

RAI VERENIGING: KLIMAATDOELEN HALEN MET ALLE CO₂-BESPARENDE TECHNIEKEN



RAI Vereniging ondersteunt de ambitieuze Nederlandse klimaatdoelen voor mobiliteit in 2030. En ook die voor 2050. Door in te zetten op alle beschikbare CO₂-besparende technieken en brandstoffen, gebruik van zuinige personenauto's en vrachtwagens, herziening van de autofiscaliteit, het gebruik van (gemotoriseerde) tweewielers en het stimuleren van OV, zijn de ambitieuze doelen haalbaar en betaalbaar voor alle reizigers.

RAI Vereniging heeft al een belangrijke bijdrage geleverd door in het Klimaatakkoord op te nemen dat vanaf 2025 alle nieuw verkochte snorfietsen elektrisch zijn. Ook steunen wij de maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren. Daarnaast hebben we afspraken gemaakt over toekomstige zero emissie stadsdistributie met trucks en bestelauto's, hoewel we ook hier nog wel de nodige uitdagingen zien om dit technisch en kostenefficiënt te realiseren, met name op het gebied van laad- en tankinfrastructuur.

Opgesteld ter gelegenheid van de rondetafel/hoorzitting Mobiliteitstafel op 17 april 2019

Elektrificatie personenauto's

Een groot deel van de mobiliteitsmaatregelen in het ontwerp-Klimaatakkoord richt zich op volledig elektrisch aangedreven personenauto's. RAI Vereniging beschouwt de huidige voorstellen op dit gebied als onvoldoende realistisch, te kostbaar en te eenzijdig. De auto-industrie werkt hard aan de transitie naar grootschalige productie van elektrische auto's, maar de komende vijf jaar zijn er door het Europese CO₂-beleid voor personenauto's nog onvoldoende betaalbare elektrische auto's in alle verschillende marktsegmenten (compact, midden of luxe) beschikbaar om de gezamenlijke ambities te realiseren. Dit geldt met name voor de in Nederland belangrijke marktsegmenten A en B (prijsklasse 10.000 tot 25.000 euro). Nu steeds meer Europese landen om elektrische voertuigen vragen zouden buitenproportionele subsidies noodzakelijk zijn om dit vooralsnog beperkte Europese productieaanbod naar Nederland te halen. Dergelijke subsidies zouden, volgens de standpunten van het huidige kabinet, vermoedelijk gefinancierd moeten worden uit hogere belastingen op niet-elektrische voertuigen. Dat is niet alleen onverstandig vanwege het draagvlak maar heeft vooral een averechts effect, omdat:

1. de wagenparkverjonging in Nederland dan verder stagneert door nog minder nieuwverkopen
2. een nog grotere vlucht ontstaat naar grijze import van tweedehands auto's
3. export van - zwaar gesubsidieerde- elektrische voertuigen nog aantrekkelijker wordt

ONZE UITGANGSPUNTEN OM DE CO₂-DOELEN BETAALBAAR TE HALEN:

- **Verjonging wagenpark.** Het rijdend wagenpark in Nederland is gemiddeld 11 jaar oud en dit neemt bij ongewijzigd beleid verder toe, met een direct effect op de CO₂-uitstoot.
- **Ook de zuinigste nieuwe auto's stimuleren.** Zolang er nog geen voldoende breed en gevarieerd (voor iedere portemonnee en voorkeur) aanbod aan elektrische auto's op de Nederlandse markt beschikbaar is, zijn beschikbare zuinige modellen die direct bijdragen aan het terugdringen van CO₂ nog hard nodig. Dat betekent dat we naast volledig batterij- en waterstof elektrische auto's (waarvan pas vanaf 2025 voldoende beschikbaarheid wordt verwacht) het wagenpark ook moeten verjongen met zuinige hybrides, plug-in-hybrides, en andere CO₂-arme modellen. Deze zijn voorlopig onmisbaar voor het behalen van de CO₂-doelen. Op die manier overbruggen we op een realistische en betaalbare manier de komende vijf jaar.
- **Voorkom oversubsidiëring.** Dit is funest voor het draagvlak bij de belastingbetaler en veroorzaakt onwenselijke marktverstoring. Breed draagvlak is essentieel voor het slagen van het klimaatbeleid. Wat de auto betreft houdt dit in dat consumenten en bedrijven een reëel handelingsperspectief moeten hebben en de huidige autokosten (mrb en bpm) niet nóg verder mogen oplopen.
- **Bpm-verlaging noodzakelijk.** Alleen dan kunnen voldoende consumenten en bedrijven zich nieuwe zeer zuinige auto's veroorloven, waardoor de (vaak oneerlijke en toenemende) parallelimport van minder zuinige auto's wordt voorkomen. Autobezitters blijven dan niet te lang rondrijden in hun oudere auto. Hierdoor komen relatief jonge zuinigere en schone auto's eerder beschikbaar voor de tweedehandsmarkt.
- **Herziening autobelastingstelsel.** Om de genoemde oplossingsrichtingen te kunnen benutten is een grondige herziening van het autobelastingstelsel noodzakelijk, al was het maar om het dreigende begrotingsgat te dichten. De tijd is gekomen dat we allen gaan betalen voor gebruik. Deze maatregel leidt volgens meerdere onderzoeken tot minder autokilometers, dus tot minder CO₂-uitstoot. Wij gaan uit van een realistische en eerlijke overgang naar CO₂-vrij rijden, waarin iedereen door heel Nederland betaalt voor gereden kilometers en de mate van CO₂-uitstoot. Met andere woorden: de vervuiler betaalt. Een ander systeem van betalen voor mobiliteit draagt bovendien bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het op peil houden van de overheidsinkomsten.
- **Nieuwe CO₂-arme brandstoffen** (duurzame biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen) zijn essentieel om de CO₂-uitstoot van het huidige wagenpark van diesel- en benzineauto's terug te dringen en voor nieuwe auto's waarvoor nog geen zero-emissie oplossing is.
- **Uitbreiding van de laad- en tankinfrastructuur.** Dit is essentieel om consumenten massaal te laten overstappen op elektrisch rijden. Ondanks de goede stappen die al zijn gezet, moet alles op alles worden gezet om tijdig voldoende laadfaciliteiten met voldoende laadvermogen beschikbaar te hebben. Te beperkt aanbod van laad- en tankinfrastructuur, voor zowel batterij- als waterstof-elektrische (minimaal 50 waterstofstations) remt de overstap naar elektrisch rijden. Dat geldt ook voor voldoende aanbod van hernieuwbare brandstoffen en duurzame (bio)brandstoffen. Bovendien kan waterstof een belangrijke rol spelen bij het ontlasten en balanceren van het elektriciteitsnetwerk dat overbelast dreigt te raken.
- **Multimodale vervoersaanpak.** RAI Vereniging ziet tot slot mogelijkheden om CO₂ te besparen door in te zetten op een multimodale vervoersaanpak, waarbij vervoersmiddelen slimmer en efficiënter worden gecombineerd. 'Delen' en *Mobility as a Service* kunnen de effectiviteit van het vervoersysteem bijvoorbeeld sterk verbeteren, waarbij zowel CO₂, luchtkwaliteit als bereikbaarheid zijn gebaat. Daarvoor zet RAI Vereniging zich al lang in, zowel zelfstandig als binnen het samenwerkingsverband van de Mobiliteitsalliantie, waarvan zij medeoprichter is.