



Inbreng hoorzitting 2e mobiliteitspakket EU

In deze position paper zet Natuur & Milieu, mede namens Milieudefensie, uiteen wat de klimaatuitdaging voor de mobiliteitssector zijn. Wat vraagt dit aan Nationaal en wat aan Europees beleid? En wat doen we zelf om de klimaatdoelen dichterbij te brengen?

Europees beleid is belangrijk. Het kan de transitie helpen én in de weg zitten. Op dit moment is de ambitie in Europa op verduurzaming van mobiliteit onvoldoende. Wat nodig is, zijn ambitieuzere CO₂ normen voor voertuigen, met een verplicht aandeel o-emissie en een hogere ambitie voor de laadinfra. Daarnaast zou de stimulering van fossiele oplossingen zoals LNG en niet duurzame biobrandstoffen moeten worden beëindigd. Het helpt als ook Nederlandse bedrijven en Europarlementariërs die boodschap in Brussel vol vuur uitdragen. Tegelijk is een waarschuwing op zijn plaats. Ook bij fors meer ambitie zal Europees beleid alleen niet genoeg zijn; ambitieus nationaal en lokaal beleid is cruciaal om de doelen uit het regeer- en klimaatakkoord te halen.

De uitdaging.

Om de effecten van klimaatverandering beheersbaar te houden heeft Nederland, met veel andere landen, afgesproken om de opwarming van de aarde zo dicht mogelijk bij de 1,5 graden te houden en zeker niet hoger dan 2 graden. In het regeerakkoord is vastgelegd om in 2030 minimaal 49% CO₂ reductie te reduceren en om te streven naar 55% reductie in 2030 met Europese koplopers. Voor de gezondheid van mensen moet ook de uitstoot van fijn stof en stikstofoxiden uit uitlaatgassen nog fors omlaag, zo blijkt uit het advies van de gezondheidsraad. Dit vraagt ook van de mobiliteitssector een ingrijpende transitie.

Wat is nodig om de klimaatdoelen te halen?

Natuur & Milieu, Milieudefensie en Greenpeace lieten [CEDelft](#) de klimaatdoelen voor de Nederlandse mobiliteitssector doorrekenen. Daaruit blijkt dat de volgende doelen nodig zijn:

1. Vanaf 2025 alle nieuwe personenauto's en bestelwagens o-emissie.
Nieuwe vrachtwagens, mobiele werktuigen en (een deel van de) schepen vanaf ongeveer 2035 o-emissie
2. o-emissie mobiliteit in steden vanaf 2025
3. 25% energiebesparing door een groter aandeel voor de e-fiets, en OV, minder kilometers door een slimme kilometerprijs, zuinige voertuigen en banden en snelhedenbeleid.
4. Een forse reductie in de lucht en scheepvaart. Zowel door een hogere efficiëntie, minder kilometers en vluchten en een overgang van fossiel naar elektrisch waar dat kan en waterstof en echt duurzame biobrandstoffen uit afval en reststromen.

Om de klimaatdoelen te realiseren moeten we nu vaart maken. Auto's gaan al snel 20 jaar mee, schepen en vliegtuigen 20-30 jaar. Als we niet tijdig beginnen zullen we in de toekomst voertuigen versneld moeten afschrijven om toch de klimaatdoelen te halen. Uitstel leidt daardoor tot hogere kosten in de toekomst.

Welk nationaal beleid is nodig?

Versnellen elektrisch rijden.

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

1. **Elektrisch rijden bereikbaar en betaalbaar maken voor ‘gewone’ consumenten.**
In Nederland stimuleren we elektrisch rijden eenzijdig voor zakelijke rijders (via de bijtelling). De transitie kan alleen effectief zijn als deze ook voor consumenten bereikbaar is. Dat kan met een aanschafsubsidie, een stimuleringsregeling voor elektrisch autodelen, het fiscaal gelijkstellen van private en zakelijke lease of een lager btw tarief. Behoud daarnaast voldoende prikkels om ook de zakelijke markt te laten doorgroeien naar 100% elektrisch in 2025. Dit kan prima kosten neutraal door meer vervuilende voertuigen zwaarder te belasten (bonus-malus).
1. Versnellen van een positieve businesscase voor **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 doorgroei naar 0 emissie is hiervoor cruciaal en biedt duidelijkheid aan de markt. Daarnaast is financiële stimulering de komende jaren nodig. Dit kan met een pakket van een verhoogde roettoeslag en het afbouwen van de MRB en BPM vrijstelling waarbij het geld terugkomt in de sector in de vorm van een 0-emissie innovatiefonds.
2. Versnellen van de marktintroductie voor **elektrische vrachtwagens en (bouw)machines**.
Een snelle invoering van de kilometerprijs vracht maakt middelen vrij om te investeren in elektrische voertuigen en de benodigde infrastructuur. Vooruitlopend hierop zou al een start moeten worden gemaakt met een stimuleringsregeling. Opnemen van elektrische opties in de aanbestedingen van RWS kan zeker voor bouwmachines een enorme impuls zijn.
2. **Masterplan laadinfra en energievoorziening**. Er ontbreekt nog een heldere strategie en plan om de laadinfra gereed maken voor 100% 0-emissie auto's in 2030, inclusief (snel)laders voor bestel, vracht en bijvoorbeeld de binnenvaart.

