

VERANTWOORDE MOBILITEITS NIEUWSBRIEF

TWEEDE HELFT NOVEMBER 2021

Opnieuw in lockdowntijd zie ik opeens een parallel. We ervaren het coronabeleid als ad- hoc, aan elkaar geplakt, chaotisch en onduidelijk. We hebben hetzelfde met de jeugdzorg, de zorgcapaciteit, de woningcrisis. Het lijkt wel alsof nationaal beleid vooral bestaat uit ad hoc keuzes, en telkens maar wat meebewegen op de zich aandienende situatie en op consensus gericht pragmatisme. Maar daarmee kom je niet erg ver als er echt problemen zijn, dan moet er visie, strategie, snel handelen op basis van die strategie en daarnaast inspirerend uitgedragen langdurig op een zelfde wijze volhoudbaar gedrag van bestuurders domineren. Nu naar de klimaatopgave voor mobiliteit. Waar is daarvoor de strategie voor Nederland voor de komende drie decennia te lezen? We hebben wel wat documenten voor de periode tot 2030, maar daarna? Zoekgeraakt, nooit gemaakt? Vorige keer in de Nieuwsbrief de Britse aanpak, deze keer de eerste contouren voor **Duitsland**. Bijgevoegd het verse Duitse regeerakkoord, het Koalitionsprogram van SPD, Grunen en FDP en https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf.

Mobiliteit is te vinden op de bladzijden 48-54. Redelijk vergaand als je kijkt naar hun doel voor groei van de EV's in het Duitse wagenpark; 31 % EV's in het wagenpark in 2030. Dat vraagt wel erg krachtig beleid in een land dat tot nu toe hier achterbleef. We gaan in deze Nieuwsbrief zeker volgen hoe dat beleid er uit zal komen te zien...

In twee iets oudere documenten wordt trouwens financieel geschetst wat het zou betekenen als we echt aan klimaatbeleid voor mobiliteit zouden doen. Het **CE Delft** heeft gekeken wat opname van **transport in het ETS** (het Emission Trading System) zou gaan inhouden. Ze zien drie mogelijke routes om dat te doen. De eerste is de uitbreiding van de huidige EU benadering met transport. De tweede is een apart "trading scheme" voor transport opzetten in de EU. En de derde is een verplicht nationaal handelsmechanisme voor vaststelling van een minimale effectieve carbon prijs op CO2-uitstoot introduceren. Deze optie zal resulteren in een apart nationaal systeem.

Eerst maar de conclusies voor de beide internationale opties. https://ce.nl/wp-content/uploads/2021/10/CE_Delft_210118_emission-trading-system-for-road-transport.pdf In de eerste optie bestaat de kans dat transport zich min of meer uit het voldoen aan strenge normen kan gaan kopen. We weten dat emissies reduceren in transport relatief duur is, De sector koopt dan als het ware extra emissiereducties in andere sectoren, en wordt zelf maar beperkt duurzaam. Dat probleem bestaat er niet bij de tweede optie. Zeker niet als we naar een laag emissieplafond gaan. Met 33 % emissiereductie mobiliteit in 2030 (en let wel; daar zitten we nu nog ver vanaf, we zitten nog niet op deze route) past een CO2 prijs van 200 euro, bij een emissiereductie van 55 % (EU Fit for 55) een prijs van rond de 700 euro. Een dergelijke prijs heeft grote gevolgen, met ongeveer een verdubbeling van de prijs van fossiele brandstof. Dit maakt eens te meer duidelijk hoeveel er nog zal moeten gebeuren als we niet toestaan dat andere maatschappelijke sectoren moeten opdraaien voor de emissies uit mobiliteit. CE Delft concludeert ; *"Een ETS-RT kan helpen bij het bereiken van de meer ambitieuze klimaatdoelstellingen. Ambitieuze reductiedoelstellingen zullen echter de brandstofprijzen en het transport aanzienlijk doen stijgen, met name voor gebruikers van particulier vervoer. Compenserende maatregelen zullen zijn:nodig om groeiende inkomensongelijkheid en maatschappelijke weerstand tegen een ETS-RT te voorkomen"*. Kijk; nou komen we bij de echt te voeren discussies!

Een Nederlandse strategie op ETS is te vinden via de link https://ce.nl/wp-content/uploads/2021/09/CE_Delft_210326_Nationaal_ETS_gebouwen_en_transport_DEF.pdf. Zo'n strategie heeft een aantal voordelen. Een Europees ETS garandeert geen CO2-besparing in Nederland.

