

NOTITIE 12

Kiezen voor verantwoorde mobiliteit

WAT BIEDEN DE
VERKIEZINGSPROGRAMMA'S
INZAKE MOBILITEIT?

3 NOVEMBER 2023

Auteurs: Max Olzheim, Mees Paanakker,
Marc van Waarden, Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Introductie

We proberen met het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit op vele manieren de meningsvorming en het debat over verantwoorde mobiliteit te stimuleren. Mobiliteit mag niet langer de meest achterblijvende leerling in de klimaatklas blijven. Deze notitie gaat over wat in de verkiezingsprogramma's voor de Tweede Kamerverkiezingen van 2023 te vinden is over mobiliteit, verkeer en vervoer. We hebben ons werk gericht op de definitieve verkiezingsprogramma's. Wij beschouwden de val van het Kabinet, en de aankomende verkiezingen en kabinetsformatie als een mooie kans om opnieuw onze visies en inzichten te kunnen presenteren. Hoe we dat hebben gedaan is te vinden in hoofdstuk 2.

We brengen deze notitie bewust 3 weken voor de verkiezingen uit, op het moment dat de verkiezingscampagne echt op stoom zal komen. De inhoud van deze notitie heeft een directe relatie met de inhoud van de verkiezingsprogramma's van de 12 in onze ogen meest relevante Nederlandse partijen.

Leeswijzer

Deze notitie geeft een breed overzicht van de politieke standpunten over mobiliteit in aanloop naar de aankomende Tweede Kamerverkiezingen. We beginnen deze notitie met een verantwoording van onze werkwijze en welke documenten er zijn vervaardigd. We streven ernaar zo transparant mogelijk te analyseren. In hoofdstuk 2 staat precies beschreven hoe we te werk zijn gegaan.

Hoofdstuk 3, het langste hoofdstuk, biedt de resultaten van onze analyse van de verkiezingsprogramma's. We presenteren daar een overzicht van de resultaten voor 5 thema's, en een overzicht van de meest relevante mobiliteit-standpunten per partij. Hoofdstuk 3.1 geeft een algemeen beeld van de kijk van het hele politieke spectrum op mobiliteit. Dit presenteren we aan de hand van de vijf thema's van het Lab Verantwoorde Mobiliteit. De score per thema wordt hier gevisualiseerd in een balk waarop de score van alle partijen per thema in een oogopslag duidelijk is.

Bent u geïnteresseerd in specifieke standpunten van één of meerdere partijen? Deze staan verder beschreven in hoofdstuk 3.2. Hier wordt voor elke partij in één tot twee pagina's een overzicht gegeven van de belangrijkste standpunten op het gebied van mobiliteit en hoe deze zich verhouden ten opzichte van de visie van het LVM.

Vervolgens presenteren we een korte case-study in hoofdstuk 3.3. Vaak mist aandacht voor hoe alle plannen gerealiseerd gaan worden. Het valt ons namelijk op dat de meeste standpunten wel aangeven *wat* er moet gebeuren maar nauwelijks *hoe* dat moet gebeuren. Naar ons idee zijn standpunten over de laatste bijna nog van groter belang. We lichten toe wat wij bedoelen aan de hand van het idee om kortere vluchten te vervangen door treinreizen, iets wat nagenoeg alle partijen wel hebben opgenomen in hun programma's. Maar daarmee heb je natuurlijk nog geen begin van realisatie-uitspraken! In hoofdstuk 4 schetsen we tot slot welke onderwerpen wij vanuit het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit van groot belang achten, die niet of nauwelijks aan de orde zijn geweest in de verkiezingsprogramma's. Rond die onderwerpen zullen we in het komend jaar het debat over verantwoorde mobiliteit verder proberen te stimuleren. Bent u na het lezen van deze notitie benieuwd naar de visie van het LVM? Kijk dan verder op onze website voor alle eerder uitgebrachte notities.

Inhoudsopgave

2. Hoe hebben wij gewerkt; methode en verantwoording	4
2.1 Van visie naar oordeel	4
2.2 Transparantie.....	5
3. De resultaten van de analyse van de verkiezingsprogramma's	6
3.1 Per thema	6
3.2 Per partij	10
3.3 Concluderend voor de partijen.....	33
4. Van standpunt naar realisatie; een kleine casestudy	34
5. Welke onderwerpen ontbreken in de verkiezingsprogramma's?	36
Concluderend.....	38
Bijlage.....	38

2. Hoe hebben wij gewerkt; methode en verantwoording

We beginnen algemeen. Het vorige Kabinet (Rutte III) heeft zich met de Klimaatwet uit 2019 verplicht tot het streven om de uitstoot van broeikasgassen vanaf Nederlands grondgebied in 2030 met 49 procent te hebben teruggebracht ten opzichte van 1990. Voor 2050 is het reductiedoel 95 procent (Staatsblad 2019). Daarnaast is er het Klimaatakkoord van 2019 waarin per maatschappelijke sector wordt beschreven hoe dit streven voor 2030 te halen. Het Klimaatakkoord is ook bedoeld om te voldoen aan het Europese emissiedoel voor de Nederlandse ESR-sectoren (kleine industrie, gebouwde omgeving, mobiliteit en landbouw) en aan de Europese (streef)doelen voor het Nederlandse aandeel hernieuwbare energie en energiebesparing. Na het uitkomen van dit Klimaatakkoord in juni 2019 is het nationale klimaatbeleid geactualiseerd; deze actualisaties zijn voor mobiliteit straks aan de orde. Tot slot heeft de Europese Commissie recent klimaatvoorstellen gedaan om de broeikasgasemissie in 2030 in de Europese Unie met 55 procent te reduceren.

2.1 Van visie naar oordeel

Wij beschouwen gebrek aan duurzaamheid en aan inclusiviteit als de echt grote mobiliteitsvraagstukken. Ook zien we in dat een optimalisatie van het huidige toch vooral auto- en vliegtuig - afhankelijk mobiliteitssysteem niet langer volstaat. Noodzakelijk is het herontwerp van ons mobiliteitssysteem en daar leveren wij ideeën voor aan via het schrijven van onze notities. Voertuigen worden daarin volledig benut, en we rijden niet langer met halflege auto's en vrachtwagens. CO₂-neutrale lange-afstandsreizen binnen Europa zijn vanzelfsprekend, en duurzaam intercontinentaal reizen komt tijdig binnen handbereik. Ten slotte staat in zo'n mobiliteitssysteem het contact tussen reizigers onderling en het contact tussen reiziger en de eigen behoeftes weer centraal. We hebben - omdat dit alles breder is dan duurzaamheid - gekozen voor de noemer: *verantwoorde mobiliteit*. Verantwoord in het licht van de toekomst.

In alle verkiezingsprogramma's is gekeken naar de mate waarin we de bovenstaande visie (die we in 3.1 verder uitwerken) in de standpunten omtrent mobiliteit terugvinden. We hebben getracht onze oordelen over de mate waarin we verantwoorde mobiliteit terugvinden zo transparant mogelijk te maken. We geven hieronder in 9 stappen aan hoe we te werk zijn gegaan.

Stap 1. We hebben onze visie op grond van de 10 gepubliceerde notities, onze nieuwsbrieven, en ons werk voor en met organisaties geconcretiseerd in **50 suggesties**. We hebben die suggesties vevat in een document dat als bijlage 1 is toegevoegd.

Stap 2. Dat document is op 14 augustus **verstuurd** naar een aantal partijen, en wel naar de commissies die voor die partij het ontwerp- verkiezingsprogramma vervaardigden. Dat gebeurde in diezelfde periode. De commissies hadden zo de kans kennis te nemen van onze suggesties.

Stap 3. Uiteindelijk hebben we gekozen om te gaan werken met **12 definitieve verkiezingsprogramma's**, van de, in onze ogen, grootste partijen. In alfabetische volgorde gaat het dan om BBB, CDA, ChristenUnie, D66, PvdA/GL, Nieuw Sociaal Contract (NSC), PvdD, PVV, SGP, SP, Volt en VVD.

Stap 4. We hebben een **basisdocument** opgesteld. Dat document omvat alle standpunten over mobiliteit, gegroepeerd per partij. Hierbij is verder gekeken dan alleen de standpunten uit de mobiliteits paragraaf, we keken bijvoorbeeld ook naar wat over mobiliteit te vinden was in de paragrafen over klimaat en ruimtelijke ordening.. Dit basisdocument is als bijlage 2 toegevoegd.

Stap 5. We hebben het totaal aan standpunten rond mobiliteit per partij beoordeeld **op onze visie**. Daartoe hebben we onze visie uitgewerkt naar vijf thema's, die ook voor de 50 suggesties zijn gebruikt. Deze visies zijn te vinden in 3.1.

Stap 6. We zijn met deze visies in de hand de standpunten van de partijen gaan **beoordelen**. Ieder van de teamleden nam voor deze analyse drie partijen, en de andere teamleden hebben ook kritisch gekeken naar de oordelen van de voor die partij eerstverantwoordelijke. Onze cijfers werken als volgt, telkens in relatie tot onze visie:

1 totaal in tegenspraak of helemaal niets vermeld

2 merendeels in tegenspraak

3 merendeels in overeenstemming

4 in overeenstemming of nog radicaler

Stap 7: We hebben de standpunten per partij per thema geclusterd. Dat levert een overzicht per thema op van waar partijen dezelfde kant op willen, juist verschillen, of waar een lappendeken aan standpunten te zien is. Dit resultaat is te vinden in 3.1.

Stap 8. We hebben vanzelfsprekend ook **per partij beoordeeld**. Dat levert een score per partij op, naar de mate waarin wij vanuit onze visie bij een dergelijke partij standpuntbepaling richting verantwoorde mobiliteit waarnemen. Dit resultaat is te vinden in 3.2

Stap 9. We hebben tot slot gekeken naar **welke van onze 50 suggesties eigenlijk niet tot nauwelijks terugkeren** in de verzamelde standpunten van de partijen. Deze analyse ligt aan de basis van hoofdstuk 4.

2.2 Transparantie

In het beoordelen van standpunten is transparantie van de beoordelaars essentieel. Het gaat er daarbij om dat het oordeel te volgen moet zijn. Wij hechten zeer aan deze transparantie en navolgbaarheid. Daarom is met het basisdocument in de hand en met onze visie als meetlat, te beoordelen of wij inderdaad tot de oordelen konden komen.

3. De resultaten van de analyse van de verkiezingsprogramma's

3.1 Per thema

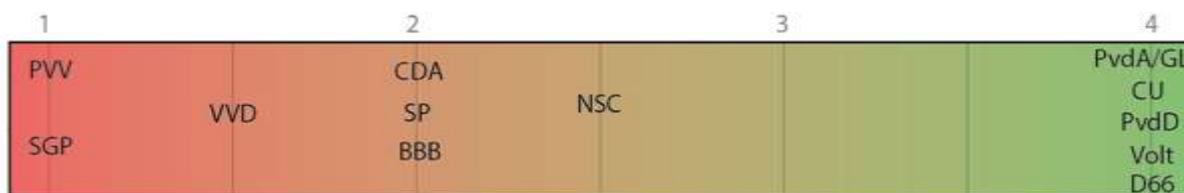
We hebben allereerst de standpunten van partijen per thema geclusterd, deze hebben we vervolgens bediscussieerd en beoordeeld. Er zijn vijf thema's. Per thema presenteren we eerst onze visie op hoofdlijnen. Vervolgens hebben we in een balk een overzicht gemaakt van de mate waarin de partijen in onze beoordeling verantwoorde mobiliteit uitstralen in hun programma. We hanteren daarbij de bovenstaande schaal van 1 tot 4. Tot slot presenteren we een samenvattend overzicht voor het thema.

Klimaat, ethiek en mobiliteit

Onze visie op hoofdlijnen

Driekwart van de Nederlandse bevolking, jong en oud, geeft aan zich zorgen te maken om de gevolgen van klimaatverandering in de toekomst. Het wordt tijd om te investeren in een gezamenlijk ontwerp voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Het probleem van de huidige stakeholders in de wereld van mobiliteit is dat zij uitgaan van een onderhandelingsmodel: vanuit ieders belangen en standpunten kom je ergens in het midden tot een vorm van overeenstemming. Dat is te weinig. Vanuit solidariteit tussen de generaties moet ons streven zijn om zo veel mogelijk uitstoot voor 2035 te reduceren. Anders moeten de komende generaties een enorm deel van de klimaatopgave voor mobiliteit realiseren, terwijl zij het overgrote deel ervan niet hebben veroorzaakt. Met nog lang blijven rijden op fossiele brandstof perken we met elkaar de keuzeruimte voor de jongere generaties in. Dit thema gaat over de prijs van onze mobiliteitssystemen, niet in termen van geld maar in hoe het klimaat en mensenlevens worden beschadigd door onze manieren van bewegen. Het huidige mobiliteitssysteem in Nederland is niet toekomstbestendig en getuigt van een gebrek aan visie; we moeten veranderen. Eén van de doelen moet zijn om de uitstoot van CO2 vóór 2035 fors te reduceren zodat toekomstige generaties meer ademruimte hebben om de klimaatproblemen aan te pakken.

