig gecommitteerd aan een emissiereductie van 3,7 procent tussen 2022 en 2025¹².

China

- China wil dat tegen 2020 11% van alle nieuw verkochte auto's elektrisch zijn, wat goed is voor een totaal van 3 miljoen voertuigen jaarlijks. Peking stimuleert consumenten met overheidssubsidies om elektrische auto's te kopen¹³.
- In ruim honderd Chinese steden is het makkelijker aan een nummerbord te komen voor een elektrische auto. Dit is een stimulans om een elektrische auto aan te schaffen, omdat in veel steden nauwelijks nieuwe nummerborden meer worden uitgegeven¹⁴.

7 <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/beleid>

8 <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/duurzaam/klimaatakkoord>

9 <https://www.nrc.nl/nieuws/2019/05/31/moeten-we-nu-elektrisch-gaan-rijden-of-toch-wachten-a3962173>

10 <http://www.europarl.europa.eu/news/nl/press-room/20180925IPR14306/europees-parlement-wil-voor-2030-schonere-auto's-op-de-weg>

11 <https://nos.nl/artikel/2185119-hoe-elektrisch-rijden-in-europa-steeds-groter-wordt.html>

12 <https://www.duurzaambedrijfsleven.nl/mobiliteit/32057/automerken-emissies-vs>

13 <https://fd.nl/ondernemen/1234806/peking-duwt-consument-elektrische-auto-in>

14 <https://fd.nl/ondernemen/1234806/peking-duwt-consument-elektrische-auto-in>

2. Belang van de transportsector

De transportsector is relevant omdat er veel uitdagingen samenkomen:

- **Klimaatverandering:** volgens de IEA nam de transportsector in 2017 wereldwijd ruim 15% van de uitstoot van broeikasgassen voor zijn rekening. De milieu-impact van de transportsector zal volgens de Wereldbank alleen maar stijgen. Hiermee is en blijft de sector een van de grote veroorzakers van klimaatverandering^{15 16}.
- **Groei transportsector:** volgens prognoses van onder meer OECD blijft de transportsector groeien. Dit heeft te maken met de stijgende vraag naar auto's in non-OECD landen, samen met de groei van de luchtvaartsector¹⁷. Dit maakt transport tot de wereldwijd snelst groeiende economische sector¹⁸. Een andere relevante ontwikkeling is de groei van e-commerce. Dit wakkert discussies aan rondom bijvoorbeeld de soort en hoeveelheid verpakkingen waarin online bestellingen worden geleverd, de stroom pakketjes die retour worden gestuurd, de 'last mile' van distributie en de bijbehorende uitstoot¹⁹.
- **Luchtvervuiling:** de transportsector veroorzaakt een scala aan gezondheidsproblemen door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen - zoals fijnstof of stikstofdioxide- met ernstige implicaties voor mensenrechten als gevolg^{20 21}. De WHO ziet luchtverontreiniging als een van de grootste bedreigingen van de volksgezondheid in de wereld: 9 van de 10 mensen ademen wereldwijd vervuilde lucht in. Ze schat dat jaarlijks circa 7 miljoen sterfgevallen het gevolg zijn van hoge concentraties luchtverontreiniging²². Luchtvervuiling verhoogt namelijk het risico op hart- en vaatziekten en kanker²³.
- **Urbanisering:** sinds 2014 woont meer dan de helft van de wereldpopulatie in steden²⁴. Wekelijks komen er anderhalf miljoen stedelingen bij. Dit betekent dat in 2030 zestig procent van de wereldbevolking in stedelijke regio's woont. Deze versnelde groei van de stedelijke populatie stelt hogere eisen aan de infrastructuur in en rondom de steden^{25 26}. Bovendien heeft de urbanisering gevolgen voor de beschikbaarheid van betaalbare, duurzame, veilige en toegankelijke vervoerssystemen voor iedereen²⁷.
- **Verkeersveiligheid:** wereldwijd sterven volgens de WHO (2018) jaarlijks ongeveer 1,3 miljoen mensen op de weg - meer dan door de gevolgen van HIV/AIDS, tuberculose of diarree. Het percentage verkeersdoden is in de afgelopen jaren gestabiliseerd, maar onder kinderen en jongeren is een verkeersongeval doodsoorzaak nummer één²⁸.

