

# MOBILITEITS VISIE

OP WEG NAAR EEN DUURZAME  
VERVOERSSECTOR IN 2030



**GREENPEACE**

 **milieudefensie**  
anders kijken, anders kiezen

**NATUUR  
& MILIEU**

# MOBILITEITSVISIE NATUUR & MILIEU, MILIEUDEFENSIE EN GREENPEACE

## OP WEG NAAR EEN DUURZAME VERVOERSSECTOR IN 2030

Over 13 jaar, in 2030, is Nederland op een andere manier onderweg dan nu. Automobilisten rijden 100% elektrisch en delen hun auto met vrienden, familie en buurtgenoten. We kiezen bewuster wanneer we de weg opgaan en springen vaker op de (elektrische) fiets. En gaan we op vakantie? Dan pakken we niet meer zomaar het vliegtuig, maar herontdekken we de rust en snelheid van de internationale trein. Hierdoor is de lucht gezonder, staan er veel minder files en is de CO<sub>2</sub>-uitstoot fors gedaald.

Het realiseren van deze toekomstvisie is hard nodig: de vervoerssector veroorzaakt momenteel 27% van de Nederlandse CO<sub>2</sub>-uitstoot die bijdraagt aan klimaatverandering. Zonder ingrijpen groeit dit zelfs naar 46% in 2050. De urgentie om in te grijpen is echter nog niet terug te zien in het huidige overheidsbeleid. Dit beleid is gebaseerd op onvolledige uitstootcijfers waar onder andere twee grote bronnen van CO<sub>2</sub>, lucht- en scheepvaart, niet in mee worden genomen.

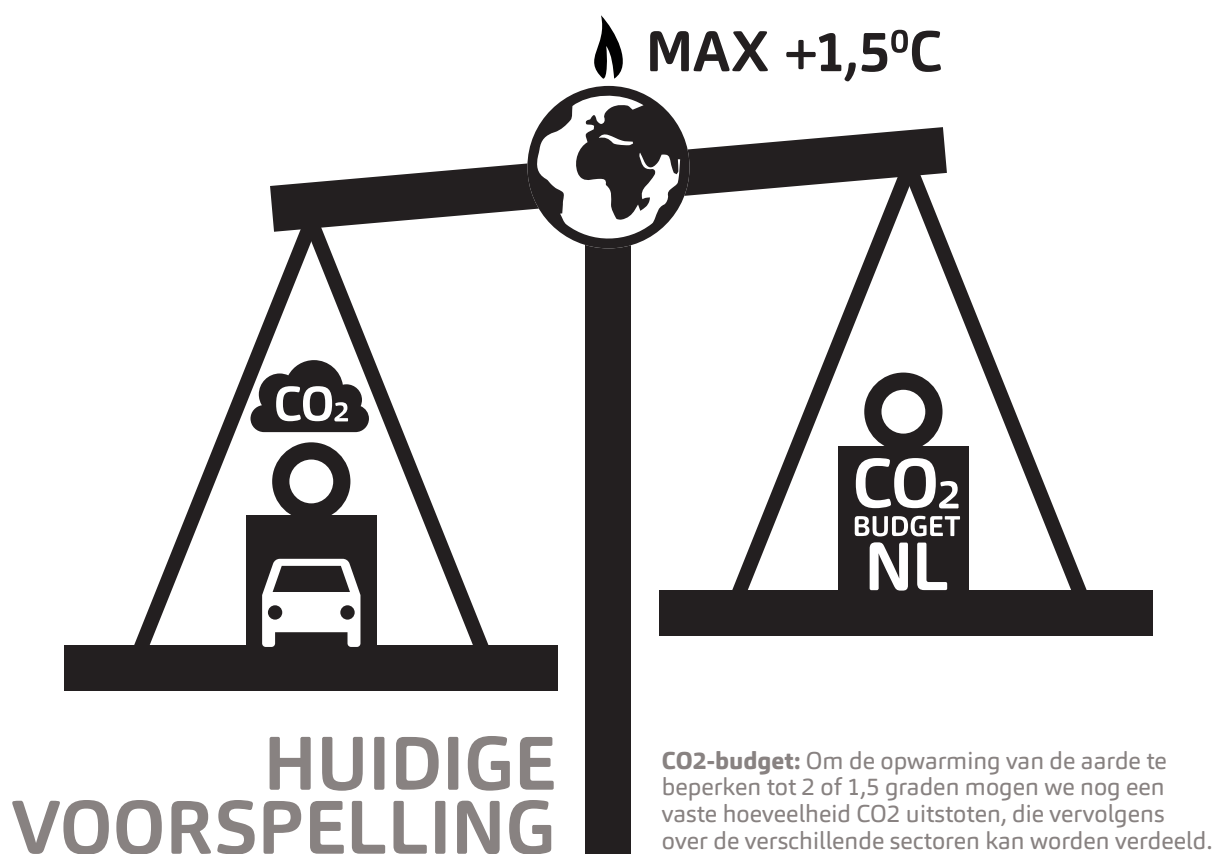
Voor effectief beleid zijn de volledige uitstootcijfers cruciaal. Zeker gezien de ambitieuze klimaatdoelstellingen die Nederland heeft ondertekend in het Klimaatakkoord van Parijs. Natuur & Milieu, Greenpeace en Milieudefensie hebben voor deze mobiliteitsvisie door CE Delft voor het eerst laten uitzoeken wat de klimaatimpact is van al het Nederlandse vervoer.

