

NOTITIE 2: PERSBERICHT

Klimaatbeleid voor mobiliteit

**WAAROM EN HOE DE
NEDERLANDSE AANPAK
SYSTEMATISCHER, AMBITIEUZER
EN RECHTVAARDIGER KAN**

28 JANUARI 2022

Auteurs: Micha Arnoldus, Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Laboratorium
verantwoorde
mobiliteit



Aanleiding en onze visie

Mobiliteit blijft achter als het gaat om het behalen van resultaten in de klimaatuitdaging. Dat meldt ook de nieuwe regering (Rutte IV) in het Regeerakkoord:

“in de transportsector is de uitstoot sinds 1990 het minste afgenomen, en inclusief luchtvaart en scheepvaart is deze zelfs toegenomen”.

In deze tweede notitie van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit stellen we dat het huidige mobiliteitssysteem niet systematisch, ambitieus en rechtvaardig is. Tegelijkertijd geven we onderbouwd aan hoe het wel kan. We presenteren zodoende een scenario om in 2050 95% CO₂-reductie in het vervoer over land te bereiken ten opzichte van het basisjaar 1990.

Het kan systematischer

Waarom is het huidige beleid niet systematisch?

- Er is geen doel voor mobiliteit voor 2050 geformuleerd. Er wordt min of meer gehoopt dat andere sectoren meer kunnen reduceren qua CO₂, zodat mobiliteit kan volstaan met een lager doel dan de overall te realiseren 90 %.
- Er is voor de periode na 2030 geen begin van een tijdschema over hoe het overgrote deel van de emissiereductie uit mobiliteit is te realiseren.
- Hoewel het jaartal 2030 centraal staat in beleidsdocumenten is er zoals ook het Planbureau voor de Leefomgeving aangeeft geen beleid voor de klimaatopgave mobiliteit voor de periode 2025-2030 gedefinieerd.

Hoe dan wel?

- Volg de Britse aanpak: stel een doel voor 2050, werk met een carbon budget, wees transparant over de te volgen route van 2025 tot 2050, werk met tussendoelen, en maak voor elke periode een overzicht van dan te nemen maatregelen.

Het kan ambitieuzer

Waarom is het huidige beleid niet ambitieus?

- Mobiliteit moet met het huidig beleid het overgrote deel (75-80%) van de emissiereductie na 2030 nog gaan realiseren, als enige maatschappelijke sector.
- Gehoopt wordt dat het elektrificeren van het wagenpark de kernoplossing wordt. Maar op dit moment loopt de nieuwverkoop van volledig elektrische voertuigen terug (2019 ; 62.000, 2020 ; 67.000 en 2021; 62.000) en stagneert ook het marktaandeel (van 20,5 % in 2020 naar 19,7 % in 2021)
- Met het huidig tempo wordt 50 % van het wagenpark elektrisch pas rond 2040 bereikt. Dat betekent nog 18 jaar enorme uitstoot van fossiele brandstoffen.

- Beprijzing begint pas in 2030, kent trouwens ook geen CO2 grondslag en dat betekent dat er voor 2030 nauwelijks emissiereductie via mobiliteit plaatsvindt.

Hoe dan wel?

- Erken ruiterlijk dat we met de huidige aanpak van mobiliteit de klimaatopgave niet kunnen bereiken.
- Zorg ervoor dat in de komende 8 jaar, om althans enige reductie te realiseren, het aantal fossiel gereden kilometers fors reduceert. Kijk daarvoor naar Schotland waar de regering hiervoor een doel van 20 % reductie in deze periode heeft gedefinieerd.

