



Input AO duurzaam vervoer m.b.t. het Klimaatakkoord voor mobiliteit (kamerstuk 32 813), en biobrandstoffen (kamerstuk 30196-570).

Om de klimaatdoelen te halen moet ook de mobiliteitssector naar een emissieloos bestaan, zo bleek uit het onderzoek [klimaatbeleid mobiliteit op de kaart](#) dat we door CE Delft hebben laten uitvoeren. Dat is een grote verandering ten opzichte van het Energieakkoord in 2014. Toen werd nog uitgegaan van 60% reductie in 2050. Hoewel de reductie-opgave inmiddels dus veel groter is gebleken, lijkt de kabinetsambitie voor het klimaatakkoord voor de mobiliteitssector nog niet gewijzigd. Het doel staat nog steeds op 7 Mton¹; ongeveer 22% reductie in 2030. Dit is volstrekt onvoldoende. Meer dan een halvering van de emissie in 2030 is realistisch én noodzakelijk². Ons verzoek is daarom: vraag de Staatssecretaris om:

In het klimaatakkoord voor mobiliteit te streven naar minimaal 50% CO2 reductie in de mobiliteitssector in 2030 (in plaats van 22%).

Dit is prima haalbaar met een samenhangend pakket van maatregelen zo blijkt uit het onderzoek van CEDelft en eerdere analyses van de individuele maatregelen door PBL. In de [mobiliteitsvisie](#) schetsen we hoe duurzaam vervoer er in 2030 uit kan zien. Nederland is dan kampioen schone mobiliteit, met de gezondste en meest aantrekkelijke steden. Door slimme keuzes in de ruimtelijke inrichting is de bereikbaarheid van voorzieningen en werk uitmuntend.

Om de klimaatambitie te realiseren, verzoeken wij u de staatssecretaris te vragen om in het klimaatakkoord specifiek in te zetten op:

1. **Maximale inzet op elektrificeren.** van personenauto's, bestelbusjes, bussen, vrachtwagens, schepen en van transport van bouw materieel etc; (met een aanvullende rol voor waterstof voor een deel van het zware transport)
2. **Minimaal 25% energiebesparing** door een groter aandeel voor de (elektrische-)fiets, en OV, een slimme kilometerprijs (ook voor personenauto's), zuinige voertuigen, snelhedenbeleid en slimme ruimtelijke ordening.
3. **Alleen groei van echt duurzame biobrandstoffen; uit afval en reststromen voor het zware transport.** Voorkomen moet worden dat de acties leiden tot een verdere toename van schadelijke biobrandstoffen uit voedsel en landbouwgewassen. Dat kan door alleen geavanceerde biobrandstoffen uit afval en reststromen te stimuleren en onder de bijmengverplichting te laten vallen. Dat kan, want in tegenstelling tot wat er in de kamerbrief (impactanalyse hernieuwbare energierichtlijn) staat, zijn grotere hoeveelheden biobrandstoffen niet nodig om de klimaatdoelen te halen.
4. **Een ambitieus klimaatplan (routekaart) voor de (internationale) lucht- en scheepvaart.** Uit het onderzoek van CEDelft blijkt dat zowel technische opties (zuinigere vlieg- en vaartuigen, elektrificeren, waterstof en duurzame biobrandstof) als een afname van het aantal kilometers en aantal vluchten nodig is om de klimaatdoelen te halen. Inzet in mondiale fora (ICAO/IMO) is belangrijk, maar daar kunnen we ons als Nederland niet achter verschuilen. Het klimaateffect is simpelweg te groot om te negeren. De lucht en de scheepvaart moeten uiteindelijk toch binnen de klimaatgrenzen passen. Daar kan Nederland zich maar beter op voorbereiden. Als de reductie niet binnen de lucht- en scheepvaart gerealiseerd wordt, dan moeten andere sectoren hun emissies nog sneller afbouwen. Dat blijkt uit het onderzoek van CE Delft.

Om de klimaatdoelen te realiseren moeten we nu vaart maken. Auto's gaan al snel 20 jaar mee, schepen en vliegtuigen 20-30 jaar en de infrastructuur nog langer. Als we niet tijdig beginnen zullen we in de toekomst ingrijpende maatregelen moeten nemen en voertuigen versneld af moeten schrijven om toch de klimaatdoelen te halen. Uitstel leidt daardoor tot hogere kosten in de toekomst, nu doorzetten geeft kansen om de positie van Nederland te versterken en te verzilveren zo blijkt ook uit het rapport verdienpotentieel elektrisch rijden.