### ONVOLLEDIGE UITSTOOTCIJFERS? HOE ZIT DAT?

Het is geen nieuws dat vliegtuigen en schepen veel CO<sub>2</sub> uitstoten. Toch worden deze vervoersmiddelen niet meegenomen de CO<sub>2</sub>-berekeningen waar Nederland haar klimaatbeleid op baseert, zoals het Energieakkoord. Op internationaal niveau is afgesproken om de uitstoot van deze vervoersmiddelen niet aan individuele landen toe te rekenen. Maar hierdoor belandt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de lucht- en scheepvaart in een soort niemandsland: de uitstoot komt nergens op een nationale balans terecht en vrijwel niemand voert er dan ook beleid op om deze terug te dringen.

Nederland veroorzaakt echter wel degelijk uitstoot via vliegtuigen en schepen. Door zelf het vliegtuig te pakken of door goederen van ver weg hierheen te laten vervoeren, blijken wij Nederlanders maar liefst tien procent van de totale nationale CO<sub>2</sub>-uitstoot te veroorzaken. Internationale afspraken over toerekening veranderen niets aan het feit dat deze uitstoot bijdraagt aan klimaatverandering. Om effectief klimaatbeleid te voeren, zijn de volledige uitstootcijfers van groot belang. Vandaar dat Natuur & Milieu, Greenpeace en Milieudefensie CE Delft hebben gevraagd om deze volledige cijfers voor het eerst in kaart te brengen.

Deze visie neemt je mee van het vertrekpunt, de door CE Delft berekende uitstoot van de vervoerssector, naar de gewenste bestemming: hoe Nederland er in 2030 uitziet als we inzetten op duurzaam vervoer. Daar hoort ook een routeplanner bij: welk beleid moet nu ingezet worden om die duurzame toekomstvisie werkelijkheid te maken? Er zijn grote omschakelingen nodig, maar het kan! Als we nú van start gaan.