Omdat bovenstaande uitdagingen samenkomen in deze sector, is het van belang dat we een duidelijke visie hebben op transport. Daarom gaat dit beleidsstuk over de vormen van transport die wij wenselijk vinden, die ons gaan helpen onze klimaatdoelstelling te behalen en die de duurzaamheid van de samenleving bevorderen.

15 <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview>

16 <https://www.iea.org/statistics/co2emissions/>

17 <http://www.oecd.org/environment/indicators-modelling-outlooks/49082173.pdf>

18 <https://www.wri.org/blog/2015/12/after-cop21-time-use-sustainable-transport-make-good-climate-commitments>

19 <https://www.duurzaambedrijfsleven.nl/recycling/29969/e-commerce-verpakkingsindustrie>

20 <https://www.eea.europa.eu/nl/themes/transport/intro>

21 <https://www.bsr.org/en/our-insights/primers/10-human-rights-priorities-for-the-transport-and-logistics-sector>

22 https://www.who.int/phe/eNews_63.pdf

23 <https://www.who.int/sustainable-development/transport/health-risks/air-pollution/en/>

24 <https://news.un.org/en/story/2014/07/472752-more-half-worlds-population-now-living-urban-areas-un-survey-finds>

25 <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview>

26 <https://www.pwc.nl/nl/themas/megatrends/urbanisatie.html>

27 <https://www.sdg nederland.nl/sdgs/doel-11-veilige-en-duurzame-steden/>

28 https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

3. Visie

De transportsector biedt veel kansen voor verduurzaming. Wat nu volgt is onze visie op de transportsector voor 2030.

Personenvervoer

In 2030 stoot onze mobiliteit aanzienlijk minder gassen uit. De consument is zich steeds meer bewust van negatieve milieu-impact van zijn transportkeuzes. Daarom wordt er in 2030 minder gevlogen. Korte-afstandsvluchten worden tot een minimum beperkt. Er zijn aantrekkelijke alternatieven voor vliegen beschikbaar. We verwachten veel van een verbeterd Europees treinennetwerk, snellere treinen en een verbeterd openbaar vervoer. Als consumenten toch kiezen voor vliegen over een lange afstand wordt de uitgestoten CO₂ middels erkende systemen gecompenseerd.

Het privébezit van auto's in met name stedelijke gebieden zal stapsgewijs afnemen. Met name door de verschuiving van privé naar openbaar vervoer, en van bezit naar gebruik. Niet alleen fietsen worden gedeeld, maar ook elektrische auto's en scooters. Met autovrije (binnen)steden, smart-mobility-oplossingen, goed openbaar vervoer op waterstof of elektriciteit én fietssnelwegen wordt de automobilist verder verleid om de auto te laten staan. Voor de langere afstanden buiten de stad blijft personenvervoer per auto gangbaar, maar dan wel een op basis van een elektrische motor. Maar ook buiten de stad zal openbaar vervoer een grotere rol gaan spelen voor het vervoer van personen.

Goederenvervoer

Ondertussen gaan duurzame innovaties in de scheepvaart en goederenvervoer gestaag door. Voor goederenvervoer voor met name in de stad neemt het gebruik van emissievrije voertuigen sterk toe. In sommige steden zelfs tot 100%. Goederenvervoer over langere afstanden zal elektrisch en vooral door waterstof of groengas aangedreven voertuigen plaatsvinden. Waterstoftrucks zijn nog in de ontwikkelfase maar verschillende automerken hebben al modellen gelanceerd. Waterstof heeft veel potentie voor met name zwaar transport omdat het - in vergelijking met elektrische aandrijving - veel vermogen levert. We verwachten ook een toename van op waterstof of elektriciteit aangedreven binnenvaartschepen.

Van de luchtvaartsector verwachten we dat, via zelfregulering maar ook door extra regelgeving, de komende jaren stappen worden gezet naar een verhoogde efficiëntie, waardoor minder kerosine wordt gebruikt. Bijvoorbeeld door elektrisch taxiën op vliegvelden. Ook gaat de zoektocht naar alternatieve brandstoffen en het experimenteren met elektrisch vliegen door²⁹. Maar, op korte termijn verwachten we geen grote veranderingen in de luchtvaartsector, mede doordat de sector buiten de afspraken van het klimaat-akkoord van Parijs is gebleven.

