

NOTITIE 22

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 werken wij onze voorstellen uit voor twee onderbelichte kwesties: het stimuleren van elektrisch rijden, en de manier waarop mobiliteitsbeleid tot stand komt. In juli stelden wij 24 programmapunten voor verantwoorde mobiliteit op ([link](#)), en legden deze voor aan verschillende politieke partijen. In de periode Augustus - September brachten de partijen hun partijprogramma's uit. We hebben gekeken welke punten daarin wel of geen aandacht krijgen, en wat ons verder opvalt aan hoe de partijen tegen mobiliteit aankijken. Op basis van wat wij in de partijprogramma's zien, doen wij in deze notitie een aantal voorstellen die de aankomende regering beslist in de formatiebesprekingen moet meenemen.

Bij het lezen van de verkiezingsprogramma's valt op dat een aantal onderwerpen breed op de agenda staat. Dit zijn bijvoorbeeld de toekomst van het ov en de prijs van het autorijden. Uiteraard verschillen de standpunten tussen de partijen, maar er is aandacht voor. Helaas blijft ook een aantal essentiële onderwerpen onderbelicht. Zo zijn wij verrast om weinig te lezen over het stimuleren van elektrisch rijden. Ook valt ons op dat partijen snel optimistisch zijn over nieuwe/slimme oplossingen en innovaties. Het blijft echter nogal onduidelijk wat zij van die innovaties verwachten en hoe zij op die verwachtingen willen sturen. Wij gaan graag verder in op deze twee kwesties. Lees het volledige stuk [Mobiliteit in de Verkiezingsprogramma's](#) voor meer van onze inzichten over wat er in de partijprogramma's staat.

We maken ons zorgen om de particuliere markt voor elektrisch rijden, en zien hier een grote blinde vlek bij de verschillende partijen. Ook maken we ons zorgen om het gebrek aan samenhang in het mobiliteitsbeleid, waar vaak wordt vertrokken vanuit een losse technologie of initiatief, maar de relatie tot doelen (en monitoring daarop) meestal ontbreekt. We komen in deze notitie met concrete voorstellen hoe de volgende regering met deze twee kwesties om kan gaan. In deel A bespreken we waarom en hoe de particuliere markt voor elektrisch rijden gestimuleerd moet worden. In deel B pleiten we voor een meer systematische aanpak van mobiliteitsbeleid en stellen we voor hoe zo'n aanpak eruit zou kunnen zien.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	3
Deel A: Echt elektrisch rijden stimuleren wordt noodzakelijk	4
Deel B: Systematisch mobiliteitsbeleid	10

Deel A: Echt elektrisch rijden stimuleren wordt noodzakelijk

A.1 Situatieschets

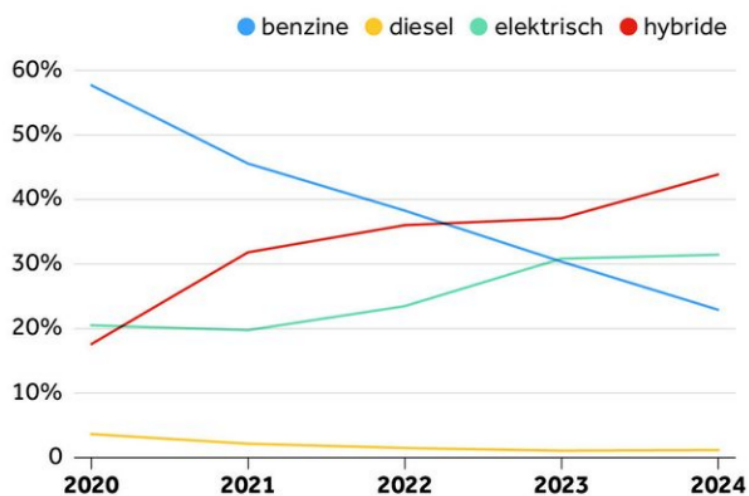
Nationaal

Het gaat niet goed met de ontwikkeling van elektrisch rijden in ons land. En dat is ernstig want de elektrificering van het wagenpark is in het beleid op dit moment **de** kernmaatregel in het klimaatbeleid voor mobiliteit. In de notities van ons Laboratorium pleiten we steeds ook voor een doel rond het verminderen van het aantal gereden fossiele kilometers, maar zolang dit doel politiek niet geaccepteerd is moeten we het toch grotendeels hebben van elektrisch gaan rijden. Dat is voor ons in deze notitie het kader en het thema.

Kijk naar de grafiek hieronder en je ziet dat in één oogopslag: elektrisch rijden stagneert. En dat terwijl er in bijvoorbeeld Duitsland en het Verenigd Koninkrijk sprake is van een grote en snelle groei. Dat onze situatie van stagnatie - nadat ons land tamelijk lang na Noorwegen koploper is geweest - nog niet zo zichtbaar is, ligt aan twee zaken. Allereerst aan veel media. Die spreken steeds over stekkerauto's. Dat zijn volledig elektrische auto's en plug-in hybrides samen. Ja, dan zit er wel een groei. Maar hybrides doen niet veel goeds, daarover hierna meer. En de tweede reden is dat de zakelijke markt het erg goed doet. Veel media concentreren zich op die kleinere markt (1,3 miljoen personenauto's, terwijl de particuliere markt rond 8 miljoen auto's telt).

Hybride auto wint marktaandeel

Percentage verkochte personenauto's per brandstofsoort



bron: BOVAG

De stand van zaken wordt te positief voorgesteld. Zie daarvoor de tabel.