Verantwoorde mobiliteit betekent in elk geval het aanmoedigen en mogelijk maken van duurzaam vervoer: minder afhankelijkheid van de auto, OV overal, goed en betaalbaar, een grotere rol voor de fiets en het ontmoedigen van luchtvaart. En niet steeds alle mobiliteit faciliteren, want niet alles kan altijd. Er spelen naast klimaatverandering nog meer vragen rond mobiliteit, zoals verkeersveiligheid of bereikbaarheid. Een goed mobiliteitsbeleid formuleert een transparant antwoord op het klimaatprobleem en de andere vragen, en wordt vervolgens op een goed gecoördineerde manier uitgevoerd. Echte politieke afwegingen dienen meer te zijn dan de één op één overnames van resultaten uit verkeersmodellen en Maatschappelijke Kosten-Baten Analyses.



Vrijwel elke partij geeft veel aandacht aan een eerlijke verdeling van de kosten voor klimaatbeleid in relatie tot mobiliteit. Dit is in lijn met de centrale rol van bestaanszekerheid binnen de verkiezingen. En eigenlijk is elke grotere partij (behalve de VVD) in hun verkiezingsprogramma afgestapt van een visie waarin economisch beleid op het gebied van mobiliteit centraal staat. Er zijn echter grote verschillen in hoe het klimaat hierin wordt meegenomen. De progressieve partijen (D66, Volt, PvdD etc.) zetten duidelijk klimaat op één. PvdA/GL en CU koppelen hier ook nog een sterk sociaal pakket aan. Bij een aantal andere partijen zie je echter dat de focus op sociale ongelijkheid nu de klimaatagenda afzwakt. Partijen als BBB, CDA en SP laten veel terughoudendheid zien in klimaat- en duurzaamheidsmaatregelen.

In dit thema zie je de langjarige links- rechts tegenstelling nog behoorlijk terug. De rechterkant (hier vreemd genoeg inclusief de SP) geeft klimaat niet zoveel prioriteit, terwijl links zo vanaf de CU er juist vanuit de klimaatopgave (vaak nog wat aangescherpt) wordt geredeneerd. We kijken even apart naar rekening rijden. Hier zie je een driedeling. Vijf partijen zijn gewoon tegen - PVV, BBB, NSC, CDA, en de SP- , twee partijen zijn tegen een gedifferentieerde toepassing - de VV en de SGP- en vijf partijen zijn voor een gedifferentieerde aanpak naar tijd en plaats; de PvdD, PvdA/GL, CU, D66 en Volt. Vanuit ons Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit vinden wij alleen de gedifferentieerde aanpak een instrument voor verantwoorde mobiliteit. De rechterkant wil meer 130 km snelweg zones of zelfs 140 km mogelijk maken op snelwegen, de linkerkant voelt daar niets voor, en wil soms de snelheden verlagen.

Alle partijen, met uitzondering van VVD en PVV kiezen er voor de negatieve externe effecten van luchtvaart aan te pakken door bevrozing of vermindering van het aantal vluchten, door een kerosine belasting in te voeren, of een verbod op privé jets in te stellen. Dit was een paar jaar geleden nog ondenkbaar. Opvallend genoeg zie je bij de VVD wel een stevig programma voor verkeersveiligheid. Drie partijen (Volt, D66 en de CU) hebben oog voor een generatietoets voor het mobiliteitsbeleid.

Voertuigen en energie

Onze visie op hoofdlijnen

Met veel zekerheid constateerde het Intergovernmental Panel on Climate Change IPCC dat de transportsector zelfs in 2100 waarschijnlijk nul-emissie niet zal halen. Er is geen andere sector waar ze tot een dergelijk oordeel komen. Het IPCC geeft aan dat we eigenlijk wel goed weten waarop we moeten inzetten om stevige reducties bij transport te creëren. De grote innovatie gaat hier dan ook niet over iets compleet nieuws in de markt zetten, maar over het eindelijk eens op grote schaal uitvoeren van wat we allang weten dat moet gebeuren. Het IPCC ziet als de motor van emissiereductie in transport, het elektrificeren van het personenautopark en ook het vrachtwagenpark in combinatie met lage emissie-elektriciteit. De samenwerking tussen energie en transport wordt dus cruciaal. vervoer op waterstof wordt erkend voor de lange afstanden, vooral voor luchtvaart en maritiem, en daar moet nog veel gebeuren.



De meeste partijen omarmen de elektrische auto.. Het feit dat autofabrikanten nu vooral luxere SUV type elektrische auto's aanbieden (omdat dit de enige zijn die ze (bijna) winstgevend kunnen maken), maakt dat de sociaal gerichte partijen zoals SP de positie innemen deze transitie niet te subsidiëren

omdat dit geld alleen bij luxe SUV rijders terecht komt. Volt, PvdA/GL, PvdD en CU lijken kansen te zien deze kosten bij de hogere verdiemers neer te leggen waardoor de transitie wel een steuntje in de rug kan krijgen. Deze partijen willen ook veelal subsidies voor e-auto's in stand houden of verhogen.

PvdA/GL en Volt hebben zeker aandacht voor de ongelijke verdeling van e-auto subsidies. Aan de linkerkant hebben alleen PvdD en de SP kritiek op de elektrische auto, waarbij de PvdD om de meest scherpe reden: we kunnen niet elke auto vervangen door een e-auto, dat kost veel te veel grondstoffen, dus we moeten algemeen minder autokilometers gaan afleggen. Partijen die inzetten op het verminderen van sociale ongelijkheid zijn soms terughoudend over elektrische auto's. Het uitgangspunt hierbij is dat het met name betaalbaar moet blijven (je neemt dit waar bij zeker de SP en in enigerlei mate ook CDA en BBB) . PvdA/GL en CU zijn hier uitzonderingen; oog voor sociale ongelijkheid en ook positief over elektrische auto's.. Aan de rechterkant van het politieke spectrum leeft een duidelijke focus op steeds niet nader omschreven innovaties als oplossing, dit komt terug voor auto's, maar ook voor luchtvaart en goederenvervoer.

PvdD en CU noemen ook beide een SUV-tax achtige maatregel om kleinere auto's aan te moedigen. E-trucks lijken bij geen enkele partij op het netvlies te liggen (op de PvdD na). Een groot deel van de partijen wil tevens ook meer actief vervoer aanmoedigen..

Ruimte en mobiliteit

Onze visie op hoofdlijnen

Steden zijn nogal eens conceptueel al verantwoord bezig met ruimte en mobiliteit. Je ziet nieuwe ontwerpbeginzelen zoals de 15-minuten stad en de mobiliteitshubs (een P+R met deelmobiliteit) steeds meer overheersen. Echter; de realisatie blijft vaak achter. Ondertussen blijft de nationale overheid echter nadruk leggen op investeringen in mobiliteit voor economische ontwikkeling, en in knelpunten voor de doorstroming van vooral het autoverkeer. Zo zijn de landelijke budgetten vooral gegaan naar automobilitieit van, naar en door de stedelijke regio's, en beperkter naar mobiliteit in de stedelijke regio's zelf. Wat daarin wordt vergeten, is dat mobiliteit in de kern niet gaat om het oplossen van doorstromings-knelpunten maar om bereikbaarheid. Dit moeten we niet alleen centraal stellen bij het investeren in infrastructuur, maar ook in de manier waarop we bouwen en inrichten, zoals in het realiseren van de woningopgave. We moeten de schaarse ruimte slimmer gebruiken om zo meer verantwoorde mobiliteit aan te moedigen.



Maar weinig partijen hebben echt een duidelijke visie op het gebied van ruimte en mobiliteit. Hierbij zijn het vooral de PvdD en PvdA/GL die de ruimte die de auto inneemt, durven aan te kaarten. Wat echt beter moet bij partijen is de koppeling tussen OV en woningbouw. Alle partijen pleiten voor investeringen in OV en toch is er maar een zeer klein aantal dat deze relatie expliciet benoemt. In het algemeen is er relatief weinig aandacht voor sturend ruimtelijk beleid, alleen de PvdA/GL en CU hebben het er expliciet over. De PvdA/GL heeft het over het verminderen van parkeerplaatsen en de PvdD hint ernaar met haar autovrije binnensteden en parkeren aan de randen van steden.

De VVD is de enige partij die Lelystad Airport wil openen. De PVV zwijgt erover. Elke andere partij wil Lelystad Airport niet openen. De meeste partijen accepteren het plafond voor Schiphol of willen dat naar beneden bijstellen. Redelijk veel partijen pleiten voor meer en betere fietsinfrastructuur.

OV, bereikbaarheid en MaaS

Onze visie op hoofdlijnen

Ongeveer 26% van de Nederlandse huishoudens bezit geen auto. Rond de 11% van de Nederlandse huishoudens heeft problemen met bereikbaarheid. Zij kunnen niet op alle door hen gewenste tijdstippen alle door hen gewenste locaties en voorzieningen bereiken, en worden zo ingeperkt in hun keuzemogelijkheden en ontplooiing. Soms kiezen armere huishoudens ervoor om toch maar een auto aan te schaffen, wat een fors aandeel in hun huishoudbudget gaat vormen. Waar steden en provincies al bezig zijn met oplossingen voor deze problemen, zag je tot voor kort nauwelijks actie op nationaal niveau. Dat verandert nu wel. Er is echter een verschuiving aan het plaatsvinden. Een goed voorbeeld hiervan is de aanstaande ontwikkeling van integrale bereikbaarheidsnormen

Daarbij wordt belangrijker dat bepaald moet gaan worden wat nu bij bereikbaarheid een goed niveau voor iedereen is. Dat debat moet komende kabinetsperiode breed gevoerd gaan worden. Wij zien hierbij een grote rol weggelegd voor openbaar vervoer, actieve mobiliteit en deelmobiliteit. Parallel aan deze notitie heeft ons Laboratorium ook een *notitie over Bereikbaarheid* uitgebracht.

1	2	3	4
	NSC	PVV	PvdA/GL
	VVD	SGP	CDA
		Volt	PvdD
			BBB
			D66

Dit is het grote nieuwe thema. Van alle thema's zit hier verreweg de meeste energie. Het is duidelijk dat nagenoeg alle partijen hier serieuze problemen onderkennen. Vrijwel elke partij lijkt hier goed te scoren, op de VVD en - wellicht verrassend- NSC na. Bereikbaarheid is een groot thema en vrijwel elke partij benoemt het, specifiek ook in de context van ongelijke verdeling van de bereikbaarheid van voorzieningen tussen stad en suburbaan en landelijk gebied. Nagenoeg elke partij noemt OV als een belangrijk punt en wil erin investeren, de meeste partijen willen ook de kosten verlagen en de frequentie en het comfort verbeteren. Deelmobiliteit wordt veelal genoemd, vrijwel elke partij van links tot rechts noemt het, maar het is een relatief klein punt voor de meeste partijen, waar OV in bereikbaarheid absoluut het kernpunt is. Opvallend is ook de geringe aandacht voor Mobility as a Service (MaaS). Slechts enkele partijen erkennen dat MaaS een goede rol kan spelen in het compleet maken van het mobiliteitsaanbod. Wel is er veel aandacht voor voorzieningen in de regio en het in stand houden van bereikbaarheid door deze voorzieningen te ondersteunen.

Waar binnen alle andere thema's meer politieke verdeeldheid is te zien, is binnen dit thema de VVD een uitzondering. Bereikbaarheid wordt door veel partijen gezien als een verlengstuk van bestaanszekerheid en zodoende is er veel aandacht voor een eerlijker mobiliteitsnetwerk. OV wordt door alle partijen erkend als essentieel en er is de wil om dit te verbeteren. Ook noemen een aantal partijen het noodzakelijk dat er normen (of zelfs een recht) op bereikbaarheid moeten komen. Daarnaast is er een grote nadruk op het reduceren van de OV-kosten. Hiervoor is brede steun. Veel partijen koppelen bereikbaarheid ook aan het nastreven van een goed voorzieningenniveau buiten de grote steden.

Een ander groot thema betreft het vervangen van korte afstandsvluchten door internationale treinreizen. Internationaal spoorvervoer is ook een onderwerp waarover consensus bestaat. Dat moet veel beter, zowel qua reikwijdte (er worden nieuwe verbindingen voorgesteld), qua boekingssysteem en qua services.

Goederenvervoer en logistiek

Onze visie op hoofdlijnen

Door meer samenwerking op systeemniveau in de logistiek aan te moedigen, kunnen we veel voordelen bieden aan de transportbedrijven, hun werknemers en de maatschappij. Maar in de kern is er in de transportwereld nu nog vooral een cultuur van concurrentie. Zo worden gegevens en vrachten niet gedeeld, waardoor laadruimten niet optimaal gevuld raken. Deze praktijk zal moeten veranderen. Zolang vrachtwagens nog fors bijdragen aan files, aan een onrustig wegbeeld en aan verkeersonveiligheid, en zolang er in overgrote meerderheid op diesel wordt gereden, wil je zo min mogelijk vrachtauto's op de weg.

1	2	3	4
CDA PVV BBB	PdaA/GL SP Volt	VVD NSC PvdD SGP	CU D66

Over het algemeen is de aandacht voor goederenvervoer en logistiek beperkt in de verkiezingsprogramma's. De algemene tendens is een verschuiving van vrachtvervoer van de weg naar water en spoor. Concrete plannen en een integrale benadering ontbreken hier echter voor bij het overgrote deel van de partijen. D66 en CU zijn hier de uitzonderingen met goede plannen om het goederenvervoer te verduurzamen. Hierbij zie je duidelijk dat de partijen aan de rechterkant van het politieke spectrum niet durven af te zien van economische groei zoals we die nu kennen en dit vooropstellen in de voorgestelde plannen. Plannen die goederenvervoer efficiënter kunnen maken (bijvoorbeeld: vollere vrachtwagens door betere beladingsgraden) en dus ook economisch voordelig zijn worden niet genoemd. De partijen denken overigens verschillend over de omvang en het tempo van invoering van de lage-emissiezones.

