

Duurzame mobiliteit voor iedereen

Maatregelen die eerlijk zijn én goed voor het klimaat



Duurzame mobiliteit voor iedereen

Maatregelen die eerlijk zijn én goed voor het klimaat

Steun voor mobiliteitsbeleid

Mobiliteit gaat ons allemaal aan. In de komende jaren is het nodig dat we overgaan naar schonere mobiliteit. Dit gaat niet vanzelf. De overheid moet dit stimuleren, onder andere met subsidies.

Natuur & Milieu wil dat schone mobiliteit er is voor iedereen en dat het betaalbaar wordt. Zo zorgen we dat meer groepen in de samenleving mee kunnen doen. En zo is er ook meer steun voor duurzaam mobiliteitsbeleid.

We hebben maatregelen nodig die duurzame keuzes van mensen belonen. Dat leidt tot steun voor het beleid. Die steun zal groter zijn bij rechtvaardig beleid: een eerlijke verdeling van de lusten en de lasten van klimaatmaatregelen over de verschillende inkomensgroepen. Want het is onrechtvaardig dat lagere inkomensgroepen geconfronteerd worden met stijgende kosten voor mobiliteit maar tegelijkertijd geen subsidies kunnen krijgen, bijvoorbeeld voor elektrische auto's.¹ Klimaatbeleid gaat dus ook over verdeling: wie betaalt de kosten voor klimaatbeleid en wie heeft toegang tot subsidies.²

Maatregelen die werken

Er zijn dus maatregelen nodig voor meer duurzame mobiliteit. Maar hoe kunnen we zorgen dat die maatregelen goed zijn voor het klimaat, en tegelijk ook rechtvaardig zijn? De overheid trekt voor de periode 2025-2030 een bedrag van 600 miljoen euro uit voor het stimuleren van tweedehands elektrische auto's.³ Het resultaat in CO₂-besparing door deze maatregel is zeer gering, namelijk 0,1 Mton CO₂.⁴

Zijn er misschien andere maatregelen die wél werken? Natuur & Milieu heeft **vier andere maatregelen voor duurzame mobiliteit** op een rijtje gezet. En we hebben onderzocht wat de effecten zijn op het klimaat. En ook wat de effecten zijn voor verschillende inkomensgroepen.

We hebben maatregelen gekozen die passen bij drie ambities. Namelijk: *minder* vervoer, *ander* vervoer, en *schoner* vervoer.⁵ Sommige maatregelen zijn bekend. Zoals een sloopregeling van oude auto's. Sommige maatregelen spelen nu in de politiek. Zoals een 'klimaatticket' in het openbaar vervoer. We hebben dat bedrag van 600 miljoen euro als totaalbudget aangehouden. Regelingen die al in voorbereiding zijn, zoals de subsidie op de elektrische scooter, zijn buiten beschouwing gelaten. Op de volgende pagina staat het overzicht van de maatregelen.

1) TNO (2021) *Wat is het maatschappelijk draagvlak voor klimaatbeleid?* p.3

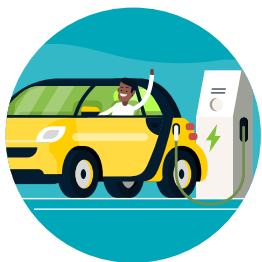
2) WRR (2023) *Rechtvaardigheid in klimaatbeleid*.

3) Rijksoverheid: *Tabel Klimaatpakket voorjaarsbesluitvorming*

4) RevNext (2023) *Factsheet effecten voorjaarsnota (VJN) op personenauto's*.

5) Natuur & Milieu (2023) *Een frisse kijk op reizen. Visie op bereikbaarheid en mobiliteit*. P9.

Overzicht met de vier doorgerekende maatregelen, met twee varianten voor maatregel 1 en 4.