4. Kansen

Grotere rol voor openbaar vervoer:

- **Kans:** door te investeren in betaalbaar, snel en gemakkelijk openbaar vervoer, zoals hogesnelheidslijnen, hyperlooptreinen en (zelfrijdende) elektrische bussen, geven wellicht meer consumenten de voorkeur aan deze transportvormen boven auto of vliegtuig. Dit kan leiden tot een hoge CO₂-winst en minder luchtvervuiling.
- **Obstakels:** het is belangrijk om een grotere groep mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief voor personenvervoer³⁰. Hierbij moet worden gelet op de spreiding van het gebruik. Het openbaar vervoer kan in bijvoorbeeld Nederland een toename van het aantal reizigers goed aan, maar niet als al deze mensen in de spits gaan reizen. Het is belangrijk het aantal reizigers beter over de dag te spreiden³¹.
- **Let op:** wereldwijd is veel openbaar vervoer nog gebaseerd op fossiele brandstoffen. Toch levert het een CO₂-winst op als mensen in plaats van met hun eigen auto met het openbaar vervoer of met het vliegtuig reist (al is dit uiteraard afhankelijk van de verkeersdruk, de leeftijd van de auto, het brandstofverbruik, de bezettingsgraad, de afstand etc.³²).

Elektriciteit als energiedrager:

- **Kans:** bij elektrisch vervoer wordt er netto minder CO₂ uitgestoten dan bij vervoer op basis van fossiele brandstoffen. Hoeveel schoner een elektrische motor exact is, hangt af van het soort stroom dat wordt gebruikt om de accu op te laden. Volgens TNO is de CO₂-uitstoot van elektrische auto's die volledig op groene stroom rijden gemiddeld 70% minder dan die van een brandstofauto (rekening houdend met de gehele life cycle). Bij grijze stroom is de CO₂-uitstoot nog altijd 30% minder dan die van een conventionele motor³³. Het effect op de luchtkwaliteit in dichter bevolkte gebieden is bij het gebruik van elektrisch vervoer echter ook een belangrijk positief effect.
- **Obstakels:** er zijn meer oplaadpunten nodig, zowel bij woningen als bij openbare parkeerplekken. Dit vereist aanpassingen aan het elektriciteitsnet. Ook wordt veel elektriciteit voor elektrisch rijden nog met fossiele brandstoffen opgewekt, of rijden elektrische hybride auto's nog deels op fossiele brandstoffen. Ten slotte is elektriciteit als energiedrager niet voor alle soorten van transport bruikbaar; voor passagiersvliegtuigen zijn de accu's momenteel nog te zwaar³⁴.
- **Let op:** het is belangrijk dat er groene energie wordt gebruikt om een elektrische accu op te laden³⁵. Daarnaast zitten er vaak conflictmineralen in accu's en batterijen, waardoor er een hoog risico is op onveilige arbeidsomstandigheden rondom de winning. Het winnen van bijvoorbeeld koper, een grondstof die noodzakelijk is bij de productie van zowel elektrische als hybride auto's, leidt ook tot veel schade voor het milieu. Ten slotte moet er zorgvuldig met accu's worden omgegaan na de levensduur door ze te hergebruiken of recycelen³⁶.

Waterstof als energiedrager:

- **Kans:** waterstof is een gas dat bij verbranding zonder CO₂-uitstoot naar warmte, kracht of elektriciteit kan worden omgezet. Het heeft zeker potentieel als brandstof voor auto's, maar nog meer voor scheepvaart en vrachtverkeer³⁷. Verschillende automerken zoals Toyota en Hyundai hebben al personenauto's en bussen op waterstof gelanceerd. Het grootste voordeel is, naast dat ze geen vervuilende emissies uitstoten, de energiedichtheid van waterstof³⁸.
- **Obstakels:** de markt voor personenauto's op waterstof is nog erg klein; zo zijn er nauwelijks tankstations waar waterstof kan worden getankt. Ook moet de brandstof nog aanzienlijk goedkoper worden om te kunnen concurreren met de conventionele verbrandingsmotor³⁹.
- **Let op:** tot dusver wordt waterstof uit aardgas gewonnen, wat het in essentie een fossiele brandstof maakt. Waterstofmotoren zijn pas emissie-vrij wanneer waterstof wordt gemaakt uit groene stroom. Bovendien wordt waterstof op dit moment nog minder efficiënt geproduceerd dan stroom voor accu's, omdat er veel energie verloren gaat bij het omzetten van water naar waterstofgas, en weer terug⁴⁰.