Doordat CO2-besparing in andere landen kan tegen lagere kosten, zal de prijsprikkel in Nederland waarschijnlijk onvoldoende zijn om effect te hebben. Daarmee wordt dus wel het Europese doel gehaald, maar niet de Nederlandse klimaatdoelen. Daarnaast zal de invoering waarschijnlijk nog lang duren en hebben de lidstaten minder autonomie over de randvoorwaarden en de besteding van de opbrengsten. De CO2 prijs zal in de buurt liggen van de Europese prijs, maar zal nu echt door Nederlandse gebruikers opgebracht moeten worden. En die hoeft natuurlijk alleen betaald te worden voor het brandstofgebruik. Als het gebruikers lukt om dat gebruik for te verminderen door veel minder fossie te gaan rijden vallen de effecten mee. Maar daar waar gebruikers die alternatieven niet hebben of niet aanwenden zal er een stevig effect in hun portemonnee optreden. Precies zoals het hoort!

Dan een interessant advies van de **Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur**. https://www.rli.nl/sites/default/files/advies_geef_richting_maak_ruimte_def.pdf Opnieuw een poging om de prutserigheid die de huidige nationale bestuurscultuur domineert te doorbreken, deze keer over de ruimtelijke ordening, van groot belang voor mobiliteit. De Raad typeert wat de afgelopen decennia is gebeurd met de ruimtelijke ordening heel treffend: *“dat de rijksoverheid in de afgelopen twintig jaar steeds minder heeft gestuurd op de ruimtelijke ordening van Nederland als geheel. Tegelijkertijd zijn andere overheden onvoldoende toegerust met kennis, financiën en capaciteit om de ruimtelijke opgaven adequaat op te pakken. Een integrale ruimtelijke afweging van belangen op rijksniveau heeft daarbij plaats gemaakt voor sectoraal beleid. De ruimtelijke ordening is in zijn geheel bovendien steeds procesmatiger geworden, met nauwelijks publiek debat over de vraag in wat voor land Nederlanders kunnen en willen leven. Als gevolg daarvan wordt de ruimte in Nederland steeds minder vanuit visie en verbeeldingskracht geordend en ingericht, en ontstaat het steeds vaker haast bij toeval uit het (onoverzichtelijke) woud van overlegvormen in de Nederlandse polder en uit de strijd tussen sterk onderling concurrerende, sectorale belangen”*. Het advies leest ook als een verhaal hoe je in 20 jaar een internationaal geroemd beleidsveld bewust vanuit een neo-liberale ideologie volledig kunt afbreken. Opnieuw opbouwen, dat is nu de taak en dat is ook gunstig voor de mobiliteitsaanpak die we nodig hebben.

Tot slot twee mogelijk bemoedigende initiatieven. Om de uitstoot van CO2, stikstof en fijnstof terug te dringen is een ambitieuze vlootnormering voor werkgevers essentieel. Fitfor55 maakt extra en snelle CO2-reductie noodzakelijk. Er lijkt een interessante coalitie ontstaan, zie voor de deelnemers de tekst <https://www.nvde.nl/wp-content/uploads/2021/11/20211124-pleidooi-vlootnormering-EV-1.pdf> Die bepleit voor het opnemen van de volgende doelen in een regeerakkoord: • Vanaf 2025 zijn alle nieuwe personenauto's van de zaak nulemissie • Alle nieuwverkochte personenauto's zijn uiterlijk in 2030 nulemissie. Vooral dat eerste doel is nieuw.

Ook in de Tweede Kamer bestaat brede steun voor de 30-kilometer-zones. Een motie van Groen-Links-Kamerlid Suzanne Kröger om van 30 km/u de norm te maken, behaalde ruim een jaar geleden een meerderheid. Tegelijkertijd zag toenmalig minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) de noodzaak niet. Het kabinet ondernam weinig actie.

En de G-4 steden verwachten nu daadkracht van het Kabinet bij het realiseren van 30 km snelheid in hun steden. Zie een korte tekst uit de krant <https://www.ad.nl/auto/grote-steden-willen-wegen-snel-naar-30-km-uur-veel-minder-verkeersdoden~aa76773e/>, en zie dan vooral de reactie van ex- minister van I&W op de motie die dit mogelijk maakte.... Je kunt er natuurlijk altijd voor kiezen om buiten de aanleg van nieuwe wegen en luchthavens gewoon niets te doen!