Het kan rechtvaardiger

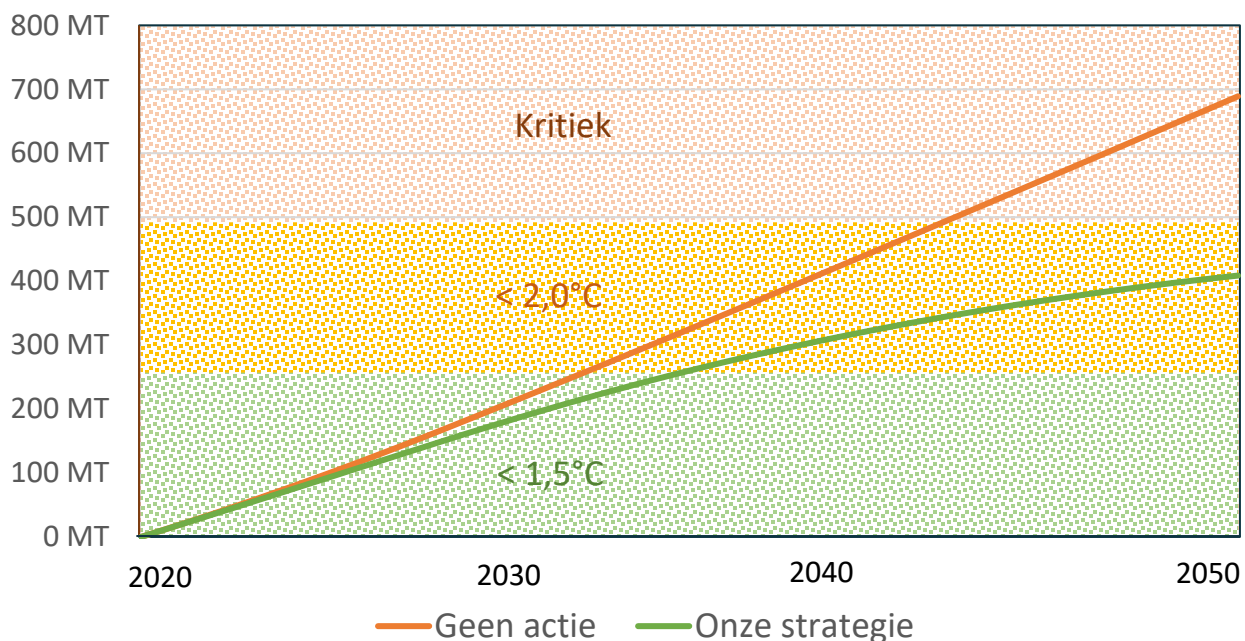
Waarom is het huidige beleid niet rechtvaardig?

- In het huidig klimaatbeleid voor mobiliteit vindt de grotere emissiereductie plaats na 2035. Die komt vanuit een carbonbudget te laat. Maar erger is dat de toekomstige generatie volledig de rekening mag gaan betalen voor de nu nog steeds dagelijkse uitstoot van fossiele brandstof.

Hoe dan wel?

- Als we niet willen dat de toekomstige generatie met enorme problemen wordt opgezadeld zullen we nu moeten beginnen om het aantal gereden fossiele brandstofkilometers fors te reduceren. Dat helpt echt om de rekening voor een deel te leggen waar hij hoort, bij de huidige kopers en gebruikers van fossiele brandstofvoertuigen.

Cumulatieve uitstoot vanaf 2020 en Parijs doelstelling



Onze voorgestelde strategie voor 95% CO2-reductie in 2050

- Transparantie in doelen, doelstellingen en instrumenten vinden wij van het grootste belang. We laten in deze notitie zien waarom de huidige aanpak juist deze transparantie en vooral ook een systematiek ontbeert. Hoewel de focus in onze aanpak ligt op het beleidssysteem, laten we zien hoe een beleid voor personen- en goederenmobiliteit op klimaatverandering er concreet uit kan zien.
- We presenteren zodoende een scenario om in 2050 95% CO2-reductie in het vervoer over land te bereiken ten opzichte van het basisjaar 1990. We kiezen als focus het goederenvervoer en het personenvervoer over de weg. Luchtvaart en maritiem vallen daarmee buiten het bestek van deze notitie.
- In deze notitie behandelen we achtereenvolgens : de actuele situatie in Nederland, gebaseerd op de KEV (Klimaat en Energie Verkenning) 2021. En laten daarbij ook zien hoe in andere landen het beleid inzake mobiliteit en klimaat vorm krijgt. Daar valt veel van te leren, dus moeten we er meer tijd en energie in steken om deze lessen naar Nederland te halen.
- Dan geven we de uitgangspunten voor onze aanpak, laten zien waar onze aanpak verschilt en hoe een meer systematische kijk op klimaatverandering in relatie tot personen – en goederenvervoer voor meer transparantie kan zorgen.
- Vervolgens presenteren we een methode om klimaatstrategieën te toetsen en passen deze toe op een eigen voorstel en op het huidig vastgesteld beleid. Tot slot presenteren we een mogelijke integrale strategie om deze doelen te bereiken. Aan de basis hiervan liggen een vijftal catalogi aan maatregelen, evenals een benadering voor (noodzakelijke) veranderingen in levensstijlen.