Aanschaf volledig elektrische auto's	2024 (aantal, %)	Eerste helft 2025 (aantal, %)
Zakelijke markt	92.000 (70 %)	52.500 (82 %)
Particuliere markt	40.000 (30 %)	11.500 (18 %)
Totaal	132.000 (was 35 % van de totale auto aankopen)	64.000 (was 36 % van de totale auto aankopen)

(bronnen; <https://www.bovag.nl/nieuws/matig-eerste-halfjaar-voor-de-verkoop-van-nieuwe-autos> en <https://www.ing.nl/zakelijk/sector/transport-logistics-mobility/outlook-automotive>)

Waren bij de particulieren in 2024 nog 30 % van de gekochte auto's elektrisch, is dit nu gezakt naar 18%. De groei komt van de zakelijke markt, en de verschillen tussen de beide markten nemen toe. De zakelijke markt gaat door met elektrificeren, particulieren kopen steeds vaker een (plug-in) hybride. Wellicht denken ze daarmee een behoorlijke bijdrage te leveren aan het elektrisch rijden maar dat is helaas niet het geval. Hybrides rijden maar een klein deel van de kilometers elektrisch, en zijn dus in de kern fossiele brandstofauto's. Maar wat nog belangrijker is; door aankoop van een hybride wordt het echte elektrificeren voor jaren uitgesteld. Een personenauto gaat in Nederland gemiddeld zo'n 18 jaar mee. De particulier die nu een hybride koopt is dan ook jarenlang niet beschikbaar om een bijdrage te leveren aan de elektrificatie.

Met het huidige tempo van aankoop door particulieren zullen we veel te laat een omschakeling van het fossiele wagenpark naar elektrisch zien. Er even van uitgaand dat de zakelijke markt positief blijft rond elektrisch, kunnen we in 2030 een 12-16 % halen van volledig elektrische auto's in het wagenpark in 2030 en bereiken we ergens tussen 42-50 % in 2040 (zie <https://labverantwoordemobiliteit.nl/wp-content/uploads/2022/06/Notitie-6-eindversie.pdf>, tabel 1). Dan is dus nog steeds de meerderheid van de auto's een fossiele brandstofauto.

Het demissionaire kabinet heeft op dit gebied de afgelopen jaren niet veel goeds gedaan. Met het grotendeels beëindigen van de fiscale steun (aankoopsubsidie, MRB- en BPM-vrijstelling) is het enthousiasme voor elektrische auto's onder particulieren teruggezaakt. Particulieren zijn gevoelig voor de kosteneffecten en dat houdt veel particulieren - die de hogere aanschafprijs van elektrisch niet kunnen terugverdienen door veel kilometers te rijden- voorlopig tegen. Trouwens, voor particulieren die gemiddeld slechts zo'n 10.000 km per jaar rijden, blijft de hogere aanschafprijs (of leasetermijn) wel een knelpunt. En dat is niet het enige. Deze groep mensen heeft vaak geen eigen oprit en moet dus vaker gebruik maken van publieke laadpalen. Dit verhoogt de gebruikskosten significant en maakt daarmee het kostenplaatje nog minder aantrekkelijk. Voor deze mensen zou deelmobiliteit een oplossing kunnen zijn, mits dit betaalbaarder wordt dan het nu is. Toch zal dit voor veel mensen niet

meteen als een goed alternatief ervaren worden, omdat er nog altijd veel waarde wordt gehecht aan individueel autobezit.

Europees en wereldwijd

Het gaat slecht met de Europese auto-industrie. Er lijkt sprake van een “perfect storm”. Er is jarenlang niet voldoende vooruitgekeken qua strategische investeringen. Europa loopt achter op het gebied van software voor auto's. Dit is voornamelijk te merken in het infotainment systeem, waar we gewend zijn geraakt aan de kwaliteit van dergelijke systemen van Amerikaanse en Aziatische tech-giganten. Europa loopt ook achter met de batterijtechnologie (waar de ontwikkelingen vooral in China plaatsvinden) en met de beschikbaarheid van zeldzame mineralen die cruciaal zijn. Alleen bij de halfgeleiders is Europa nog wel belangrijk. Een aantal grote leveranciers van halfgeleiders aan de auto-industrie zitten nog steeds in Europa. Maar zij lopen mogelijk tegen vergelijkbare problemen op als de Europese autofabrikanten: hoge arbeids- en energiekosten, importheffingen, en concurrentie uit de VS en China.

Europa heeft decennialang ingezet op de fossiele auto-industrie. Van een in Europa geproduceerde auto met verbrandingsmotor blijft ongeveer 80% tot 90% van de toegevoegde waarde in Europa. Voor een elektrische auto is dat maar 50% tot 60%. Dat betekent dat er minder geld in de Europese industrie blijft en meer wegstroomt naar voornamelijk Aziatische landen, waar een groot deel van de batterijtechnologie en elektronica vandaan komt.

