

## Inbreng van Natuur & Milieu, Greenpeace, Milieudefensie en de Natuur en Milieufederaties voor het Rondetafelgesprek over de Klimaattafel Mobiliteit

10 april 2019

### Klimaatdoelen halen voor mobiliteit vergt aanscherping

Velen van ons werken al jaren met hart en ziel aan het verduurzamen van de mobiliteit in Nederland. Wij zijn er dan ook trots op dat we hebben meegewerkt aan de Mobiliteitstafel van het Klimaatakkoord, voor een zorgeloze emissievrije mobiliteit, voor alles en iedereen.

Samen met een groot aantal partijen hebben we een pakket samengesteld met maatregelen die leiden tot een aanzienlijke CO<sub>2</sub>-reductie.

Een aantal effectieve maatregelen zijn vooraf door het kabinet uitgesloten. Het betreft maatregelen als 'verschuiving van investeringen van wegbreiding naar schone infrastructuur (OV en fiets)' en 'anders beprijzen van mobiliteit (km-heffing)'. Dit zijn juist effectieve maatregelen voor CO<sub>2</sub>-reductie, congestie vermindering en voor kwaliteitsverbetering van de leefomgeving. En het draagvlak hiervoor is groot, ook aan de mobiliteitstafel.

Op 13 maart heeft PBL gerapporteerd dat het doel voor de sector mobiliteit (7,3 Mton) nog niet wordt gehaald, omdat een deel van het pakket als "onzeker" wordt beoordeeld. Het ontwerp-klimaatakkoord is dus nog niet "af".

Wij verwachten dat het pakket nu door het kabinet wordt versterkt, aangescherpt, en van hardere afspraken en instrumenten wordt voorzien, om alsnog het doel van deze tafel te halen. De volgende punten vinden wij daarbij van belang:

#### 1) Voor mobiliteit is samenhangend beleid en instrumentarium noodzakelijk.

Veel maatregelen voor het verduurzamen van mobiliteit hebben pas echt effect als ze gecombineerd worden. Bijvoorbeeld: De combinatie van parkeerbeleid, werkgeversbeleid en beschikbaarheid van goede OV- en fiets-infrastructuur zorgt er voor dat meer mensen met de fiets of het OV naar hun werk gaan. Er is samenhangende en eenduidige regelgeving nodig, waarbij alle "seinen" dezelfde kant op wijzen: naar meer emissievrij vervoer, en meer ruimte en capaciteit voor fiets en OV. Nationaal en lokaal beleid moet ook goed op elkaar aansluiten en landelijk consistent zijn (zoals uniforme milieuzones, zodat transporteurs weten waar ze aan toe zijn), en ook investeringen in infrastructuur moeten passen bij de focus op verduurzaming van de mobiliteit.

#### 2) Reken het voorstel van het kabinet voor Elektrisch Vervoer door.

De mobiliteitstafel is met breed draagvlak gekomen tot een aanpak voor de versnelde invoer van elektrische auto's. Het kabinet past deze aanpak nu aan, uit zorg voor over-stimulering. Wij vinden het belangrijk - en ook wel zo eerlijk - dat het kabinet er wel voor waakt dat ook de gewone particuliere automobilist de kans krijgt om over te stappen op elektrisch vervoer. Dit geldt voor zowel nieuw vervoer (via een aanschafsubsidie), als tweedehands vervoer (in Nederland houden van EV). De wijzigingen van het kabinet zullen opnieuw moeten worden doorgerekend door PBL om te zien of het nog steeds voldoende CO<sub>2</sub>-reductie en genoeg EV-groei oplevert om aan de afspraak uit het regeerakkoord te voldoen (100% van de nieuwe auto's in 2030 emissievrij). Ook is het van belang om de aanpak in 2023/2024 goed te evalueren, en in 2025 over te stappen op "anders betalen voor mobiliteit". Dit is de beste manier om na 2025 mobiliteit te belasten (betalen naar gebruik en uitstoot) en zo de gewenste groei van elektrisch vervoer te blijven zekerstellen.

