

SAMENVATTING

Mobiliteit op de formatietafel

**ONZE VOORSTELLEN VOOR TWEE
ONDERBELICHTE KWESTIES**

13 OKTOBER 2025

Auteurs: Ruben Verbeeke, Tycho Smokers, Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Introductie

In deze notitie geven we voorstellen voor twee onderbelichte kwesties in de verkiezingsprogramma's: het stimuleren van elektrisch rijden en de manier waarop mobiliteitsbeleid tot stand komt. We komen in deze notitie met concrete voorstellen hoe de volgende regering met deze twee kwesties om kan gaan.

Echt elektrisch rijden stimuleren wordt noodzakelijk

De situatie

Elektrisch rijden stagneert. We zien twee oorzaken: De media spreken steeds over stekkerauto's en daarmee over volledig elektrische auto's en plug-in hybrides samen. En ze richten zich vaak op de kleinere zakelijke markt (1,3 miljoen personenauto's) waar groei is, terwijl de particuliere markt die rond 8 miljoen auto's telt, achterblijft. *Waren bij de particulieren in 2024 nog 30 % van de gekochte auto's elektrisch, nu is dit maar 18 %.* De zakelijke markt gaat door met elektrificeren, maar particulieren kopen steeds vaker een hybride. Deze rijden maar een klein deel van de kilometers elektrisch, en zijn dus in de kern fossiele brandstofauto's. Ook wordt door aankoop van een hybride het echte elektrificeren jaren uitgesteld.

Bedenk verder dat voor mobiliteit het snel elektrificeren van het wagenpark als verreweg de belangrijkste maatregel wordt gezien voor het realiseren van de klimaatopgave. Met het huidige tempo zullen we daarmee veel te laat een omschakeling van het fossiele wagenpark naar elektrisch zien. Met het grotendeels beëindigen van de fiscale steun (aankoopsubsidie, mrb- en bpm-vrijstelling) door het nu dubbel- demissionaire kabinet is het enthousiasme voor elektrische auto's onder particulieren teruggezaakt.

Het gaat ook slecht met de Europese elektrische auto-industrie. In algemene zin is de toegevoegde waarde in de EU voor fossiele auto's 80-90 %, en voor volledig elektrische auto's maar 50-60 %. Verder lijkt de Europese auto-industrie niet in staat om de winstmarges op kleinere auto's te vergroten. De EU heeft dan ook een Automotive Action Plan geproduceerd, met daarin een Battery Booster Package. Het lijkt essentieel dat de Europese auto-industrie inzet op het ontwikkelen van een volgende technische fase in de batterijtechnologie. Dat vraagt om over de eigen schaduw heen te springen, en jarenlange allianties en aanvoerketens te wijzigen. De verbinding tussen deze problemen en de stagnatie, en zelfs terugloop, in de particuliere markt is natuurlijk het ontbreken van een constante stroom van goedkope volledig elektrische auto's.

Wat moet er gebeuren?

1. Nederland moet in de EU aandringen op een strategisch verstandige innovatie in en van de Europese auto-industrie.
2. De aankoop van hybrides moet ontmoedigd worden.

3. De aankoop van echte elektrische auto's door particulieren verdient een stevige stimulering.
4. Inzetten op de zakelijke markt als trekker voor echte elektrische auto's is tijdelijk waardevol en nuttig.
5. Er moet een betaalbaar tweedehands aanbod van elektrische auto's ontstaan.

Conclusie

Met deze maatregelen kunnen we een versnelling van het echt elektrisch rijden bewerkstelligen, zowel voor de hogere inkomens als voor de minder hoge inkomens. We realiseren dat door ook de Europese auto-industrie enige ruimte te bieden. Maar die ruimte moet wel ingezet worden om strategische innovaties mogelijk te maken in het aanbod, en niet als een soort sterfhuiskonstructie. Veel werk te doen, maar met al dat werk kunnen we de toekomst van het volledig elektrisch rijden positief benaderen, en dat lijkt ons noodzakelijk.

Systematisch mobiliteitsbeleid

De situatie

Ondanks vele initiatieven in het Nederlandse mobiliteitsbeleid lijkt de benodigde mobiliteitstransitie maar mondjesmaat op gang te komen. In de concrete impact van alle verschillende beleidsinitiatieven is vaak weinig inzicht en de samenhang van alle initiatieven lijkt soms beperkt.

