

## Position Paper Mobiliteit

### Op weg naar duurzame mobiliteit in Nederland

*“Niet alleen ‘slimmer rijden’, maar ook ‘minder rijden’ moet gestimuleerd worden, wil de bereikbaarheid in ons land duurzaam verbeteren.”*

Martin van Rijn, voorzitter De Groene Zaak

#### Wat wil De Groene Zaak concreet bereiken?

- Een CO<sub>2</sub>-neutrale mobiliteitsketen in 2050;
- 30% CO<sub>2</sub>-reductie in 2015;
- Het terugdringen van spitskilometers met minstens 5% in 2015;
- Een grootschalige uitrol van energiezuinige mobiliteitsoplossingen;
- Flexibel rijden in tijd en modaliteit tot nieuwe standaard maken.

#### De Groene Zaak draagt de overheid de volgende oplossingen aan:

- Zorg voor een vervolg op ‘Anders Betalen voor Mobiliteit’;
- Introduceer fiscale maatregelen voor autolease gebaseerd op de levensduur en/of gebruik, niet op de aanschaf;
- Faciliteer en structureer ‘flexibeler rijden in de tijd’;
- Beloon efficiënte oplossingen voor stedelijke distributie;
- Neem de drempels voor financiering en inzet van elektrisch vervoer weg;
- Acteer als overheid proactief als launching customer;
- Differentieer accijnstarieven naar rato van CO<sub>2</sub>-emissie;
- Besteed ‘doorstroming’ aan in plaats van asfalt.

## 1. De uitdaging



De toekomst van Nederland is gebaat bij een nieuwe economische orde die volledig geënt is op duurzame groei. Streven naar een duurzame economie betekent automatisch streven naar duurzame mobiliteit, aangezien mobiliteit en bereikbaarheid dragende pijlers zijn onder elke economische activiteit. Andersom geldt dat verduurzaming van mobiliteit een belangrijke bijdrage levert aan verduurzaming van de economie. Niet voor niets is dit een van de speerpunten van De Groene Zaak.

De langetermijndoelstelling is het realiseren van een volledig duurzame mobiliteitsketen. Concreet betekent dit dat de gehele mobiliteitsketen (dus productie van vervoersmiddelen, distributie, gebruik én recycling) in 2050 CO<sub>2</sub>-neutraal is, terwijl de bereikbaarheid wordt verbeterd.

Tegelijkertijd zet De Groene Zaak in op een viertal doelstellingen op de middellange termijn. Als eerste kan worden genoemd een CO<sub>2</sub>-reductie van 30% in 2015. Daarnaast wil De Groene Zaak de spitskilometers terugdringen met minstens 5% in 2015. De derde doelstelling op middellange termijn is het grootschalig uitrollen van energiezuinige mobiliteitsoplossingen. Tot slot willen we flexibel rijden in tijd en modaliteit dusdanig bevorderen dat dit de standaard wordt.

## 2. De huidige aanpak...



Het bedrijfsleven en de overheid erkennen de noodzaak van verduurzaming van mobiliteit. Een groeiend aantal bedrijven legt zich al toe op een duurzame bedrijfsvoering en maakt het eigen mobiliteitsbeleid daarvan onderdeel. Zij voeren Het Nieuwe Werken in, zetten elektrische bedrijfsauto's in, voeren mobiliteitsscans uit en bevorderen woon-werkverkeer per openbaar vervoer. Ook een groeiend aantal overheden heeft programma's om duurzame mobiliteit te stimuleren. Veel lokale en regionale overheden stimuleren duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld via verkeerscirculatieplannen en het openbaar vervoer. De rijksoverheid doet veel onderzoek en bevordert (zij het op te beperkte schaal) emissiereductie en doorstroming door aanpassingen aan het wegennet.