#### 3) Schakel nu al om naar het Mobiliteitsfonds, niet pas na 2030.

Zorgeloze mobiliteit vereist dat het Infrastructuurfonds wordt omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. Daarin staat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteitsopgave centraal. Deze omvorming is nodig om beter in te kunnen spelen op een optimale benutting van bestaande infrastructuur. En om intelligente transportsystemen zoals de zelfrijdende auto, CO<sub>2</sub>-neutrale mobiliteitsoplossingen en Mobility-as-a-Service te stimuleren. Uitstel tot 2030 zet Nederland op een achterstand. Pas de nieuwe uitgangspunten bij het Mobiliteitsfonds nu al zoveel mogelijk toe.

#### **4) Maak afspraken over regionale mobiliteitsplannen ‘hard’**

Gemeenten en regio's hebben invloed op hoe mensen en goederen verplaatsen. Via een integraal mobiliteitsplan, per regio, kunnen rijk, provincie en gemeenten zorgen dat de transitie wordt gemaakt naar emissievrij vervoer én dat de modal shift wordt gemaakt naar meer lopen, fiets en OV. Het PBL heeft veel onzekerheid toegekend aan de voorstellen die de tafel hiervoor heeft gedaan, omdat duidelijke afspraken ontbreken. Maak dus hardere afspraken over timing (plannen klaar eind 2019) en over de financiering van de plannen (door Rijk, provincie en gemeenten).

#### **5) Voorkom groei van inzet van biobrandstoffen vóór Duurzaamheidskader klaar is**

In het ontwerp klimaatakkoord is afgesproken dat er een duurzaamheidskader ontwikkeld gaat worden voor alle biomassaströmen en voor elke toepassing. Dit is een goede zaak. In de periode totdat het duurzaamheidskader van kracht is moet worden voorkomen dat er onduurzame brandstoffen worden toegelaten. Concreet betekent dit dat Nederland voor de invulling van de RED2 doelstelling:

- niet meer voedsel- en voedergewassen toestaat dan het niveau van 2018 en de doelstelling evenredig verlaagd wordt,
- dat elektrisch vervoer meetelt voor de RED2 doelstelling,
- en dat geavanceerde biobrandstoffen dubbel worden meegeteld.

#### **6) Maak de werkgeversaanpak ‘de norm’, om reisgedrag te beïnvloeden**

Werkgevers zijn in belangrijke mate bepalend voor de mobiliteitskeuze van werkende mensen. Werkgevers kunnen mensen richting duurzame alternatieven, en anderen zorgen dat daar ook voldoende aanbod en capaciteit voor is (OV, fietsenstallingen, parkeerbeleid, etc.). PBL rekent helaas geen CO<sub>2</sub>-reductie voor de voorstellen die gedaan zijn. Maar zonder een stevige werkgeversaanpak en bijbehorend flankerend beleid, gaat bijvoorbeeld de uitrol van EV aanzienlijk minder snel. Stel daarom concrete stimuleringsmaatregelen vast voor werkgevers, waarbij zij formele erkenning ('oormerk') krijgen voor hun bijdrage aan CO<sub>2</sub>-reductie via hun mobiliteitsbeleid. En zorg voor monitoring om te kunnen sturen en verplichten via de Omgevingswet.

#### **7) Start een verkenning naar “anders betalen”-/kilometerheffing**

Dit is van groot belang om schone mobiliteit te stimuleren, congestie te vermijden en echte modal shift te realiseren. Dit is onvermijdelijk om de klimaatdoelen te halen. Voer daarom gedurende de komende twee jaar een verkenning uit naar het invoeren van “anders betalen”, zoals voorgesteld in het ontwerp-Klimaatakkoord Mobiliteit. Betrek alle actoren en stakeholders intensief in deze verkenning. Voer tegelijkertijd omvangrijke pilots uit om inzicht te krijgen in de effecten.

Natuur & Milieu, mede namens  
Greenpeace,  
Milieudefensie,  
Natuur en Milieufederaties