(<https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/europes-economic-potential-in-the-shift-to-electric-vehicles>)

Vervolgens lijkt de Europese auto-industrie niet in staat om de winstmarges op kleinere elektrische auto's zo te vergroten dat productie van - voor particulieren belangrijke - goedkopere auto's fors stijgt, hoewel de prestaties hier wel iets verbeteren. Dat type auto's wordt nu geleverd, en soms gedumpt, door Aziatische spelers. De EU zorgt met importheffingen hier voor bescherming van de eigen auto-industrie, maar dat leidt er wel toe dat goedkope echt elektrische auto's duurder richting de consument komen dan strikt nodig zou zijn. Tot slot is er ook nog het effect van de Amerikaanse importheffingen. Alles bij elkaar staat het er niet goed voor. De EU heeft dan ook een Automotive Action Plan geproduceerd (https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a826-932b90ed0816_en). In dat reddingsplan zit tot 3 miljard euro voor de productie van batterijen voor elektrische voertuigen plus een extra bedrag van 200 miljoen euro uit het Innovatiefonds. Daarnaast zal de Europese Commissie de komende twee jaar 1,8 miljard euro beschikbaar stellen ter ondersteuning van bedrijven die batterijen in de EU produceren door middelen uit het Innovatiefonds te mobiliseren (het Battery Booster Package, <https://www.iea.org/policies/26762-battery-booster-package-industrial-action-plan-for-the-european-automotive-sector>) en zal de Commissie de mogelijkheden onderzoeken voor directe productiesteun aan bedrijven die batterijen in de EU produceren, mogelijk gecombineerd met staatssteun. Voor de goede orde; China investeert per jaar rond 195 mld. in batterijtechnologie en Europa heeft in de hele geschiedenis in totaal twee-derde deel van dat bedrag geïnvesteerd. Het lijkt essentieel dat de Europese auto-industrie zich serieus gaat inzetten 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 wijzigen. De

verbinding tussen deze problemen en de stagnatie, en zelfs terugloop, in de particuliere markt is vooral het ontbreken van een constante stroom van goedkope volledig elektrische auto's.

A.2 Wat moet er gebeuren?

1. Nederland moet in de EU aandringen op een strategisch verstandige innovatie in en van de Europese auto-industrie

Het langjarig opleggen van importheffingen door de EU aan goede, goedkope, volledig elektrische auto's uit andere delen van de wereld beschermt weliswaar de eigen Europese auto-industrie, maar zorgt nog niet voor innovaties in die industrie. Het lijkt er op dat we afscheid zullen moeten nemen van trage aanvoerketens en toe moeten naar integratie op het gebied van software en elektronica. Ook zullen we onze strategische positie op het terrein van de halfgeleiders moeten uitbuiten en meer moeten inzetten op standaardisatie en allianties tussen de autofabrikanten. En bovenal moet in Europa geïnvesteerd worden in de nieuwste batterijtechnologie die ons minder afhankelijk maakt van schaarse metalen. Een paar jaar importheffingen instellen om zo onze EU- industrie te beschermen is alleen maar nuttig als dat vergezeld gaat met vanuit de EU op te leggen eisen en voorwaarden op genoemde velden. Alleen zo is het acceptabel dat consumenten niet de in beginsel goedkoopste volledig elektrische auto's ook echt goedkoop kunnen aanschaffen, en er daardoor een achterstand in emissiereductie optreedt.

2. De aankoop van hybrides moet ontmoedigd worden

Hybrides zijn geen deel van de oplossing maar juist een deel van het probleem. De aanschaf van echte elektrische auto's wordt door aanschaf van hybrides vertraagd, en de klimaatwinst ten opzichte van auto's op fossiele brandstof is miniem. Zie hierover het rapport van Transport & Environment met als mooie titel *Plug-in hybrids 2.0: A dangerous distraction, not a climate solution* (https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2023_02_TE_PHEV_Testing_Report_Executive_Summary.pdf). De aanschaf van hybrides moet worden vervangen door de aanschaf van volledig elektrische auto's. Het is daarom belangrijk dat er een *informatiecampagne* richting consumenten komt. Die moeten met cijfers en feiten overtuigd worden dat ze met de aanschaf van een hybride niet zo nuttig bezig zijn als het gaat om het realiseren van duurzaamheid en van de klimaatopgave. De te positieve pers rond hybrides zal zo snel mogelijk moeten verdwijnen. Natuurlijk weten we dat met ander laadgedrag een deel van de gebruikers van hybrides meer elektrisch kunnen rijden, zonder bij minder voorkomende lange ritten beperkingen te ervaren. Daarvoor moet dan wel elektrisch rijden per km goedkoper zijn en moet dat verschil er voor de leaserijders toe doen. Maar wij nemen nog niet waar dat dit alles ook gebeurt, en het stimuleren van dit gedrag lijkt nogal lastig.

3. De aankoop van echte elektrische auto's door particulieren verdient een stevige stimulering

Dat betekent nogal wat. Allereerst er voor zorgen dat de prijs van rijden ook beneden 10.000 kilometer per jaar positief uitpakt voor de elektrische rijder. Dat vraagt grote *verandering in hoe autorijden nu*

geprijsd wordt. Het elektrisch rijden moet fiscaal ontzien worden. Invoeren van een oppervlaktemaat is daarbij niet behulpzaam en zelfs onzinnig. Zie hierover onze [LVM notitie 21 De prijs van automobilititeit](#). Vervolgens moet er voor worden gezorgd dat er goedkopere en lichtere modellen op de markt komen (of eenvoudiger op de markt worden toegelaten) die – met subsidie - passen op het bedrag dat een groot deel van de particulieren bereid is uit te geven aan de aankoop van een auto. Elektrische modellen in de hogere segmenten D en E zijn veelal al voordeliger dan hun equivalente benzineauto's. Bij de (kleinere) middenklasse modellen A-C is dat nog niet het geval waardoor 84-94% van de Nederlandse verkoop hier in 2024 dan ook nog steeds een benzinemodel betrof.