## 3. ...en waarom die tot onvoldoende resultaat leidt



In de praktijk leiden de initiatieven op dit vlak echter nog niet tot een structurele verduurzaming van de mobiliteit. Dat komt in belangrijke mate omdat het in de huidige marktverhoudingen en onder de huidige wetgeving vaak winstgevender is om (1) juist méér te rijden in plaats van efficiënter en (2) fossiele brandstoffen in te zetten in plaats van duurzame. Ook blijven (3) te veel projecten en initiatieven in de experimenteerfase steken, waardoor ze geen wezenlijke bijdrage leveren aan de verduurzaming van de mobiliteitsketen. Daarnaast is er (4) sprake van een grote politieke onvoorspelbaarheid ten aanzien van het mobiliteitsvraagstuk, waarvan het stoppen met 'Anders Betalen voor Mobiliteit' een passend voorbeeld is. Tot slot (5) vertoont het overheidsbeleid inconsequenties: waar aan de ene kant initiatieven ontplooid worden om de emissies te reduceren en doorstroming te bevorderen, wordt er aan de andere kant met de verhoging van de maximumsnelheid een beleidskeuze gemaakt die duurzaamheid juist tegenwerkt. Een tweede voorbeeld van tegenstrijdig overheidsbeleid is de verschraving van stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer, zoals de MIA- en Vamil-regelingen<sup>1</sup>.

Dit alles resulteert erin dat Nederland een structureel fileprobleem kent dat een grote belasting is voor onze economie. Voor transportbedrijven komen de jaarlijkse kosten uit op tussen de 900 miljoen en 1,2 miljard euro<sup>2</sup>. Een oplossing is vooralsnog niet in zicht, en naar verwachting neemt de verkeersdruk alleen maar verder toe. Volgens internationaal onderzoek van de OESO<sup>3</sup> heeft de Nederlandse economie veel last van het tijdverlies en de onbetrouwbaarheid van ons verkeerssysteem. Nederlandse werknemers brengen meer tijd door in de file dan Europese collega's en Nederland kent het hoogste percentage van werknemers die meer dan een uur kwijt zijn aan woon-werkverkeer. Zeer opvallende feiten, gezien de doorgaans korte afstanden tussen de leef- en werkkernen. Ook nemen de emissies door het verkeer nog steeds toe, ondanks de maatregelen in de afgelopen jaren. Ten opzichte van 1990 zijn de emissies met 17% gestegen, terwijl in andere sectoren de emissies nagenoeg gelijk zijn gebleven<sup>4</sup>.

## 4. Op weg naar duurzame mobiliteit, ingezet door het bedrijfsleven en ondersteund door de overheid



In de visie van De Groene Zaak ligt het initiatief voor het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk bij het bedrijfsleven. Dat neemt initiatief en investeert, waarbij de overheid de juiste randvoorwaarden schept en ondersteunt. Bij het initiatief van het bedrijfsleven gelden de drie stappen van de Trias Energetica als vertrekpunt. Concreet betekent dit:

- Bedrijven richten zich op het terugdringen van onnodige mobiliteit. Dus: niet rijden als het niet hoeft.
- Bedrijven trachten voor de resterende mobiliteitsbehoefte zoveel mogelijk duurzame energie in te zetten.
- Daar waar het gebruik van duurzame energie niet mogelijk is, trachten bedrijven zo zuinig en efficiënt mogelijk gebruik te maken van overige energiebronnen, met de intentie dit af te bouwen. Als tijdelijke maatregel kan CO<sub>2</sub>-compensatie worden ingezet om sneller CO<sub>2</sub>-neutraal te worden.

<sup>1</sup> De MIA (Milieu Investeringsaftrek) en Vamil (willekeurige afschrijving milieu-investeringen). <sup>2</sup> Bron: TLN en EVO, december 2010. <sup>3</sup> Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling. <sup>4</sup> Bron: OESO Economic Survey Nederland, 2010

De rol van de overheid is cruciaal om een duurzame mobiliteitsketen te bereiken. De koplopers kunnen op eigen initiatief minder en zuiniger rijden, maar de huidige marktomstandigheden zijn nog zodanig dat die ondernemers vaak duurder uit zijn. De Groene Zaak wil de overheid ondersteunen in haar verantwoordelijkheid om een level playing field te creëren zodat de omslag naar duurzame mobiliteit sneller kan worden gerealiseerd.

Daarnaast is De Groene Zaak van mening dat succesvolle initiatieven zo snel mogelijk opgeschaald moeten worden, waarbij het overheidsbeleid deze opschaling op zowel korte als lange termijn ondersteunt. Essentieel daarbij is dat het overheidsbeleid een langetermijnperspectief en investeringsgaranties biedt.

#### 4.1 Wat heeft het duurzame bedrijfsleven te bieden?

Duurzame koplopers richten zich op het terugdringen van onnodige mobiliteit, waarbij werkgevers een korte woon-werkafstand daadwerkelijk belonen, thuiswerken stimuleren en investeren in intelligent vervoersmanagement (smart routing).