Enkele partijen zeggen wel iets te willen doen aan het gratis retourneren van pakketjes. De binnenvaart wordt ook door een aantal partijen genoemd. Zo ziet de SP dit als een grote mogelijkheid. Er is bij meer partijen aandacht voor de potentie van de binnenvaart, zeker als deze aan duurzaamheidseisen gaat voldoen.

3.2 Per partij

We hebben per partij en per thema vanzelfsprekend het totaal aan standpunten zoals dat in het basisdocument te vinden is geanalyseerd. Ook hier gebruiken we de scores. In de teksten een aantal voor die partij essentiële hoofdlijnen en uitspraken. We behandelen de partij van lage naar hoge scores.



PARTIJ VOOR DE VRIJHEID

●○○○ Klimaat, ethiek en mobiliteit
●○○○ Voertuigen en energie
●○○○ Ruimte en mobiliteit

●●○○ OV, bereikbaarheid en MaaS
●○○○ Goederenvervoer en logistiek
Totaal: 7 punten

Klimaat, ethiek en mobiliteit

Allereerst; *“De Klimaatwet, het Klimaatakkoord en alle andere klimaatmaatregelen gaan direct door de shredder. Geen miljardenverspilling aan zinloze klimaat hobby's, maar meer geld voor onze mensen”.*

Vervolgens: *“De automobilist staat steeds verder onder druk. Het kabinet wil van autorijden een luxeproduct maken door de lasten steeds verder te verzwaren. Men wil rekeningrijden invoeren, er komt een ban op de brandstofauto en de brandstofprijs gaat door het dak. Voor de PVV is mobiliteit een belangrijke voorwaarde voor vrijheid en welvaart. Wij vinden dat iedereen zelf moet bepalen op welke manier iemand naar zijn of haar bestemming reist. De overheid moet zich daar niet mee bemoeien”.*

En *“Dit kabinet denkt het klimaat te kunnen redden door de automobilist aan te pakken. Puur pestgedrag om de staatskas te spekken. Wij willen niet dat de automobilist nog langer gebruikt wordt als melkkoe. Autorijden geeft ook een gevoel van vrijheid dat mensen nooit mag worden afgepakt.”*
De brandstofaccijns wordt verlaagd.

Voertuigen en Energie

Niets gemeld.

Ruimte en mobiliteit

Niets gemeld.

OV, bereikbaarheid en MaaS

Naast de auto moet ook het openbaar vervoer veilig, toegankelijk en betaalbaar zijn. Dus geen spitstarieven, voldoende treinen met voldoende zitplaatsen en een hoge punctualiteit van de NS.

Goederenvervoer en logistiek

In de visie van de PVV is: *“de Nederlandse luchtvaart onmisbaar voor ons vestigingsklimaat, onze economie, industrie, internationale handels- en exportpositie en versterkt de Nederlandse strategische autonomie. Mainport Schiphol is een prachtige luchthaven; daar zijn we trots op. Schiphol mag dus blijven groeien. Nederlanders moeten ook betaalbaar kunnen blijven vliegen vanaf onze eigen Nederlandse luchthavens. Daarom schrappen we de vliegtaks. De binnenvaart en onze havens blijven een essentiële schakel voor de bereikbaarheid, economie en infrastructuur van Nederland.”*

Klimaat, ethiek en mobiliteit

De SGP presenteert een beperkte visie op de verduurzaming. Daarbij zit het mantra van haalbaar en betaalbaar verduurzamen echte actie in de weg. Op het gebied van klimaat in relatie tot mobiliteit heeft de partij weinig punten en de punten die er zijn lijken met name gericht op een betere verdeling van investeringen over het land. Hierbij legt de SGP de focus met name op meer investeringen in infrastructuur in landelijke gemeenten. Dit geldt zowel voor investeringen in wegen als OV. De partij erkent geen urgentie op het gebied van klimaatbeleid en streeft zodoende niet echt voor een versnelling van de energietransitie. *“Het beleid op dit punt moet realistisch zijn: haalbaar, betaalbaar, met behoud van een betrouwbaar energiesysteem. Zo is het onverstandig ons blind te staren op tenminste 55% reductie van de CO₂-uitstoot in 2030.”*

Verder wordt vanuit de familiewaarden die de partij nastreeft gratis ov-gebruik voor kinderen voorgesteld. De grootste focus blijft echter liggen op het betaalbaar houden van autovervoer, zodoende ondersteunt de SGP geen echte paradigmawisseling binnen het mobiliteitsbeleid.

Voertuigen en Energie

Er is weinig aandacht voor het stimuleren van elektrificatie van het wagenpark, maar wel voor slim laden. En het rijk moet de realisatie van waterstoftankstations faciliteren.

Ruimte en mobiliteit

De SGP heeft een zeer beperkt aantal plannen op het gebied van ruimte en mobiliteit. Deze zijn met name gerelateerd aan een verschuiving van de investeringen van de randstad naar buitengebieden.

Hierbij presenteert het zeer concrete plannen die met name gunstig zijn voor de kernen waar traditioneel veel SGP stemmers zijn: *“een snelle aanpak van de knooppunten Hoewelaken en A1/A30 en van de onveilige N35 en N50;”* en ook ; *“extra transferia (zoals bij Utrecht-Lunetten) en meer stations (bijvoorbeeld bij Staphorst en Stroe).”* Een brede visie op hoe het in Nederland als geheel moet ontbreekt.

OV, bereikbaarheid en MaaS

Verrassend is dat de SGP de lijn rondom bereikbaarheid van het LVM deelt: *“Reken niet alleen met reistijd-verliezen, maar ook met de bereikbaarheid van voorzieningen en verkeersveiligheid! We willen verschraving van het openbaar vervoer op het platteland tegengaan door ondersteuning vanuit het Rijk.”* De partij richt zich daarmee met name op de landelijke gebieden en benadrukt vaak het contrast tussen Randstad en platteland. De SGP wil dat het Mobiliteitsfonds breder kan worden gebruikt. *“Bij de verdeling van het budget voor infrastructuur wordt vooral een economische afweging gemaakt: wat levert de meeste reistijdbaten op? De SGP vindt dat breder gekeken moet worden. Verkeersveiligheid, regionale bereikbaarheid buiten de Randstad en de aanpak van vervoersarmoede verdienen meer aandacht en gewicht. (...) Het zou dan ook goed zijn als het Mobiliteitsfonds wordt omgevormd naar een Bereikbaarheidsfonds dat ruimte biedt om alle belangen mee te wegen die spelen bij het thema mobiliteit.* De concrete plannen voor een beter OV-netwerk blijven hierbij achter. In het verkiezingsprogramma lijkt de auto toch prioriteit te hebben.



●○○○ Klimaat, ethiek en mobiliteit

●●○○ Voertuigen en energie

●○○○ Ruimte en mobiliteit

●●●○ OV, bereikbaarheid en MaaS

●●●○ Goederenvervoer en logistiek

Totaal: 9 punten

Goederenvervoer en logistiek

De SGP heeft een relatief uitgebreid programma voor het goederenvervoer. Veel aandacht voor de binnenvaart, met verduurzaming van de binnenvaartvloot. Daarnaast aandacht voor de verbetering van de modal shift; *“De modal shift komt maar niet van de grond. De verhoudingen weg-spoor-binnenvaart zijn de afgelopen jaren nauwelijks veranderd. Het Rijk moet samenwerking stimuleren: tussen kleinere verladers en vervoerders, tussen spoorvervoerders die nog te veel vanuit het systeem en niet vanuit de klant denken, en verladers. Ladingstromen moeten worden gebundeld waardoor meer goederen geheel of gedeeltelijk over het water of het spoor vervoerd kunnen worden.”*



- Klimaat, ethiek en mobiliteit
 - Voertuigen en energie
 - Ruimte en mobiliteit
 - OV, bereikbaarheid en MaaS
 - Goederenvervoer en logistiek
- Totaal: 9 punten**

Klimaat, ethiek en mobiliteit

Bij de VVD merk je duidelijk dat het onderwerp klimaat ondergeschikt is aan groei en vooruitgang, te zien aan de volgende uitspraken: *'Stikstof bemoeilijkt de aanleg van nieuwe wegen.'* en *'We verbeteren de doorstroming. Op veel wegen zijn knelpunten, bijvoorbeeld bij op- en afritten, verkeerslichten en rotondes. Daar staan we geregeld vast. We willen dat verkeer soepeler door kan stromen.'* Verder wordt er in het verkiezingsprogramma weinig aandacht besteed aan het reduceren van CO₂-uitstoot, laat staan het halen van klimaatdoelen in relatie tot mobiliteit. In het thema ethiek wordt er door de VVD wel veel aandacht geschonken aan veiligheid door onder andere de wens om in te zetten op: *'het anders inrichten van wegen, het vergroten van de pakkans voor drank- en drugs -rijders, meer flitspalen en meer 30 km/per uur- wegen in de bebouwde kom.'* en *'We verhogen de boetes voor zware overtredingen in het verkeer.'* Echter zien we dat de fietser in gedrag moet aanpassen om de onveiligheid die de auto veroorzaakt op te vangen: *'Ook stimuleren we het gebruik van fietshelmen.'* De veiligheid van het verkeer lijkt echter nog niet boven de behoefte aan grootschalig autogebruik te gaan, anders was deze ontmoedigd omwille van deze verkeersveiligheid.

Voertuigen en energie

Voor de energievoorziening van onze mobiliteit heeft de VVD een aantal visies: *'We stimuleren de omslag naar elektrisch vervoer, bijvoorbeeld in de tweedehands markt van elektrische auto's. We doen dit op een manier dat de gewone automobilist zo min mogelijk geraakt wordt door hogere kosten of belastingen.'* Maar wat schoon betekent, in welke tijd dit bereikt moet zijn, en welke middelen de overheid in zal zetten om dit te stimuleren is niet duidelijk. Naast dit voorbeeld noemt de VVD alleen

de wens dat: *'de karretjes die vliegtuigen vervoeren, de taxibots, elektrisch gaan rijden.'*

Ruimte en mobiliteit

De VVD heeft een heldere en tegengestelde visie van ruimte en mobiliteit ten opzichte van het LVM. Zo zien we dat de VVD stelt: *'we gaan de komende jaren bouwen aan de nieuwe wegen, bruggen en tunnels waar we de voorgaande jaren plannen voor hebben gemaakt en in hebben geïnvesteerd.'* We zien dat er bij de VVD ruimte voor de auto gemaakt moet worden, en dat stikstofbeleid en andere 'remmen' op deze 'ontwikkeling' geminimaliseerd moet worden. Verdere aanpassingen lijken ervoor te zijn om anderen veilig te houden van auto's die vooral door moeten kunnen rijden: *'We passen fietspaden en voetpaden aan zodat deze veiliger worden.'* Ook in de luchtvaart moet er ruimte zijn voor groei volgens de VVD: *'Regionale luchthavens zijn essentieel voor lokale economieën. Daarom moeten we Lelystad Airport openen, zodat deze luchthaven vluchten over kan nemen van Schiphol. We houden regionale luchthavens goed bereikbaar, zodat vliegen vanuit je eigen regio aantrekkelijker wordt.'* en *'Als vliegtuigen stiller en schoner worden, kan Schiphol groeien.'* Als lichtpuntjes stelt de VVD wel voor om: *'Tussen grote ov-knooppunten bouwen we grootschalige fietspaden, zodat je eenvoudig van de fiets over kunt stappen op het ov en andersom. Bestaande fietspaden onderhouden we beter.'* en *'We verbeteren de aansluitingen van Schiphol en (inter)nationale treinverbindingen. Om ter vervanging van de korte vluchten op het spoor rond Schiphol meer ruimte te creëren is een spoedige doortrekking van de Noord/Zuid- lijn naar Schiphol en Hoofddorp nodig''.*

OV, bereikbaarheid en MaaS

Bij de VVD zien we een zeker vertrouwen in toekomstige innovaties rondom een MaaS systeem: *'We steunen innovaties, zoals slimme*



● 1 ○ ○ ○ Klimaat, ethiek en mobiliteit

● ● ○ ○ Voertuigen en energie

● 1 ○ ○ Ruimte en mobiliteit

● ● ○ ○ OV, bereikbaarheid en MaaS

● ● ○ ○ Goederenvervoer en logistiek

Totaal: 9 punten

infrastructuur en mobiliteit, zelfrijdende auto's en zelfrijdende taxi's. Daarnaast maken we het makkelijk om gebruik te maken van deelmobiliteit.' Onder het kopje 'We willen beter OV' beschrijft de VVD dit als volgt: *'Treinen, bussen, trams en metro's zijn essentieel in ons dagelijks leven. Soms zit het ov barstensvol, maar over het algemeen zijn de reizigersaantallen teruggelopen. Wij willen dat het ov vlotter afschaalt en opschaalt, als dat nodig is. Sprinterlijnen laten we in hogere frequentie rijden en beter aansluiten op het lokale openbaar vervoer. Ook passen we de Wet personenvervoer aan, zodat kleinschalig deelvervoer en combinaties met taxi en doelgroepenvervoer mogelijk worden.'* Hierin klinkt een visie van kleinschalige, decentrale oplossingen. Geen overkoepelend overheidsbeleid voor het landsbelang, maar een concurrentiestrijd om het beste product voor de beste prijs te vinden. Dit wordt aangevuld met de volgende standpunten: *'We blijven waar mogelijk investeren in OV, zowel in de stad als in de regio. Om regio's beter te bedienen, willen wij dat er meer concurrentie op het spoor ontstaat (open toegang) waardoor het ov sneller en beter wordt'* en *'Daarnaast zijn we voor het uitbreiden van lightrail netwerken die grote steden met elkaar verbinden. De stations blijven we opknappen en moderniseren. Ten slotte willen wij als een speer gaan starten met de realisatie van snelle buslijnen.'* Er kan wel gezegd worden dat de VVD de wens lijkt te hebben om de bereikbaarheid tot in de provincies te verbeteren.

