

SCHONE LUCHT AKKOORD



Het Schone Lucht Akkoord is op 13 januari 2020 ondertekend door het Rijk, provincies en gemeenten. Dit akkoord bevat onder meer maatregelen voor de sector (weg)verkeer. RAI Vereniging reageert hieronder puntsgewijs op de meest relevante wegverkeer- en mobiliteitsindustrie gerelateerde maatregelen. Over de overige maatregelen heeft zij geen uitgesproken mening. Dit position paper is opgesteld als inbreng voor de consultatie over het Schone Lucht Akkoord, 10 februari 2020

Vraag 1: In het Schone Lucht Akkoord zijn maatregelen opgenomen voor de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. Wat vindt u van deze maatregelen?

Streven naar opnemen gezondheidsdoelen voor schonere lucht in verkeers- en vervoersplannen

Dat het SLA spreekt van 'streven' impliceert dat dit geen hard doel is, maar dat men met name een gezamenlijke ambitie wil uitspreken. Dat lijkt een verstandig besluit. De WHO normen zijn zeer streng, en zelfs met de meest effectieve maatregelen voor alle emissies opgeteld is het een grote uitdaging ze te behalen. Het is beter om hoge ambities te hebben en die niet helemaal te behalen dan te weinig te ambiëren.

Nieuwe roetfiltertest

RAI Vereniging is voorstander van een betere controle op de aanwezigheid en werking van roetfilters tijdens de APK. De huidige visuele controle op aanwezigheid van het filter geeft kwaadwillenden en gemakzuchtigen teveel ruimte om te blijven rondrijden zonder functionerend roetfilter en daarmee de lucht te vervuilen. Dit gebeurt ook in milieuzones waar anderen worden geweerd vanwege het bouwjaar van hun auto. Ook voor het draagvlak van milieuzones is deze maatregel daarom aan te raden. Wel is het zaak de uitvoering van deze maatregel betaalbaar te houden voor autobedrijven.

Aanpak defecte en gemanipuleerde AdBlue systemen in vrachtwagens

Uitstekend. Het kan niet zo zijn dat gebruikers van de voertuigen zonder gevolgen AdBlue-systemen kunnen manipuleren en de lucht kunnen vervuilen. Vrachtwagens voldoen aan strenge emissienormen en het complete motormanagement is afgestemd op een juist gebruik van AdBlue. Geen juist gebruik van AdBlue doet nu al in veel gevallen de fabrieksgarantie vervallen.

Verdere aanscherping Europese normstelling voor auto's, vrachtauto's en brommers

Bronbeleid kan altijd het best op Europees niveau worden bepaald. Of de normen nog strenger moeten is de vraag, want de huidige generatie personen- en bedrijfsauto's heeft al een zeer lage uitstoot van schadelijke emissies, zowel tijdens de toelating als in de praktijk. Maar als er noodzaak blijkt tot nog verdere aanscherping dan wél Europees -of nog liever wereldwijd- om ongelijk speelveld te voorkomen. Het is trouwens goed om niet over het hoofd te zien dat de Nederlandse scooterbranche op eigen initiatief overgaat tot de verkoop van uitsluitend emissieloze snorfietsen vanaf 1 januari 2025.



De branche streeft er bovendien naar om de nieuwverkoop van bromfietsen vóór 2030 over te laten gaan naar emissieloos. Aangezien bromfietsen worden geproduceerd voor een Europese markt en snorfietsen typisch Nederlands zijn vergroenen snorfietsen sneller dan bromfietsen. Een gegeven om serieus rekening mee te houden bij introductie van maatregelen die de snorfiets onaantrekkelijker maken, zoals verplaatsing van het fietspad naar de rijbaan en de helmplicht.