De *introductie van meer betaalbare modellen* moet de betaalbaarheid de komende jaren een duw in de rug geven, maar door versoepeling van de CO2-doelstellingen is de grootste druk voor autofabrikanten om dit te versnellen van de ketel. De magere winstgevendheid van deze modellen werkt daarbij niet mee. Europese fabrikanten zijn vanwege de betere marges eerst met premium modellen op de markt gekomen en komen nu weliswaar met meer kleinere elektrische auto's, maar dit gaat mondjesmaat en er is ook uitstel. Hier is een koppeling met maatregel 1; er moet in ruil voor importheffingen voor Chinese, goedkope EV's iets worden afgedwongen door de Europese Commissie. Nederland kan hierbij op Europees gebied een belangrijke rol spelen.

Verder moet er een goed toegespitste *subsidieregeling voor aanschaf* van een nieuwe volledig elektrische auto komen. Maak de inkomensgrens lager, hogere inkomens hoeven geen subsidie te krijgen. En maak, omdat er minder potentiële kopers in aanmerking komen, het subsidiebedrag hoger. Om de gedachten te bepalen: niet de 4000 euro voor iedereen, maar het dubbele bedrag voor een kleinere groep huishoudens. En zorg er voor dat, zoals we al aangaven in LVM Notitie 15 over de Duurzame Auto dat kleinere auto's prijsvoordelen krijgen boven grotere auto's. Deze subsidie is vanzelfsprekend overbodig als er in 2035 geen brandstofauto's meer gekocht kunnen worden. Het zal duidelijk zijn dat wij het morrelen aan die datum contraproductief vinden.

Als laatste moet er actief gehandeld worden om thuisladen makkelijker te maken voor mensen zonder oprit. Denk hierbij aan het uitkopen van laadpaal-concessies, en het versoepelen van de regels over laadkabels over de stoep.

Bij dit hele pakket past nog wel een nuance. Wij opteren voor een stimuleren van een snelle omschakeling van fossiele auto's naar elektrische auto's in een tijd waarin iedereen de vraag heeft of het stroomnet dit wel aankan. Hier geldt voor ons dat zonder het introduceren van andere stevige maatregelen (zoals het verminderen van het aantal gereden fossiele kilometers) het accepteren dat het stroomnet dit niet aankan onmiddellijk inhoudt dat we de vastgelegde reductiedoelstellingen voor mobiliteit maar moeten vergeten. Dat gaat ons veel te ver, al was het maar omdat mobiliteit van alle maatschappelijke sectoren nu al de laagste reductie realiseert.

4. Inzetten op de zakelijke markt als trekker voor echte elektrische auto's is tijdelijk waardevol en nuttig

Zolang door een combinatie van terughoudendheid, verkeerde voorlichting en contraproductieve beleidsmaatregelen van het vorige Kabinet de particuliere markt zo achterblijft, mogen we ons gelukkig

prijzen dat de zakelijke markt gewoon doorgroeit in elektrisch. In ons land begint elektrisch rijden blijikbaar bij de duurdere auto's. Wel is er een grens aan deze ontwikkeling, omdat we spreken over een relatief kleine markt, waar weliswaar de meeste nieuwe auto's worden gekocht, maar die uiteindelijk niet meer dan 15 % van het wagenpark omvat. Wij achten het aanvaardbaar om zeker in de komende regeerperiode juist ook de zakelijke markt te stimuleren. Maar ook hier moet er gestuurd worden op kleinere, zuinigere modellen.

5. Er moet een betaalbaar tweedehands aanbod van elektrische auto's ontstaan

Nu is die tweedehandsmarkt niet effectief. Veel met lage bijtelling aangeschafte zakelijke volledig elektrische auto's komen nu tweedehands beschikbaar, maar die zijn blijikbaar nog niet aantrekkelijk genoeg. Slechts 4% van de verkochte occasions betrof een elektrische auto in 2024 en in de eerste helft van 2025 kwam dit net boven de 5% uit (<https://www.ing.nl/zakelijk/sector/transport-logistics-mobility/outlook-automotive>). Dat is veel minder dan het aandeel in de nieuwverkoop en ook aanzienlijk minder dan er aan elektrische auto's uit de lease terugkomen. De elektrische auto's die tweedehands worden aangeboden hebben in de ogen van potentiële kopers nadelen zoals beperkte actieradius, niet de recente techniek (een nadeel is hier dat de verbetering in volledig elektrische auto's zo snel is gegaan de afgelopen jaren) en zijn in hun ogen te duur. Van de andere kant zijn de meeste aanbieders van tweedehands auto's niet bereid een groot verlies te nemen, zeker niet zolang ze mogelijkheden zien die auto's over de grens te verkopen, vaak ook weer in de leasewereld. Het lijkt essentieel dat hier *de overheid gaat interveniëren*, om er voor te zorgen dat er meer tweedehands volledig elektrische auto's in Nederland op de markt komen die betaalbaar zijn. Dat zal betekenen dat de overheid het verschil tussen de verkoopprijs en de gedachte aankoopprijs aanmerkelijk zal moeten verkleinen. Dat is niet goedkoop, maar brengt wel het elektrisch rijden dichterbij, en dat was toch nodig? Ook zal er een oplossing moeten komen voor de angst van particulieren dat hun tweedehands volledig elektrische auto na enige tijd niet meer goed functioneert. Hier zou een batterijpaspoort of een accuverzekerings kunnen helpen. Hier zijn al enkele initiatieven van te vinden, dus dit moet verder gestimuleerd worden.