Goederenvervoer en logistiek

Ook op het water gaat het bij de VVD om 'groei': *'We willen de ruimte bieden zodat onze zeehavens en regionale havens kunnen groeien, maar pakken negatieve effecten aan.'* Een aantal van de aan te pakken negatieve effecten zijn: *'Om schepen te verduurzamen geven we de binnenvaart en zeevaart meer dan nu toegang tot het Klimaatfonds.'*

We versterken de Clean Energy Hubs. Door in deze tankstations en laadstations te investeren, kan de binnenvaart op een schone manier batterijen opladen en tanken.' en *'We blijven ons inzetten om het goederenvervoer zoveel mogelijk te verplaatsen van de weg naar het spoor en het water.'*



●●○○ Klimaat, ethiek en mobiliteit
●○○○ Voertuigen en energie
●●○○ Ruimte en mobiliteit

●●●● OV, bereikbaarheid en MaaS
●●○○ Goederenvervoer en logistiek
Totaal: 9,5 punten

Klimaat, ethiek en mobiliteit

De SP stelt een tweeledig mobiliteitsbeleid voor. Op sociaal gebied durft de partij radicale keuzes te maken zoals onder andere het op den duur gratis maken van het OV. Daarbij zijn er sterke punten op een goede landelijke OV dekking voor iedereen en door het hele land. Aan de andere kant is de partij zeer terughoudend met het introduceren van een prijsprikkel om de energietransitie te versnellen. Alleen aan de kant van de overheid durft de partij te schuiven qua budget van het wegennet naar OV. Hiermee lijkt de partij te rekenen dat gratis OV mensen uit de auto trekt. Eenzelfde standpunt wordt aangenomen op vliegen. *“We willen dat vliegen minder vervuילend wordt, onder meer door synthetische kerosine te gebruiken en elektrisch taxiën verplicht te stellen. Om de werkdruk voor werkers te verlichten en hinder in de omgeving te beperken moet het aantal vluchten ook omlaag. We willen geen vliegtaks voor mensen die eens per jaar met het vliegtuig op vakantie gaan, wel een extra taks voor zakelijke veel-vliegers.”* Sociale doelstellingen hebben duidelijk de voorkeur boven duurzame uitgangspunten. Het wordt niet duidelijk wat de duurzaamheidsdoelstellingen precies zijn, deze worden niet concreet gemaakt.

Voertuigen en energie

De SP is duidelijk terughoudend met de elektrificatie van het wagenpark omdat dit voor individuen extra kosten oplevert: *“Autorijden moet schoner worden, niet duurder. Wij steunen de verplichting voor producenten dat alle nieuwe auto’s uiterlijk vanaf het jaar 2035 emissievrij moeten zijn, maar keren ons tegen rekeningrijden. Oneerlijke subsidies en belastingvrijstellingen voor stekkerauto’s komen terecht bij mensen die het niet nodig hebben. Zij moeten dus voortaan volwaardig belasting betalen.”* Hiermee deelt de SP de mening dat subsidies beter bij mensen die het echt nodig hebben terecht

moeten komen, maar presenteren ze geen alternatief plan waarbij dit echt gebeurt. Ze lijken eerder te berusten in het feit dat de transitie dan maar langzamer gaat.

Ruimte en mobiliteit

De SP maakt praktisch geen koppeling tussen mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordening. Alleen in het nastreven van een goede bereikbaarheid en het concrete doel om voor elk huis een OV-halte binnen 500 meter te hebben laat de SP een ruimtelijk beleid rondom mobiliteit doorschemeren. In tegenstelling tot andere partijen wordt de woningbouwopgave niet expliciet gekoppeld aan mobiliteit. Tussen de regels door lees je een verhaal dat radicaal inzet op bereikbaarheid, maar terughoudend is op het gebied van duurzaamheid. Hierbij wordt OV met name gepresenteerd als een middel om gelijkheid na te streven, maar niet per se als een oplossing vanuit ruimtelijke overwegingen. Daarnaast houdt het niet willen accepteren van het beprizen van autogebruik de huidige positie van de auto in stand.

OV, bereikbaarheid en MaaS

Bereikbaarheid heeft een centrale rol binnen de visie van de SP op mobiliteit. Er worden radicale plannen gepresenteerd die de toegang tot OV drastisch kunnen verbeteren. Daarnaast wordt er een goede verbinding gezocht met publieke voorzieningen. *“Zorginstellingen, overheidsgebouwen en onderwijsvoorzieningen zijn standaard voorzien van een OV-halte voor de deur. Op locaties waar dit ruimtelijk niet past wordt de afstand maximaal 200 meter.”* De SP werkt toe naar gratis OV: *“Nederland krijgt op termijn volledig gratis OV. De eerste stap hiertoe zetten we door de BTW op alle OV-tickets af te schaffen en gratis stads- en streekvervoer in te voeren voor 65-plussers, kinderen tot twaalf jaar en mensen met*



●●○○ Klimaat, ethiek en mobiliteit

●○○○ Voertuigen en energie

●●○○ Ruimte en mobiliteit

●●●● OV, bereikbaarheid en MaaS

●●○○ Goederenvervoer en logistiek

Totaal: 9,5 punten

een beperking. Verder noemt de partij ook concrete punten rondom de toegankelijkheid van het OV. "Alle treinen worden uitgerust met toiletten. Stations en OV-haltes worden 100 procent toegankelijk voor mindervaliden en mensen met een beperking. De tweede klasse in de trein wordt afgeschaft." Alles bij elkaar presenteert de partij zo een plan dat een flinke verbetering van de bereikbaarheid van het OV zal realiseren. Een detail is wel dat de partij geen grote voorstander is van flexibele OV-vormen: *"vervoer op maat [moet altijd] mogelijk zijn, zoals voor mensen met een beperking, maar vervoer op afroep kan geen volwaardig alternatief zijn voor een reguliere dienstregeling."* Het is daardoor de vraag hoe de partij omgaat met nieuwe ontwikkelingen rondom MaaS.

Goederenvervoer en logistiek

De SP presenteert een redelijk eenzijdige visie op goederenvervoer. De enige oplossing die wordt aangedragen is het verplaatsen van goederenvervoer naar de binnenvaart. Hiervoor noemen ze een paar concrete maatregelen: *"De SP wil dat er een einde komt aan de opstapeling van eisen die gesteld worden door de internationale Rijncommissie (CCR). Dit zijn nieuwbouweisen die worden opgelegd aan bestaande schepen waarbij de ondernemer wordt geconfronteerd met enorme kosten, zonder dat het een noemenswaardige bijdrage levert aan veiligheid of verduurzaming. Om de binnenvaart ook in de toekomst een voortrekkersrol op het gebied van duurzaamheid te laten behouden investeren we in een maatregelenpakket waardoor binnenvaart-ondernemers hun schepen verder kunnen vergroenen. Dit levert een enorme milieuwinst op door minder uitstoot van fijnstof."* Maar een visie welke rol de binnenvaart precies overneemt van welke andere vervoermiddelen en hoe realistisch dit is mist. Verder is er geen aandacht voor goederenvervoer en logistiek.



- Klimaat, ethiek en mobiliteit
 - Voertuigen en energie
 - Ruimte en mobiliteit
 - OV, bereikbaarheid en MaaS
 - Goederenvervoer en logistiek
- Totaal: 10 punten**

Klimaat, ethiek en mobiliteit

De standpunten van de BBB zijn beperkt en ontzien een hoop bronnen van problemen. De BBB wil bijvoorbeeld in OV en alternatieven voor de auto investeren, maar is erg voorzichtig met de auto ontmoedigen om mensen in de provincie niet te treffen. *‘Steden moeten toegankelijk blijven voor alle inwoners van Nederland, naast met OV ook via wegvervoer.’* En; *‘Pas als er een goed en betaalbaar alternatief is voor de auto zullen investeringen in nieuwe autowegen langzaam maar zeker en afhankelijk van de regio meer tot een uitzondering gaan behoren.’* De partij wil ook de maximumsnelheid op snelwegen naar 130 verhogen. Tevens is de partij erg alert op de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven. Zo is de partij geïnteresseerd in het afbouwen van accijns kortingen op kerosine, maar wil deze dit soort maatregelen alleen in internationaal verband nemen: *‘De afbouw van de accijnsvrijstelling op fossiele brandstoffen voor bepaalde sectoren (o.a. luchtvaart) zal op internationaal niveau worden besproken.’* De partij benadrukt het belang van (vracht)luchtvaart voor ondernemers en durft hier niet te veel aan te tornen, ze noemen hierom wel dat ze luchtvaart willen vergroenen en limieten willen stellen aan de eventuele groei van luchtvaart, maar hebben geen plannen om krimp in te zetten. In het algemeen is klimaat voor de partij een punt dat op gespannen voet staat met economische belangen, vooral die van ondernemers. Hoewel de partij de problemen benoemt, zijn de oplossingen te vrijblijvend en te zwak.

Voertuigen en energie

De BBB heeft relatief weinig te zeggen over voertuigen. De partij benoemt het willen promoten van niet gemotoriseerd vervoer (vooral binnen steden) maar heeft hier weinig plannen voor. In het

algemeen ligt de nadruk bij vervoersalternatieven voor de BBB bij OV, er wordt weinig gemeld over de transitie naar fossielvrij vervoer. De partij lijkt vooral te willen focussen op ‘schone brandstoffen’, hoewel hier geen concrete plannen voor worden benoemd.

Ruimte en Mobiliteit

De BBB heeft weinig aandacht voor ruimte en mobiliteit. De partij noemt dat zij zich wil inzetten voor de toegankelijkheid en kleinschaligheid van voorzieningen. Verder geeft ze aan het bouwen van extra lagen op woningen te willen stimuleren. De partij heeft geen plannen voor sturend ruimtelijk beleid en heeft in het algemeen weinig aandacht voor de bestuurlijke zijde van ruimte. Tevens wil de partij zero-emissie zones beperken en vertragen uit angst dat deze maatregelen niet haalbaar en te duur zijn. De partij wil tevens dat luchthavens niet verder groeien, tenzij dat duurzaam kan en is tegen de opening van Lelystad Airport.

OV, bereikbaarheid en MaaS

De BBB heeft veel oog voor de regio, in het bijzonder de gebieden waar voorzieningen en OV verbindingen de afgelopen jaren zijn verdwenen. De partij wil vol inzetten op de ontwikkeling en bereikbaarheid van voorzieningen in niet-stedelijke regio's en noemt de grote ongelijkheid in reistijd tussen auto en openbaar vervoer een doorn in het oog. Ontwikkelen van voorzieningen in de regio benoemt de partij ook als manier om minder reisbewegingen mogelijk te maken. Een groot deel van het programma van de partij staat hiertoe (indirect) in dienst, zo wil de partij onderwijs lokaal houden, meer investeringen in cultuur buiten de randstad, en meer spreiding van andere essentiële voorzieningen zoals zorg. *‘Als je de samenleving zo organiseert en het land zo inricht dat behoefte aan - en aanbod van - voorzieningen steeds dicht bij*



●●○○ Klimaat, ethiek en mobiliteit

●●○○ Voertuigen en energie

●○○○ Ruimte en mobiliteit

●●●● OV, bereikbaarheid en MaaS

●○○○ Goederenvervoer en logistiek

Totaal: 10 punten

elkaar zijn, beperk je de noodzaak om te verplaatsen' De partij ziet het OV tevens als een van de grote verbeterpunten, ze wil OV van periferie naar centrum verbeteren maar ook van periferieën onderling. Tevens steunde de partij initiatieven voor alternatief openbaar vervoer, zoals een dorpsbus of oproepbaar ov. De BBB wil tevens dat dit OV betaalbaar voor iedereen is, hoewel de partij hier geen concrete plannen voor formuleert. Deelmobiliteit krijgt tevens weinig aandacht in het programma.

Goederenvervoer en logistiek

De visie op goederenvervoer van de BBB komt niet overeen met die van het LVM. De partij heeft veel aandacht voor de concurrentiepositie van Nederlandse ondernemers en geeft hieraan de prioriteit. Zo benoemt de partij de economische belangen van vracht-luchtvaart en weg - vrachttransport en het belang om deze te beschermen. De partij wil ook de lasten van verduurzaming van binnenvaartschepen verzachten door oudere schepen ontheffingen te geven zodat de kosten voor de partijen die ze opereren lager blijven. De partij heeft geen aandacht voor het elektrificeren van goederentransport of het beter gebruiken van bestaand transport.