30 <https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability/our-insights/the-futures-of-mobility-how-cities-can-benefit>

31 <https://www.parool.nl/nieuws/ns-topman-wil-geld-voor-spreiding-reizigers~b1983501/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

32 <https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/fiets-ov-of-auto/>

33 <https://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/mobiliteit-logistiek/roadmaps/sustainable-traffic-and-transport/sustainable-mobility-and-logistics/de-transitie-naar-co2-neutrale-mobiliteit-in-2050/energie-en-milieu-aspecten-van-elektrische-personenvervoertuigen/>

34 <https://www.nrc.nl/nieuws/2019/01/04/elektrisch-vliegen-in-je-dromen-a3127927>

35 <https://www.pbl.nl/vraag-en-antwoord/rijden-we-in-de-toekomst-allemaal-in-elektrische-voertuigen>

36 <https://recyclingnetwerk.org/themas/autobatterijen/>

37 <https://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/ecn-part-of-tno/roadmaps/naar-co2-neutrale-brand-en-grondstoffen/waterstof-voor-een-duurzame-energievoorziening/tien-dingen-die-je-moet-weten-over-waterstof/>

38 <https://www.tno.nl/nl/tno-insights/artikelen/waterstof-kan-de-energietransitie-boost-geven-7-kansen/>

39 <https://www.pbl.nl/vraag-en-antwoord/rijden-we-in-de-toekomst-allemaal-in-elektrische-voertuigen>

40 <https://www.klimaatkoord.nl/actueel/nieuws/2018/06/22/de-kansen-van-waterstof>

Mobility as a Service:

- **Kans:** Mobility as a Service (MaaS) is een vorm van mobiliteit waarbij delen in plaats van bezitten centraal staat⁴¹. Het uitgangspunt is dat het persoonlijk bezit van bijvoorbeeld een personenauto niet optimaal is: als een auto per jaar 20.000 kilometer rijdt, met een gemiddelde snelheid van 50 km, betekent dit dat hij slechts 5% van de tijd wordt gebruikt. Delen is daarom een logisch alternatief. Dezelfde ontwikkeling is te zien bij het delen van fietsen, taxi's, scooters of zelfs vrachtwagens. Dankzij het delen van mobiliteit daalt de CO₂-uitstoot per gebruiker. Als gevolg van een lager autobezit daalt de uitstoot bij de productie en sloop van auto's. Een tweede effect is dat er 15 tot 20% minder kilometers worden gereden omdat autodelers selectiever zijn in hun auto-gebruik^{42 43}. Ook past het delen van auto's goed bij de circulaire gedachte, omdat er in totaal minder auto's geproduceerd hoeven te worden, de auto's langer in gebruik meegaan en er dus minder grondstoffen gebruikt hoeven worden⁴⁴. Daarnaast kan het leiden tot minder files en is een kleinere behoefte aan parkeerplekken⁴⁵.
- **Obstakels:** MaaS bevindt zich in een vroege fase van ontwikkeling. Daarom zijn er nog een aantal uitdagingen. Hoe kunnen consumenten bijvoorbeeld worden overtuigd om hun eigen auto op te geven; een financiële prikkel alleen blijkt namelijk niet altijd genoeg^{46 47}.
- **Let op:** veel MaaS-ontwikkelingen vinden plaats in een stedelijke omgeving. Investerings in MaaS in plattelandsgebieden zullen moeilijker te dekken zijn, vanwege de lagere populatiedichtheid⁴⁸.