¹ In het SER energieakkoord is een ambitie van maximaal 25 Mton afgesproken, dat is ongeveer 7 Mton minder dan verwachting voor als er geen extra beleid wordt uitgevoerd; als we alleen het huidige beleid voortzetten komt de mobiliteitssector uit op ongeveer 32 Mton in 2030

² Zie bijlage 1 voor een indicatieve raming van de reducties.

Toelichting

1 Versnellen elektrisch rijden.

De technologische ontwikkeling van elektrisch rijden en varen gaat razendsnel. Elektrische trucks, containerschepen, ferryschepen, bussen, en zelfs graafmachines zijn al op de markt. Maar de ontwikkeling van zowel marktvrage als aanbod gaat niet snel genoeg om de klimaatdoelen te halen. De belangrijkste uitdagingen:

- **Elektrisch rijden bereikbaar en betaalbaar maken voor ‘gewone’ consumenten.**
In Nederland stimuleren we elektrisch rijden eenzijdig voor zakelijke rijders (via de bijtelling). Slechts 2% van de elektrische auto's is in handen van consumenten. Voor verreweg de meeste consumenten is elektrisch rijden niet bereikbaar. Ook niet voor tweedehands auto's. Aanvullend beleid is nodig om de doelen te halen. Dit kan op verschillende manieren; via een aanschafsubsidie, een stimuleringsregeling voor elektrisch autodelen, een lager BTW tarief of door ook privé lease fiscale voordelen te geven. Dit kan prima kostenneutraal door meer vervuilende voertuigen zwaarder te belasten (bonus-malus).
- **Masterplan elektrische bestelbussen en o-emissie zones.** Wij zijn enthousiast over het aangekondigde masterplan elektrische bestelbussen. Steeds meer steden scharen zich achter het doel om in 2025 alleen 0-emissie voertuigen in de binnensteden toe te laten. De nieuw op te zetten systematiek voor milieuzones, met door groei naar 0 emissie is hiervoor cruciaal. Een snelle vaststelling van 0-emissie gebieden biedt duidelijkheid aan bedrijven in de steden. Daarnaast is financiële stimulering en ondersteuning van ondernemers de komende jaren nodig. Dit kan met kosteneffectief door enerzijds de belastingen op vervuiling (dieselvoertuigen) te verhogen; te beginnen met de roettoeslag die vanaf 2019 in gaat, en het afbouwen van de MRB en BPM vrijstelling. Het geld kan dan terugvloeden naar de sector in de vorm van een 0-emissie innovatiefonds.
- **Versnellen van de marktintroductie voor elektrische vrachtwagens.**
Een snelle invoering van de kilometerprijs vracht werkt 2 kanten op. Door het tarief te differentiëren naar vervuiling verbeterd de businesscase voor 0-emissie vrachtwagens. Duitsland heeft al [aangekondigd](#) vanaf volgend jaar 0-emissie trucks van de MAUT vrij te stellen. Dat levert een forse verbetering van de businesscase op. Tegelijk maakt de kilometerprijs vracht middelen vrij om te investeren in elektrische voertuigen en de benodigde infrastructuur.
- **Masterplan laadinfra en energievoorziening.**
De snelle ontwikkelingen vragen om een heldere masterplan om de laadinfra en het energienet gereed maken voor 100% 0-emissie auto's en om in flexibel laden en buffering van het elektriciteitsnet mogelijk te maken. Deze uitdaging wordt de komende jaren snel groter door de opkomende markten voor snelladers voor elektrische bestel, vrachtwagens en bijvoorbeeld de binnenvaart. Voorkomen moet worden dat de infrastructuur de ontwikkeling gaat belemmeren.