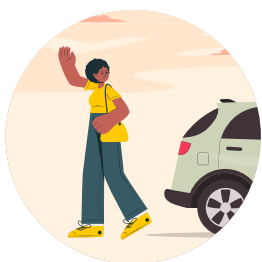


1. Hogere aanschafsubsidie op kleine elektrische auto's.

Met deze regeling krijgen particulieren meer subsidie voor de aanschaf van een elektrische auto dan de huidige SEPP-regeling. Er is wel een maximum op de aanschafwaarde. Dus grotere, duurdere auto's krijgen geen subsidie.

Variant 1: Deze subsidie biedt € 5000 voor de aanschaf van een nieuwe elektrische auto. En € 2000 voor een tweedehands. Het moet wel gaan om auto's uit de kleinere segmenten (A, B en C). De cataloguswaarde is maximaal € 45.000.

Variant 2: Deze subsidie biedt € 5000 voor een nieuwe auto met een cataloguswaarde van maximaal € 35.000. En € 2000 voor nieuwe en tweedehandse auto's met een cataloguswaarde van maximaal € 45.000.



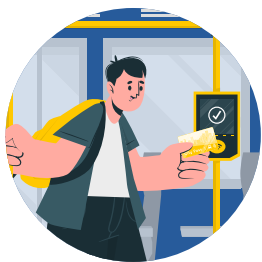
2. Auto-de-deur-uit-premie.

Met deze regeling ontvangen huishoudens € 3000 vervoerstegoed boven op de verkoopprijs als zij hun auto wegdoen. En dan schaffen ze vijf jaar geen auto aan. Het tegoed is te besteden aan ov, deelvervoer of een elektrische fiets of scooter.



3. Sloop- & vervoerstegoed voor oude, fossiele auto's.

In deze regeling ontvangen eigenaren € 2000 vervoerstegoed als zij hun oude fossiele auto (bouwjaar vóór 2005) laten slopen door een erkend sloopbedrijf. En dan schaffen ze vijf jaar geen fossiele auto aan. Het tegoed is te besteden aan ov, deelvervoer of een elektrische fiets, scooter of auto.



4. 'Klimaatticket' in het ov.

Deze regeling biedt een maandkaart voor onbeperkt reizen in het ov en/of met deelvervoer.

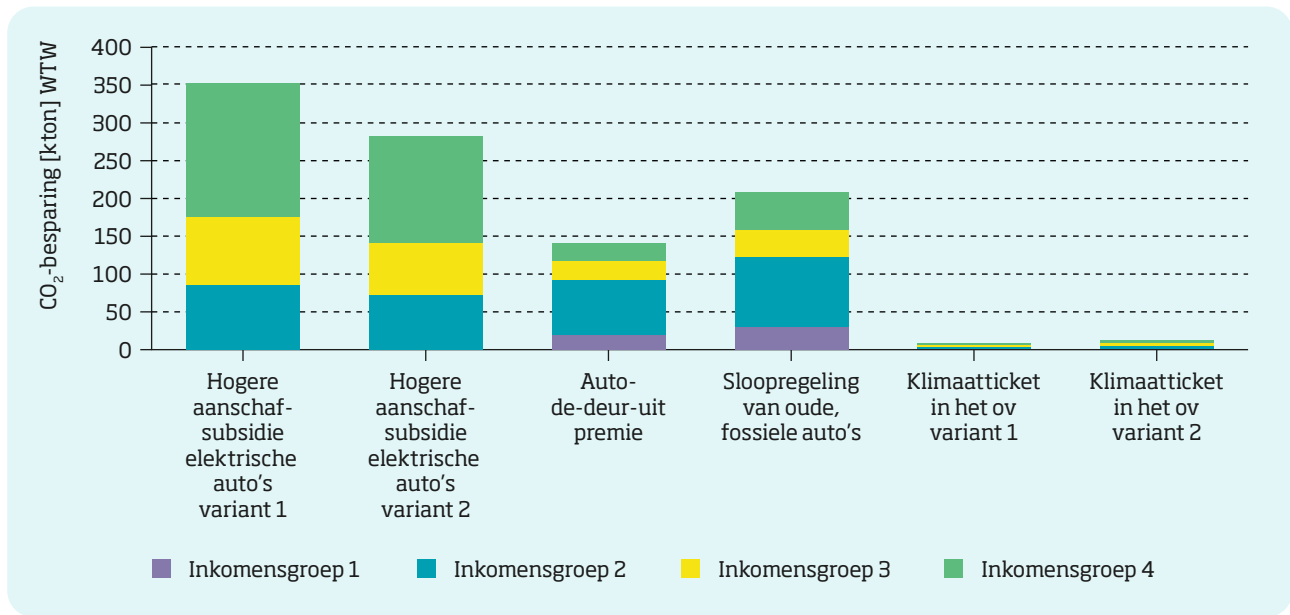
Variant 1: Een ov-kaart voor het onbeperkt reizen buiten de spits én gebruik van deelvervoer voor een vast bedrag per maand (€ 75).