●●○○ Klimaat, ethiek en mobiliteit ●●●● OV, bereikbaarheid en MaaS
●●○○ Voertuigen en energie ●○○○ Goederenvervoer en logistiek
●●○○ Ruimte en mobiliteit **Totaal: 11 punten**

Klimaat, ethiek en mobiliteit

Het CDA richt zich voor een groot deel op provinciaal Nederland en is erg voorzichtig met betrekking tot stikstof. Hoewel klimaat geen groot thema is in het programma hebben ze een aantal redelijke standpunten m.b.t. klimaat en mobiliteit (hoewel deze meer gaan over bereikbaarheid dan klimaat). Zo willen ze investeren in schone brandstoffen en betaalbare alternatieven bieden voor de auto: *“We investeren in goede en betaalbare alternatieven voor de auto. Snelfietspaden, OV en deelfervoer zijn zulke aantrekkelijke alternatieven”*. Er is aandacht voor veiligheid in mobiliteit, maar vooral in de zin dat de partij de veiligheid van wegen wil verbeteren: *“We investeren in wegafscheidingen en verlichting op gevaarlijke provinciale N-wegen”*. Ze noemen dat ze zich committeren aan de 2050 afspraken van Parijs, maar noemen geen verdere deadlines. Het CDA is tegen rekeningrijden op het platteland vanwege een gebrek aan alternatieven. Verder wil het CDA dat alle sectoren van de samenleving (inclusief verkeer) bijdragen aan de reductie van stikstof. Dit wordt echter niet uitgewerkt. De partij wil eigenaren van privéjets vliegbelasting laten betalen en andere belastingen met betrekking tot vliegen internationaal regelen.

Voertuigen en energie

Het CDA heeft weinig te melden over voertuigen en energie. Ze noemen dat ze het belastingtechnisch aantrekkelijker willen maken om tweedehands elektrische auto's te kopen/verkoopen. Schone brandstoffen worden genoemd, maar erg kort en zonder verdere plannen behalve 'blijven investeren'. Over een grootschalige transitie naar elektrische auto's wordt niet gesproken. Ze noemen de energietransitie maar hebben hier niet veel over te zeggen, al helemaal niet met betrekking tot mobiliteit. De partij noemt niets over het ontmoedigen van autogebruik en noemt het beter

gebruiken van auto's enkel in een zin over deelmobiliteit.

Ruimte en Mobiliteit

Het CDA heeft weinig aandacht voor ruimte. De partij noemt aanbestedingsregels te willen versoepelen/veranderen, dat is niet per se direct van toepassing op ruimte maar zou daarin kunnen helpen. Verder wil de partij Schiphol doen krimpen en Lelystad Airport definitief niet openen. Ze zijn verder bereid te investeren in snelwegen als dat bereikbaarheid en veiligheid ten goede komt.

OV, bereikbaarheid en MaaS

De partij neemt bereikbaarheid als uitgangspunt voor mobiliteit: *“Bereikbaarheid is - net als een dak boven je hoofd - een basisrecht. Waar je in Nederland ook woont, voorzieningen zoals het ziekenhuis, de vereniging, school en de supermarkt moeten makkelijk te bereiken zijn. Ook zonder auto en zonder dat je daarvoor de hoofdprijs betaalt. Bereikbaarheidsnormen vormen dus ons uitgangspunt, niet het rendementsdenken.”* Het CDA komt ook met een nieuwe wet: *de ‘Wet Bereikbaarheid als basisrecht’ waarin normen worden vastgelegd hoe snel voorzieningen bereikbaar moeten zijn en hoe vaak het openbaar vervoer een wijk of dorp moet aandoen per dag.*

Het CDA wil bereikbaarheid onder meer bewerkstelligen via MaaS-oplossingen zoals deelfervoer. Ze zijn ook zeer geïnteresseerd in regionale bereikbaarheid en willen flink investeren in regionaal OV. Ze willen ook investeren in hogesnelheidslijnen door Nederland. Verder benoemt de partij veel aandacht te hebben voor sociale ontmoetingsplaatsen (third spaces) en deze essentieel te vinden. Hieraan wordt echter geen concreet beleid verbonden om deze te beschermen of stimuleren. Ze willen zorg in de regio bereikbaar te willen houden en te willen focussen op regionale



●●○○ Klimaat, ethiek en mobiliteit

●●○○ Voertuigen en energie

●●○○ Ruimte en mobiliteit

●●●● OV, bereikbaarheid en MaaS

●○○○ Goederenvervoer en logistiek

Totaal: 11 punten

ziekenhuizen. Sommige punten roepen wat vragen op m.b.t.. tot de details van uitvoering, maar in de regel is het programma op dit thema sterk.

Goederenvervoer en logistiek

Over dit onderwerp heeft het CDA weinig te zeggen. De partij meldt nog wel even dat vervoer duurzamer moet (en noemt in dezelfde regel ook dat alle andere industrieën duurzamer moeten). Tevens noemt de partij dat scheepvaart belangrijk is en dat deze verduurzaamd moet worden, maar gaat hier verder niet op in.



Klimaat, ethiek en mobiliteit

Op dit gebied is het programma van NSC niet uitzonderlijk in positieve of negatieve zin. Het enige punt waar de partij klimaat en mobiliteit echt verbindt is middels de focus op luchtvaart. De partij pleit voor internationale regels voor btw op vluchten en belasting op kerosine en meer heffing op uitstoot door luchtvaart. Tevens is ze kritisch op de uitbreiding van luchtvaart in Nederland. De partij noemt ook het voornemen om uitstoot van binnenvaart te verminderen. De partij wil doorgaan met projecten rond snelwegen, en hoewel hier een nadruk wordt gelegd op onderhoud in plaats van uitbreiding, is de partij niet tegen nieuwe aanleg. De partij lijkt alleen invloed uit te willen oefenen op de verkeersprestatie van autogebruik door alternatieven te bieden, niet door autogebruik te ontmoedigen en is bijvoorbeeld ook tegen rekeningrijden.

Voertuigen en energie

De partij heeft relatief weinig plannen met betrekking tot voertuigen. Ze noemt de belastingvoordelen voor elektrische auto's af te willen bouwen zonder hier andere stimulerende maatregelen voor in de plaats te willen instellen, elektrische auto's worden hierdoor in principe minder bereikbaar. De partij wil autorijden in het algemeen betaalbaar houden en stelt geen maatregelen voor die autogebruik zouden ontmoedigen. De partij wil fietsen stimuleren door betere fietsinfrastructuur maar richt zich hierbij niet op verschillen in fietsgebruik binnen de samenleving. NSC wil een hogere bijmenging graad van duurzame brandstoffen bij vliegverkeer en het stimuleren van innovaties rondom elektrisch vliegen en waterstof.

Ruimte en Mobiliteit

NSC behandelt drie thema's over ruimte en mobiliteit. Ten eerste geven ze meer ruimte aan fietsers, door fietsnetwerken in en tussen de grote steden te versterken, om zo de druk op de wegen te verminderen. Daarnaast moeten er meer

fietsenstallingen komen en meer plekken voor OV fietsen. Ten tweede ruimte voor de (spoor)wegen zelf. De verbreding van de A27, en de projecten rond de N35, A1 en A58 moeten weer aan de slag, hoewel wellicht in andere vorm. Zo geeft het NSC ruimte voor meer wegen, en meer auto's op die wegen. NSC wil ook meer ruimte voor de trein. Zowel de Leylijn als de Nedersaksen Lijn moeten doorgaan. Ten derde is er visie op de luchtvaart. Die kan niet verder groeien en ruimte die daarmee bespaard wordt moet anders worden ingericht, rekening houdend met: *'de doelen voor milieu- en omgevingskwaliteit en de regionale ambities op het gebied van woningbouw.'*

Bereikbaarheid, OV en MaaS

Op het onderwerp van bereikbaarheid meld NSC niet veel. OV krijgt iets meer aandacht; NSC wil geen spitsheffing voor de treinen, en ze: *'verkennen de invoering van een ticket voor onbeperkt reizen door het hele land in de daluren voor een bedrag per maand, naar Duits voorbeeld.'* Ook zetten ze in op *'een betaalbaar en toegankelijk Europees HSL-trein netwerk'. De verbinding met de grote steden in Europa wordt verbeterd, zodat het aandeel korte afstandsvluchten tot 750 km vanaf Schiphol kan worden beperkt.'* Over MaaS wordt niet gesproken.

Goederenvervoer en logistiek

NSC ziet in dat goederenvervoer zijn steentje bij kan dragen met de uitspraak: *'Ook de binnenvaart zal een aandeel moeten leveren in het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen; we stellen hiervoor samen met de sector een ambitieus maar realistisch transitiepad op.'* Geen doelen of beloftes dus. In het algemeen stelt NSC dat de waterwegen van groot belang zijn, en dat ze daar in willen investeren. Daarnaast moeten buisleidingen een volwaardig alternatief zijn. Het NSC wil ook dat scheepvaart deels is uitgezonderd van belastingen en ziet *'erop toe dat deze sectoren de komende jaren volledig onder ETS vallen.'*

Klimaat, ethiek en mobiliteit

Volt maakt scherpe keuzes. Klimaat-overwegingen zijn daarbij steeds op de achtergrond zichtbaar. Zo wordt gepleit om vliegen flink af te schalen op korte afstanden en te vervangen door een Europees HSL-netwerk. *'We verbieden fossiele korte afstandsvluchten (tot 650 km). We zetten in op samenwerkingen met België, Frankrijk en Duitsland om het aanbod alternatief vervoer te versnellen.'* Duurzaamheid is leidend waarbij vanuit pragmatische overwegingen de streefdatum voor een klimaatneutrale samenleving op 2040 wordt gelegd. De auto wordt hierbij ondergeschikt gesteld aan andere vervoersvormen. *'Autorijden ziet er in de toekomst anders uit. We pakken veel vaker dan nu de trein, bus of (elektrische) fiets. Als we toch autorijden, bijvoorbeeld omdat er op een specifiek traject (nog) geen goede alternatieven zijn, dan rijden we elektrisch of in een deelauto. Wie de (elektrische) auto voor langere stukken blijft gebruiken, betaalt daar ook meer voor.'* Een interessant punt, niet direct verbonden aan mobiliteit in het verkiezingsprogramma, is het voorstel voor een generatietoets binnen besluitvorming om rekening te houden met de effecten van besluiten op de toekomstige generaties. *'Volt wil dat de regering actief verantwoording aflegt over de langetermijneffecten van nieuwe wet- en regelgeving. De Generatietoets is hét middel om de gevolgen van ons beleid op toekomstige generaties die nu geen stem hebben in kaart te brengen.'*

Voertuigen en energie

Volt heeft interessante standpunten op het gebied van voertuigen en o.a. de subsidiebudgetten voor elektrische auto's tot 2030 met daaraan gekoppeld een maximum catalogusprijs. *'Er moeten meer kleine en betaalbare elektrische auto's op de markt komen. Om de omslag naar uitstootvrij te stimuleren, zorgen*

we dat particulieren nog tot 2030 een subsidie kunnen krijgen voor de aanschaf of private lease van een nieuwe en tweedehands elektrische auto. De maximum catalogusprijs van auto's die met subsidie mogen worden gekocht gaat vanaf 2025 wel flink omlaag en wordt steeds verder afgebouwd.' De ambities voor duurzaamheid zijn op zich goed, al zijn plannen om in 2030 verkoop van nieuwe fossiele automotoren te verbieden niet realistisch om klimaatneutraal te zijn in 2040. Verder blijft er een lichte focus op nieuwe ontwikkelingen als een hyperloop en elektrisch vliegen als de mobiliteit van de toekomst.

Ruimte en mobiliteit

Binnen het verkiezingsprogramma van Volt is verrassend weinig aandacht voor de verbinding van ruimte en mobiliteit. Er worden geen plannen genoemd die te maken hebben met het effect van mobiliteit en infra op de publieke ruimte. Er zijn eigenlijk geen concrete plannen, alleen erkenning dat ze nauw verbonden zijn. *'Mobiliteit en woningbouw zijn nauw verwant, omdat bij nieuwe woonwijken ook wegen en openbaar vervoer moeten worden gerealiseerd. De woningbouwopgave wordt dan ook deels uit het Mobiliteitsfonds gefinancierd. We onderzoeken of het voordelen heeft om deze samen te voegen in een op te richten Ministerie van Volkshuisvesting & Ruimtelijke Ordening & Mobiliteit.'*

OV, bereikbaarheid en MaaS

Goede plannen op het gebied van OV die grotendeels overeenkomen met visie vanuit LVM, al mist er wel een duidelijke focus op bereikbaarheid. Volt wil onder meer een nieuw tariefstelsel voor het ov invoeren: *'We voeren stapsgewijs een nieuw tarievenstelsel in voor openbaar vervoer. Volt wil dat het dubbele instaptarief bij wisselen van trein naar ander OV*

vervalt, zodat het combineren van vervoermiddelen goedkoper wordt. Ook gaan we voor het hele OV tariefdifferentiatie toepassen, zoals een dalurenkorting, een tarief dat progressief daalt op langere stukken en korting in regio's.' Er is veel aandacht voor ontwikkeling in buitengebieden met steun voor concrete projecten zoals de Lelylijn en regionale grensoverschrijdende treinverbindingen. Ook worden pragmatische plannen genoemd met eventuele opties voor snelbussen op plekken waar geen spoor ligt. 'Op trajecten waar veel woon-/werkverkeer rijdt en de trein geen goed alternatief biedt, wil Volt investeren in de aanleg van busstroken op de snelweg. Daar kan de hele dag - en in de spits extra vaak - een snelbus rijden. Een goed voorbeeld hiervan is de Brabantliner die van Breda naar Utrecht gaat.' Een accent op deelvervoer en kleinere bussen in de landelijke gebieden. De Europese focus leidt soms af van de concrete plannen binnen Nederland die daardoor wat naar de achtergrond verdwijnen, maar de kern lijkt goed te zitten. MaaS wordt kort aan gerefereerd in het statement: 'De fiets, het openbaar vervoer, de elektrische scooter pakken of een deelauto voor kleinere afstanden. Op centrale plekken komen al deze vervoersmiddelen samen waardoor je makkelijk kunt overstappen.' Verder komt dit echter niet terug, wat gezien de algemene aandacht voor innovatie binnen het verkiezingsprogramma toch wel opvallend is.

