

# DUURZAAM VERVOER



Op 22 april 2020 staat een Schriftelijk Overleg duurzaam vervoer gepland. RAI Vereniging geeft graag haar visie op een aantal agendapunten en op een aantal niet-geagendeerde thema's.

## Strategische aanpak batterijen

Ter informatie: RAI Vereniging heeft inbreng geleverd voor de internetconsultatie Circulaire Risicobeheersing Lithium-ion Energiedragers. De hoge energiedichtheid en herlaadbaarheid maken de li-ion accu een waardevolle uitvinding, mede als energiebron van innovatieve producten zoals e-bikes, speed pedelecs en e-scooters. Dit soort accu's vragen om zorgvuldige behandeling, om te voorkomen dat ze oververhit raken of zelfs in brand vliegen. Die zorgvuldigheid is nodig bij zowel het vervoer, als opslag en laden van de accu's. Op alle drie de aspecten onderneemt RAI Vereniging de nodige activiteiten. Zo lanceert RAI Vereniging dit voorjaar een consumentencampagne rondom het veilig gebruik van producten met li-ion accu's door consumenten. Hiervoor zijn onder meer 10 gouden regels opgesteld. Daarnaast is RAI Vereniging direct betrokken bij het opstellen van nieuwe, specifieke wetgeving voor de opslag van li-ion accu's. Dit gebeurt in de zogenaamde Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 37, de PGS 37. Tot slot het vervoer van Li-Ion accu's. Hiervoor liggen de regels al vast in de internationale regelgeving ADR, die gaan over vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg in het algemeen. Om betrokkenen het makkelijker te maken de regels correct na te leven voor li-ion accu's heeft RAI Vereniging uit de meer dan 1600 pagina's alle relevante regelgeving geselecteerd en voor de leden op een rij gezet in een overzichtelijk handboek.

## Verjonging wagenpark

De autobranche investeert stevig in duurzame technieken zoals batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch, maar ook in hybrides en PHEV's, en in veel zuiniger en schonere brandstofmotoren en gebruik van biobrandstoffen. Met alleen batterij- of waterstof-elektrische auto's zijn de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen niet haalbaar, want onbetaalbaar. Al deze technieken verdienen daarom positieve aandacht en stimulering in de vorm van fiscale ondersteuning, zodat beleid niet eenzijdig gericht blijft op batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch. Nieuwe voertuigen zijn zuiniger en schoner en daarom is verjonging van het wagenpark de meest effectieve maatregel om te komen tot duurzaam vervoer. Een effectieve verjongingsmaatregel is onder meer drastische verlaging van de aanschafbelasting bpm, en uiteindelijk vervanging van de vaste autobelastingen door een systeem van betalen naar gebruik, zodat per rit de keuze voor de auto veel bewuster wordt gemaakt. Om oudere diesels van de weg te krijgen kan een slooppremie een effectief middel zijn.

### Laadinfrastructuur

De vraag naar elektriciteit neemt toe door de groeiende populariteit van de batterij-elektrische auto. Slechts 30% van de Nederlanders beschikt over een oprit of parkeerplaats om een eigen laadvoorziening aan te leggen. Die groep kan volop profiteren van de (fiscale) voordelen van batterij-elektrisch rijden. Zij treft elke ochtend een comfortabele auto aan met een volle accu. Voor de 70%, die afhankelijk is van een publieke laadgelegenheid geldt dat helaas niet. Voor hen heeft range anxiety door uitbreiding van de batterijcapaciteit inmiddels plaatsgemaakt voor laadpaalstress. Daarom benadrukt RAI Vereniging het belang voor die groep van ruim voldoende en betrouwbare laadinfrastructuur met een stevige laadcapaciteit. In aanbestedingen van overheden zou de betrouwbaarheid bijvoorbeeld een even hoge prioriteit moeten krijgen als prijs en laadcapaciteit. Overigens is de PHEV voor de consument met de oprechte wil om emissieloos te rijden inmiddels ook een serieus alternatief, want met een actieradius die oploopt tot 80 km op een volle batterij is het meeste woon-werkverkeer daardoor gewoon heel goed te doen.

### Zero emissie stadslogistiek

Zero-emissiezones, zoals vastgelegd in het Klimaatakkoord, vormen een effectieve stimulans richting de verduurzaming van het logistieke wagenpark. RAI Vereniging juicht deze in beginsel dan ook toe, met de aantekening dat deze wél voldoende ruim moeten zijn om werkelijk effectief te zijn. Eveneens moeten ZE-zones werkbaar en financieel haalbaar zijn voor de gebruikers van de betreffende voertuigen. RAI Vereniging is nauw in gesprek met gemeentes over een haalbare en betaalbare invulling van ZE-zones. Ook PHEV-technologie is onderdeel van de gesprekken. Deze voertuigen zijn in staat om binnen de ZE-zone emissievrij te rijden, en vooral voor MKB-ondernemers vaak (nog) onmisbaar. Het is zaak dat voor de ZE-zones een goede overgangsregeling komt, en dat PHEV's die in de stad emissievrij rijden toegelaten worden tot de ZE-zones.