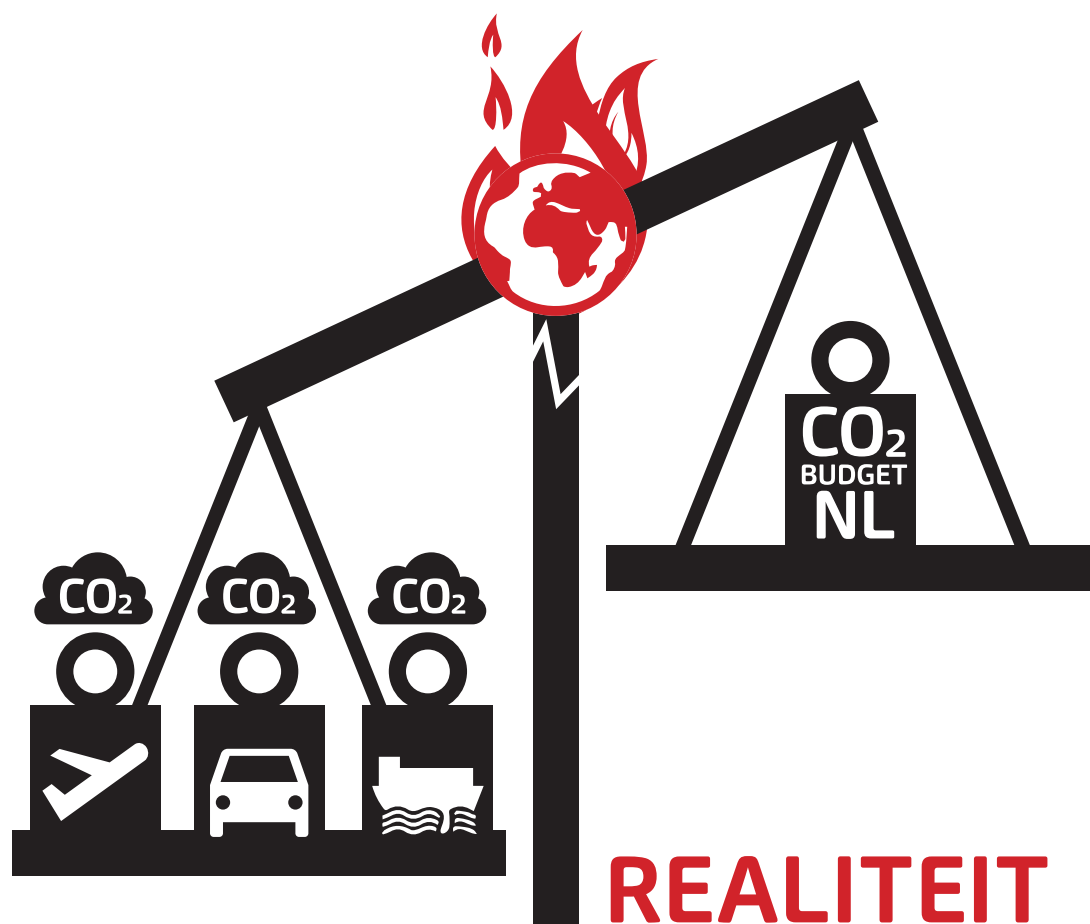
### **VERTREKPUNT: VERVOERSSECTOR ANNO NU**

De resultaten van de studie liegen er niet om: de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vervoer blijkt maar liefst twee keer zo hoog als de cijfers waar het Nederlandse beleid op gebaseerd is. Daarmee veroorzaakt vervoer ruim een kwart van de totale Nederlandse uitstoot, veel meer dan waar beleidsmakers van uitgaan. Dit verschil is grotendeels te verklaren door de uitstoot van lucht- en scheepvaart. De rest van het verschil in uitstootcijfers komt uit biobrandstoffen, waarvan de klimaatimpact wordt onderschat.

Als we de volledige uitstoot verrekenen in toekomstscenario's, en uitgaan van bestaand beleid, zien we dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van mobiliteit niet af- maar juist toe zal nemen. In andere sectoren, zoals energie en industrie, is wel een dalende trend ingezet. Het aandeel van de vervoerssector wordt daardoor relatief steeds groter en zal in 2050 verantwoordelijk zijn voor bijna de helft van de totale Nederlandse CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De vervoerssector schiet dan ook razendsnel door haar carbon budget heen. Om de opwarming van de aarde te beperken tot 2 of 1,5 graden mogen we nog een vaste hoeveelheid CO<sub>2</sub> uitstoten, die vervolgens over de verschillende sectoren kan worden verdeeld. Dat noemen we het carbon budget. Zonder aanvullend beleid is dit budget voor mobiliteit bij de 2-gradendoelstelling eind 2036 op. Voor 1,5 graad is dit al in 2025. Dus binnen zeven jaar. Elke ton CO<sub>2</sub> die daarna nog door een vervoersmiddel wordt uitgestoten, gaat af van het carbon budget van andere sectoren. Dat terwijl andere sectoren al ambitieuze doelstellingen hebben het al veel moeite kost om hun uitstoot te verminderen.

Op de Klimaatop in Parijs heeft Nederland zich gecommitteerd aan een maximale temperatuurstijging van 2 graden Celsius, met het streven naar 1,5 graad. Dit om ontwrichtende klimaatverandering te voorkomen. Als we nu niet ingrijpen om de uitstoot van onze mobiliteitssector terug te dringen, raken deze doelstellingen volledig buiten bereik.



### **BESTEMMING: VERVOERSSECTOR ANNO 2030**

Om de Nederlandse klimaatdoelstellingen binnen bereik te houden, moeten we in hoog tempo schoner, zuiniger, anders en minder kilometers gaan maken. Veel beleid hiervoor zal de komende paar jaar al beslist en ingevoerd moeten worden. Door te rekenen met onvolledige uitstootcijfers, leek het te lang dat het wel meeviel de uitstoot van deze sector. Daarom is er een enorme inhaalslag te maken. Maar hoe komt Nederland er dan uit te zien? Hoe vervoeren we onszelf en alle goederen in 2030 als we nu - op tijd - ingrijpen?