Internet of Things

- **Kans:** er liggen veel kansen voor verduurzaming van de transportsector in de toepassing van the Internet of Things (IoT). Neem files, een probleem dat wereldwijd meer dan 1% van het BBP kost. Inzetten op automatische vrachtwagens die dankzij slimme software dichter op elkaar en op gelijke snelheid kunnen rijden kan de files sterk verminderen. Dit soort IoT-oplossingen kan leiden tot een vermindering van milieulasten omdat er zuiniger wordt gereden en er minder vervoersstromen nodig zijn⁴⁹. Daarnaast kan het positieve gevolgen hebben voor de veiligheid op de weg, omdat met software in de gaten kan worden gehouden hoe moe de chauffeur is, hoe het met zijn of haar gezondheid gaat en hoe de omstandigheden verder op de route zijn. Door deze gegevens te combineren kan het efficiëntste en veiligste scenario worden bepaald⁵⁰. Een andere toepassing van IoT is de inzet van drones voor de bezorging van pakketjes. Deze toepassing zorgt ook voor een vermindering van files, aangezien pakketbezorging per auto of vrachtwagen vervangen kan worden door dronevervoer. Amazone Prime doet hier reeds experimenten mee door pakketten van onder de twee kilo binnen 30 minuten te bezorgen⁵¹.
- **Obstakels:** het IoT brengt risico's met zich mee voor privacy en cybersecurity. Daarom is het bijvoorbeeld belangrijk dat systemen en de bijbehorende software up-to-date zijn deze risico's te beperken⁵².
- **Let op:** in de kern gaat IoT over het meten en op afstand besturen van voorheen niet-verbonden 'dingen'. De impact op duurzaamheid, bijvoorbeeld een verlaging van CO₂-uitstoot, is soms indirect.

Inzetten op fietsen

- **Kans:** met de groei van mobiliteit in en tussen steden (denk aan fietssnelwegen) en de grotere actieradius van elektrische fietsen komt de fiets wereldwijd steeds nadrukkelijker in beeld als een volwaardig vervoermiddel. Fietsen is ten slotte goed voor het milieu: als meer mensen de fiets pakken, resulteert dit in minder auto-files en daardoor minder luchtvervuiling⁵³.
- **Obstakels:** de groeiende populariteit van (elektrische) fietsen brengt een aantal problemen met zich mee. Fietspaden worden drukker en het delen van fietspaden wordt problematisch door het verschil in snelheid tussen gewone- en elektrische fietsen⁵⁴.
- **Let op:** in veel landen is er nog onvoldoende infrastructuur om veilig te kunnen fietsen. Er zijn daarom investeringen nodig in speciale fietsverkeerslichten, brede fietspaden in drukke gebieden, veilige bermen, goede belijning en een regionaal plan om onafgebroken op goede fietspaden te kunnen rijden⁵⁵.

Om een duurzame toekomst te bewerkstelligen willen we - onder bepaalde voorwaarden - investeren in de verduurzaming van de transportsector. Deze voorwaarden lichten we toe in hoofdstuk 5.

41 https://tweaking.net/files/upload/Car-as-Power-Plant-final_with_cover.pdf

42 <https://www.pbl.nl/nieuws/2015/deelauto-komt-vaak-in-de-plaats-van-extra-auto>

43 <https://ec.europa.eu/research/participants/documents/downloadPublic?documentIds=080166e5ab4c0b3a&appId=PPGMS>

44 <https://www.circulairondernemen.nl/oplossingen/mywheels-autodelen-makkelijk-gemaakt>

45 https://www.mckinsey.com/~/media/mckinsey/dotcom/client_service/automotive%20and%20assembly/pdfs/mobility_of_the_future_brochure.ashx

46 <https://www2.deloitte.com/nl/nl/pages/publieke-sector/articles/mobility-as-a-service-de-volgende-revolutie-in-mobiliteit.html>

47 <https://www.connekt.nl/wp-content/uploads/2017/10/SW08-2017-MaaS.pdf>

48 <https://www2.deloitte.com/nl/nl/pages/publieke-sector/articles/mobility-as-a-service-de-volgende-revolutie-in-mobiliteit.html>

49 <https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability/our-insights/the-futures-of-mobility-how-cities-can-benefit>