### Stimulering fietsgebruik (gewijzigde tekst tov versie 16 april)

Naast maatregelen voor verjonging en elektrificatie van het wagenpark zijn stimuleringsmaatregelen nodig om mensen over te laten stappen op andere duurzame vervoerswijzen. De anderhalvemeteraanpak vergroot de aantrekkelijkheid van individueel vervoer zoals de (elektrische) fiets, speed pedelec, snorfiets, brommer, motor en de auto, nu het openbaar vervoer kampt met uitdagingen om voldoende afstand tussen de passagiers te waarborgen. Maar ook voor de coronacrisis koerste het kabinet al richting duurzame mobiliteit: zij wil dat 200.000 mensen uit de file op de fiets gaan. We zien dat de fietsleaseregeling die begin dit jaar van kracht werd daadwerkelijk leidt tot meer fietsgebruik voor woon-werkverkeer. De regeling kan echter nog succesvoller worden wanneer werkgevers aan medewerkers die een leasefietsregeling hebben, op de dagen dat er geen gebruik wordt gemaakt van de leasefiets maar van een ander vervoersmiddel een onbelaste reiskostenvergoeding van 19 cent per kilometer mogen verstrekken *zonder dat daar de administratieve verplichting voor bestaat* om aannemelijk te maken dat er op die bewuste dagen geen gebruik is gemaakt van de leasefiets.

De gedachte achter de leasefietsregeling is namelijk dat de leasefiets twee à drie dagen per week gebruikt wordt voor woon-werk verkeer en dat er op de andere dagen gebruik kan worden gemaakt van andere vervoersmiddelen, bijvoorbeeld vanwege zakelijke afspraken buiten het kantoor. De ingewikkelde administratie die de huidige verplichting met zich meebrengt en het risico van een eventuele naheffing door de belastingdienst schrikt momenteel werkgevers af om gebruik te maken van de leasefietsregeling. Ook pleiten wij voor een bijtellingspercentage van 0% in plaats van 7%. Tot slot zou de fiets voor woon-werkverkeer extra aan populariteit winnen als er naast de lopende leasefietsregeling zo snel mogelijk een nieuwe bedrijfsfietsregeling in het leven wordt geroepen. Ook zo'n regeling zou de fiets als individueel en gezond vervoermiddel voor woon-werkverkeer een enorme impuls kunnen geven.

### Snelle verduurzaming scooters

De snorfiets is de eerste mobiliteitsvorm die volledig elektrificeert, zoals afgesproken in het klimaatakkoord. De bromfiets volgt later, omdat die in tegenstelling tot de snorfiets, voor de gehele Europese markt wordt geproduceerd. De aangekondigde helmplicht voor snorfietsers is geen goede ontwikkeling. Ook de verplaatsing naar de rijbaan, waar het overige verkeer doorgaans 50 km per uur rijdt, is onwenselijk omdat het dan juist leidt tot grotere risico's voor de snorfietsers. Dit soort maatregelen maken de snorfiets onaantrekkelijker en dat kan de gewenste verduurzaming vertragen of zelfs doorkruisen, wat gebeurt als de snorfietsers wordt verdreven naar de auto of bromfiets met brandstofmotor. Ook ontmoedigt een helmplicht het gebruik van elektrische deelscooters als alternatief voor de auto in de stad en/of als onderdeel van MaaS-concepten. Een helm die een onbekend aantal vreemden al heeft gedragen maakt de snorfiets allesbehalve aantrekkelijk, ook als er geen besmettelijke ziekte rondwaart. Zeker gedurende de anderhalvemetermaatschappij, waarin het OV zich voor grote uitdagingen gesteld ziet om voldoende afstand tussen passagiers te waarborgen, zal de snorfiets een onmisbare schakel blijken van een systeem van individueel vervoer om mensen efficiënt en gezond op de plaats van bestemming te krijgen.

### Openbaar vervoer

RAI Vereniging wil dat OV- bedrijven financieel worden gestimuleerd om te blijven investeren in schone en zuinige bussen. De kans bestaat dat als gevolg van de coronacrisis lopende OV-concessietermijnen worden verlengd en lopende tenders worden vertraagd. Dan worden investeringen in nieuwe schone en zuinige bussen op de lange baan geschoven. RAI Vereniging heeft begrip voor de nijpende situatie waarin OV-bedrijven momenteel verkeren als gevolg van de grote uitval van reizigers in deze coronacrisis en begrijpt dat deze bedrijven zoeken naar oplossingen om de financiële pijn te verlichten. Maar als lopende OV-concessies als gevolg van de coronacrisis worden verlengd rijden OV-bedrijven langer door met het huidige materieel en dat heeft gevolgen voor de reductie van de uitstoot van schadelijke emissies en CO<sub>2</sub>. Het is dan ook van belang dat openbaar vervoerbedrijven blijven investeren in schone en zuinige bussen, indien nodig met financiële ondersteuning vanuit de overheid. In Nederland worden jaarlijks zo'n 300 tot 600 bussen afgeleverd. Op moment dat concessietermijnen worden verlengd valt deze productie deels of zelfs volledig weg. Dat is slecht voor het milieu, het klimaat en de economie.