



Mobiliteit- en transportsector kiest voor vergroening

Schoner de weg op en vaker met de trein

De CO₂-uitstoot door vervoer en transport gaat de komende jaren fors naar beneden. Maar hoeveel precies en hoe gaan we dat bereiken? De ambitie van de overlegtafel 'Mobiliteit en Transport' is helder: in 2050 is de CO₂-uitstoot van de sector 60 procent lager dan in 1990. Om dat doel te halen, moeten flinke stappen worden gezet.

TEKST Loek Kusiak **FOTO** Shutterstock

De CO₂-uitstoot van de Nederlandse mobiliteit- en transportsector is de afgelopen jaren alleen maar gestegen: tussen 1990 en 2011 met 26 procent. Die stijging wordt de komende jaren omgezet in een forse daling, zo is afgesproken aan de overlegtafel 'Mobiliteit en Transport'. In 2050 moet de CO₂-uitstoot van de sector 60 procent lager zijn dan in 1990. Het tussendoel voor 2030 is een vermindering van 17 procent ten opzichte van 1990.

Aan tafel zaten vertegenwoordigers van onder meer de overheid, werkgevers, werknemers en brancheorganisaties voor de transportsector, maar ook de ANWB, de Fietsersbond en de Nederlandse Spoorwegen.

Voor een effectieve daling van de CO₂-uitstoot met 60 procent is in feite een nog grotere reductie nodig, omdat het aantal verplaatsingen van mensen en goederen tussen nu en 2050 naar verwachting alleen maar zal toenemen. Dat vraagt om nieuwe technologieën en mobiliteitsconcepten. En ook om samenwerking, benadrukken de gesprekspartners. Willen de ambitieuze doelstellingen worden gehaald, dan moeten marktpartijen,



Vernieuwingen moeten aansluiten bij de behoefte en beleving van de gebruikers

Lange termijn

Innovatie op de langere termijn laat zich lastig voorstellen. Daarom zijn naast de afspraken voor de korte termijn ook doelen voor de lange termijn afgesproken. Bovendien hebben de partijen afgesproken dat er 'continue borging' zal plaatsvinden, zodat steeds duidelijk is of de genomen maatregelen het gewenste resultaat hebben. Over de belangrijkste elementen van die maatregelen zijn de partijen het eens: meer energie-efficiëntie, vermindering van de behoefte aan mobiliteit en transport, meer duurzame vervoersmiddelen en doorvoering van het principe 'de gebruiker betaalt'. Belangrijk is daarbij ook dat alle vernieuwingen aansluiten bij de behoefte en beleving van de gebruikers.

Nog dit jaar komen de betrokken partijen met een langetermijnvisie voor een zo effectief en efficiënt mogelijke inzet van brandstoffen: een 'duurzame brandstoffenmix'. Daarnaast komt er een *roadmap* die de hoofdlijnen uitzet op weg naar volledige duurzame mobiliteit. Maar er zijn ook al concrete afspraken gemaakt. Zo rijden vanaf 2035 alle nieuw verkochte personenauto's emissievrij, bijvoorbeeld op groene elektriciteit; vanaf 2050 geldt dit voor alle personenauto's. Volgend jaar moet er ook



gebruikers, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en overheden intensief met elkaar optrekken. In het Energieakkoord committeren alle partijen zich aan die samenwerking.

Afspraken voor mobiliteit en transport

- De mobiliteit- en transportsector streeft naar 60 procent minder CO₂-uitstoot in 2050 vergeleken met 1990.
- Als tussendoel voor 2030 geldt een CO₂-reductie van 17 procent ten opzichte van 1990.
- Alle nieuw verkochte auto's vanaf 2035 rijden emissievrij; in 2050 geldt dit voor alle personenauto's.
- Volgend jaar wordt een Green Deal gesloten over emissievrije stadsdistributie.
- Het gebruik van ultrazuinige voertuigen wordt fiscaal gestimuleerd.
- Nog dit jaar wordt een afspraak gemaakt over meer oplaadpunten voor elektrische auto's.
- Gemeenten maken met ANWB, Fietsersbond en NS afspraken om het aantal verplaatsingen met schone tweewielers te verhogen van 26 procent (2011) naar 35 procent in 2030.
- Het vervoerend en verladend bedrijfsleven heeft in 2015 één uniforme meetmethodiek om prestaties op het gebied van duurzame logistiek te vergelijken.
- In 2020 hebben alle grote transportbedrijven en een kwart van de kleinere bedrijven een nulmeting verricht en een plan geïmplementeerd om hun CO₂-uitstoot in vijf jaar met minimaal 20 procent terug te brengen.

Vanaf 2035 rijden alle nieuw verkochte personenauto's emissievrij

Schone revolutie door elektrische auto

Ruud Koornstra was in 2010 een van de eersten in Nederland die rondreed in een elektrische auto. 'En ik werd uitgelachen', herinnert hij zich. 'Vooral als ik er bij zei dat ik me inzette voor een betere wereld. Met twee geestverwanten richtte ik ter promotie van de elektrische auto het Formule E-team op.'

Drie jaar later rijden er in ons land al 9000 elektrische auto's. Binnen Europa worden de meeste elektrische auto's naar Nederland geëxporteerd. Stroom tanken voor de accu kan bij een van de tientallen oplaadpalen die zijn neergezet door The New Motion, één van de twaalf bedrijven van Ruud Koornstra. Deze groene revolutionair ziet het als de grootste uitdaging om met zijn Tendris Holding duurzame ideeën te vertalen in echte ondernemingen. Zoals Oxxio (groene stroom), Lemnis (ledlamp) en XXimo: mobiliteitspassen voor gecombineerd gebruik

van auto, openbaar vervoer en fiets.