Goederenvervoer en logistiek

Binnen dit onderwerp is er alleen aandacht voor scheepvaart. Hierbij worden drie concrete maatregelen genoemd: 'We voeren een scheepvaartbelasting in op basis van NOx en CO2-uitstoot. Hiervoor zetten we ons in om de Akte van Mannheim aan te passen in Europees verband. We schaffen de tonnage-winstregeling en de afdrachtvermindering voor de zeescheepvaart af.

Voor de scheepvaart voeren we een belasting in op zwaveldioxide.' Een integrale benadering voor goederenvervoer of logistiek mist.

Klimaat, ethiek en mobiliteit

De partij stelt klimaatdoelen voorafgaande aan de deadline van 2050: *'in 2035 realiseren we een klimaat neutrale elektriciteitsvoorziening en in 2040 een klimaatneutrale industrie en samenleving. Dat betekent dat we niet meer CO2 uitstoten dan dat de aarde kan opnemen. Tot slot sluiten we ons aan bij de ambitie van de Europese Unie om onze economie volledig circulair te laten draaien in 2050.'* De partij wil grootschalig investeren in non-auto vervoer, met een focus op lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit met als expliciet doel om minder auto's op de weg te hebben. Tevens wil de partij normen rond de kwaliteit van lucht gaan handhaven en rekeningrijden invoeren in combinatie met andere maatregelen om vervoer dat meer vervuuld duurder te maken zoals het duurder maken van vliegen en het instellen van een luchtvaart CO2 plafond. daarbij wil de partij een minimum reiskostenvergoeding voor alle werknemers en het volledig vergoeden van reizen via het ov. PvdA/GL heeft ook veel plannen om de luchtvaart te ontmoedigen. Ze wil accijnzen op kerosine en btw op vliegen, een uiteindelijk verbod op privévluchten, een jaarlijks dalend CO2 plafond voor luchtvaart, een progressieve tax op vliegtickets die het duurder maken te vliegen naarmate iemand vaker vliegt en veel inzetten op internationaal treinverkeer.

Voertuigen en energie

PvdA/GL wil er via fiscale en andere maatregelen voor zorgen dat er al in 2030 alleen elektrische auto's worden verkocht. Tevens willen ze dat de lease-industrie in 2025 al alleen elektrische voertuigen aanbiedt. De partij wil subsidies voor elektrisch rijden enkel op lage en middeninkomens richten. De partij wil ook flink inzetten op het verminderen van autogebruik door alternatieven te bieden zoals deelvervoer, OV en actief vervoer.

Ruimte en mobiliteit

De partij wil voor nieuwe woningbouw inzetten op transit-oriented development: *'Nieuwe grote volkshuisvesting -locaties worden altijd gekoppeld aan de ontwikkeling van projecten die duurzaam vervoer realiseren, zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit. Bereikbaarheidsnormen voor basisvoorzieningen, zoals huisarts, apotheek, basisschool en bibliotheek, staan voorop. Voor bestaande bouw zet de partij in verdichting:'* En: *'De bouw van nieuwe woningen stagneert op veel plaatsen. Als antwoord daarop zetten we in op splitsing van grote woningen en het verbouwen van panden die leegstaan. Ook stimuleren we in dichtbevolkte gebieden bouwlagen op bestaande woningen. Daar waar er inwoners bijkomen, moeten er ook publieke voorzieningen bijkomen.'* De partij is zich tevens bewust van de verspilde ruimte die de hoeveelheid parkeerplaatsen in Nederland inneemt en wil deze verminderen en de ruimte beter gebruiken voor bijvoorbeeld woningbouw en andere voorzieningen. De partij noemt betere plannen te willen maken rondom logistieke en datacentra. PvdA/GL wil ook sterker sturend omgevingsbeleid door middel van normering en transitiepaden die vast worden gelegd met bindende juridische middelen die kunnen worden toegepast door een minister van ruimtelijke ordening. Hierbij wordt echter niets genoemd over de autonomie in het inrichten van de ruimtelijke omgeving voor steden zelf. Tevens wil PvdA/GL Lelystad Airport sluiten en Schiphol doen krimpen, ook andere luchthavens krijgen limieten.

OV, bereikbaarheid en MaaS

PvdA/GL wil minder marktwerking in het OV, meer overheidscontrole over ProRail en de NS en deze twee bedrijven als de primaire partijen op het spoor houden, tevens spreekt het programma over

een eventuele fusie tussen de twee onder leiding van de minister. De partij wil ook flink in het OV investeren, vooral daar waar het de afgelopen jaren is verdwenen (*'elke regio bereikbaar'*) en wil een goedkoop ticket invoeren waarmee Nederlanders voor 49 euro per maand buiten de spits kunnen reizen (naar Duits voorbeeld), daarnaast wil men ook het gebruiksgemak van ov en actief vervoer voor mensen met een beperking verbeteren. PvdA/GL wil ook een betere verbinding met buitenlandse hogesnelheidstrajecten. Daarnaast wil de partij er door middel van bereikbaarheidsnormen op inzetten dat mensen niet ver hoeven te reizen voor essentiële voorzieningen en willen zij ook investeren in deze voorzieningen, vooral in regio's waar deze verdwijnen. De partij noemt ook te willen investeren in actief vervoer en deelmobiliteit met als expliciet doel om overmatig privégebruik van de auto te ontmoedigen.

Goederenvervoer en logistiek

PvdA/GL heeft weinig tekst over goederenvervoer. De partij wil online bedrijven laten betalen voor terugzending van aankopen en hiermee fysieke winkels stimuleren, dat zorgt er hopelijk voor dat lokale voorzieningen beter beschermd blijven en dat er minder transport van goederen van en naar de consument plaatsvindt. Tevens wil de partij vrachtverkeer zwaarder belasten met als doel filevermindering. Het voorgestelde jaarlijks dalende CO2 plafond voor de luchtvaart zal vermoedelijk ook bijdragen aan het duurzamer worden van vrachtverkeer door lucht-zendingen te ontmoedigen.

Klimaat, ethiek en mobiliteit

De Partij voor de Dieren begint met de titel: 'Betaalbaar, groen en beter vervoer'. Voor de PvdD is mobiliteit een middel is voor het creëren van een leefbare aarde, daarnaast laat de titel zien dat betaalbaarheid en kwaliteit (bereikbaarheid) ook van belang zijn. De PvdD stelt als doel: 'In 2030 is de mobiliteit volledig duurzaam.'

Op het gebied van klimaat wil de PvdD grote stappen maken door vervuilende praktijken aan banden te leggen. Zo wil de partij onder meer het autoverkeer terugdringen: *'De maximumsnelheid op autosnelwegen wordt overdag en 's nachts 100 km per uur en op ringwegen 70 km per uur. Het verschil tussen 130 en 100 km per uur rijden is 15 tot 25% minder uitstoot.'*

Het terugdringen stopt echter niet bij de auto, ook het vliegverkeer moet eraan geloven. *'Krimp is dus nodig om de luchtvaart binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid voor mens en dier te krijgen.'* Dit wordt geconcretiseerd in de volgende punten: *'Er komt een verbod op korte vluchten tot 750 kilometer waar de trein een goed alternatief is.'* en *'Privévliegtuigen worden verboden.'* Daarnaast pleit de PvdD voor het meerekenen van alle broeikasgassen van de luchtvaart, waar nu alleen CO₂ wordt meegenomen.

De laatste sector die vanwege klimaatdoelen zal moeten veranderen volgens de PvdD is de scheepvaart. Hierover wordt genoemd dat: *'Ook de scheepvaart wordt belast voor de uitstoot van broeikasgassen. Er komt een forse CO₂-belasting voor alle vrachtschepen.'* en *'Superjachten zijn flink vervuilend. (...) Daarom gaan we in Europa superjachten verbieden.'* Ook wil de partij af van belastingvoordelen voor scheepvaart.

Voertuigen en energie

De Partij voor de Dieren ziet in dat elektrificatie een middel is voor het behalen van een duurzamere toekomst, maar zet hier niet volledig op in. *'In 2030 is de mobiliteit volledig duurzaam. Dat gebeurt vooral op basis van elektriciteit en voor een klein deel op groene waterstof in de sectoren die nauwelijks kunnen verduurzamen via elektrificatie (internationaal vaar- en vliegverkeer).'*

PvdD is echter ook kritisch op elektrische voertuigen en ziet grenzen aan de het vervangen van onder meer de autovloot: *'Het een-op-een vervangen van alle auto's in Nederland door elektrische voertuigen legt een te groot beslag op de wereldvoorraad van benodigde grondstoffen. Daarom zetten we in op het verminderen van het autobezit door te investeren in openbaar vervoer en het fiscaal aantrekkelijk maken van deelmobiliteit.'* Tevens wil de partij dat auto's efficiënter worden: *'Er worden steeds grotere en vervuilendere auto's verkocht. Hoe vervuilender en zwaarder je auto, hoe meer je zou moeten betalen. Met een herziening van de motorrijtuigenbelasting dringen we de verkoop en het gebruik van SUV's terug en worden zuinige auto's weer de norm.'*

Ruimte en mobiliteit

De partij wil een grotere rol voor de fietser en voetganger. Het stimuleren van de fiets lijkt voor de PvdD voornamelijk te gebeuren door meer ruimte en infrastructuur voor deze verplaatsingsmiddelen te verzorgen: *'We investeren in veilige, snelle en groene fietspaden. Verkeerslichten worden zo afgesteld dat fietsers en voetgangers eerder groen licht krijgen.'* en *'Er komt meer ruimte voor het meenemen van de fiets in het ov.'* Deze ruimte moet voornamelijk vrijgemaakt worden door het

ontmoedigen van auto verkeer in steden. Dit maakt de PvdD concreet: *‘Binnensteden worden zoveel mogelijk autovrij. Parkeren kan buiten de stad met goede P+R-voorzieningen.’* Ook buiten de steden: *‘Meer asfalt lost files niet op, maar zorgt voor een toename van autogebruik en daarmee voor een verdere stijging van de uitstoot van broeikasgassen en fijnstof. Daarom komen er geen nieuwe wegen en geen verbreding van bestaande wegen.’* Door de auto uit de stad te weren wil de partij ook meer groene ruimtes en toegankelijke plekken in steden realiseren.

OV, bereikbaarheid en MaaS

Bereikbaarheid en OV gaan voor de Partij voor de Dieren door één deur. De PvdD wil sterk inzetten op het verbreden van het OV netwerk, deze kwalitatief beter te maken door onder meer toename van de hoeveelheid buslijnen, en de prijs ook nog eens te halveren. De rol van deelauto's wordt ook genoemd, er is ook aandacht voor MaaS in het verkiezingsprogramma van de PvdD en de wijze waarop dit aansluit bij OV. *‘Reizen met de trein moet comfortabel zijn en aansluiten bij de behoeften van de reiziger. Het aantal treinen wordt uitgebreid en de treinen worden langer. Op alle knooppuntstations komen vergader- en werkfaciliteiten. In elk treinstel zijn schone wc's, stopcontacten en internet. Treinstations worden beter toegankelijk gemaakt voor ouderen, mensen met een beperking en fietsers. Er komen voldoende en gratis bewaakte fietsenstallingen. Er komen overstapmogelijkheden op deelauto's.’* Ook bereikbaarheid in de minder dichtbevolkte delen van Nederland komt onder de aandacht in het volgende punt: *‘Vanuit elke woonkern zijn de onderwijs- en zorginstellingen en de overheidsdiensten met het openbaar vervoer goed bereikbaar, ook voor mensen met een lichamelijke beperking.’*

Goederenvervoer en logistiek

De globale visie van de PvdD klinkt als volgt: *‘Goederenvervoer wordt stiller, schoner en klimaatneutraal. Of het nu gaat om vervoer per trein, over de weg, over water of per leiding. We kiezen voor een economie waarin producten langer meegaan en er meer lokaal geproduceerd wordt. Zo beperken we het over de wereld slepen van goederen.’* De PvdD geeft aan CO2 belastingen te verhogen voor scheepvaart, alternatieve aandrijving mogelijkheden te stimuleren en in 2030 alleen elektrische bestel- en vrachtauto's te willen zien. Echter lijkt er nog geen plan hoe ze dit laatste willen bereiken.



- Klimaat, ethiek en mobiliteit
- Voertuigen en energie
- Ruimte en mobiliteit

- OV, bereikbaarheid en MaaS
 - Goederenvervoer en logistiek
- Totaal: 18 punten**

Klimaat, ethiek en mobiliteit

D66 heeft een stevig beleid voor klimaat: *'We verhogen de klimaatdoelstelling naar 60 procent CO2-reductie in 2030 en klimaatneutraal in 2040. In 2030 willen we 50 procent minder grondstoffen gebruiken; in 2050 zijn we helemaal circulair.'* Ook van belang ; *'Voor fiscale vrijstellingen die internationaal geregeld zijn, zoals voor scheepvaart en luchtvaart, neemt Nederland samen met Europa het voortouw om deze af te bouwen'*. D66 is voor rekeningrijden, met een uit te werken en te differentiëren aanpak gebaseerd op CO2 uitstoot, plaats, tijd en gewicht en gedifferentieerd naar locaties (stedelijk- landelijk). D66 pleit voor een generatietoets voor elke politieke keuze en wil een Kamercommissie voor de Toekomst.

