



BIJLAGE RAI VERENIGING MAGAZINE #3 - NOVEMBER 2023

Verkiezingsbijlage



Oproep RAI Vereniging aan politiek:

Houd mobiliteit betaalbaar voor iedereen!

De politiek is in de rui. Het ‘ancien régime’ loopt op zijn laatste benen en de wind van verandering kondigt zich aan in de nadagen van het tijdperk Rutte. Wat gaat dit voor het mobiliteitsbeleid betekenen? Voor RAI Vereniging vormen duurzaamheid, veiligheid en betaalbaarheid de ankers van het mobiliteitsbeleid. Mobiliteit is een grondrecht en een pijler van bestaanszekerheid, beklemtoont Frits van Bruggen, voorzitter van RAI Vereniging. ‘Dit betekent dat mobiliteit betaalbaar moet zijn voor alle Nederlanders. Anders krijgen we straks nog een Burger Partij Mobiliteit (BPM).’

Samen met Olaf de Bruijn, directeur van RAI Vereniging, zet Van Bruggen uitgebreid uiteen welke politieke koerswijzingen er nodig zijn om te komen tot een ambitieus, realistisch en eerlijk mobiliteitsbeleid met voldoende draagvlak. Beiden wijzen er op dat de term ‘bestaanszekerheid’ zo ongeveer in alle verkiezingsprogramma’s domineert. Reden waarom het demissionaire kabinet 2 miljard euro uittrekt voor het bestrijden van armoede. Maar hoe zit het met de aanpak van mobiliteitsarmoede? Oftewel, de mate waarin groepen mensen slechts beperkt toegang hebben tot vervoersmiddelen en mobiliteitsvoorzieningen. Daar zou de politiek veel meer oog voor moeten hebben, vinden zij.

Transitiefonds Mobiliteit

RAI Vereniging pleit er daarom sterk voor om de fiscale stimulering van zero-emissie auto’s ook na 2025 voort te zetten en autorijden betaalbaar te houden door de invoering van een Transitiefonds Mobiliteit. Via dit overbruggingsfonds zou tot en met 2030 1,5 tot 2 miljard euro per jaar moeten worden gereserveerd. De voornaamste uit dit fonds te financieren stimuleringsmaatregelen zijn: blijvende BPM-vrijstelling voor elektrische auto’s, het terugdraaien van de BPM op bestelwagens, subsidie voor de aanschaf van nieuwe en gebruikte elektrische auto’s voor particulieren; subsidie voor de aanschaf van nieuwe elektri-

sche bestelwagens voor ondernemers; korting op de zakelijke bijtelling van elektrische auto’s en aanpassing van de MRB-grondslag voor elektrische auto’s ter compensatie van het extra gewicht van het batterijpakket.

RAI Vereniging heeft zich altijd sterk gemaakt voor de invoering van een systeem van Betalen naar Gebruik. De invoering daarvan en de daaraan gekoppelde hervorming van auto-belastingen staan gepland voor 2030. Maar dit

‘Er moet een Transitiefonds komen om mobiliteit betaalbaar te houden’

onderwerp is inmiddels controversieel verklaard. Wat betekent dit zoveelste uitstel van de invoering van Betalen naar Gebruik voor de mobiliteit?

Helaas zal het invoeringstraject hierdoor sowieso tenminste een jaar vertraging oplopen. Los daarvan zien we in de verschillende verkiezingsprogramma’s allerlei nieuwe elementen verschijnen die het systeem

complexeren gaan maken, zoals een heffingscomponent naar plaats en tijd en zelfs regionale verschillen in de tarieven. Het is evident dat dit de invoering niet eenvoudiger zal maken. Idealiter zou je met een platte heffing moeten starten, op basis van CO₂-uitstoot om zo voldoende draagvlak te creëren. Het is teleurstellend om vast te moeten stellen dat veel mensen denken dat betalen per gereden kilometer het voor hen duurder zal maken. Dat is een misvatting. Het is nadrukkelijk geen extra belasting. De MRB en de BPM moeten verdwijnen en op langere termijn, als het leeuwendeel van de automobilisten elektrisch rijdt, ook de brandstofaccijnzen. Het probleem van deze regeringsploeg is, en dat geldt voor meerdere onderwerpen, dat ze eigenlijk niet in staat zijn om goed uit te leggen wat ze nu eigenlijk precies willen. De communicatie schiet simpelweg te kort en dat schept verwarring, zorgt voor onduidelijkheid en roept bij de burgers onnodig weerstanden op.

Wat betekent de demissionaire status van het kabinet in zijn algemeenheid voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid? In hoeverre loopt dit vertraging op?

De voortzetting van het elektrificatieproces van het Nederlandse wagenpark zal stilvallen, want er is voor de periode 2026 – 2030 nog helemaal niets geregeld op het gebied van

Activiteiten RAI Vereniging in de aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen

- Opstellen mobiliteitsprioriteiten en die delen met de politiek;
- Via strategische samenwerkingen met onder andere de Mobiliteitsalliantie en de Maatschappelijke Coalitie de mobiliteitsprioriteiten breed onder de aandacht brengen;
- Het proces rond het controversieel verklaren van wetsvoorstellen scherp volgen en beïnvloeden;
- Op strategische momenten de media benaderen;
- Kandidaat Kamerleden benaderen om over de beleidsprioriteiten te praten en daarover content te maken voor (sociale) media;
- Het organiseren van verkiezingsdebatten om zo het netwerk uit te breiden en de prioriteiten van RAI Vereniging voor het voetlicht te brengen;
- Uitgebreide gesprekken voeren met beleidsambtenaren, directeuren en demissionaire ministers om de mobiliteitsprioriteiten tijdens de formatie hoog op de agenda van de ministeries te krijgen.

stimuleringsmaatregelen voor EV's. En dat gaat het demissionaire kabinet ook niet meer doen. Dit betekent dat er het komende jaar geen enkele duidelijkheid is over de ondersteuning van EV's. Met als gevolg dat er geen EV's meer worden besteld. Daar komt bij dat zowel consumenten als zakelijke rijders straks MRB voor hun elektrische auto moeten gaan betalen. En dan ook nog eens op basis van een hoger tarief, vanwege het zware accupakket. Daar is (nog) geen compensatie voor geregeld. Tegelijkertijd vindt er geen doorstroming plaats van nieuwe naar gebruikte EV's, omdat potentiële kopers van zo'n occasion eveneens afhaken vanwege het hoge MRB-tarief.