50 <https://www.t-mobile.nl/founders/trends-transport-2018/>

51 <https://www.theverge.com/2019/6/5/18654044/amazon-prime-air-delivery-drone-new-design-safety-transforming-flight-video>

52 https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/780868/future_of_mobility_final.pdf

53 <https://www.weforum.org/agenda/2015/02/why-we-need-to-encourage-cycling-everywhere/>

54 <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/fietsers-voor-het-eerst-bovenaan-bij-dodelijke-verkeersongevallen~b50c00f8/>

55 <https://www2.deloitte.com/insights/us/en/industry/public-sector/smart-mobility-trends-bike-commuting.html>

5. Duurzaamheidscriteria

In dit hoofdstuk worden onze duurzaamheidscriteria op het gebied van transport bij ondernemingen beschreven. We zien kansen in de transportsector, maar staan investeringen en beleggingen alleen onder bepaalde voorwaarden toe.

In het algemeen investeren of beleggen we *niet* in:

- Producenten van transportmiddelen op **verbrandingsmotoren**. Met het oog op de hoge CO₂-uitstoot investeren we namelijk niet in technologieën die nog gebruik maken van fossiele brandstoffen. De omslag naar emissievrij transport moet namelijk zo snel mogelijk worden gemaakt.
- **Scheepvaart op fossiele brandstoffen**. De scheepvaart vaart grotendeels op fossiele brandstoffen; bovendien zijn veel schepen uitgerust met zeer vervuilende motoren. Ten slotte zijn er in deze sector problemen door het varen onder een ‘goedkope vlag’ (als schepen geregistreerd staan in een land dat weinig eisen stelt aan veiligheid en arbeidsomstandigheden)⁵⁶.
- **Vervoer door de lucht**. De ontwikkelingen om de luchtvaartsector te verduurzamen gaan ons inziens nog niet snel genoeg.
- **Aanleg van nieuwe wegen, vaarwegen, vliegvelden en havens** in OECD landen. Dit leidt tot een toename van vervoer op een niet-duurzame manier.
- **Leveranciers** van de transportsector die niet voldoen aan ons duurzaamheidsbeleid of leveranciersbeleid. Daarbij is het bijvoorbeeld relevant om te onderzoeken hoe verweven een bedrijf is met een activiteit die we mijden of uitsluiten⁵⁷.

Uiteraard zijn er uitzonderingen op bovenstaande stelregels. Zo maken we een uitzondering voor de door OECD aangemerkte lage-inkomenslanden omdat zij nog een achterstand hebben op het gebied van transport en infrastructuur. Een andere uitzondering is dat we wel kunnen investeren in het onderhoud van bestaande wegen of vaarwegen. Auto's of schepen op een elektrische motor hebben immers ook (vaar)wegen nodig. Ook openbaar vervoer op basis van verbrandingsmotoren is voor ons nog acceptabel. Deze, en de andere uitzonderingen, worden in onderstaande tabel benoemd. De criteria worden per vervoersmiddel (weg/scheepvaart/lucht) behandeld.

We keuren bedrijven uit de transportsector alleen goed als ze aan onze algemene duurzaamheidscriteria én aan de aanvullende duurzaamheidscriteria in de tabel op de volgende pagina's voldoen.

⁵⁶ <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>

⁵⁷ Zie de Handleiding ASN Duurzaamheidscriteria.