Voertuigen en energie

D66 wil de subsidie voor de aanschaf van EV's handhaven, en zit waterstof met name inzetbaar voor luchtvaart en scheepvaart. Snelladen moet gestimuleerd worden. Er moeten in 2025 milieuzones voor personenauto's in minimaal 50 steden zijn. Er is ook aandacht voor een forse impuls voor de laadinfrastructuur voor vrachtauto's. Jaartallen en concretere doelen ontbreken echter.

Ruimte en mobiliteit

D66 wil inzetten op de lopen en vooral op fietsen. De partij ziet dit als ideale manier van vervoer en het bereiken van ander vervoer zoals bus en treinverbindingen en wil de fietsvoorzieningen bij OV-haltes daarom verbeteren. De partij wil tevens de verkeersveiligheid op fietspaden verbeteren met de groei van fietsgebruik en de toenemende snelheidsverschillen tussen verschillende soorten fietsers. Voorts wordt er gepleit voor een sturende ruimtelijke ordening, en is er veel aandacht voor verkeersveiligheid. Het MIRT moet andere

afwegingscriteria belangrijker gaan vinden dan doorstroming.

OV, bereikbaarheid en MaaS

D66 kent een uitgebreid programma rond bereikbaarheid en OV. De partij heeft een praktisch voorstel voor een klimaat-ticket waarmee je voor een vaste prijs met het OV kan reizen. Het OV moet verbeteren en vernieuwen en er is een voorstel voor de ontwikkeling van een Bus Rapid Transit systeem: *'Het Bus Rapid Transit-systeem is een manier om met kwalitatief hoogwaardige bussen, hoogfrequent, snel en veel mensen te vervoeren. D66 wil om die reden experimenteren met het vrijmaken van een rijstrook voor deze vormen van vervoer richting de grote steden in de Randstad. Er is veel aandacht voor de mogelijkheden van deelmobiliteit, voor het vervangen van korte vluchten door internationale treinreizen. De partij heeft ook aandacht voor bereikbaarheid middels een concept voor bereikbaarheidsnormen: 'Samen met decentrale overheden wil D66 onderzoeken of we kunnen komen tot bepaalde bereikbaarheidsnormen voor publieke voorzieningen als scholen, zorg en bibliotheken, zodat deze in stedelijk gebied altijd binnen 15 minuten beschikbaar zijn en in het buitengebied daar nooit meer dan 15 kilometer voor hoeft te worden gereisd.'*

Ruimte en mobiliteit

D66 heeft veel aandacht voor de verduurzaming van het goederenvervoer. Meer vervoer over het spoor is gewenst, maar tegelijkertijd wordt gezien dat dit veel investeringen in het opheffen van huidige knelpunten zal betekenen. Er komt een fonds voor de trillingenproblematiek. Ook oog voor de bezettingsgraad van vrachtauto's; *'We dringen het aantal lege vrachtwagens op de weg terug door*



- Klimaat, ethiek en mobiliteit
- Voertuigen en energie
- Ruimte en mobiliteit

- OV, bereikbaarheid en MaaS
 - Goederenvervoer en logistiek
- Totaal: 18 punten**

slimmere samenwerking tussen vervoerders en verladers te stimuleren. Technologie als kunstmatige intelligentie en duidelijke afspraken door middel van convenanten helpen daarbij.'

Er moet landelijke regie komen op de logistieke hubs. Geen nachtvluchten vanuit Schiphol. Overigens; een scherp beleid op luchtvaart, met definitief niet opengaan van Lelystad Airport. Een CO2 toeslag voor brandstoffen voor zee- en luchtvaart. En als uitsmijter een bijzonder voorstel: *'We stellen een ambitieuze agenda voor elektrisch vliegen op, waarbij Caribisch Nederland als proeftuin fungeert. Elektrisch vliegen is namelijk een goed en schoon alternatief voor de korte afstanden, en de afstanden tussen de eilanden lenen zich goed voor de ontwikkeling en implementatie van elektrisch vliegen.*

Klimaat, ethiek en mobiliteit

De CU heeft een stevig en uitgewerkt programma voor mobiliteit: *'De ChristenUnie wil 60% reductie in 2030.'* Verder legt de CU een grote nadruk op de prijs van mobiliteit: *'Om heel Nederland bereikbaar te houden, moeten we mobiliteit schoner en slimmer maken, duurzame en efficiënte mobiliteit stimuleren en onnodige verkeer voorkomen. Voor elke reisafstand zou moeten gelden dat het duurzaamste alternatief ook het meest aantrekkelijk is. Op dit moment is de auto al gauw aantrekkelijker dan het OV. (...) Dat kan anders. Voor korte afstanden: meer lopen en (elektrisch) fietsen. Voor langere afstanden: betrouwbaar en frequent openbaar vervoer. Vrachtvervoer gaat zoveel mogelijk over water of spoor. Vliegverkeer richt zich op internationale reizen die niet over spoor gemaakt kunnen worden. Mobiliteit die vervuילend is, wordt extra belast.'* De CU heeft ook een ambitieus plan voor luchtvaart. Ze wil, deels internationaal, CO2-beprijzing, kerosineaccijns, vliegbelasting en lawaai-belasting invoeren. Het doel van de maatregelen is om negatieve externe effecten van luchtvaart in de prijs op te nemen en om vliegen, vooral op afstanden tot 1250 km, te ontmoedigen. Daarnaast wil de partij inzetten op directe vluchten en minder overstappen. Tevens wordt, in de visie van de CU, het belastingstelsel zo ingericht dat vermogen, vervuiling en broeikasgassen worden belast.

Voertuigen en energie

De CU komt met een interessant punt; *'We voeren een SUV-taks in om energiezuinig autovervoer te stimuleren. Tegelijk zorgen we ervoor dat elektrisch rijden na 2025 goedkoper wordt en niet duurder.'* Daarnaast wil de CU elektrische auto's en laadpalen zo normeren dat ze kunnen laden en ontladen in reactie op energie-tekort of overschot. De CU is ook streng. *'We maken serieus werk van de doelstelling om vanaf 2030 alleen zero emissie personen-*

voertuigen in de showroom toe te staan. Vanaf 2025 mogen alleen elektrische bromfietsen worden verkocht. Er komen meer milieu en zero-emissie zones. Zuinigere en stillere autobanden worden vanaf 2025 verplicht. Er komen strengere regels voor het recyclen van accu's. Brandstofauto's worden voor 2030 uitgefaseerd voor de zakelijke markt'. Ook moet wegverkeer: 'bijdragen aan de nationale stikstof doelstellingen.' Er is oog voor een stop op fossiele fiscale energie voordelen. Grote bedrijven gaan voortaan evenveel energiebelasting betalen als huishoudens. Daarbij houden we rekening met de Europese CO2-prijs die deze bedrijven moeten betalen, wat voor huishoudens betekent dat de belasting op energie omlaag gaat. Ook andere fiscale voordelen die leiden tot extra broeikasgasemissies worden in de visie van de CU afgeschaft.

Ruimte en mobiliteit

De CU wil nadrukkelijk een visievormende Ruimtelijke Ordening terug en jonge generaties hierbij betrekken. Bij de wegen ligt er nadruk op onderhoud, niet op uitbreiding. Projecten in voorbereiding worden, waar bestuurlijk en juridisch kan, heroverwogen. De A27 Ring Utrecht (Amelisweerd) wordt niet uitgebreid. Wegen moeten beter benut worden, en zowel overdag als 's nachts een snelheidslimiet van 100 km hebben. De CU wil voor de auto een kilometerprijs introduceren die gedifferentieerd is naar milieukeurmerken, tijd en plaats: op het platteland laag, op drukke momenten in de brede Randstad hoger. Rond Schiphol heeft de CU een duidelijk doel; *'De toegevoegde waarde van internationale knooppunten als Schiphol en Rotterdam is en blijft groot, maar de negatieve impact op de omgeving is enorm en neemt eerder toe dan af. Het aantal vliegbewegingen wordt gemaximeerd op 300.000 vluchten.* Tevens wil de partij op Europees niveau werken aan onder andere: *'minder slots voor*

luchthavens en meer nationale soevereiniteit voor het toewijzen van die slots, CO2 plafonds voor luchthavens en een verbod op ultra korte vluchten.' Er gaat tevens definitief een streep door de opening van het Lelystad Airport en andere luchthavens voor vakantievvluchten.

OV, bereikbaarheid en MaaS

De CU heeft heel veel punten over het OV; extra geld naar buslijnen, geen BTW voor het OV en deze; *'Stop prijsstijgingen in het OV. Er komen geen spitsheffingen, de HSL-toeslag vervalt en we schrappen de stijging van spoortarieven bovenop de inflatie. Kinderen reizen gratis mee met een volwassene en er komen goedkopere abonnementen voor scholieren. Er komen in elke regio abonnementen die geldig zijn in de trein en in tram/bus/metro. Het dubbel opstaptarief verdwijnt zodat een overstap tussen verschillende vervoerders de prijs niet meer opdrijft. Vervoerders krijgen meer geld maar moeten daarvoor ook vaker rijden.'* Structureel is; *'Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen krijgen duurzame vormen van mobiliteit (zoals lopen, fietsen en ov) meer prioriteit dan minder duurzame mobiliteitsvormen (zoals de auto). 'We investeren 500 miljoen euro per jaar in de versterking van het openbaar vervoer en ook nog 500 miljoen euro per jaar in het spoor.'*

In totaal 1,2 miljard naar bereikbare regio's. Als een buslijn uit een dorp verdwijnt, verdwijnt er al snel meer. *'Daarom investeren we ieder jaar 1,2 miljard in bereikbare en veilige OV-, fiets- en auto-verbindingen.'* *'Cruciale spoorverbindingen zoals de Lelylijn en de Nedersaksenlijn komen er. Dit bedrag richting OV breed leidt tot een verdubbeling van het budget.'* Naast veel verbeteringen voor de trein ook aandacht voor de actieve vormen; *'We willen dat meer mensen de fiets nemen. Daarom investeren we in een fijnmazig netwerk van wandel- en fietspaden. In 2030 willen wij een toename van het fietsgebruik met ten minste 25% ten opzichte van 2020, wat qua*

rittenaantal tot 7,5km een groei van 35% naar 45% betekent. Wij investeren in fietsnelwegen (zonder stoplichten) en meer fietsenstallingen bij OV-knooppunten en in binnensteden. Op elk station komen deelfietsen beschikbaar. Het wordt makkelijker geld vrij te maken voor fietsinfrastructuur in het infrastructuurfonds. In aanvulling op de Nationaal toekomstbeelden OV, auto en fiets komt er ook een toekomstbeeld voor lopen. En ofschoon praktische voorstellen domineren komt de CU ook met dit idee; 'We veranderen het mobiliteitsfonds in een bereikbaarheidsfonds zodat er voortaan meer gaat naar projecten voor het bereikbaar houden van kernvoorzieningen zoals scholen, ziekenhuizen en winkels. Projecten waar geld naartoe gaat kunnen ook vervoersvormen combineren en zijn daarmee modaliteits-overstijgend.'

Goederenvervoer en logistiek

De CU heeft ook een erg uitgewerkt programma rond goederenvervoer en logistiek. Om te beginnen; *'Ook voor het goederentransport zetten we vol in op verduurzaming door te investeren in vervoer over water en spoor. We streven ernaar dat halverwege deze eeuw alle vormen van goederenvervoer klimaatneutraal en zero emissie zijn'*. Voorts veel aandacht voor vaarwegen en scheepvaart. *'Toe naar zero- emissie vrachtvervoer over de weg, en voor 2025 de aanleg van 35 heavy duty waterstoftankstations.'* Er moet een brede transitie-agenda naar zero-emissie goederentransport komen, en een brede kilometerheffing; *'De kilometerheffing voor vrachtwagens gaat vanaf 2026 niet alleen gelden op snelwegen en provinciale wegen, maar op alle wegen.'* Zeker ook aandacht voor innovatie in de luchtvaart, maar dit mag geen reden zijn om vroegtijdige groei goed te praten. Tot slot: *'Consumenten betalen voortaan aparte retourkosten bij het terugsturen van een online verzending.'*

3.3 Concluderend voor de partijen



Uitgaand van onze Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit -benadering, geschetst in notities, nieuwsbrieven en adviestrajecten, scoren drie partijen slecht: de PVV, de SGP en de VVD. Twee partijen scoorden erg matig; BBB en de SP. Iets daarboven bevinden zich het CDA en NSC.

Volt neemt een tussenpositie in tussen de partijen met matig tot slechte scores en de partijen die echt goed scoren. De vier echt goed scorende partijen zitten relatief dicht bij elkaar (17 tot 19 punten); PvdA/GL, Partij voor de Dieren, D66, en de winnaar, met het wat het LVM betreft meest uitgewerkte en verantwoorde programma; de ChristenUnie.

Tot slot nog een welgemeend advies: vanuit verantwoorde mobiliteit lijkt het verstandig toekomstige bewindspersonen voor verkeer, vervoer en mobiliteit nu eens niet te rekruteren uit partijen die slecht scoren.