Als het om mobiliteit gaat liggen er op dit moment veel uitdagingen. De sector is, mede vanwege de enorme klimaatopgaven, volop in transitie. Steden krijgen milieuzones, voertuigen elektrificeren, we gaan van een lineaire naar een circulaire economie, etc. Tegelijkertijd is er netwerkschaarste, de betaalbaarheid van mobiliteit staat onder druk, de bereikbaarheid van steden komt in gedrang.... Welke boodschap heeft RAI Vereniging voor de nieuwe vormen kabinetsploeg? Waar liggen de prioriteiten?

Betaalbare, veilige en duurzame mobiliteit vereist feitelijk een systeemspgong. Technologie

is daarbij de drijvende kracht. We staan voor de uitdaging om duurzame mobiliteit in ons land te realiseren en er voor te zorgen dat de randvoorwaarden van de energietransitie op orde zijn. Nederland moet de beschikbare technologie omarmen om zo te bewerkstelligen dat de laad- en tankinfra voor zowel personen- als zware bedrijfswagens op orde is. Zeker nu de zero emissie zones per 1 januari 2025 van kracht gaan. Nederland moet investeren in private- en publieke laadinfra voor logistiek en er moet meer aandacht komen voor het aanpassen van de laadinfra op CO₂-arme hernieuwbare brandstoffen en waterstof. Het zou niet meer dan vanzelfsprekend moeten zijn dat een sector die jaarlijks meer dan 20 miljard euro ophoest, een beroep kan doen op een systeemspgongfonds – door ons het Transitiefonds Mobiliteit genoemd – om dit voor elkaar te krijgen.

In welke mate heeft het kabinet Rutte 4 bijgedragen aan de door RAI Vereniging gewenste mobiliteitsambities?

Het kabinet Rutte 4 was per saldo niet meer dan een voortzetting van Rutte 3. Er is geen nieuw beleid ontwikkeld. Het was de bedoeling dat ze tijdens hun kabinetsperiode 'onomkeerbare stappen' zouden zetten naar Betalen naar Gebruik. Ze zouden de mouwen opstropen en

werk maken van de noodzakelijke systeemspgong. Dat is, zoals iedereen weet, niet gebeurd. Dat is een gemiste kans. Vooral in een periode waarin de technologische ontwikkelingen met bijna de snelheid van het licht plaatsvinden is daadkracht geboden. Aan de auto-industrie zal het niet liggen. Die wil wel. De innovatiekracht van de Nederlandse maakindustrie is gigantisch. Maar het is aan de overheid om dat hele transitieproces optimaal fiscaal te faciliteren, zorg te dragen voor de vereiste vergunningen etc. Toegegeven, het is een complex uitvoeringstraject dat tijd nodig heeft, maar als je niet op tijd start kom je per definitie te laat aan.

RAI Vereniging heeft eerder gepleit voor de komst van een minister voor (gezonde) mobiliteit. Gaat die er ooit komen?

Eigenlijk zou er een onafhankelijk instituut moeten komen voor mobiliteit. Een soort regeringscommissaris die volledig autonoom kan opereren en beschikt over een eigen budget. Dat plaveit de weg om een langjarig mobiliteitsbeleid te ontwikkelen dat verder reikt dan de kabinetsperiode.

Welk advies zouden jullie de nieuwe minister van IenW willen meegeven?

Teveel om in dit kader te behandelen. Voor de



Frits van Bruggen en Olaf de Bruijn: 'Om te komen tot betaalbare, veilige en duurzame mobiliteit is een systeemspromg nodig, met technologie als driving force'

mobiliteit van de toekomst blijft het in ieder geval noodzakelijk om structureel te blijven investeren in infrastructuur voor zowel het personen- als het beroepsgoederenvervoer. Idealiter zou 3 procent van het Bruto Nationaal Product (BNP) jaarlijks aan infrastructuur moeten worden besteed. Dat is op dit moment bij lange na niet het geval.

Het zwaartepunt bij het mobiliteitsbeleid ligt steevast bij de auto. Met name de motorfiets en de e-scooter worden, eufemistisch gesteld, vaak nogal stiefmoederlijk behandeld. Zou de politiek niet veel meer aandacht moeten

schenken aan deze realistische, praktische alternatieve vervoersoplossingen en op welke manier?

De focus van de overheid is primair gericht op lopen, fietsen en autorijden en het OV. Voor al die andere Lichte Elektrische Voertuigen (LEV's) lijkt een blinde vlek te bestaan. Terwijl dat bij uitstek duurzame en betaalbare alternatieven zijn voor onder andere het woon-werkverkeer voor de middellange afstanden. Deze praktische vervoersmodaliteiten dragen bovendien bij aan de CO₂-doelstelling van veel werkgevers en aan het vermijden van files. Daar is onvoldoende oog voor bij de

politiek. Deze lichte en compacte vervoersoplossingen verdienen het meer te worden gepromoot bij werkgevers. RAI Vereniging vindt dat het gebruik van deze vervoermiddelen tijdens het woon-werkverkeer meer moet worden gestimuleerd. Bijvoorbeeld met een leaseregeling of denk aan het toegang verschaffen van bezitters van een B-rijbewijs (na een aantal praktijklessen) tot het A-rijbewijs. En laten we vooral niet de fiets vergeten. Dat is immers een van de meest betaalbare en daardoor meest inclusieve vorm van mobiliteit. Forensen zouden het recht op een km-vergoeding moeten behouden bij het gebruik van de

fiets van de zaak. In landen als België en Duitsland, waar dit al het geval is, maken forensen viermaal zoveel gebruik van de fietsregeling.

Wanneer zou het mobiliteitsbeleid van de komende regeringscoalitie geslaagd zijn. Vooropgesteld dat ze de zittingstermijn van vier jaar halen?

Van Bruggen moet even over deze vraag

nadenken en zegt. 'Als mijn kleinzoon over een x aantal jaren terugkijkt en kan zeggen: "Ik weet nog wanneer die systeemsprong is begonnen. Dat was in ..." Vanaf dat moment werd het voor iedereen mogelijk om veilig, betaalbaar en duurzaam van A naar B te reizen. Van Bruggen en De Bruijn voegen daar trouwens ook nog de factor geluk aan toe. Want, benadrukken zij: mobiliteit is niet alleen

een recht, het is eigenlijk een voorwaarde om gelukkig te zijn. Dit impliceert automatisch dat mobiliteit betaalbaar en inclusief is. Maar mobiliteit is vooral, en dat geldt voor alle Nederlanders en alle bedrijven, een must! ●

Mobiliteitsprioriteiten RAI Vereniging

Zet de elektrificatie van het wagenpark voort in de periode 2026-2030.