A.3 Conclusie

Met dit vijftal maatregelen kunnen we een versnelling van het echt elektrisch rijden bewerkstelligen, zowel voor de hogere inkomens als voor de minder hoge inkomens. Zo kunnen we de stagnatie van de groei van elektrische auto's binnen het Nederlandse wagenpark stoppen en weer terugkeren naar groei, wat nodig is voor het behalen van de klimaatdoelen. En we realiseren dat door ook de Europese auto-industrie enige ruimte te bieden in de huidige storm. Maar die ruimte moet wel ingezet worden om strategische innovaties mogelijk te maken in het aanbod, en niet als een soort sterfhuisconstructie. Er is veel werk te doen na de stagnatie door het vorige kabinet. Maar met al dat werk kunnen we de toekomst van het volledig elektrisch rijden positief benaderen, en dat lijkt ons noodzakelijk.

Deel B: Systematisch mobiliteitsbeleid

B.1 Inleiding

VAN DOELEN, VIA INDICATOREN EN MONITOREN, NAAR DE REALISATIE VAN DE MOBILITEITSTRANSITIE.

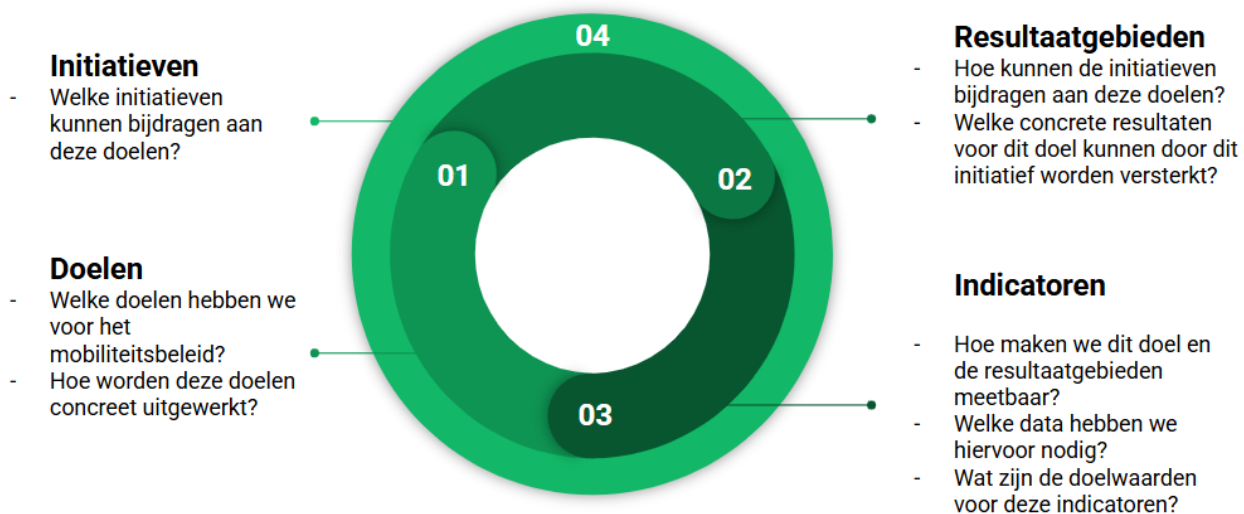
Op mobiliteitsgebied staan we in Nederland voor een grote uitdaging. Ons dichtbevolkte landje blijft groeien, steden worden drukker, en we willen allemaal blijven reizen. Tegelijkertijd is er veel aandacht voor leefbaarheid, veiligheid en klimaat. Dit vraagt om veranderingen in onze mobiliteit. Ondanks de vele nieuwe 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. Op gebied van samenhang en transparantie valt in het Nederlandse mobiliteitsbeleid dus nog wel iets te winnen.

Want hoe ziet ons mobiliteitsbeleid er nu uit? We doen een greep in het Nederlandse mobiliteitsbeleid van de afgelopen jaren. Zo is er het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), dat veel verschillende projecten bevat. Naast het MIRT zijn er nog veel verschillende beleidsinitiatieven - denk aan Smart Mobility, Mobility as a Service of mobiliteitshubs - waarvoor vaak een stimuleringsprogramma is opgezet. Op het gebied van evaluatie is er sinds kort het Bereikbaarheidspeil en kent het MIRT bijvoorbeeld de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Wat betreft de doelen van het beleid zien we onder andere een recent bijgesteld CO₂-doel voor mobiliteit – afkomstig van de klimaattafel – 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 miljard opbrengen voor de schatkist (personenmobiliteit rond de 14 miljard euro en goederenmobiliteit rond de 3,5 miljard euro) (Contouren Autobelastingen, Ministerie van Financiën, 11 juli 2025).

Deze beknopte samenvatting van het Nederlandse mobiliteitsbeleid lijkt niet te getuigen van een grote samenhang of een erg systematische opbouw. Ook lijkt niet altijd voor het grote publiek duidelijk waar alle beleidsinitiatieven aan bij proberen 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 Bereikbaarheidspeil uit voort gekomen. Echter, aangezien de uitdagingen waar we voor staan veel breder zijn dan slechts bereikbaarheid, pleiten wij voor een systematische aanpak van al het Nederlandse mobiliteitsbeleid. Van doelen tot aan monitoring en evaluatie kan een meer systematische aanpak bijdragen aan de transparantie, samenhang en effectiviteit van het beleid. Zo kan het ons helpen in het realiseren van de mobiliteitstransitie op een volgbare, uitlegbare, en toetsbare manier.