4. Van standpunt naar realisatie; een kleine casestudy

Er is een onderwerp waar politiek breed consensus over lijkt te bestaan; de realisatie van een goed en werkend Europees spoorstelsel, waarin internationale treinen geheel of voor een groot deel de korte afstandsvluchten kunnen overnemen. Over de realisatie is er echt consensus, en die zal zeker wel wat verdwijnen als het gaat over het ontmoedigen van de korte afstandsvluchten, maar ook daar zijn veel partijen voor. In de bijlage van dit document staan de standpunten op dit onderwerp.

Mooi dat de standpunten behoorlijk convergeren. Maar standpunten betekenen nog geen realisatie. En hier komen we met een thema dat ons boeit en ook zorgen baart. *In de verkiezingsprogramma's domineren de 'wat'-standpunten over de 'hoe'-standpunten.* Soms is dat niet zo problematisch, soms juist wel, zoals bij dit onderwerp. Er moet werkelijk bijzonder veel gebeuren om deze politieke overeenstemming om te zetten in een werkend internationaal spoor-aanbod dat echt een groot deel van de korte afstandsvluchten zal kunnen overnemen.

Allereerst is er geld nodig, veel geld, zo lijkt het. Want er moeten heel veel verbindingen extra komen om die substitutie echt mogelijk te maken. Er zal ook geïnvesteerd moeten worden in vele technische voorwaarden. Maar wellicht nog essentiëler is dat er een geheel ander arrangement gebouwd zal moeten worden. Dat gaat over minimaal drie zaken; over de situatie van het internationaal spoorverkeer, over het bestaande model in de luchtvaart en over de vraag- de reizigers en de werkgevers.

Het internationaal spoorverkeer is nu nog vaak een 'stagnant backwater'. Internationale spoorverbindingen zitten nog steeds in de periferie van de aandacht van de nationale spoorwegmaatschappijen die worden beoordeeld op geheel andere zaken, zoals punctualiteit in het binnenlands verkeer. Ook zijn er veel niet volledig aansluitende technische systemen waardoor nodeloos veel vertragingen optreden. Er zijn nauwelijks boekingsystemen over de grenzen heen. En internationale treinen zullen vaak voorrang moeten krijgen boven de afwikkeling van het binnenlands spoorverkeer. Het is in de praktijk te zien dat de spoorwegmaatschappijen hier niet klaar voor zijn en afwachten. En dat eigenlijk al decennialang. Sterker; lange tijd geleden was er met het TEE – systeem een voorloper van wat de partijen nu wensen. We hadden graag 'hoe'-standpunten hierover gezien over waar en hoeveel spoorbedrijven moeten gaan realiseren en financieren, en hoe men het samenspel met de Europese en nationale overheid ziet.

Aan de luchtvaart-kant is wel duidelijk dat zeker een overstap-luchthaven de korte afstandsvluchten niet zomaar zal kunnen missen, met mogelijk een groter probleem voor de KLM dan voor Schiphol. Er moeten veel reizigers opgehaald en weer afgeleverd worden om een vliegtuig dat over grotere afstanden gaat vliegen vol te krijgen. Dat kan ook via een treinverbinding maar dan moet er een goed functionerend samenwerkingsverband trein-luchthavens ontstaan, en dat is er niet zomaar. Tevens zullen dan stations anders ingericht moeten worden. Daarbij valt een deel van het verdienmodel van de luchtvaartmaatschappijen weg. En men zal daar komen met een alternatief: elektrisch vliegen voor de korte afstand. Wat moeten we met een dergelijk initiatief; kan dat naast de gewenste substitutie.

En op welke termijn lijkt hier iets mogelijk. Ook hier; hoe zien de hoe – standpunten er uit? Alleen 'ontmoediging' roepen is wat schraal tegenover de vele te verwachten juridische procedures.

Tot slot kijken we naar de *reizigers en de werkgevers*. Bij korte afstandsvluchten tot 750 kilometer (en zeker bij de vluchten, waarna er geen vervolgvlucht is) is het aandeel zakenreizigers groter dan gemiddeld. Toch komt het aandeel niet ver boven de 30 % uit. De prijs voor de verplaatsing van de zakenreizigers wordt betaald door werkgevers. Wanneer zien zij in combinatie met de reiziger zelf de substitutie van vliegtuig naar trein als reëel? En wanneer geldt dat voor toeristen, of voor familiebezoek? En hoe willen de partijen de besluitvorming daarover gaan beïnvloeden? In elk geval vraagt dat veel van de prijs van vluchten versus de prijs van treinreizen, waarbij alle nu de vliegpreisen bevorderende arrangementen zullen moeten worden opgeruimd. Ook hier zijn 'hoe'- standpunten nodig.

Tot slot nog de pure omvang. Als we 50 % van de korte vluchten binnen zeg 6 jaar willen vervangen door treinreizen, wat gaat dat dan betekenen voor de capaciteit op het spoor en voor de capaciteit op een aantal stations? Het valt op dat er maar weinig openbare data lijken te bestaan, zowel aan de luchtvaart -kant als aan de spoorkant waarbij dit soort becijferingen goed te maken zijn.

Er is voorbij de standpunt- consensus nog wel erg veel onhelder, en we willen hier benadrukken dat een grotere focus op 'hoe'- standpunten verantwoorde mobiliteit dichterbij kan brengen. We schetsen hier vier van dergelijke 'hoe'- vragen:

Hoe wordt de capaciteit van internationaal treinverkeer vergroot?

Hoe wordt de ticketprijs van internationale treinreizen concurrerend met vluchten, met name bij boekingen voor korte termijn.

Hoe kan de zakenreiziger overtuigd worden om ook de trein te nemen op korte afstanden in plaats van het vliegtuig?

En hoe kunnen spoor en luchtvaart worden geïntegreerd, zowel operationeel als organisatorisch, om overstappen tussen beide aantrekkelijk te maken?:

Fraaie 'wat'- standpunten zijn zonder 'hoe'- standpunten aardig voor de verkiezingscampagne, maar de kans is aanwezig dat ze daarna worden opgeborgen in het *Boek van Nooit Gerealiseerde mogelijkheden!*

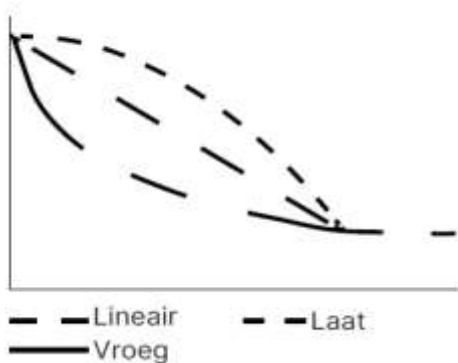
5. Welke onderwerpen ontbreken in de verkiezingsprogramma's?

We hebben het basisdocument naast onze 50 suggesties gelegd. De meeste onderwerpen van onze suggesties komen wel in enigerlei vorm aan bod. Maar wij komen tot zeker een achttal onderwerpen – groot en klein - waarover weinig tot niets te vinden. Het gaat dan om onderwerpen die wij wel van groot belang achten. We geven hier dit achttal, ter overweging:

1. De carbonbudgetbenadering

Partijen noemen inzake klimaat percentages en tijdstippen maar lijken niet bezig met de manier waarop de CO₂ reductie het beste plaats kan vinden. Het maakt met name voor de jongere generaties veel uit hoe die afname gaat plaatsvinden. Wordt relatief rustig begonnen en treedt er pas een aantal jaren voor 2050 een stevige versnelling op (het laat reduceren) dan wordt er nog erg veel CO₂ geëmitteerd, zoveel dat mobiliteit vanaf een tijdstip niet langer kan bijdragen aan het beperkt houden van de klimaatverandering tot 1,5 of zelfs twee graden.

3 paden met hetzelfde einddoel



Verdeling van de rekening

Lineair reduceren

Nu	Toekomstige generaties
----	------------------------

Laat reduceren

Nu	Toekomstige generaties
----	------------------------

Vroeg reduceren

Nu	Toekomstige generaties
----	------------------------

LVM

2. De reductie van het aantal gereden fossiele kilometers

Iets wat al uitgebreid in de adviezen aan de demissionaire regering te vinden was (Bestemming Parijs, ambtelijke adviesgroepen onder leiding van Laura van Geest) lijkt – op de PvdD na- nog niet doorgedrongen in de verkiezingsprogramma's. Met elektrificeren alleen en met beprijzen naar gebruik ben je er zeker in de eerste 15 jaar nog niet. Veel extra reducties moeten komen van de conventionele voertuigen die nog tot 2050 rondrijden. Maatregelen die via volume of efficiency aangrijpen op CO₂ hebben het meeste effect zolang er nog voertuigen op fossiele brandstof rijden. Deze stap is echt nodig.

3. Een uitvoeringsorganisatie voor verantwoorde mobiliteit

We zagen al in 3.3 dat in de verkiezingsprogramma's de 'wat'-vraag volledig de 'hoe'-vraag domineert. Dat is niet zo handig, omdat het bij het maken van regeerakkoorden meestal ook om die 'hoe'-vraag gaat. Het bijzondere is dat we in Nederland een heel professionele organisatie voor infrastructuur hebben (Rijkswaterstaat) maar dat we de realisatie van verantwoorde mobiliteit maar wat overlaten aan het vrije spel tussen stakeholders, althans zo lijkt het. Waar kun je nu dagelijks werken aan

programma's voor de realisatie van smart hubs, voor internationaal spoorvervoer, voor de versterking van het OV, voor het realiseren van voldoende bereikbaarheid, aan de realisatie van Mobility as a Service, aan versterking van de laadinfrastructuur voor het vrachtverkeer etc. Vergelijk dat eens met de grote hoeveelheid programma's voor wind op zee, voor gemeenten van het gas af krijgen, voor warmtenetten. Het verschil in uitwerking -programma's tussen de energietransitie en de mobiliteitstransitie bevreedt ons.

4. Mobiliteitsbudgetten van werkgevers in plaats van kilometervergoedingen

In het algemeen is de – wellicht door overheden te stimuleren- rol en bijdrage van werkgevers in de mobiliteitstransitie niet in de verkiezingsprogramma's te vinden. Denk ook aan het stimuleren van thuiswerken juist op de dinsdagen en donderdagen, en over nut en noodzaak van lease- constructies en gratis parkeren.

5. De snelle groei van e- trucks in het vrachtwagenpark.

De belangrijkste stakeholders moeten met elkaar een ontwerp maken voor een snelle groei van elektrische trucks, en erkennen dat ze samen en tegelijkertijd stappen zullen moeten zetten. De nationale overheid zal in samenwerking met de EU moeten investeren in aanschafsubsidies, in ontmoediging van gebruik van fossiele trucks, in aanvullende laadinfrastructuur en in het uitdagen van de autofabrikanten. Dat is weliswaar in lijn met het huidig beleid, maar wij stellen een forse versnelling voor. Resultaat van die versnelling is een relatief grote bijdrage van de vrachtwagensector aan vroege CO₂-emissiereducties.

6. Rechtstreeks verstrekking van mobiliteitsbudgetten aan steden

We geven steden rechtstreeks budgetten voor mobiliteitsinvesteringen, en leggen budgetkeuzes daarover niet op nationaal niveau waar doorstroming van verkeer nog steeds domineert over stedelijke ideeën en leefbaarheid. Daar horen dan natuurlijk wel kaders vanuit een sturend ruimtelijk beleid bij. Steden weten verder zelf wat goed en verantwoord is qua mobiliteit!

7. Bezettingsgraden en beladingsgraden omhoog

Erken dat met name het realiseren van hogere bezettingsgraden in auto's (nu 1,38 mens in een auto voor 5-7 personen) en hogere beladingsgraden in vrachtwagens (nu 46% gevuld) ook veel emissiereductie zal opleveren. Als we koersen op 1,55 personen per auto, rijden er al 11% minder auto's op onze wegen, en zullen bovendien veel files oplossen. Begin in de steden en voor korte afstanden het gebruik van de individuele auto zeker door alleen-rijders te ontmoedigen. Bij vrachtauto's moeten we minimaal koersen op een 11-16 % hogere bezettingsgraad. Voorstellen daarvoor zijn wel gedaan, maar nooit goed opgepakt. Er bestaan al experimentele platforms, waarop vrachten kunnen worden aangeboden. Laten we zulke platforms dus snel opschalen, zodat er straks minder lege vrachtwagens hoeven rond te rijden.

8. Naar een nieuwe systematiek in het parkeren

Het huidige ruimtebeslag van parkeren is tweemaal de grootte van Texel. Er zijn twee parkeerplaatsen per auto: een grote overmaat. Het is mogelijk om dit terug te brengen naar anderhalve parkeerplaats per auto. Dit vergt een gecoördineerd beleid op parkeerruimte, iets waar de BBB als enige ook voor pleit. Het vraagt ook een andere benadering van ruimtelijke inrichting in stedelijke gebieden - het uitsluiten van autogebruik op wijkniveau en het bieden van andere vervoersmogelijkheden

Concluderend

We zullen het komend jaar als Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit vaker aandacht gaan vragen voor juist deze onderwerpen. Wij vinden het een gemiste kans dat ze niet tot nauwelijks aan bod zijn geweest in de verkiezingsprogramma's. Maar wat niet is kan nog komen. En hier eindigt onze verkiezingsnotitie. Er is nu een beeld van waar de partijen staan als het gaat over verantwoorde mobiliteit. We hopen dat we wat behulpzaam hebben kunnen zijn in een keuze voor verantwoorde mobiliteit.

Bijlage

- [50 suggesties](#)
- [Basisdocument](#)