Variant 2: Een ov-kaart voor onbeperkt reizen buiten de spits voor een vast bedrag per maand (€ 49).

Drie belangrijke punten: inkomensgroepen, klimaat en autogebruik

Wij vroegen aan het onderzoeksbureau CE Delft om deze vier maatregelen door te rekenen. Voor elke maatregel is gekeken hoeveel huishoudens uit elke inkomensgroep er gebruik van zouden kunnen maken en wat de kosten zijn. Ook hebben ze berekend wat elke maatregel voor effecten heeft op de uitstoot van CO₂, fijnstof en stikstof. Verder is er gekeken wat het effect is op het gebruik van de verschillende vervoermiddelen (auto, trein, bus, fiets, lopen). En of de maatregel hier verandering in brengt. Tot slot is er gekeken naar de technische en wettelijke uitvoerbaarheid van de maatregelen.

Figuur 1: resultaten CO₂-besparing per maatregel naar inkomensklasse



In deze doorrekening hebben wij onderscheid gemaakt tussen vier verschillende inkomensgroepen. De groepen zijn ingedeeld op basis van inkomensgrenzen: groep 1 heeft een inkomen lager dan 20.000, groep 2 tussen 20.000 en 45.000, groep 3 tussen 45.000 en 60.000 en groep 4 meer dan 60.000 EUR.

Er zijn twee verschillende manieren om te berekenen hoeveel CO₂ je bespaart. De manieren zijn: Tank to Wheel (TTW) en Well to Wheel (WTW). De eerste, TTW, berekent alleen de CO₂-uitstoot tijdens het gebruik van het vervoermiddel. De tweede, WTW, neemt ook de productie van het voertuig mee. De overheid berekent op basis van TTW, dus alleen het gebruik.

Maar: Natuur & Milieu vindt dat ook de productie moet worden meegenomen. Want alleen zo krijg je een volledig beeld van de klimaatimpact van het vervoersmiddel. Daarom wordt in dit onderzoek WTW gehanteerd. Om de vergelijking met overheidsberekeningen over CO₂ uitstoot te kunnen maken, noemt het rapport van CE Delft ook de TTW-berekeningen.

Het vervoerstegoed bij sloop werkt - én het is eerlijk

Uit de doorrekening blijkt dat het sloop- & vervoerstegoed (maatregel 3) het beste scoort op zowel klimaat als op rechtvaardigheid. Deze maatregel bespaart namelijk veel CO₂ (zie Figuur 1). Vooral de lagere inkomens zorgen hiervoor. CE Delft verwacht dat in totaal 45.000 huishoudens hun oude, fossiele auto zullen laten slopen en het vervoerstegoed gebruiken. Dit kost in totaal 240 miljoen euro. Dat betekent dat de kosten ook nog eens gunstiger zijn vergeleken met de andere maatregelen. Ook de auto-de-deur-uit-premie (maatregel 2) leidt tot klimaatwinst bij de lagere inkomensgroepen, maar de CO₂ besparing ligt lager.