## SCHONER

Ten eerste zijn de vervoersmiddelen dan een stuk schoner. Momenteel worden vliegtuigen, schepen, transportwagens en personenauto's nog vrijwel allemaal aangedreven door kerosine, benzine of diesel; de bronnen van die grote hoeveelheid CO<sub>2</sub>-uitstoot. Vooral voor wegvervoer zijn er momenteel al schonere, zelfs klimaatneutrale, alternatieven beschikbaar die veel breder toegepast kunnen worden.



Alle nieuw verkochte auto's, en een flink deel van het tweedehands wagenpark, zijn 100% elektrisch. De zogeheten 'range anxiety' is geen probleem meer. De techniek is inmiddels volwassen en automobilisten hoeven zich geen zorgen meer te maken of ze de volgende laadpaal wel halen. Ze rijden makkelijk een paar honderd kilometer op één volle accu en het laadpalennetwerk is fors uitgebreid. Diesels en benzineauto's zijn grotendeels uit het straatbeeld verdwenen. Veel bestelbusjes en stads- en streekbussen tanken ook bij de laadpaal of rijden op waterstof. Treinen rijden grotendeels op 100% windstroom, maar dat deden ze in 2017 ook al.

## ZUINIGER

Vliegtuigen en schepen hebben in 2030 helaas nog geen volledige overschakeling naar elektrisch gemaakt. Daarvoor staat de techniek nog teveel in de kinderschoenen. Wel is er een efficiëntieslag gemaakt in de motoren en wordt vooral gebruik gemaakt van zuiniger brandstoffen. Biobrandstof van 100% duurzame bronnen wordt in 2030 breder toegepast, maar vanwege de beperkte beschikbaarheid vindt langeafstandsvervoer vooral anders en minder plaats. Dat betekent dat de prijs van vliegen en scheepstransport zal stijgen.

## **ANDERS**

Vervoer zal niet alleen schoner en zuiniger worden, maar we gaan ook anders reizen. Autobezit is in 2030 op het laagste punt van de eeuw. Er zijn wel meer elektrische deelauto's verschenen in het straatbeeld. Maar het totaal aantal auto's in Nederland is flink gedaald. We pakken veel vaker de fiets. Door de opkomst van de elektrische fiets en de aanleg van doorfietsroutes worden nu zelfs afstanden tot 25 kilometer voor een groot deel met de fiets gedaan. Voor vakanties kiezen we veel vaker de hogesnelheidstrein. Hogesnelheidstreinen worden ook veel vaker ingezet voor transport van goederen, als alternatief voor schip en vliegtuig.

## **MINDER**

In 2030 worden er, met name met gemotoriseerd vervoer, vooral ook minder kilometers afgelegd. Doordat de echte kosten van vervoer in beeld komen, wegen we bewuster af of die rit naar kantoor elke dag wel nodig is, of dat een dagje thuiswerken net zo goed een optie is. Voor vakanties vliegen we niet meer zomaar een weekendje naar New York, maar pakken we de kaart van Europa er weer eens bij. Ook het voedsel en de spullen die we kopen, komen vaker van dichtbij.

Al deze veranderingen leveren ons meer op dan alleen een schoner klimaat. De lucht die we inademen is gezonder waardoor gezondheidsklachten en de bijbehorende zorgkosten flink omlaag gaan. Ook files komen veel minder vaak voor. De werkgelegenheid in verschillende sectoren stijgt, zoals in de technologie en infrastructuur voor elektrisch vervoer, maar ook productiesectoren van voedsel en goederen krijgen een boost doordat het duurder wordt om deze producten van ver te halen. Daarnaast wordt het prettiger en veiliger om in de stad te zijn. Er is minder herrie, er zijn minder opstoppingen en er komt meer ruimte vrij voor groen in de stad.

## **ROUTEPLANNER: HOE VERLAGEN WE DE UITSTOOT**

De tijd die we nog hebben om in te grijpen, is zeer beperkt. De uitdaging is groot: onze huidige vervoersgewoonten liggen nog mijlenver af van de toekomstvisie die we hierboven schetsen. Het is dan ook zaak om zo snel mogelijk maatregelen te nemen die direct effect hebben en besluiten te nemen die op lange termijn tot een significante CO2-daling leiden. Greenpeace, Milieudefensie en Natuur & Milieu roepen de politiek daarom op om tijdens de aankomende formatie de noodzakelijke maatregelen te nemen.