B.2 Systematiek voor mobiliteitsbeleid

Het doel van deze systematiek is het opbouwen van transparant, samenhangend en effectief mobiliteitsbeleid. De systematiek die we voorstellen bestaat uit vier onderdelen: doelen (met subdoelen), initiatieven, resultaatgebieden, en indicatoren. Aan de hand van onderstaande figuur werken we deze onderdelen verder uit. In het volgende hoofdstuk wordt een voorbeeld gegeven van hoe de systematiek op een specifiek doel kan worden toegepast. In het laatste hoofdstuk van dit deel van de notitie wordt ook aandacht besteed aan mogelijke tekortkomingen van de systematiek en aan uitdagingen rond de implementatie ervan.



Doelen

De eerste stap is het opstellen van duidelijke doelen voor mobiliteit in Nederland. Deze doelen zijn nu vaak op hoog niveau gedefinieerd – denk aan schone mobiliteit of goede bereikbaarheid. Echter, om het beleid echt systematisch op te bouwen, is het essentieel om deze doelen verder uit te werken met concrete subdoelen. Alleen dan kunnen uiteindelijk indicatoren en streefwaarden voor deze doelen gesteld worden.

Initiatieven

Wanneer we een duidelijk overzicht hebben van de doelen die we met het mobiliteitsbeleid willen bereiken, moeten alle beleidsinitiatieven geïnventariseerd worden. Als nieuwe beleidsinitiatieven opkomen, kunnen die – door de systematische opbouw – later toegevoegd worden.

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. Voorbeelden van deze onderwerpen zijn smart mobility, deelmobiliteit, Mobility as a Service, of mobiliteitshubs.

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 'klimaatneutrale 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 (zie de illustratie in de tabel). 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.

Goed om te realiseren is dat initiatieven ook negatief aan een doel kunnen bijdragen. Dit is dan niet een gewenst resultaatgebied, maar zal voor de volledigheid wel moeten worden meegenomen in onderstaande tabel. Dit biedt de mogelijkheid om inzicht te krijgen in tegenstrijdige effecten van verschillende initiatieven.

	Doel 1	Doel 2	Doel 3
Initiatief A	Resultaatgebied A1: initiatief A draagt bij aan doel 1 door...	-	-
Initiatief B	-	Resultaatgebied B2: initiatief B draagt bij aan doel 2 door...	Resultaatgebied B3: initiatief B draagt bij aan doel 3 door...
Initiatief C	-	Resultaatgebied C2: initiatief C draagt bij aan doel 2 door...	-
...	...	...	...

Wanneer het complete mobiliteitsbeleid op deze systematische manier is opgebouwd geven resultaatgebieden inzicht in aan welke doelen concreet gewerkt wordt, en wordt ook zichtbaar voor welke (sub) doelen nog nieuwe initiatieven opgezet moeten worden. Ook biedt het de garantie op transparante samenhang tussen de initiatieven en de doelen.

Indicatoren

Met indicatoren kan de voortgang en impact van de beleidsinitiatieven worden gemeten. We schetsen deze indicatoren voor subdoelen met natuurlijk een blik op de resultaatgebieden. Het is 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. Output-indicatoren geven inzicht in wat er gerealiseerd is, outcome-indicatoren meten wat voor effect dit heeft in de praktijk, en impactindicatoren meten wat de langere termijn impact is op de maatschappij. Op alle drie deze niveaus is het relevant om indicatoren te bepalen en te monitoren. Waar de output indicatoren kunnen monitoren of bepaalde initiatieven wel zoals beoogd worden uitgevoerd, kunnen outcome indicatoren worden gebruikt om te meten of deze uitvoering het gewenste effect heeft gehad. Impact indicatoren kunnen vervolgens worden gebruikt om te meten of de globale impact van de initiatieven ons inderdaad dichterbij het doel brengen.

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.

B.3 Systematisch mobiliteitsbeleid – een voorbeeld

Om de hierboven geschetste systematiek te illustreren, werken we in dit hoofdstuk als voorbeeld één doel systematisch uit. In realiteit wordt systematisch mobiliteitsbeleid alleen bereikt als dit voor alle gestelde doelen wordt uitgewerkt.

Wanneer we naar het huidige mobiliteitsbeleid kijken, zien we grofweg vijf doelen: bereikbaarheid door snelheid van reizen, bereikbaarheid door nabijheid, klimaatneutrale mobiliteit, gezonde mobiliteit, en veilige mobiliteit. Als voorbeeld kiezen we ervoor om in dit hoofdstuk het doel klimaatneutrale mobiliteit in 2050 uit te werken.

Concrete uitwerking van het doel

De concrete te bereiken subdoelen om het grote doel van klimaatneutrale mobiliteit in 2050 (uit te splitsen in tussendoelen voor verschillende jaren) te bereiken zijn:

- verminderen aantal gereden fossiele kilometers ,
- elektrificeren wagenpark
- stimuleren schonere alternatieven voor mobiliteit
- inzet schoonste brandstoffen

Initiatieven in relatie tot het doel

Voor een overzicht van beleidsinitiatieven hebben we de site Mobiliteit Nu en in de Toekomst (<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst>) bekeken en doorgespit van 2021 tot 2025. De Minister en Staatssecretaris rapporteren op deze site over relevante beleidsinitiatieven. Op basis van de gevonden documenten konden we de volgende lijst met initiatieven opstellen: Smart Mobility (voertuigtechnologie, ITS, data), deel-mobiliteit, publiek vervoer

(verbetering en integratie OV en doelgroepenvervoer), Bus Rapid Transit, Autonoom Rijden, Mobility as a Service, circulariteit, mobiliteitshubs, Laadinfrastructuur, woningbouw en mobiliteit, 15 - minutenstad, autovrije wijken, fietsstimulering, reizigersinformatievoorziening, werkgebonden mobiliteit. Deze lijst is niet bedoeld als een uitputtende lijst van alle beleidsinitiatieven rond mobiliteit, maar dient als een goed startpunt voor de uitwerking van de systematiek in dit hoofdstuk.