Vrachtwagenheffing

RAI Vereniging staat achter de invoering van een systeem van vrachtwagenheffing. Wel heeft zij nog een aantal kanttekeningen bij het wetsontwerp, met name over de zogenaamde terugsluis. Die lijkt inmiddels steeds verder te worden uitgehouden, waardoor de vraag rijst hoeveel er in de praktijk zal resteren voor innovatie en verduurzaming van de **wegvervoer**sector. Nu laat het wetsvoorstel strikt genomen zelfs ruimte voor subsidiering van innovatie van het goederenvervoer over spoor en het water, terwijl dat nimmer de bedoeling is geweest. Daarnaast is de Euroklasse als grondslag uiteindelijk te beperkt, omdat CO₂-emissies daarin geen rol spelen, maar deze alleen stuurt op lokale luchtkwaliteitsemissies en de vrachtwagenheffing primair was bedoeld als klimaatmaatregel. Zie ook de inbreng van RAI Vereniging voor de consultatie over vrachtwagenheffing augustus 2019.

Vormgeving van de autobelastingen

Autobelastingen hebben een zeer sterk sturend effect op gedrag. Verjonging van het wagenpark, zowel nieuw als tweedehands, levert een belangrijke positieve bijdrage aan de luchtkwaliteit. Fiscaal beleid zou zich dan ook op die verjonging moeten richten. Fiscale maatregelen die leiden tot verjonging zijn bijvoorbeeld verlaging -en uiteindelijk afschaffing- van de aanschafbelasting bpm. Nieuwe auto's worden zo aantrekkelijker, worden eerder aangeschaft en stromen daarna door naar de tweedehands markt waardoor ook de niet-zakelijke rijder kan kiezen uit een groter aanbod van schonere auto's.

Verder wordt de uitstoot van schadelijke stoffen automatisch minder wanneer mensen minder kilometers op brandstof rijden en een alternatief kiezen. Het aantal fossiele autokilometers terugdringen kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld ook door het stimuleren van de (elektrische) fiets of speed pedelec met fietsvriendelijk fiscaal beleid (zoals de recente gunstige leasefietsregeling) en met betere fietsfaciliteiten, en/of door de elektrische snorfiets of het OV aantrekkelijker te maken. Zie voor een nadere toelichting onze reactie op vraag 3.

Alternatieven voor de auto komen ook eerder in beeld wanneer elke reiskilometer een eerlijke prijs krijgt en zo multimodaal reizen wordt gestimuleerd. Daarom moeten ook de automobilisten niet meer betalen voor het bezit van de mobiliteit, maar alleen nog maar voor het gebruik. Hierbij is variabilisering van de autobelastingen onontbeerlijk, maar moeten ook de alternatieve modaliteiten binnen hetzelfde stramien worden gebracht. Kilometerbeprijzing (bij voorkeur mét een CO₂-component) kan niet-noodzakelijke autokilometers voorkomen en zo bijdragen aan de klimaatdoelstellingen en ook verjonging van het wagenpark met schonere voertuigen stimuleren. Tot slot is fiscaal stimuleren van emissieloze en emissiearme auto's (dus ook technieken zoals PHEV, hybride en biobrandstoffen en niet alleen batterij-elektrische auto's), een effectieve maatregel om de uitstoot van schadelijke stoffen te reduceren.



NB: RAI Vereniging heeft er alle begrip voor dat de overheid overstimulering wil voorkomen, maar wijst er nogmaals op dat de leadtime bij het aankondigen van (fiscale) maatregelen wel ruim voldoende ruim moet zijn om onwenselijke marktschommelingen en onrust bij consumenten te voorkomen.

Roettoeslag in de motorrijtuigenbelasting per 2020

Dit is een effectieve maatregel die eerder ingevoerd had kunnen worden om 'de vervuiler betaalt' concreet invulling te geven en verjonging van het wagenpark te stimuleren.

Vraag 2: Op welke manier kunnen de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord zo effectief mogelijk vormgegeven worden volgens u?

In convenanten en akkoorden tussen belanghebbenden en -waar noodzakelijk- in wetgeving.

Vraag 3: Welke (aanvullende) maatregelen kan het Rijk opnemen in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord?