Sloopregelingen die gemeenten eerder hadden, scoorden matig op winst voor het klimaat. Dat kwam doordat ze enkel een geldbedrag boden voor sloop. De maatregel die wij voorstellen is beter voor het klimaat. Dat komt door twee dingen. Mensen nemen geen fossiele auto meer. En ten tweede krijgen ze een vervoerstegoed voor het openbaar vervoer. Het is wel belangrijk dat er geen verschillen zijn tussen wat gemeentes bieden. Daarom moet er nationaal beleid komen.

Aanschafsubsidie EV werkt - maar: vooral voor hoge inkomensgroepen

Welke maatregel zorgt er het beste voor dat de CO₂-uitstoot minder wordt? Dat is de hogere subsidie voor het kopen van een elektrische auto (maatregel 1). Maar deze subsidie heeft vooral effect op de hogere inkomensgroepen, omdat de aanschaf van een elektrische auto voor veel huishoudens te kostbaar is. Ook zal autobezit en autogebruik niet afnemen door deze maatregel.

Klimaatticket heeft de minste effect

Opvallend is dat het klimaatticket (maatregel 4) op het klimaat weinig effect heeft. Het leidt namelijk niet tot een verschuiving van de auto naar openbaar vervoer en deelvervoer. Hooguit zullen mensen die eerst op de fiets gingen, nu het openbaar vervoer nemen. In totaal leidt het ticket tot meer kilometers met het ov. Er worden namelijk extra reizen gemaakt. Mensen met in de lagere inkomensgroepen reizen al veel met de trein. Dus zal deze maatregel weinig nieuwe treinreizigers aantrekken die de auto laten staan.

CE Delft concludeert tot slot dat voor geen enkele maatregel technische of juridische belemmeringen zijn en alle maatregelen in te voeren zijn per 2025.

Wat betekent dit voor het mobiliteitsbeleid?

Een effectief en rechtvaardig klimaatbeleid biedt keuzemogelijkheden voor alle inkomensgroepen die hun mobiliteit willen verduurzamen. Dit onderzoek laat zien dat verschillende inkomensgroepen op verschillende manieren profiteren van de subsidies die er zijn voor vervoer.

Er is de sloopregeling met vervoerstegoed. Daarmee kunnen huishoudens hun oude, fossiele auto de deur uit doen en overstappen naar openbaar vervoer en deelvervoer. Dit leidt tot flinke CO₂-besparing tegen geringe kosten. Doorgaan met enkel subsidies voor elektrische personenauto's (zoals de huidige SEPP-regeling) leidt ook tot minder CO₂. Maar vooral de hogere inkomens profiteren hiervan. Het invoeren van een klimaatticket doet eigenlijk niet zoveel voor het klimaat. Hiermee worden namelijk vrij weinig autorijders verleid om over te stappen.

Door een mix van maatregelen aan te bieden is het mogelijk om verschillende inkomensgroepen handelingsperspectief te bieden om hun mobiliteit te verduurzamen. En je voert klimaatbeleid dat werkt. Dit is ook nog eens financieel haalbaar, gezien de beperkte kosten van de sloop- & vervoerstegoed regeling.

Er zijn een paar dingen waar de overheid goed op moet letten. Ten eerste: zorg ervoor dat maatregelen elkaar versterken als we minder auto's willen en tegelijk meer reizen met het ov. Ten tweede: de overheid moet ervoor zorgen dat er geen grote verschillen ontstaan tussen regio's in Nederland. Er moet dus één landelijk beleid komen. Natuur & Milieu is voor een combinatiepakket van maatregelen. Deze maatregelen moeten toegankelijk zijn en effect hebben voor alle inkomensgroepen. Zo zorgen ze tegelijk voor een beter klimaat én voor steun onder de bevolking voor klimaatbeleid.

Contact

Natuur & Milieu

Jan Willem Streefkerk

j.streefkerk@natuurenmilieu.nl