Wat hebben we nu? We kennen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Hiernaast zijn er verschillende beleidsinitiatieven - denk aan Smart Mobility, Mobility as a Service of mobiliteitshubs - waarvoor vaak een klein stimuleringsprogramma is opgezet. Op het gebied van evaluatie is er sinds kort het Bereikbaarheidsspeil en kent het MIRT bijvoorbeeld de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Wat betreft de doelen van het beleid zien we bijvoorbeeld een recent bijgesteld CO2-doel voor mobiliteit en duidelijke doelen op verkeersveiligheid. Als laatste zien we nog twee randvoorwaarden rond het mobiliteitsbeleid: (1) onrechtvaardigheid voor verschillende bevolkingsgroepen moet worden vermeden, en (2) het hele mobiliteitsbeleid moet jaarlijks zo rond de 17,5 mld opbrengen voor de schatkist (personen- en goederenmobiliteit samen, voor personen rond de 14 mld).

Deze beknopte samenvatting van het Nederlandse mobiliteitsbeleid lijkt niet te getuigen van een grote samenhang of een erg systematische opbouw. Ook lijkt het niet erg duidelijk voor het grote publiek waar al die beleidsinitiatieven aan proberen bij te dragen, en of deze ook daadwerkelijk effect sorteren. Met de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie werd er naar meer samenhang en systematiek toe gewerkt, maar dit initiatief is helaas niet tot een officieel en openbaar document uitgegroeid. Er is publiekelijk alleen het bereikbaarheidsspeil uit voort gekomen.

Systematiek voor mobiliteitsbeleid

De systematiek die we voorstellen bestaat uit vier onderdelen: doelen, initiatieven, resultaatgebieden, en indicatoren.

1. Doelen

De eerste stap is het opstellen van duidelijk uitgewerkte doelen voor mobiliteit met concrete subdoelen. Alleen dan kunnen uiteindelijk indicatoren en streefwaarden voor deze indicatoren gesteld worden.

2. Initiatieven

Na een duidelijk overzicht van de doelen, moeten alle beleidsinitiatieven geïnventariseerd worden. Nieuwe beleidsinitiatieven kunnen door de systematische opbouw later worden toegevoegd. Met ‘beleidsinitiatieven’ doelen we op (nieuwe) onderwerpen waarvoor in de mobiliteitswereld een zekere interesse is en waar al in verschillende vormen aan gewerkt wordt – onderzoeken, adviezen of pilots. Vaak worden de mogelijkheden door meerdere lokale overheden verkend, in samenwerking met adviesbureaus.

3. Resultaatgebieden

Met een overzicht van de doelen en alle verschillende initiatieven, kunnen we ze nu gaan koppelen. Want wat doet nu precies een initiatief als deelmobiliteit voor het doel ‘schone mobiliteit’? Om dit goed in beeld te krijgen, bouwen we een resultaatgebied: een samenhangende beschrijving van een concreet (sub)doel, de acties waarmee een initiatief hieraan bijdraagt, en de beoogde resultaten hiervan. Elke combinatie van doel en beleidsinitiatief wordt een uniek resultaatgebied. Zo wordt per beleidsinitiatief duidelijk hoe dit specifieke initiatief bijdraagt aan de verschillende doelen, en wordt per doel duidelijk welke initiatieven hier iets aan bijdragen en op welke manier.

4. Indicatoren

De resultaatgebieden geven inzicht in de beoogde resultaten per initiatief en doel. Op basis hiervan kunnen relevante indicatoren vastgesteld worden. Met deze indicatoren kan de voortgang en impact van de beleidsinitiatieven worden gemeten. Het is daarom essentieel om niet alleen de indicatoren vast te leggen, maar ook te kijken naar de benodigde databronnen om voortgang te monitoren en de meetstrategie hiervoor te beschrijven.

Indicatoren kunnen op drie niveaus inzicht geven: output, outcome en impact. Door met deze indicatoren te meten kan de voortgang op de hoofddoelen van het mobiliteitsbeleid worden gemonitord. Waar nodig kan er met nieuwe initiatieven of een herziening van de doelen worden bijgestuurd. Op deze manier ontstaat een sluitend systeem van beleidsimplementatie, -evaluatie en bijsturing – vergelijkbaar met de bekende Plan-Do-Check-Act-cyclus. In de notitie wordt een voorbeeld volledig uitgewerkt

Het voordeel van systematisch beleid

Ondanks uitdagingen bij het invoeren, is een systematische aanpak het zeker waard om na te streven. Niet alleen kan een systematische aanpak leiden tot een meer samenhangende en effectievere beleidsmix, het biedt door de concrete doelen en transparante opbouw ook handvatten voor lokale overheden en andere stakeholders - met of zonder expertise in het mobiliteitsdomein - om op het systematische beleid aan te sluiten en zo gericht en effectief bij te dragen aan de mobiliteitstransitie.

Voor meer informatie; Hans Jeekel, 06- 51551561