

Samenvatting

Wat is er aan de hand?

Nederland staat voor de opgave om mobiliteit fors te verduurzamen. De recent vastgestelde EU Green Deal scherpt die opgave verder aan en vereist dat in 2030 55 procent minder CO₂-uitstoot wordt gerealiseerd ten opzichte van 1990. Het wegverkeer moet daar ook aan bijdragen, maar het huidige beleid voor vergroenen van het wegverkeer en de afspraken uit het Klimaatakkoord zijn volstrekt onvoldoende om deze doelstelling voor 2030 te halen. Het huidige systeem van autobelastingen voor personen- en bestelauto's werkt averechts en schiet steeds meer tekort, waardoor het Nederlandse wagenpark tot het oudste van westelijk Europa behoort.

Wat moet er gebeuren?

Om CO₂-emissies structureel naar beneden te brengen en het gat met de klimaatdoelstellingen te verkleinen, is nieuw beleid nodig. Autofiscaliteit speelt daarin een hoofdrol. Het huidige systeem dient zo spoedig mogelijk te worden vervangen door Betalen naar Gebruik (BnG). De coalitie van ANWB, BOVAG, Natuur & Milieu, RAI Vereniging en VNA steunt een variant waarin het tarief per kilometer wordt gebaseerd op de CO₂-emissie van het voertuig. Daarmee kan direct worden gestuurd op vergroening van mobiliteitskeuzes en dat levert structureel 3 megaton CO₂-reductie op. Door feitelijk gebruik te belasten in plaats van aanschaf (bpm) en bezit (mrb) wordt bewust gebruik gestimuleerd. Het invoeren van BnG moet nú in een wet worden verankerd, zodat de voorbereidingen gestart kunnen worden, immers het invoeren kost minimaal 8,5 jaar. BnG speelt daardoor geen rol richting 2030, maar is voor de periode daarna cruciaal. De coalitie presenteert voor de periode tot 2030 een samenhangend, tot in detail uitgewerkt en doorgerekend pakket aan maatregelen langs onderstaande hoofdlijnen:

- 1A. Zo snel mogelijk Betalen naar Gebruik (BnG) invoeren met een tarief gebaseerd op CO₂-emissie; de invoering daarvan nu in een kaderwet vastleggen.
- 1B. Verdere gedragsbeïnvloeding: prikkels inbouwen in het huidige fiscale systeem om bewuste keuzes te maken in aankoop en reisbewegingen.
2. Snelle instroom van nul-emissie-voertuigen om fossiele kilometers structureel te vervangen door emissievrije kilometers.
3. Gericht inzetten van verantwoorde biobrandstoffen en synthetische brandstoffen daar waar nul emissie nog niet mogelijk is.

De coalitie bereikt met zijn pakket maatregelen een grotere CO₂-reductie dan de voorstellen van de studiegroep Van Geest ("Bestemming Parijs") en tegen een kwart minder kosten. Deze studiegroep maakte in opdracht van het kabinet een voorstel om de verhoogde klimaatdoelen te halen. Dit voorstel ligt al op de formatietafel. De coalitie legt daar nu dus een effectiever, goedkoper en minder

marktverstoring plan naast, waarbij in 2030 het aandeel EV in het wagenpark is toegenomen tot 16,8 procent en het aandeel van EV in de totale voertuigkilometers naar 24 procent stijgt. Het plan behaalt een hogere cumulatieve CO₂-reductie van 5,6 Mton (+0,2 Mton ofwel 103 procent van het effect van Van Geest) tegen 75 procent van de kosten van Van Geest (€7,8 mld. versus €10,4 mld. cumulatief).

Door de snellere instroom van nulmissie-voertuigen wordt bovendien een bijdrage geleverd aan de uitstootverlaging van stikstofoxide.

Het plan

Uit doorrekening blijkt dat BnG een besparing van 3 Mton CO₂ kan opleveren, die echter pas op zijn vroegst 8,5 jaar van nu verdisconteerd kan worden (maatregel 1A). Maar ook op korte termijn kan al gedragsbeïnvloeding plaatsvinden (maatregel 1B), door stimulering van bijvoorbeeld thuiswerken en multimodaal reizen. Niet-noodzakelijke, niet-gereisde kilometers zijn laaghangend fruit ter waarde van 2,4 tot 2,7 Mton CO₂-reductie.

Een doorslaggevende factor in het behalen van het tussendoel in 2030 is de ingroei van nulmissie-voertuigen in het wagenpark (maatregel 2). Zonder aanvullend stimuleringsbeleid bedraagt in 2030 het aandeel nulmissie-voertuigen in de nieuwverkopen slechts 34%. Dat is te weinig, gelet op de levensduur van auto's en de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050.

Het coalitieplan betaamt uit twee delen. Ten eerste een uitgewerkt en gedekt stimuleringsplan tot en met 2026 met als resultaat een significant snellere en grotere ingroei van zero-emissie (bestel)auto's.

De eerste periode is goed te voorspellen door de coalitiepartners en het plan voor deze periode bevat nauwkeurig vormgegeven maatregelen met een daar bijbehorende volledige dekking. Het pakket tot en met 2026 beoogt de instroom van nulmissie-voertuigen en auto's met lage emissie te vergroten, en wel zodanig dat die auto's - in hun tweede leven - ook gewild zijn bij consumenten op de tweedehandsmarkt. Ondernemers worden gestimuleerd om bestelauto's met brandstofmotor te vervuilen voor bestelauto's met batterij.

Het tweede deel van het plan is een richtinggevend stimuleringspakket voor de periode 2027-2030, dat logisch aansluit op het pakket voor 2022 t/m 2026, dat de beoogde hoge CO₂-uitstootreductie haalt, maar dat minder ver gaat in het nauwkeurig uitwerken van de dekking van de voorstellen. Voor die dekking is een palet aan mogelijkheden geformuleerd, zonder dat daarin al keuzes zijn gemaakt. Mogelijk zijn lang niet alle dekkingsmaatregelen noodzakelijk, als het hard gaat met de ingroei van de EV. Mede op basis van een voorgestelde evaluatie in 2024 kan de politiek met fase 2 van het stimuleringspakket in de hand exact besluiten wat te doen na 2026.

Laadinfra, stadslogistiek en hernieuwbare brandstoffen

Alleen fiscale stimulering van nieuwe en tweedehands nulmissie-voertuigen is overigens onvoldoende om de ingroei van nulmissie-voertuigen te versnellen: flankerend beleid is essentieel, met name op het gebied van plaatsing en toegang tot laad- en tankinfrastructuur en inrichting van emissievrije stadslogistiek. De inzet van hernieuwbare brandstoffen (maatregel 3) kan verder een belangrijke bijdrage leveren aan het behalen van de tussendoelstelling van 2030. Immers: zelfs bij een versnelde transitie naar emissieloos wegverkeer rijdt in 2-30 70-80% van de voertuigen nog op fossiele brandstoffen. Bijmengen van hernieuwbare en synthetische brandstoffen gebeurt al en zou

versneld kunnen worden door aanpassing van de brandstofaccijnzen naar rato van het aandeel hernieuwbare brandstof in het mengsel.