Zuiniger en efficiënter transport

3. **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. Beëindig ook de belasting teruggaveregelings voor LNG.
4. **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. Zo kunnen speedelecs grote betekenis krijgen als alternatief voor de auto, maar de ruimte op de fietspaden vormt nog een groot knelpunt. Een snellere ‘modernisering’ van de infragelden is noodzakelijk; van de verouderde verdeelsleutel van het MIRT naar een breder mobiliteitsfonds. De komende jaren kan alvast een groter deel van de begroting worden ingezet voor fiets, OV, deelconcepten en de benodigde laadinfra.
5. **Nabijheid van voorzieningen**. Zorg voor ruimtelijke ordening, OV en locatiebeleid waarmee het aantal kilometers en de auto afhankelijkheid afnemen.

Klimaatplan lucht- en scheepvaart; voor deze sectoren ontbreekt nog een klimaatbestendige toekomstvisie of geïnstrumenteerd plan. Belangrijke maatregelen zijn; prijsbeleid, brandstof en voertuignormen, kerosinebelasting, opheffen BTW vrijstelling, innovatiefonds voor 0-emissie schepen, geen uitbreiding van de luchtvaart en alleen echt duurzame biobrandstoffen uit afval en reststromen zijn hiervoor nodig.

Welk Europees beleid is nodig?

Europees beleid is van belang om voldoende aanbod o-emissie voertuigen te creëren, om duurzaamheid van biobrandstoffen te borgen en om een goede Europese infrastructuur voor elektrisch rijden te creëren. De ambities op CO₂ normen voor voertuigen zijn op dit moment veel te laag, door intensieve lobby vanuit de Europese auto-industrie en fossiele sector. En de Europese commissie blijft vasthouden aan fossiel gas (CNG/LNG) als schone ‘alternatieve’ brandstoffen, terwijl deze nauwelijks klimaatwinst opleveren.

Een belangrijke kans ligt in de aangekondigde wijziging van de ‘Eurovignet richtlijn’ (kilometerbeprijzing). Deze maakt het mogelijk de kilometerprijs sterker op CO₂ te differentiëren. Daardoor kan een vrijstelling of een zeer sterk verlaagd tarief voor elektrische trucks worden ingevoerd. Dit maakt het eenvoudiger om de businesscase voor elektrisch vrachtvervoer rond te krijgen. Dit is (samen met het innovatiegeld uit de regeling) nodig om ook het vrachtvervoer versneld op een o-emissie route te krijgen.

onderwerp	Voorstel EU	Wat is er nodig (en mogelijk)
CO₂ normen (auto's en bestelbus)	30% CO₂ reductie in 2030 (t.o.v. 2021) - Geen verplicht aandeel o-emissie; Fabrikanten mogen meer uitstoten als ze meer dan 30% EV in 2030 verkopen	2025; 25% CO₂ reductie en minimaal 20% o-emissie 2030; 40- 60% CO₂ reductie en minimaal 40-60% o-emissie - o-emissie % als verplichting, niet alleen via een ‘bonus’ - Invoering praktijktest om ‘gesjoemel’ tegen te gaan
CO₂ normen vracht	- Monitoring CO₂ emissies (VECTO) - begin 2018 EC voorstel CO₂ normen vrachtwagens	- minimaal 40%-50% CO₂ reductie - verplicht aandeel EV
Infrastructuur voor alternatieve brandstoffen	Verplichte aanleg en investeringsgelden voor de infrastructuur voor: Elektrisch, Waterstof, LNG en CNG	- Verhogen ambitie uitrol laadinfra inclusief snelladers/E-highways vracht - Geen verplichting fossiele alternatieven zoals CNG en LNG
Duurzame inkoop (Clean vehicles directive)	Vanaf 2030 inkoop ‘schone voertuigen’ (OOK FOSSIEL zoals LNG)	100% o-emissie in 2025
Kilometerbeprijzing (Eurovignet richtlijn)	Naast luchtvervuiling mogen tarieven ook voor CO₂ gedifferentieerd worden	Ambitieuze differentiatie tarieven naar vervuiling en CO₂
Luchtvaart	Geen voorstel	Aanscherpen ETS, kerosinebelasting, Masterplan Europees trainen



Wat doet N&M?

Natuur & Milieu werkt met burgers, consumenten, bedrijven en overheden in Nederland aan een mobiliteitssysteem dat binnen de klimaat- en gezondheidsdoelen past. Dat doen we in Nederland en Europa. Zo maken we maken elektrisch rijden bereikbaar door elektrisch autodelen aan te bieden (de testrijders). We hebben de Road-to-Zero coalitie opgericht met bedrijven die hun voertuigen versneld willen elektrificeren. We organiseren inbreng en events voor Nederlandse bedrijven om hun belang bij Europese besluitvormers kenbaar te maken. We ondersteunen bedrijven in het verduurzamen van hun mobiliteit en fietsbeleid. We werken mee in de green deals: Elektrisch rijden, Zero Emissie Stadslogistiek, Het nieuwe draaien en Autodelen. We stimuleren consumenten om duurzaam te reizen en we doen voorstellen voor effectieve beleidsacties om de klimaattransitie in mobiliteit handen en voeten te geven.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met :

Karin Blaauw

Programmaleider duurzame mobiliteit

Natuur & Milieu

k.blaauw@natuurenmilieu.nl

06-14487425