RAI Vereniging pleit ervoor om de fiscale stimulering van zero-emissie auto's ook na 2025 voort te zetten en wil dat de subsidie-regeling voor de aanschaf van nieuwe zero-emissie auto's wordt voortgezet. Als de verduurzaming niet uit de algemene middelen wordt betaald, blijft de transitie naar zero-emissie auto's afgeremd.

Zet de vaste autobelastingen om in een tarief voor Betalen naar Gebruik.

Het systeem moet lonen om minder en schoner te rijden. De invoering van Betalen naar Gebruik mag geen verdere vertraging oplopen. Door de huidige politieke situatie raakt de invoering in 2030 uit zicht. RAI Vereniging is voorstander van een milieucomponent in de tarieven van Betalen naar Gebruik. Dat biedt namelijk een impuls aan de verkoop van nieuwe schone en zuinige auto's.

De laad- en tankinfrastructuur mag volgens de RAI Vereniging niet de beperkende factor zijn in de transitie naar duurzame mobiliteit.

Nederland moet investeren in private- en publieke laadinfrastructuur voor de logistiek.

RAI Vereniging vraagt extra aandacht voor geavanceerde hernieuwbare brandstoffen.

Deze brandstoffen worden gemaakt uit elektriciteit, waterstof en bioafval. In de overgang naar volledig waterstof- en elektrische mobiliteit, zijn deze brandstoffen een manier om betaalbaar CO₂ te reduceren.

Voorstel kilometervergoeding bij leasefiets.

Laat forensen het recht op een kilometervergoeding behouden bij het gebruik van een fiets van de zaak. In België en Duitsland, waar dit al het geval is, maken vier keer zoveel medewerkers gebruik van de fietsregeling.

Nieuwe oplossingen in woon-werkverkeer.

Lichte voertuigen zoals de scooter en de motor zijn duurzame oplossingen voor woon-werkverkeer op midden-lange afstand. Ze kunnen bijdragen aan de CO₂ doelstelling van werkgevers en het vermijden van files. Deze lichte compacte mobiliteitsoplossingen kunnen meer gepromoot worden bij werkgevers.

Naar nul-emissie logistiek in 2050.

RAI Vereniging verwacht dat de klimaatdoelen voor de logistiek haalbaar zijn als alle technologieën een rol spelen: Elektrisch, waterstof, plug-in hybride en hernieuwbare brandstoffen. De stimulering van zero-emissie trucks is onvoldoende. Zowel volledig elektrische, als ook waterstof en plug-in hybride voertuigen moeten worden ingezet in de stadslogistiek.

Strategische innovatie- en handelsagenda rond batterijen.

Batterijen zijn een essentieel onderdeel van de duurzame en circulaire economie van de toekomst. Nederlandse truckfabrikanten hebben een strategisch belang bij de toegang tot grondstoffen, batterij innovatie en recyclingcapaciteit in Nederland. De Nederlandse overheid moet gericht inzetten op het faciliteren en actief bevorderen van circulaire bedrijvigheid in Nederland.

Een auto voor 50 jaar.

De overheid kan meer kansen pakken in de circulariteit en repareerbaarheid van producten. Voor vervoersmiddelen kan de ambitie hoger liggen: waar een auto nu 15 jaar meegaat, kan dat in de toekomst wellicht 60 jaar zijn. Door goed te onderhouden en bijvoorbeeld software en het interieur van een elektrische auto te vernieuwen, kan worden voorkomen dat een kostbaar product vroeg wordt afgedankt.

Aangepaste mobiliteit voor toegang tot de samenleving voor gehandicapten.

Het is van belang om dit betaalbaar te houden door vergoedingen voor mobiliteit van ernstig gehandicapten niet te beperken. Nationale voertuigeisen geven steeds minder ruimte om voertuigen aan te passen voor gehandicapten.



'We zorgen dat het financieel blijft lonen om elektrisch te rijden en we zorgen ervoor dat daar in de begroting van het Rijk ook op een moderne manier mee om wordt gegaan.'



'We voeren geen rekeningrijden (Betalen naar Gebruik) in naast of boven op de huidige belastingen en heffingen die al het gebruik en bezit belasten.'



'We investeren in (snel)fietspaden in het binnen- en buitengebied, voldoende fietsstallingen (waaronder bij stations) en landelijke regelgeving wordt aangepast om (snor)scooters binnen de bebouwde kom van het fietspad te weren.'

**Christen
Unie**

'We maken serieus werk van de doelstelling om vanaf 2030 alleen zero emissie personenvoertuigen in de showroom toe te staan.'



**Partij voor
de Dieren**

'Door te investeren in nieuwe fietssnelroutes en fietsstraten vergroten we de (woon-werk)afstand die comfortabel met de fiets afgelegd kan worden.'

D66

'We willen de automobiliteit verduurzamen en zo de uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof terugdringen. We blijven elektrische auto's stimuleren met subsidies en belastingvoordelen.'



PARTIJ VOOR DE VRIJHEID

'Wij vinden dat iedereen zelf moet bepalen op welke manier iemand naar zijn of haar bestemming reist.'



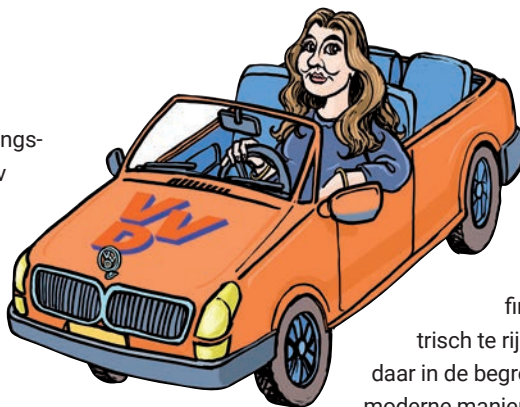
'Een circulaire economie (hergebruik) op het vlak van bijvoorbeeld metalen is simpelweg nodig om concurrerend te blijven en om de leveringszekerheid van grondstoffen veilig te stellen.'