We toetsen de geïnventariseerde initiatieven op de relatie tot het doel in kwestie. De in B. 2 uitgelegde systematiek gaat nog niet diep in op de exacte methode van het linken van initiatieven aan doelen. We hebben deze toetsing in dit voorbeeld opgezet met drie categorieën: zekerheid van impact, kostenefficiëntie, en schaal van impact. Echter kan deze toetsing in de praktijk natuurlijk ook anders opgezet worden, zolang het maar eindigt met een duidelijke link van initiatieven aan het doel. In deze toetsing kan ook meegenomen worden of een initiatief positief of negatief bijdraagt aan een doel. Zo kunnen tegenstrijdige effecten van initiatieven op verschillende doelen ook inzichtelijk worden.

	Zekerheid van impact	Kostenefficiëntie	Schaal van impact	Totale score
Smart Mobility	--	?	?	?
Deelmobiliteit	+	0	-	0
Publiek vervoer	++	0	++	++
Bus Rapid Transit	++	++	+	++
Autonoom rijden	--	?	?	?
Circulariteit	+	+	+	+
Mobiliteitshubs	+	+	+	+
Laadinfrastructuur	++	+	+	++
Woningbouw en mobiliteit	++	++	+	++
15-minutenstad	++	++	+	++

Autovrije wijken	++	++	+	++
Fietsstimulering	+	+	0	+
MaaS	-	++	0	o/+
Reizigersinformatie-voorziening	-	++	0	o/+
Werkgebonden mobiliteit	++	+	+	++

Resultaatgebieden

Dit levert de volgende lijst van resultaatgebieden op (de ++'en in koppeling met de subdoelen) voor het doel klimaatneutrale mobiliteit

- Tempo realisatie laadinfrastructuur
- Tempo realisatie elektrificatie wagenpark
- Inzet op publiek vervoer en Bus Rapid Transit als alternatief voor het autorijden
- Ondersteuning door ruimtelijke structuur via de 15-minutenstad en autovrije wijken
- Inzet op de relatie woningbouw- mobiliteit
- Realisatie van vermindering woon- werkverkeer met de auto door werkgevers.

Een systematisch beleid houdt in elk geval in dat voor elk van deze 6 resultaatgebieden concreet wordt uitgewerkt wat er op welk moment bereikt moet zijn. Om een voorbeeld te geven; als je wilt dat in 2050 95 % van het personen- wagenpark volledig CO2 neutraal moet zijn, dan kun je met een vernieuwingstijd van dat wagenpark van 18 jaar, en een huidig aandeel volledig elektrische auto's van 7 % berekenen dat je in 2035 op minimaal 30 % CO2 – neutraal in het personen- wagenpark moet zitten en in 2050 echt boven de 50 %.

Een paar vragen die direct opkomen als je naar de resultaatgebieden kijkt:

- In welk jaar willen we dat minstens de helft van het Nederlandse personenwagenpark uit schone auto's bestaat?
- Hoe sterk willen we het aantal gereden autokilometers verminderd hebben in 15 jaar van nu?
- In welke omvang kunnen veranderingen in ruimtelijke structuren behulpzaam zijn aan dit doel? En hoe ziet deze bijdrage er in de tijd uit?

Ook relevant is dat er voor Klimaatneutrale Mobiliteit een klein subsidiestelsel en een uitzondering qua belasting voor klimaatneutrale voertuigen was geformuleerd. Die regelingen werden in recente tijd afgebouwd of vanuit het perspectief van dit doel verslechterd. Dat roept de vraag op hoe dan dit doel gerealiseerd moet worden.

Indicatoren

Voor de indicatoren starten we met een lijst door TNO gedefinieerde indicatoren voor Brede Welvaart in het mobiliteitsdomein, en breiden we dat uit waar nodig. Vanuit het TNO-rapport komen voor het doel Mobiliteit klimaatneutraal twee verschillende sets indicatoren:

1. Performance indicatoren; hoeveel % voertuigen is elektrisch, wat is de afname van fossiel gereden kilometers, hoeveel huishoudens wonen in autovrije wijken
2. Emissie-indicatoren. In het TNO-rapport staan deze indicatoren centraal. Je komt dan op CO2 emissies, grondstoffengebruik etc.

Dit leidt in onze visie tot de volgende lijst aan indicatoren. We maken deze lijst vanuit de subdoelen en kijken daarbij vanzelfsprekend ook naar de resultaatgebieden.