2 25% reductie met fiets, flexibele deelmobiliteit en OV

- **Schaalsprong (elektrische) fiets, OV en (elektrisch) autodelen.** Hierin zit een groot potentieel, maar een goed plan om de beoogde schaa sprong te realiseren ontbreekt nog. Investerings in ketenmobiliteit en MAAS (Mobility as a Service) zorgen ervoor dat de bereikbaarheid van veel mensen wordt vergroot, terwijl tegelijk winst wordt geboekt op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat. Dergelijke oplossingen leveren ook een grote bijdrage om onze steden bereikbaar en leefbaar te houden bij toenemende drukte. Ook ontstaan er nieuwe knelpunten door de opmars van lichte elektrische voertuigen. Zo kunnen speedpedelecs grote betekenis krijgen als alternatief voor de auto, maar omdat speedpedelecs tussen auto's op de rijbaan moeten rijden neemt de groei van dit vervoersmiddel momenteel af.
Veel gemeenten zetten al in op deze schaa sprong, maar hebben ondersteuning nodig. De huidige verdeelsleutel van het MIRT is niet toegerust op de nieuwe kansen. Een snellere ‘modernisering’ van de infragelden is daarom noodzakelijk. De komende jaren kan alvast een groter deel van de begroting worden ingezet voor fiets, OV, deelconcepten en de benodigde laadinfra.

- **Kilometerbeprijzing.** Een sterk naar milieu gedifferentieerde kilometerprijs is een cruciale stap, met als tussenstap, het versterken van de CO2 sturing in de autobelastingen en accijns.
- **Nabijheid van voorzieningen.** Zorg voor ruimtelijke ordening, OV en locatiebeleid waarmee het aantal kilometers en de auto afhankelijkheid afnemen. Op die manier kunnen ook mobiliteitsproblemen worden opgelost.

3 Voorkom klimaatschade elders op de wereld; alleen 100% duurzame biobrandstoffen naar lucht en scheepvaart.

Biobrandstoffen zijn populair omdat ze eenvoudig kunnen worden bijgemengd in het fossiele systeem. Ze tellen voor de Nederlandse klimaatdoelen mee alsof ze geen emissies veroorzaken. Dit geldt zelfs voor de meest schadelijke biobrandstoffen zoals palmolie en soja. Tegelijk wordt steeds meer duidelijk dat alleen echt duurzame biobrandstoffen (uit afval en reststromen) echt voldoende klimaatwinst boeken. Landbouwgewassen veroorzaken grote problemen t.a.v. biodiversiteit, waterschaarste en voedselvoorziening. De hoeveelheid biobrandstoffen die duurzaam kan worden ingezet is beperkt, zoals ECN ook constateert in de impactanalyse. Maar dit mag geen reden zijn om dan maar in te zetten op niet duurzame biobrandstoffen en de schade daarvan af te wentelen op anderen landen.

Verwacht wordt dat het Europese beleid hier op midden lange termijn niets aan gaat veranderen. Tegelijk bieden de Europese regels naar verwachting de mogelijkheid voor lidstaten voor ambitieuzer beleid. Voor een lagere cap (tot 0% voor landbouw en voedselgewassen) en voor meer sturing op de daadwerkelijke duurzaamheid. Het is cruciaal dat Nederland de komende tijd in Europa vol inzet op een duurzaam akkoord en voor een zo ambitieus mogelijke implementatie in Nederland. Kwaliteit voor kwantiteit.

Wij hopen dat u deze punten kunt inbrengen tijdens het overleg met de Staatssecretaris.

Tot een nadere toelichting zijn wij graag bereid.

U kunt daarvoor contact opnemen met:

Karin Blaauw, Natuur & Milieu, 06-14487425

Anne Knol, Milieudefensie 020 - 5507325

Bijlage 1 indicatief overzicht reductie potentieel maatregelen voor het klimaatakkoord mobiliteit	CO2 Reductie in Mton
100% 0-emissie personenauto's 2030	3-5
schaalsprong ov, fiets en deelmobiliteit	3
km prijs personenauto*	2,5
elektrische bestel (inclusief ZES)	1-2
km prijs vracht + duurzaam innovatiefonds	2
0-emissie bouwmachines	1,5
verlagen maximum snelheid	1-3
zuinige banden	0,5
Zakelijk reizen (incl. aanpassen reiskostenregeling, bijtelling leasefiets, zakelijk vliegen etc.)	4
Besparing CO2 in 2030 (gecorrigeerd voor dubbeltelling)	18 (= > 50%)

*Mits heel sterk gedifferentieerd naar CO2 anders gaat het ten koste van de transitie naar 0-emissie auto's