Aanvullende criteria - Transportsector

	Onderneming	Beleggen/ investeren?
VERVOER OVER LAND		
Producenten van voertuigen en onderdelen	Producenten van voertuigen die rijden op een verbrandingsmotor	Nee
	Producenten van verbrandingsmotoren	Nee
	Producenten van hybride, plug-in hybride en range-extenders voertuigen (met deels een verbrandingsmotor)	Nee
	Producenten van volledig elektrische voertuigen en alle investeringen die dit ten goede komen	Ja
	Producenten van elektrische motoren	Ja
	Biobrandstoffen van de 1e generatie	Nee
Kleinere voertuigen	Biobrandstoffen van de 2e en 3e generatie, onder bepaalde voorwaarden ⁵⁸	Ja
	Fabrikanten van motoren, bromfietsen en scooters met verbrandingsmotoren	Nee
Doorverkoop	Fabrikanten van motoren, bromfietsen en scooters met elektrische motoren	Ja
	Doorverkopers tweedehands voertuigen	Ja
Leveranciers	Leveranciers aan de transportsector die voldoen aan ons duurzaamheidsbeleid en leveranciersbeleid	Ja
Transportbedrijven	Transportbedrijven met 1) een doelstelling om in 2030 de uitstoot met 40% en in 2050 met 90% te reduceren t.o.v. 1990 EN 2) die minstens de helft van de vloot reeds vervangen hebben door low of zero-emission alternatieven ⁵⁹ .	Ja
	Vrachtvervoer op volledig elektrische/waterstof motor (uit groene stroom)	Ja
Openbaar vervoer	Vrachtvervoer over het spoor	Ja
	(uitzondering: het vervoer per spoor van fossiele energiebronnen zoals olie en gas)	Nee
	Trein-, bus-, tram- en metrobedrijven (openbaar vervoer) en de bijbehorende infrastructuur	Ja
	Innovaties in openbaar vervoer zoals waterstof uit groene stroom of elektrische motoren	Ja
Fietsen	Hogesnelheidslijnen	Ja
	Aannemers/leveranciers die nieuwe spoorwegen aanleggen of bestaande infrastructuur onderhouden	Ja
Infrastructuur	Aanbieders van oplossingen voor de deeleconomie (MaaS), bijvoorbeeld deelauto's, - steps of -scooters	Ja
	Producten van (elektrische) fietsen en alle investeringen die fietsen ten goede komen	Ja
	Aanleg en onderhoud van fietspaden	Ja
	Aanleg van nieuwe wegen in OECD landen	Nee
	Aanleg van wegen in non-OECD landen	Ja
	Onderhoud van bestaande wegen	Ja
	Verbreding van bestaande wegen high income OECD landen	Nee
	Aannemers/leveranciers die bestaande infrastructuur onderhouden	Ja
	Pijpleidingen voor vervoer van olie en gas	Nee
VERVOER OVER WATER		
Producenten van schepen	Producenten van schepen op basis van verbrandingsmotoren	Nee
	Producenten van schepen op wind	Ja
Infrastructuur	Producenten van volledig elektrische/waterstof (uit groene stroom) vaartuigen en alle investeringen die dit ten goede komen.	Ja
	Aanleg van nieuwe havens en vaarwegen in OECD landen	Nee
	Aanleg van nieuwe havens en vaarwegen in non-OECD landen	Ja
	Onderhoud en beheer van havens en vaarwegen	Ja
Openbaar vervoer	Pontjes en schepen voor openbaar vervoer	Ja
VERVOER DOOR DE LUCHT		
Producenten	Producenten van vliegtuigen, vliegtuigmotoren of helikopters	Nee
	Producenten van/innovaties in emissievrije vliegtuigen	Ja
Software	Luchtvaartmaatschappijen	Nee
	Aanbieders van online luchtvaart boekingsystemen	Ja
Infrastructuur	Aanleg, uitbreiding van of onderhoud aan vliegvelden in OECD landen	Nee
	Aanleg van nieuwe havens en nieuwe vaarwegen in non-OECD landen	Ja
Leveranciers	Leveranciers, binnen de beperkingen van het leveranciersbeleid ⁶⁰	Ja

58 Zie de Handleiding ASN Duurzaamheidscriteria.

* Bij aanvragen bij SC Zakelijk Financien (Volksbank) geldt het volgende: kleine bedrijven in de transportsector kunnen worden gefinancierd, mits het gaat om koplopers en rekening houdend met technologische beperkingen (bijvoorbeeld nog geen aanbod elektrische vrachtwagens). Zie voor meer informatie het Applied Sustainability Policy voor Service Center Zakelijk Beheer.

59 De eerste uitzondering is gebaseerd op de EU Green Deal; de tweede op de EU taxonomie voor vrachtvervoer. Onder low emission verstaan we voertuigen met 50% minder uitstoot dan een traditionele verbrandingsmotor; zero-emission voertuigen hebben geen verbrandingsmotor.

60 Zie de Handleiding ASN Duurzaamheidscriteria.