INDICATOREN VOOR MOBILITEIT KLIMAATNEUTRAAL in 2050			
Subdoel	Output indicatoren	Outcome indicatoren	Impact indicatoren
CO2 doelen via minder mobiliteit	Fossiel gereden auto- en vrachtwagen-kilometers	CO2-uitstoot wegverkeer	Afname van (snelheid van) klimaatverandering
	Aantal korte afstandsvluchten	Aantal vliegkilometers	
Elektrificeren wagenpark	Aandeel EV in wagenpark: particulier	Aandeel elektrisch gereden autokilometers	Alternatief beschikbaar voor fossiele brandstoffen
	Aandeel EV in wagenpark: zakelijk		
Stimuleren schonere alternatieven	Prijsverhouding treinreis / vlucht per Europese bestemming	Reizen met de trein economisch aantrekkelijk	Alternatief betaalbaar t.o.v. fossiele brandstoffen
	Prijsverhouding treinreis / autorit woon-werk verkeer		

	TCO* van fossiele t.o.v. elektrische auto	Vervuilende mobiliteitskeuzes duurder	
	TCO* grote t.o.v. kleine auto		
Schone brandstoffen	Aandeel duurzaam in brandstofconsumptie vrachtverkeer	CO2-uitstoot logistiek	Minder gevaarlijke klimaatverandering
	Aandeel duurzaam in brandstofconsumptie scheepvaart		
	Aandeel duurzaam in brandstofconsumptie luchtvaart		

*TCO – Total Cost of Ownership

Meetstrategie

Voor de emissie indicatoren (bijvoorbeeld de CO2-uitstoot van wegverkeer of logistiek) is er de PBL boekhouding. De performance indicatoren (bijvoorbeeld het aandeel elektrisch gereden autokilometers) vergen nog iets meer werk. We moeten dan gereden kilometers gaan bijhouden. Eenvoudiger ligt het weer bij de groei van elektrische voertuigen in het wagenpark. Dat wordt door RVO jaarlijks en zelfs maandelijks nauwgezet bijgehouden. Moeilijk is weer het verkrijgen van gegevens rond ruimte en klimaatneutraliteit. We zullen, zeker in het begin, moeten werken met indicatoren waarvoor data beschikbaar zijn. Ondertussen kunnen we aan de hand van de ontwikkeling van beleid met resultaatgebieden en indicatoren, heel gericht bepaalde datareeksen gaan ontwikkelen om ook op nieuwe indicatoren te kunnen monitoren.

B.4 Conclusie van het systematisch aanpakken van klimaatneutrale mobiliteit

Willen we een systematisch beleid ontwerpen inzake Mobiliteit Klimaatneutraal in 2050, dan bevelen wij aan om zo snel mogelijk een beleidsmix te ontwerpen waarbij te bereiken resultaten op de genoemde resultaatgebieden en de subdoelen een basis vormen. Vanuit deze beleidsmix zijn indicatoren te maken. Essentieel is te zorgen dat er data beschikbaar komen en ontwikkeld worden voor het systematisch mobiliteitsbeleid. De tijd waarin je kon denken dat met een eenvoudige subsidieregeling en een aantal wat losstaande initiatieven het zeer ambitieuze doel kunt bereiken is echt voorbij. De systematiek die we voorstellen, biedt handvatten om een transparante en

samenhangende beleidsmix op te stellen om dit ambitieuze doel na te streven. Hiermee kan beleid op alle niveaus, van EU tot lokaal, effectief bijdragen aan dit doel.

B.5 De impact van systematisch beleid

Met de voorgestelde systematiek kan het huidige en toekomstige mobiliteitsbeleid worden gestructureerd tot een volgbaar en toetsbaar geheel. Hierdoor wordt het voor het grote publiek inzichtelijk waar beleidsinitiatieven aan bijdragen en waar in het grote geheel naartoe wordt gewerkt. Voor de mobiliteitsprofessionals wordt het duidelijk waar nieuwe initiatieven aan getoetst kunnen worden, en wordt het makkelijker om beleid en de uitvoering en impact ervan te toetsen en bij te sturen waar nodig. Als laatste maakt het identificeren van zowel positieve als negatieve bijdragen van initiatieven aan doelen het voor de politiek mogelijk om meer inzicht te krijgen in de mogelijke tegenstrijdige effecten van initiatieven op verschillende doelen.

Bij het invoeren van systematisch mobiliteitsbeleid zal de nodige aandacht moeten worden gegeven aan een paar mogelijke valkuilen. Zo moet ervoor worden gewaakt dat het concreet maken van doelen er niet toe zal leiden dat doelen te conservatief gesteld worden om politieke gevolgen van niet gehaalde doelen te voorkomen. Ook zal het systeem flexibel moeten worden ingericht en zal er bij evaluatie van beleid breder moeten worden gekeken dan alleen de doelen in het relevante resultaatgebied. Anders zouden onverwachte positieve of negatieve effecten van beleid op andere domeinen mogelijk gemist kunnen worden. Hierbij is aandacht voor de hele breedte van brede welvaart belangrijk.

Het in de praktijk brengen van een systematische opbouw van het mobiliteitsbeleid vraagt natuurlijk ook iets van de organisaties die hieraan werken. Zo moet het werk om beleid systematisch op te bouwen, voorzien worden van de benodigde financiering. Ook moeten er duidelijke 'eigenaren' van het beleid zijn die de overkoepelende visie kunnen uitdragen en de uitvoering hiervan in de organisatie kunnen coördineren. Want alleen dan zal je de grote aantallen op zichzelf goede initiatieven kunnen samenvoegen tot een samenhangend geheel.

Ondanks deze uitdagingen bij het invoeren, is een systematische aanpak het zeker waard om na te streven. Niet alleen kan een systematische aanpak zoals hierboven genoemd 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.