## **KLIMAATPLAN LUCHT- EN SCHEEPVAART**

Voor lucht- en scheepvaart zijn helaas nog geen grootschalig inzetbare emissieloze technieken beschikbaar. Dit wordt ook nog nauwelijks gestimuleerd. Het nieuwe kabinet moet daarom prioriteit geven aan een actieplan om de CO2-uitstoot van deze vervoersmiddelen zo snel mogelijk omlaag te brengen. Cruciaal onderdeel daarvan is research en development, met name gericht op zuiniger en efficiënter brandstofverbruik en op de inzet van duurzamere brandstoffen. Dit biedt de Nederlandse maritieme sector ook de kans om haar potentie te vervullen als koploper in duurzame scheepvaart. Volumebeleid zal ook onderdeel moeten worden van dit klimaatplan, onder andere door het invoeren van een vliegtax.

## **EMISSIELOOS VERVOER OVER LAND**

Het instellen van strengere normen dwingt de markt om versneld schone en efficiënte vervoersmiddelen te ontwikkelen. Voor landvervoer moet deze norm zo snel mogelijk worden gesteld op emissieloos. Dat is des te urgenter omdat er vooralsnog geen emissieloze opties beschikbaar zijn voor vliegen en varen. Een logisch eerste besluit is het

uitvoeren van de motie Vos, waarin wordt voorgesteld om per 2025 alleen nog maar de verkoop van 100% emissievrije personenauto's toe te staan. Aanvullend daarop kan deze eis ook ingaan voor vrachtwagens, daarvoor is 2040 een realistisch haalbaar jaartal.

De vervoersindustrie heeft voldoende tijd om een groter, efficiënter en betaalbaar aanbod te realiseren, zodra er een duidelijke streefdatum is. Deze ontwikkelingen zijn nu al zichtbaar in de markt, maar een doorbraak blijft uit doordat er nog prijsconcurrentie is vanuit vervuilende opties als diesel- en benzineauto's. Een veel striktere normstelling zorgt ervoor dat juist de duurzame opties een concurrentievoordeel krijgen.

### **STUREN OP MINDER KILOMETERS**

Het invoeren van een kilometerheffing, vliegtax en verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u zorgen direct voor minder afgelegde kilometers en daarmee minder uitstoot. Een andere effectieve maatregel is brandstofbelasting, door de belasting te verhogen op de meest vervuilende soorten brandstof, worden deze minder gebruikt.

### **MEER OV, FIETSEN EN DEELAUTO'S**

De zogeheten 'modal shift' is een belangrijk onderdeel van het nieuwe mobiliteitsbeleid. Hiermee worden Nederlanders gestimuleerd om meer gebruik te maken van fiets, ov en deelauto's en komt het land niet stil te staan. De voornaamste manier om dit te bereiken, is door deze vervoersmiddelen de meest logische en prettige keuze te maken. Dat kan door de aanleg van brede, veilige fietspaden en grote wandelgebieden in steden, gecombineerd met comfortabel, betaalbaar ov en het stimuleren van elektrische deelauto's.

Dit vraagt een verschuiving van investeringen, van uitbreiding van (snel)wegen naar fiets en openbaar vervoer. Geplande investeringen voor havens en vliegvelden worden daarbij kritisch tegen het licht gehouden. Betalen die zich nog wel uit binnen een effectieve klimaatstrategie voor lucht- en scheepvaart?

Dit pakket aan maatregelen is in z'n totaliteit nodig om de grenzen van het carbon budget niet te overschrijden. Uiteraard grijpen maatregelen in elkaar. Zo zal het effect van een verlaagde maximumsnelheid wegvallen zodra al het wegvervoer elektrisch is, maar de realiteit is dat momenteel alle maatregelen nodig zijn. Zowel die met een kortetermijn-, als die met een langetermijneffect.

Voor Milieudefensie, Natuur & Milieu en Greenpeace zijn de implicaties van de studie glashelder: het is alle hens aan dek om de uitstoot van de vervoerssector zo snel mogelijk omlaag te brengen. Hiervoor is een volledig maatregelenpakket noodzakelijk en heeft Nederland niet de luxe om te wachten op ingrijpen vanuit Europa of autonome marktontwikkelingen. We moeten zelf aan de slag, en wel nu.

**GREENPEACE**

 **milieudefensie**  
anders kijken, anders kiezen

**NATUUR  
& MILIEU**