#### Niet rijden en toepassen van Het Nieuwe Werken, zodat het aantal spitskilometers met minstens 5% wordt gereduceerd

Koplopers zetten in op Het Nieuwe Werken en maken het voor hun werknemers eenvoudiger om thuis te werken en flexibel te werken. Uit recent onderzoek<sup>5</sup> blijkt dat slechts 13% van de werkende dan wel studerende Nederlanders momenteel gebruik maakt van 'thuiswerken'. Nog eens 13% doet dit niet maar zou het wel graag willen. In ruim 80% van deze gevallen kan de werkgever in de nodige faciliteiten voorzien.

##### Koplopercasus

Athlon en kantoorleverancier Regus werken samen bij het aanbieden van flexibele werkplekken. Daardoor gaan de leaserijders van Athlon minder snel de weg op. Een ander voorbeeld is de Green Consultant-norm. Via de Green Consultant-norm wordt ingezet op een reductie van reistijd, kilometers en CO<sub>2</sub>-uitstoot via afspraken bij de inhuur van externen. Bijvoorbeeld door af te spreken dat bij een reistijd boven de 40 minuten het openbaar vervoer wordt gebruikt, elke vijfde werkdag thuis wordt gewerkt en dat voor werktijd in het openbaar vervoer 50% van het uurtarief wordt gerekend.

#### Efficiënter vervoer door flexibilisering mobiliteitsbudgetten (mobility mix)

Koplopers maken de omslag van het aanbieden van een leaseauto naar het bieden van een flexibel mobiliteitsbudget, op basis waarvan werknemers een optimale vervoersmix kunnen inkopen. Zij ontwikkelen actief beleid gericht op het terugdringen van onnodige mobiliteit door een korte woon-werkafstand daadwerkelijk te belonen, niet-rijden te belonen en de autokilometervergoeding voor woon-werkverkeer te begrenzen.

##### Koplopercasus

Repay International ontwikkelt de mobiliteitskaart XXIMO. Werkgever en werknemer krijgen via deze kaart optimaal inzicht in de kosten van mobiliteit en kunnen dagelijks op een verantwoorde manier reizen. De CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt inzichtelijk gemaakt en automatisch gecompenseerd. De flexibiliteit en productiviteit van werknemers wordt vergroot, de administratieve kosten worden verlaagd, mobiliteitskeuzes worden beloond en de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt gereduceerd.

<sup>5</sup> Bron: Ecomobiel Monitor GfK en Between-us, januari 2011

#### Schoon en efficiënt vervoer, een CO<sub>2</sub>-reductie van 30% in 2015

De hoogste groei van de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt verwacht in de sector mobiliteit; vandaar dat koplopers zich ten doel hebben gesteld om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2015 met 30% te reduceren ten opzichte van 1990. Dit willen zij bereiken door onder andere het gebruik van duurzame vervoersmiddelen. Als tijdelijke maatregel kan CO<sub>2</sub>-compensatie worden ingezet om sneller CO<sub>2</sub>-neutraal te worden.

##### Koplopercasus

Van Gansewinkel zamelt bedrijfsafval in met behulp van elektrische vuilniswagens. Het ingezamelde afval wordt naar de afvalenergiecentrale gebracht. Daar wordt het afval verbrand en omgezet in elektriciteit, waarmee de elektrische vuilniswagens weer wordt aangedreven.

#### Efficiënter transport door groene hubs

Vanuit één overslagplaats met een schoon vervoersmiddel en geconsolideerde zendingen de binnenstad inrijden is een oplossing die onnodige kilometers reduceert en nieuwe, schone vormen van vervoer mogelijk maakt. Een goed voorbeeld is het Europese City Logistics-project, met vrachtovervoerders en Nederlandse binnenstadsdistributie, dat inmiddels al in negen steden actief is.

##### Koplopercasus

InterfaceFLOR, Mars Nederland en Heinz introduceerden 'Green Tender', een nieuw duurzaam concept voor de logistiek. Green Tender is een manier van aanbesteden waarbij bedrijven in selectieprocedures voor logistieke dienstverleners naast 'prijs', 'service' en 'kwaliteit' ook duurzame criteria als 'sociaal welzijn' en 'milieu' verankeren in de besluitvorming.

#### Vergroening van het wagenpark

Er zijn veel initiatieven gaande om wagenparken te vergroenen. Door middel van mobiliteitsscans wordt de vervoersbehoefte in kaart gebracht en geoptimaliseerd, via verschillende programma's worden rijders geleid zuiniger te rijden.