Mobiliteitsstandpunten grootste politieke partijen Tweede Kamerverkiezingen



De VVD noemt in het verkiezingsprogramma de auto en het ov essentieel in het dagelijks leven. Daarom moet

volgens de partij mobiliteit betaalbaar blijven. Onder andere door de stijging van de prijzen van mobiliteit te beperken en de accijnzen te verlagen. Achterstanden in infra wil de VVD wegwerken door extra te investeren in het onderhoud en het verbeteren van bestaande wegen, sporen, tunnels en bruggen. En er moet de komende jaren planmatig en klimaatbestendig worden gebouwd aan de nieuwe wegen, bruggen en tunnels waar de voorgaande jaren plannen voor zijn gemaakt en in is geïnvesteerd. De partij stelt nadrukkelijk te willen investeren in alle vervoerstypen. Verder wil de VVD mobiliteit slimmer maken en de omslag naar elektrisch vervoer stimuleren. Bijvoorbeeld in de tweedehandsmarkt van elektrische auto's en op een zodanige manier dat de gewone



automobilist zo min mogelijk wordt geraakt door hogere kosten of belastingen. Letterlijk stelt de partij: we zorgen dat het financieel blijft lonen om elektrisch te rijden en we zorgen ervoor dat daar in de begroting van het Rijk ook op een moderne manier mee om wordt gegaan. We gaan fors aan de slag met de uitrol van het

laadpalennetwerk. In de toekomst wil de VVD toewerken naar een stelsel van Betalen naar Gebruik waaraan iedereen, ook bij gebruik van elektrisch vervoer, bijdraagt. Uitgangspunt daarbij is dat de belasting op de auto niet wordt verhoogd. 'Betaalbaarheid voor middengroepen en ondernemers is dus randvoorwaardelijk aan dit systeem', aldus het partijprogramma. Het tarief is niet gebonden aan de tijd en de plek waar je de auto gebruikt. Een spitsheffing voor hardwerkend Nederland is dus niet aan de orde.



Mobiliteit is brede welvaart, zo luidt de kop boven de mobiliteitsparagraaf van PvdA/GroenLinks. Beide partijen vinden dat de huidige regelingen voor mobiliteit, zoals leaseauto's, reiskostenvergoedingen en subsidies voor elektrische auto's, vooral in het voordeel uitpakken van hoge inkomens. In het verkiezingsprogramma staat dat er voor iedereen, naar Duits voorbeeld een Klimaatticket moet komen, waarbij iedereen voor een vast bedrag van € 49 per maand in de daluren onbeperkt kan reizen met alle vormen van het OV. Meer nadruk op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit en minder op het gebruik van privéauto's achten zij essentieel. Een aanzienlijk deel van de publieke ruimte die privéauto's in beslag nemen, kan volgens PvdA/GroenLinks beter worden gebruikt voor bijvoorbeeld

extra woningen, parken en pleintjes of voorzieningen. In het verkeer krijgen voetgangers en fietsers voorrang op auto's en er wordt geïnvesteerd in (snel)fietspaden in het binnen- en buitengebied, voldoende fietsstallingen (waaronder bij stations) en landelijke regelgeving wordt aangepast om (snor)scooters binnen de bebouwde kom van het fietspad te weren.

De partijen willen de invoering van Betalen naar Gebruik voor automobilisten versnellen, zodat de vervuiler gaat betalen. Het is naar hun oordeel eerlijker om een lager tarief te rekenen in regio's waar mensen afhankelijk zijn van de auto omdat het openbaar vervoer geen goed alternatief vormt en er vindt differentiatie naar tijd plaats. Om files te bestrijden wordt vrachtverkeer zwaarder belast naar Duits voorbeeld (Maut-heffing). De fiscale voordelen van leaseauto's worden afgebouwd. Fiscale en andere maatregelen moeten er voor

zorgen dat in Nederland vanaf 2030 alleen nog elektrische voertuigen worden verkocht, inclusief brom- en snorfietsen. Fiscale regelingen voor elektrisch rijden zijn voortaan alleen nog gericht op lage en middeninkomens.





Voor mobiliteit zet BBB in op een mobiliteitstransitie die kan rekenen op het draagvlak van de burger.

Een OV dat beschikbaar, comfortabel en betaalbaar is. Kleinschalig OV, taxi's, kleine busjes en de fiets moeten een grotere rol krijgen naast het reguliere OV. De partij wil via technologie het gebruik van bijvoorbeeld deelauto's en deel-fietsen bevorderen. Naast maatwerk in het OV wil BBB meer inzetten op slimme toepassingen die de doorstroming op de wegen verbeteren. Zoals meer gebruik van de 'groene golf', slimme verkeerslichten op diverse wegen en het optimaliseren van de benutting van infra. De veiligheidsvoorschriften voor vervoersmodaliteiten zoals step, fiets en bromfiets dienen te worden herzien, waarbij meer rekening wordt gehouden

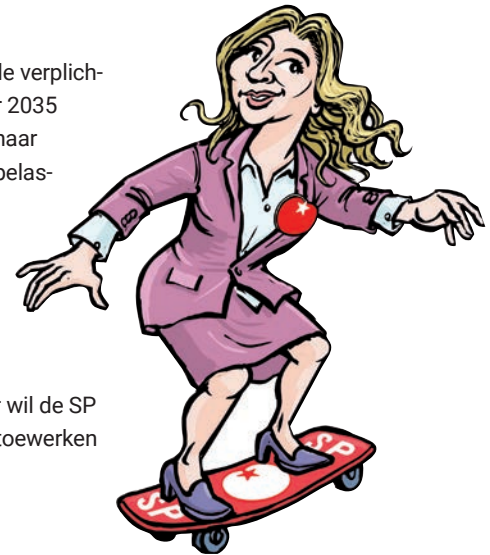


met de snelheid dan naar het type voertuig. BBB ondersteunt de verdere uitrol van (laad) infra voor alternatieve brandstoffen en is voorstander van het herintroduceren van de

maximalsnelheid van 130 km/uur op die wegen waar dat kan. BBB vindt dat de aangescherpte regels voor vrachtwagens – denk aan de invoering van zero emissie zones - haalbaar en betaalbaar moeten zijn en zegt de komst van logistieke 'hubs' nabij woonkernen te ondersteunen. Zodat ook kleine ondernemers, die voor deze woonkernen van belang zijn, bevoorrad kunnen blijven worden. De invoering van zero emissie zones in gemeenten vanaf 2025 noemt de partij overigens onhaalbaar en onbetaalbaar en moet daarom worden uitgesteld. Verder moet er een overgangsregeling komen voor ondernemers die wel moeite hebben gedaan voor de aanvraag van subsidie of een netaansluiting, maar die niet ontvangen. Zij zouden een ZE-zone ontheffing voor hun dieselovertuigen moeten krijgen.