Met The New Motion en partners, zoals leasemaatschappijen, streeft Koornstra naar uitbreiding van het aantal oplaadpunten in Nederland. Dat is ook een van de maatregelen in het Energieakkoord. Namens De Groene Zaak, waarvan hij mede-oprichter is, zat Koornstra aan de overlegtafel mobiliteit en transport.

'De elektrische auto is het begin van een systeemverandering. Een verandering die de CO₂-uitstoot sterk reduceert en de traditionele auto-industrie op z'n kop zet. Een auto met accu heeft nauwelijks onderhoud nodig. De andere verandering die ik voorspel, is dat de auto zijn statussymboliek verliest. We gaan van autobezit naar autogebruik, naar autodelen. De overheid moet dat fiscaal faciliteren. We krijgen er tenslotte schonere lucht voor terug.'



Ruud Koornstra: 'De elektrische auto is het begin van een systeemverandering'

FOTO Dirk Hol

Nog dit jaar komt er een plan voor meer laadpunten voor elektrische auto's

een akkoord liggen over emissievrije distributie van goederen in steden. Een pilot daarvoor vindt plaats in Rotterdam; andere steden hebben ook al interesse getoond.

Bereikbaarheid

Private partijen beginnen een onderzoek naar een betaalsysteem voor voertuigen op basis van gebruik. Het Rijk neemt vanaf 2016 deel aan dat onderzoek. Of 'betalen voor gebruik' werkelijkheid wordt, hangt af van politieke besluiten.

Ook is overeengekomen dat provincies en gemeenten zich hard maken om klimaatdoelen en duurzame mobiliteit te verwerken in ruimtelijk beleid. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om goede bereikbaarheid van (nieuwe) woonwijken en werklocaties per openbaar vervoer of ander schoon transport.

Een afspraak voor de korte termijn is dat partijen gezamenlijk op Europees niveau lobbyen voor het vaststellen en/of aanscherpen van Europese CO₂-normen voor personenauto's, bussen en vrachtwagens. Uiterlijk eind volgend jaar moet er een voorstel van de Europese Commissie liggen. Dan ligt er tevens een programma van overheid en marktpartijen voor de ontwikkeling van *business cases* en producten om de overgang naar duurzame mobiliteit te versnellen. Voor het einde van dit jaar komt er een plan voor uitbreiding van het aantal publieke laadpunten voor elektrische auto's.

Mobiliteitscultuur

In de periode naar 2020 wordt het rijden in emissievrije personenauto's en auto's met een lage emissie fiscaal gestimuleerd. Ook komt er een langdurige publieks-campagne om de 'mobiliteitscultuur' te veranderen. Het moet gewoner worden om met het openbaar vervoer te reizen. Wie wel met de auto gaat, stapt bij voorkeur in een gedeelde auto en hanteert in zijn rijstijl de richtlijnen van 'het nieuwe rijden'. Doel is dat Nederland in 2020 100.000 deelauto's heeft, met een zeer lage uitstoot.

Naast personenauto's moet ook het openbaar vervoer schoner worden. Voor eind volgend jaar worden ook regionale afspraken gemaakt over maatregelen om het gebruik van de fiets en andere schone tweewielers te stimuleren.

Al deze afspraken op het gebied van mobiliteit en transport worden door de partijen aan de overlegtafel gemonitord. Op basis daarvan komen zij uiterlijk medio volgend jaar met een aanvullend pakket maatregelen. Daarbij worden mogelijk ook koplopers in het bedrijfsleven betrokken. Aan de hand van de nieuwste stand van zaken en de nieuwste technologische mogelijkheden kunnen partijen waarborgen dat de doelstellingen voor 2030 en 2050 worden gehaald. ■



FOTO Christiana Krouwels

Paul de Krom, voorzitter overlegtafel Mobiliteit en Transport

'Alle partijen hebben hun nek uitgestoken'

'Het is gelukt om met heel veel verschillende partijen gezamenlijk een agenda met ambitieuze doelstellingen op te stellen. Dat is uniek en daarom bijzonder waardevol. Alle partijen hebben hun nek uitgestoken. Dat nu niet met één druk op de knop is aan te geven hoe we deze doelen bereiken, is begrijpelijk. Er zijn veel ideeën op tafel gekomen, maar die hebben we nog niet allemaal kunnen uitwerken.

Van belang is dat alle partijen zich hebben gecommitteerd om de gemaakte afspraken zo mogelijk verder aan te vullen. De technologische ontwikkelingen in transport en brandstoffen gaan zo snel, dat vergt onderzoek. Je moet het eerst met elkaar eens worden over de feiten en de effecten van de te nemen maatregelen. Bovendien

zijn we op dit gebied afhankelijk van afspraken in Europees verband. Nederland heeft bijvoorbeeld geen auto-industrie die met emissiearme technieken voorop zou kunnen lopen. Vandaar dat we een lobby binnen de EU gaan opzetten voor aanscherping van de CO₂-emissienormen.

Positief is ook dat de rijksoverheid stappen vooruit zet. Werknemers kunnen zelf kiezen met welk vervoermiddel ze zakelijk reizen. Bovendien blijft voor het Rijk een toekomstig systeem van betalen-voor-gebruik bespreekbaar. Al met al ligt er nu een stevige agenda met maatregelen. Daarmee kunnen we voor dit langetermijn transitieproces goed uit de voeten.'