#### 4.2 Wat is er nodig van de overheid?

De bovengenoemde maatregelen die het bedrijfsleven nu al neemt worden in hun effectiviteit sterk verbeterd als de overheid op haar beurt zorgt voor de aanpassing van een aantal randvoorwaarden. Concreet betekent dit het volgende:

#### Zorg voor een vervolg op 'Anders Betalen voor Mobiliteit'

'Anders betalen voor mobiliteit', ook wel 'kilometerbeprijzing' genoemd, heeft een breed maatschappelijk draagvlak. Alhoewel er geen meerderheid was voor de plannen van het vorige kabinet om rekeningrijden in te voeren, is er wel veel steun voor het beprizen van het rijden zelf (het gebruik) in plaats van het bezit van voertuigen<sup>6</sup>. Volgens de eerder genoemde Ecomobiel Monitor is het zelfs de populairste maatregel om duurzame mobiliteit te stimuleren en onnodige mobiliteit terug te dringen. Kilometerbeprijzing biedt de mogelijkheid om economisch efficiënte en milieugunstige oplossingen te realiseren, tegen lagere kosten dan het steeds weer aanleggen van nieuw asfalt. Het is zaak om deze systeemverandering zo snel mogelijk te realiseren.

<sup>6</sup> ANWB-enquête kilometerheffing, 2010; tweederde van de deelnemers aan de ANWB-peiling ondersteunt het principe van het beprizen van het autoverkeer.

## Introduceer fiscale maatregelen voor autolease gebaseerd op de levensduur en/of gebruik, niet op de aanschaf

Het huidige fiscale stimuleringsbeleid van duurzame auto's is succesvol, grotendeels dankzij de bpm-vrijstelling en de lage bijtelling voor zuinige voertuigen. De Groene Zaak bepleit een meer sophisticated fiscaal beleid dat een blijvend karakter heeft in de gehele levenscyclus van auto's, vrachtwagens en andere vervoersmodaliteiten. Ook hier geldt dat alternatieven meer kans krijgen als er niet langer gestuurd wordt op bezit, maar op gebruik. Omringende landen kennen een gestaffeld systeem: hoe minder privékilometers iemand maakt, hoe minder hij gaat betalen.

## Faciliteer en structureer 'flexibeler rijden in de tijd'

Niet allemaal op hetzelfde moment de weg op: het lijkt een voor de hand liggende optie. Toch zijn er in de praktijk nogal wat belemmeringen voor het spreiden van vervoer over de dag. Zo worden milieuzones en zogenaamde 'venstertijden' per gemeente bepaald. Dit leidt op landelijk niveau tot een sterke versnippering, hetgeen in het kader van mobiliteitsverduurzaming in de transportsector een groot knelpunt is. Langere openingstijden van winkels en met name kinderopvangfaciliteiten dragen eveneens bij aan minder 'verplicht' vervoer in de spits. Hier is nog veel contextwinst te behalen.

## Beloon efficiënte oplossingen voor stedelijke distributie

Binnen de logistiek is er nog steeds sprake van veel onnodige kilometers. Dit probleem doet zich in sterke mate voor bij binnenstedelijke distributie. Verladingsrijden half leeg of bijna leeg steden in om lading af te leveren bij klanten. Met veel onnodige kilometers en milieuproblemen als gevolg (fijnstof, lawaai, congestie). Vanuit één overslagplaats de binnenstad inrijden is een oplossing die onnodige kilometers reduceert en andere energiezuinige vormen van vervoer mogelijk maakt. De projecten die nu ontstaan (groene hubs) moeten de komende jaren in een snel tempo uitgerold worden over heel Nederland. Daarbij hebben de stedelijke overheden een belangrijke voortrekkersrol. Ondernemingen die investeren in efficiënte en duurzame oplossingen worden echter onvoldoende beloond. Veel van de duurzame oplossingen worden pas rendabel als het langetermijnperspectief wordt meegenomen en de regelgeving daarop wordt aangepast. Verruimde venstertijden kunnen de businesscase voor ondernemingen bijvoorbeeld rendabel maken (en dragen bij aan de spreiding van het verkeer). Investering in duurzaamheid dient beloond te worden met privilegebeleid en door het aanbestedingsgedrag van overheden. Ondernemingen die de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 30% reduceren ten opzichte van 1990, dienen een gunningsvoordeel te krijgen in aanbestedingen.