SP.

De SP wil dat autorijden schoner en niet duurder wordt en steunt de verplichting voor producenten dat alle nieuwe auto's uiterlijk vanaf het jaar 2035 emissievrij moeten zijn. De partij is tegen rekeningrijden (Betalen naar Gebruik). Verder is de SP van mening dat 'oneerlijke subsidies en belastingvrijstellingen voor stekkerauto's terecht komen bij mensen die het niet nodig hebben.' Die categorie moet daarom voortaan volwaardig belasting betalen om te voorkomen dat mensen die geen stekkerauto kunnen de rekening gepresenteerd krijgen. Als het aan de SP ligt worden alle wegen in Nederland tolvrij en wordt er geïnvesteerd in fiets- en wandelinfrastructuur. De partij schrijft in het verkiezingsprogramma meer te willen investeren in het OV en provincies de mogelijkheid te willen bieden om eigen vervoersbedrijven op te richten. Verder wil de SP het OV direct overall goedkoper maken door de BTW te schrappen en uiteindelijk toewerken naar gratis OV.



Voor het CDA vormt bereikbaarheid een basisrecht. Voorzieningen dienen, ongeacht waar iemand in Nederland woont, makkelijk te bereiken zijn. Ook zonder auto en zonder dat men daarvoor de hoofdprijs betaalt. Bereikbaarheidsnormen gaan daarom volgens de partij vóór het rendementsdenken. Het CDA zegt tegenstander te zijn van rekeningrijden (Betalen naar Gebruik) op het platteland, omdat iemand die daar woont minder alternatieven heeft voor de auto dan iemand in de stad, en wil voor het in stand houden van het wegen-net mensen buiten Nederland via een e-vignet een bijdrage laten betalen. De partij wil de 'onhandige belastingmaatregel waardoor tweedehands elektrische auto's nu naar

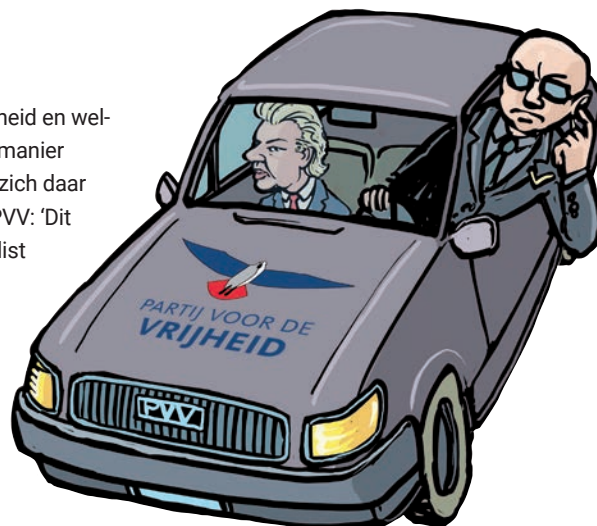
het buitenland verdwijnen' aanpassen, zodat die auto's ook voor Nederlandse particulieren betaalbaar blijven. Verder wil de partij fors meer geld uittrekken voor regionaal openbaar vervoer en regionale bereikbaarheid; investeren in goede en betaalbare alternatieven voor de auto, zoals snelfietspaden, OV en deelvervoer en tientallen door stikstof of budgettaire problemen stilgelegde wegaanleg-projecten, wanneer dat nodig is voor de veiligheid en bereikbaarheid, weer opstarten. Ten slotte moeten betere hogesnelheidsverbindingen een alternatief bieden voor Europese vlieg-vakanties en het aantrekkelijker maken in de stad te werken en elders te wonen.





PARTIJ VOOR DE VRIJHEID

Voor de PVV is mobiliteit een belangrijke voorwaarde voor vrijheid en welvaart. De partij vindt dat iedereen zelf moet bepalen op welke manier iemand naar zijn of haar bestemming reist. De overheid moet zich daar niet mee bemoeien. In het verkiezingsprogramma schrijft de PVV: 'Dit kabinet denkt het klimaat te kunnen redden door de automobilist aan te pakken en wil van autorijden een luxeproduct maken door de lasten steeds verder te verzwaren. Men wil rekeningrijden (Betalen naar Gebruik) invoeren, er komt een ban op de brandstofauto en de brandstofprijs gaat door het dak. Puur pestgedrag om de staatskas te spekken. Wij willen niet dat de automobilist nog langer gebruikt wordt als melkkoe. Autorijden geeft ook een gevoel van vrijheid dat mensen nooit mag worden afgepakt.' De PVV wil de accijnzen op brandstof verlagen. Naast de auto moet ook het OV veilig, toegankelijk en betaalbaar zijn. Dus geen spitstarieven, voldoende treinen met voldoende zitplaatsen en een hoge punctualiteit van de NS. Kort samengevat wil de PVV: meer wegen aanleggen; brandstofaccijnzen verlagen; geen rekeningrijden; de maximumsnelheid verhogen naar 140 km/h; geen verbod op de verkoop van brandstofauto's; alle milieuzones schrappen; NS en ProRail samen in één groot Nederlands Spoorbedrijf en een betaalbaar en veilig OV.



D66

Bij investeringen in mobiliteit kiest D66 vooral voor het beter benutten van bestaande infrastructuur en het aanleggen van ontbrekende schakels. De partij wil autorijden eerlijker maken door rekeningrijden (Betalen naar Gebruik) in te voeren. Met een heffing gebaseerd op CO₂-uitstoot, plaats, tijd en gewicht en een hoger tarief in de stedelijke gebieden om daar het autogebruik te ontmoedigen en de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Tegelijkertijd wil D66 een korting in gebieden waar men afhankelijker is van de auto omdat de voorzieningen op grotere afstanden liggen en het OV-aanbod minder is. Het verkiezingsprogramma noemt 500.000 deelauto's in 2030 als ambitie en met gemeenten moeten er afspraken worden gemaakt over het aanbieden van deelauto's en deelfietsen in (nieuwbouw)wijken. Verder wil D66 Europese afspraken maken over het makkelijker, en daarmee betaalbaarder, maken van het aan-

passen van nieuwe auto's voor mensen met een toegankelijkheidsbehoefte.

Omdat bestelbusjes vaak meerdere keren heen en weer rijden om online bestelde producten af te leveren, wat slecht is voor het klimaat en tot onnodige drukte leidt, wil de partij met grote online winkels afspraken maken om het ophalen van pakketjes aantrekkelijker te maken dan het bezorgen. Op weg naar klimaatneutraliteit in 2050 zet D66 in op fiets, deelmobiliteit, het OV en elektrisch rijden met als motto: wat elektrisch kan, moet elektrisch.

Daarom wil D66 elektrische auto's blijven stimuleren met subsidies en belastingvoordelen en bij leasecontracten voortaan een elektrische auto verplicht stellen.

Ten slotte moeten er in 2025 in minimaal 50 steden milieuzones voor personenauto's komen en voor de logistieke sector emissievrije zones.

Politici en hun voertuig

Pien Meppelink (CDA): 'Maak het mogelijk met een autorijbewijs een 125 cc motorfiets te besturen'

De liefde voor motoren en bromfietsen is **Pien Meppelink**, kandidaat Kamerlid voor het CDA, zo ongeveer met de paplepel ingegoten. Haar vader, Wout Meppelink, is namelijk al 27 jaar de uitgever van het iconische blad Bromfiets, het oudste bromfietsmagazine ter wereld. Zij vertelt van kinds af aan altijd al omringd te zijn geweest met gemotoriseerde tweewielers. 'Mijn ouders leefden in een honderd jaar oud woonschip dat midden in de polder was aangemeerd op een vaste ligplaats. Een uitstekende uitvalsbasis dus om lekker door de weilanden te crossen en een beetje te sleutelen aan bromfietsen.'

Motor als ruilmiddel

'Op mijn 12e kwam ik er achter dat ik mijn halve leven al een motorfiets bezat. Mijn vader had namelijk het spaarbankboekje, dat mijn opa mij had nagelaten, geïnvesteerd in een AJS 500cc 1-cilinder motorfiets uit 1952. Dat leverde mij een mooi 'appeltje voor de dorst' op. Want die machine kon prima als ruilmiddel dienen om de toekomstige bromfietswensen, van een puber zonder geld, in vervulling te laten gaan. Dat ging als volgt. Ik zei tegen mijn vader: "als jij nou die koplamp, het voorspatbord en het stuur van mijn AJS overneemt, dan kan ik die UNION bromfiets aanschaffen." Aan dat feest kwam natuurlijk een eind toen alle onderdelen van die motorfiets op enig moment waren verkocht.'

De besmetting met het motor- en bromfietsvirus heeft haar inmiddels wel een aardige verzameling klassiekers opgeleverd die qua leeftijd misschien wel pensioengerechtigd zijn, maar in de praktijk nog volop actief zijn. Haar favoriete machine is een Honda CB 400F uit 1977 die ze zelf heeft omgebouwd tot 'scrambler', oftewel een offroad motorfiets.



Verder omvat de collectie een Puch MS50 uit '72, een Demm Sport 49cc uit '62 (die staat midden in de woonkamer van haar woonboot te pronken), een Solex S3800 uit 1964 en een tot café racer omgebouwde Honda CB 350 uit 1968.

Amendement ingediend

Meppelink, die ook als fotograaf werkzaam is in de automotive branche, reist veel. Het viel

haar op dat het in Europa wemelt van de gemotoriseerde tweewielers. 'Neem een stad als Rome, daar maken motorfietsen en scooters een integraal onderdeel uit van het verkeersbeeld. En iedereen houdt rekening met elkaar. Hoe anders is het in Nederland dat eerder een gedoogbeleid of zelfs een ontmoedigingsbeleid voert. Ik snap daar niets van. De overheid is bezig het autogebruik terug te dringen. Tegelijkertijd vormen het OV en de

fiets lang niet in alle gevallen en voor alle afstanden een goed alternatief. Het is eigenlijk onbegrijpelijk dat de motor- en de bromfiets, die Nederland na de wederopbouw feitelijk mobiel hebben gemaakt, nu worden teruggedrongen. Terwijl dit bij uitstek hele slimme en vernuftige vervoermiddelen zijn om van A naar B te komen. Ze hebben relatief weinig uitstoot, zorgen voor weinig ruimtebeslag, zijn goed betaalbaar en eenvoudig te elektrificeren. Daarom heb ik, samen met mijn fractiegenoot Mark den Hollander, via een amendement, het CDA-verkiezingsprogramma laten aanpassen. Daarin is nu opgenomen dat bezitters van het autorijbewijs (B) de mogelijkheid moeten krijgen om een lichte 125-cc motorfiets (A1) te besturen.'

'Verlaag de drempel om op een motorfiets te stappen'

Stop betutteling

Zij laat weten dat inmiddels 14 andere EU-lidstaten, waaronder België en Duitsland, deze Europese regeling die dit onder voorwaarden mogelijk maakt, al hebben toegepast. 'Dat moet Nederland ook doen. 'Het zou tegelijkertijd een mooie bijdrage leveren aan het reduceren van de filedruk, de parkeerproblematiek en de vervoersarmoede. De overheid moet stoppen inwoners vervoersbeperkingen op te leggen met betuttelende maatregelen, maar hen juist vertrouwen schenken en alternatieven bieden.' ●

Pien Meppelink: 'De overheid moet stoppen inwoners vervoersbeperkingen op te leggen met betuttelende maatregelen.'

Politici en hun voertuig

Chris Stoffer (SGP): 'Laat de bedrijfsfietsregeling terugkomen'

Bij Tweede Kamerlid **Chris Stoffer**, lijsttrekker van de SGP, is de liefde voor de fiets verankerd in het DNA van zijn familie. Daardoor is hij een van de politici die de fiets een warm hart toedraagt. Zo legden zijn grootouders al ruim een eeuw geleden de basis voor fietsenmakerij Stoffer. Een goed renderende onderneming die gaandeweg werd uitgebreid met een taxibedrijf en een garage met benzinepomp.

Dat heeft mij gevormd, vertelt Stoffer. 'Want ongeveer 15 jaar lang was ik op zaterdag en tijdens vakanties op het bedrijf van mijn opa en oma te vinden om hen met tal van werkzaamheden te ondersteunen. Ik hield mij onder andere bezig met verkoop, fietsverhuur, reparatie en droeg als pompbediende een steentje bij aan de bedrijfsvoering. Ik leerde sleutelen, met klanten omgaan, zag van binnenuit hoe het mkb-bedrijf werkt en merkte al snel dat het klaarstaan voor anderen mij voldoening schonk.' Stoffer zegt, als het even kan, de fiets te pakken. Niet alleen naar het Binnenhof, maar ook om boodschappen te doen of voor recreatieve ritjes.