## Neem de drempels voor financiering en inzet van elektrisch vervoer weg

De overheid speelt een beslissende rol om het tipping point voor elektrisch vervoer te versnellen. Op de eerste plaats moet er een consistent beleid worden ingezet dat financiers op langere termijn zekerheid verschaft. Op de tweede plaats moeten de huidige risico's worden gereduceerd. Elektrische personen- en bestelauto's betreden de markt, maar overall is deze markt nog erg klein. Wij stellen voor dat de overheid door middel van een waarborgfonds een garantie voor de restwaarde van batterijen mogelijk maakt. Daarmee wordt het voor financiers mogelijk een deel van het risico af te dekken.

## Acteer als overheid proactief als launching customer

Voor de overheid geldt dat zij door consequent duurzame producten en diensten in te kopen een vliegwielfunctie kan vervullen. Jaarlijks kopen overheden gezamenlijk voor vele miljarden euro's vervoer in. Het ligt daarmee voor de hand om juist voor deze uitgaven 'groen' de norm te maken en ze gestructureerd in te zetten als strategisch economisch instrument voor verduurzaming. Van groot belang is daarbij de samenwerking tussen gemeentes, provincies en ministeries. Als gezamenlijk wordt aanbesteed, kan het bedrijfsleven meer investeren en zal de kwaliteit van het aanbod verbeteren. Het is nodig dat overheden in hun aanbestedingen niet de minimumeisen vooropzetten, maar juist innovatie en duurzaamheid belonen en uitgaan van de totale kosten binnen de levenscyclus.

## Differentieer accijnstarieven naar rato van CO<sub>2</sub>-emissie

Een uitkomst van de berekening van de overheidsinterventie is dat biobrandstoffen met een lage CO<sub>2</sub>-emissie, zoals bio-ethanol uit rietsuiker, bio-methanol uit glycerine en tweede-generatie-bio-ethanol uit graanstro, het ongunstigst worden behandeld. Tevens kan worden geconstateerd dat biobrandstoffen veelal duidelijk ongunstiger worden behandeld dan fossiele brandstoffen. De grootste verschillen in de overheidsinterventie, en daarmee de stimulering dan wel ontmoediging van het gebruik ervan, komen door de accijnzen en energiebelastingen. Het huidige systeem van accijnsheffing op transportbrandstoffen is gebaseerd op een heffing per liter, zonder rekening te houden met de CO<sub>2</sub>-emissie. De Groene Zaak pleit daarom voor een differentiatie van accijnstarieven naar rato van CO<sub>2</sub>-uitstoot (well-to-wheel) van de brandstof<sup>7</sup>.

## Besteed 'doorstroming' aan in plaats van asfalt

Door niet het asfalt aan te besteden maar doorstroming, worden leveranciers uitgedaagd om oplossingen aan te bieden met de laagst mogelijke maatschappelijke kosten. Zo is bij de aanbesteding van de verbreding van de A15 een reductie van het verkeersaanbod met 20% in de spits op de A15-corridor meegenomen in een langetermijnovereenkomst met de leverende partijen. Dit leidt er bijvoorbeeld toe dat het voor de leveranciers interessant wordt om een concept te bedenken dat onderhoudsarm is, want wanneer er niet aan de doorstromingstargets wordt voldaan, volgt er een boete. Dit type aanbestedingen moet de standaard worden bij het aanbesteden van weginfrastructuur.

## 5. Conclusie



Duurzame mobiliteit is geen wens maar een 'must' voor Nederland. De Groene Zaak is ervan overtuigd dat verduurzaming van de mobiliteit door het bedrijfsleven kan worden versneld, indien het merendeel van de in deze position paper genoemde drempels wordt geslecht.

Kaderstelling door de overheid is echter onmisbaar om tot een daadwerkelijke omslag naar volledig duurzame mobiliteit te komen en een CO<sub>2</sub>-neutrale mobiliteitsketen in 2050.

Bij vormgeving en realisatie van de genoemde voorstellen kan in raad en daad een beroep gedaan worden op De Groene Zaak.

Oktober 2011  
De Groene Zaak / Parkstraat 20 / 2514 JK DEN HAAG  
Tel. 070 392 66 57 / info@degroenezaak.com / www.degroenezaak.com



<sup>7</sup> www.energietransitie.nl/publicaties/voorstel-voor-co2-gerelateerde-accijns