Het zal niet verwonderen dat hij daarom een groot voorstander is van meer, betere en veiligere fietspaden. 'In ons verkiezingsprogramma pleit de SGP ervoor om via cofinanciering de knelpunten in regionale fietsnetwerken aan te pakken en de aanleg van snelfietsroutes te stimuleren. Bovendien vinden wij dat er meer nationale financiering nodig is voor investeringen van gemeenten en provincies om hun wegennet veiliger te maken. Denk daarbij aan aanpassingen in woonwijken om te hard rijden onmogelijk te maken, veiligere fietspaden en kruispunten (ook voor e-bikes), gescheiden rijbanen voor fietsen en auto's, veiligere 80-km/u wegen en meer verkeershandhaving. Ten slotte zijn wij van mening dat de werkkostenregeling (WKR) te weinig ruimte biedt voor een fiets van de zaak, terwijl de leasefiets-



Chris Stoffer: 'De fiets heeft in mijn leven altijd centraal gestaan.'

regeling vooral is bedoeld om het gebruik van e-bikes tijdens het woon-werkverkeer te stimuleren. Beide regelingen hebben hun beperkingen. De SGP wil daarom dat de Bedrijfsfietsregeling terugkeert.' ●

Politici geven hun mobiliteitsvisie

In de aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen op woensdag 22 november, heeft RAI Vereniging de mobiliteitswoordvoerders van een aantal grotere partijen in de Tweede Kamer verschillende mobiliteitsstellingen voorgelegd. De stellingen sluiten nauw aan op de mobiliteitsprioriteiten van RAI Vereniging en moeten meer helderheid geven over waar de politieke partijen nu echt voor staan als het gaat om verkeer, vervoer en infrastructuur en welke concrete oplossingen zij aanreiken.

RAI Vereniging preludeert daarmee op het Mobiliteitsindustriedebat dat zij op 9 november op de Automotive Campus in Helmond organiseert. De insteek van het debat is ondernemerschap en innovatie. Met een jaarmzet van 90 miljard euro is de mobiliteits-, maak- en service-industrie in Nederland een sector van wezenlijk economisch belang. Een economische sector die werk biedt aan meer dan 100.000, vooral hoogopgeleide, mensen. Een afvaardiging van de politieke partijen zal met elkaar de degens kruisen over tal van mobiliteitsonderwerpen onder leiding van een professionele debatleider.



Mobiliteitsstellingen

De fiscale stimulering van zero-emissie auto's moet ook na 2025 worden voortgezet om de klimaatdoelstellingen te halen.

PvdA/GroenLinks

Vooruitlopend op het Europese verbod op de verkoop van auto's met een verbrandingsmotor in 2035, zorgen we er met fiscale en andere maatregelen voor dat in Nederland vanaf 2030 alleen nog elektrische voertuigen worden verkocht, inclusief brom- en snorfietsen. De leasesector gaat al in 2025 over op 100% elektrische auto's. Fiscale regelingen voor elektrisch rijden zijn voortaan alleen nog gericht op lage en middeninkomens.

VOLT

Volt wil dat de subsidies voor elektrische auto's voortgezet wordt tot en met 2030, alhoewel het na 2025 wel langzaam afgebouwd zal worden. Volt wil dat de maximum catalogusprijs van auto's die met subsidie mogen worden gekocht vanaf 2025 omlaag gaat en steeds verder afgebouwd wordt.

ChristenUnie

Ja. Er moet een gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting komen voor elektrische auto's, zodat de elektrische auto nooit meer mrb betaalt dan een auto met brandstofmotor van een gelijkwaardige klasse. In 2023 wordt overgegaan tot kilometer-beprijzing van autogebruik, waarbij gedifferentieerd wordt naar milieukeurmerken. Zero-emissievoertuigen betalen dan minder per kilometer dan brandstofvoertuigen.

BBB

De fiscale stimulering zoals we die nu hebben komt vooral de mensen ten goede die in de eerste plaats al een nieuwe zero-emissie auto kunnen kopen, terwijl we juist moeten kijken hoe we mensen die niet de middelen hebben om een zero-emissie auto te kunnen kopen, kunnen helpen.

De overheid moet werkgevers stimuleren om lichte voertuigen, zoals de (elektrische) scooter en de motor, in te zetten als duurzame oplossingen voor woon-werkverkeer op midden-lange afstand. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de klimaatdoelstellingen en worden files vermeden.

PvdA/GroenLinks

We leggen meer nadruk op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit en minder op het gebruik van privéauto's. Een aanzienlijk deel van de publieke ruimte die privéauto's in beslag nemen, kan beter worden gebruikt voor bijvoorbeeld extra woningen, parken en pleintjes of voorzieningen. Daartoe stimuleren we werkgevers in het gebruik van elektrische lichte voertuigen.

VOLT

Volt wil dat de overheid zich gaat inzetten op innovatieve oplossingen om het woon-werkverkeer te verduurzamen. Volt ziet hierbij het gebruik van (elektrische) scooters als deel van deze verduurzaming.

ChristenUnie

De overheid moet werkgevers stimuleren om ook lichte voertuigen, zoals de (elektrische) scooter en de motor, in te zetten als duurzame oplossingen voor woon-werkverkeer op midden-lange afstand. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de klimaatdoelstellingen en worden

files vermeden. De ChristenUnie kiest onomwonden voor de fiets. We willen dat meer mensen de fiets nemen. Daarom investeren we in een fijnmazig netwerk van (onverharde) wandel- en fietspaden. In 2030 willen wij een toename van het fietsgebruik met ten minste 25% ten opzichte van 2020. Het aandeel van de fiets in ritten tot 7,5 km groeit van 35% naar ten minste 45%. Wij investeren in fietssnelwegen (zonder stoplichten) en in meer fietsenstallingen bij OV-knooppunten en in binnensteden. Op elk station komen deelfietsen beschikbaar. Het wordt makkelijker geld vrij te maken voor fietsinfrastructuur in het Mobiliteitsfonds.

BBB

We stimuleren het gebruik van lichte voertuigen waar dat kan, hoewel bepaalde lichte voertuigen net zo goed in files terechtkomen als auto's. Wel moet er altijd een keuze zijn en moet er in onze infrastructuur rekening gehouden worden met toename van lichte voertuigen

Forenzen moeten het recht op een kilometervergoeding behouden bij het gebruik van een fiets van de zaak.

PvdA/GroenLinks

Naast de maximale reiskostenvergoeding komt er ook een minimale reiskostenvergoeding waar werknemers recht op hebben. Dat geldt dus ook voor mensen die op hun fiets naar het werk komen.

VOLT

Ligt aan de afspraken tussen de werknemer en werkgever. Volt wil graag het gebruik van de fiets stimuleren. Volt wil wel dat werknemers kilometervergoeding kunnen krijgen, als de fiets niet te gebruiken is in verband met bijvoorbeeld weersomstandigheden of ziekte.

ChristenUnie

Forenzen moeten het recht op een kilometervergoeding behouden bij het gebruik van een fiets van de zaak. Net als voor autoforenzen mogen werkgevers fietsers een kilometervergoeding geven. Dit is staand beleid en blijft ongewijzigd, wat betreft de ChristenUnie.

BBB

Een kilometervergoeding dient in de kern om kosten die gemaakt worden voor het reizen van en naar het werk te compenseren. Bij auto's moet betaald worden voor brandstof, bij het OV moet betaald worden voor kaartjes. Fietsen kost alleen lichamelijke inspanning en in enkele gevallen elektriciteit (wat gemiddeld neerkomt op kosten van nog geen euro per week, en dat is als je gebruik maakt van eigen elektriciteit en 7 dagen per week gebruik maakt van de fiets van de zaak).

We moeten de komende jaren toewerken naar Betalen naar Gebruik.

PvdA/GroenLinks

We versnellen de invoering van Betalen naar Gebruik voor automobilisten, zodat de vervuiler gaat betalen. Het is eerlijker om een lager tarief te rekenen in regio's waar mensen afhankelijk zijn van de auto omdat het openbaar vervoer geen goed alternatief vormt. We differentiëren ook naar tijd.

VOLT

Volt is het hiermee eens. Volt wil dat Nederland naar Zweeds voorbeeld overstapt tot Betalen naar Gebruik in plaats van de huidige motorrijtuigenbelasting. Volt wil verder, zolang we nog niet Betalen naar Gebruik hebben ingevoerd, alvast een gewichtscorrectie toepassen op de wegenbelasting voor voertuigen die zwaarder zijn dan vergelijkbare voertuigen op fossiele brandstof.

ChristenUnie

We moeten de komende jaren toewerken naar Betalen naar Gebruik. De ChristenUnie wil wegen beter benutten. We introduceren voor de

auto een kilometerprijs die gedifferentieerd is naar milieukeurmerken, tijd en plaats: op het platteland laag, op drukke momenten in de brede Randstad hoger. Bij de invoering worden privacyoverwegingen, fraudegevoeligheid en uitvoerbaarheid meegewogen. Bestaande en geplande tolheffing, zoals bij de Westerscheldetunnel, de Kiltunnel, de Blankenburgverbinding en de verlengde A15, wordt met de invoering van de kilometerprijs geschrapt. We verbeteren de doorstroming door slimme technologie in de auto en in de infrastructuur, waarin we via het Infrafonds investeren. Zo kan de file- en milieudruk in Nederland fors omlaag.

BBB

BBB is tegen het Betalen naar Gebruik op de manier hoe het al die tijd is besproken. Met de zogenaamde 'platte taks' worden autogebruikers in de regio harder geraakt dan mensen in de Randstad. Dit komt doordat er steeds grotere reisafstanden vereist zijn voor basisvoorzieningen zoals scholen, politiekantoren en supermarkten terwijl er geen tot weinig alternatieven (OV) voorhanden zijn.

De laad- en tankinfrastructuur moet voorlopen op de ingroei van elektrisch vervoer (auto's, bestelwagens en vrachtwagens)

PvdA/GroenLinks

Er komt een Energie-acceleratielwet, zodat de procedure van aanvraag tot vergunning van kritieke energie-infrastructuur niet langer dan twee jaar duurt. Ter ondersteuning van projecten die de energietransitie versnellen, zorgen we daarnaast voor een juridisch houdbare regeling die dit soort projecten vrijstelt van de stikstofbepalingen. Ook komt er een Nationaal Uitvoeringsplan, waarin expliciete keuzes worden gemaakt over welke infrastructuur waar en wanneer beschikbaar komt. Zo bieden we zowel producenten als afnemers van duurzame energie de zekerheid die nodig is om duurzame investeringen te doen. Dat geldt dus ook voor laadinfrastructuur van auto's en vrachtwagens.

VOLT

De laad- en tankinfrastructuur moet voorlopen op de ingroei van elektrisch vervoer (auto's, bestelwagens en vrachtwagens). Volt wil problemen preventief oplossen, hieronder valt het uitbreiden van de laad- en tankinfrastructuur voor elektrisch vervoer voordat het gebrek aan infrastructuur een probleem vormt.

ChristenUnie

De laad- en tankinfrastructuur moet voorlopen op de ingroei van elektrisch vervoer (auto's, bestelwagens en vrachtwagens). De ChristenUnie wil vaart maken met de realisatie van laad-infrastructuur. Daarom zetten we de bestaande subsidies voor laadinfrastructuur van vrachtwagens voort. We maken tempo met de 'verzorgingsplaats van de toekomst' om snel te voorzien in een landelijk dekkend netwerk van laadplaatsen. Om het energienetwerk minder te belasten en zonne- en windenergie optimaal te benutten, wordt het mogelijk dat laadpalen de snelheid van het laden op slimme wijze beïnvloeden. Auto-accu's kunnen via slimme laadpalen bij een piekvraag ook energie terug leveren.

BBB

Zonder deze infrastructuur is het onmogelijk om een transitie te maken naar duurzamer vervoer op de weg. Het moet voorlopen en we ondersteunen de aanleg. Daarbij moet het overigens niet alleen gaan over laad- en tankinfrastructuur voor elektrisch vervoer. Ook waterstof, e-fuels, duurzame kerosine, ammoniak en methanol horen wat ons betreft hierin thuis.



VERKIEZINGSBIJLAGE 2023

Is een uitgave van RAI Vereniging
Postbus 74800
1070 DM Amsterdam
Telefoon (020) 504 49 49
www.raivereniging.nl

Productie Markant Media
Eindredactie Linda van Dijk (RAI Vereniging)
Redactie Menno Timmer
Fotografie Ton van Til, Graphic Sound
Illustraties Rein Art Cartoons
Vormgeving MB voorheen VMTB