- Het Schone Lucht Akkoord zou expliciet moeten inzetten op **verjonging van het wagenpark**. In het Schone Lucht Akkoord is te lezen dat het wegverkeer in 2016 gemiddeld voor 36% bijdroeg aan de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen en dat de belangrijkste bijdrage afkomstig is van (oudere) dieselveertuigen. Desondanks zet de Rijksoverheid in op een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor *nieuwe* voertuigen. Deze maatregel heeft voor Nederland slechts beperkt effect, en bovendien zijn de doorlooptijden lang. Luchtkwaliteit is effectiever te verbeteren door het vervangen van oude auto's door nieuwe(re). Dat kan bijvoorbeeld door de aanschafbelasting bpm drastisch te verlagen, eventueel in combinatie met het verstrekken van slooppremies voor oudere diesels. Want de kans dat een eigenaar van de oudere diesel zich een nieuwe auto kan veroorloven is wellicht vrij klein, maar een schoner tweedehands exemplaar is, met een financieel steuntje in de rug, mogelijk wél haalbaar en ook dit zet zoden aan de dijk.
- Maatregelen die de import van vervuilende **tweedehands voertuigen uit het buitenland** voorkomen, onder meer op fiscaal gebied.
- Daarnaast is van belang niet eenzijdig in te zetten op batterij-elektrische voertuigen, maar vooral **techniekneutraal** toe te werken naar schonere lucht, bijvoorbeeld ook met waterstofvoertuigen en plug-in hybrids. Voldoende laad- en tankinfrastructuur zijn essentieel om de voertuigen aantrekkelijk te maken.
- Daarnaast is het tijd om het **trekkerkenteken** in te voeren om te voorkomen dat de oudere dieselveertuigen zonder risico op boetes milieuzones inrijden.
- Tot slot: **extra stimuleringsmaatregelen om mensen over te laten stappen op schone vervoerswijzen**, zoals de fiets, e-bike, speed pedelec, elektrische snorfiets of emissieloze auto. RAI Vereniging heeft hoge verwachtingen van de fietsleaseregeling die per 1-1-2020 van kracht is, maar de regeling zal nog een groter succes worden wanneer medewerkers die met de leasefiets komen een reiskostenvergoeding te bieden van 19 cent per kilometer. Dit in navolging van Duitsland en België.



Werkgevers hebben daar wél de mogelijkheid om de reiskostenvergoeding te blijven vergoeden, ook op dagen dat de werknemer gebruikmaakt van de leasefiets.

- Deze regeling kan ook een eerste aanzet zijn tot een **luchtkwaliteitsvriendelijk systeem van MaaS**. Het is zaak te komen tot een werkelijk fiscaal en juridisch werkbaar systeem dat een laagdrempelige overstap van de eigen auto naar andere, (schonere) modaliteiten mogelijk maakt. Onder de noemer schoner vallen volgens RAI Vereniging ook (elektrische) deelauto's en deelfietsen en toegang tot EV. MaaS kan ook bijdragen aan een versnelde instroom van nulmissievoertuigen. Daarbij blijft -naast het uitbreiden van de actieradius van emissieloze voertuigen (waaraan de branche voortdurend en met succes werkt) ook zeer strakke regie van de aanleg van ruim voldoende en goed functionerende tank- en laadinfrastructuur noodzakelijk.

Vraag 4: Hoe kunnen we u zo effectief mogelijk betrekken in de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en hoe wilt u hierover op de hoogte gehouden worden?

Deze consultatie is al een goed eerste begin, mits de inbreng serieus wordt meegenomen in toekomstig beleid. Het lijkt RAI Vereniging raadzaam om concrete uitwerking van het Akkoord eveneens voor te leggen in de vorm van een consultatie, ofwel -vergelijkbaar met de Klimaattafels- door de diverse stakeholders ook fysiek met elkaar aan tafel te brengen voor een dialoog. Dit mede vanwege het noodzakelijke draagvlak van maatregelen die vaak de nodige offers van mensen en organisaties vragen.

Vraag 5: Het Schone Lucht Akkoord richt zich op 2030. Welke zaken op de langere termijn vindt u belangrijk?

In gesprek blijven met belanghebbenden en optimaal gebruik te maken van de kennis en ervaring die zij gaandeweg opdoen met deze materie. Als de luchtkwaliteit eenmaal optimaal is valt te voorzien dat bijvoorbeeld geluid het volgende issue wordt. Ook dan wordt RAI Vereniging graag betrokken. Ook bij discussies over zaken als verkeersveiligheid (inclusief ADAS systemen) en bereikbaarheid van de stad wordt RAI Vereniging graag betrokken, evenals bij onderwerpen als het rijden met autonome voertuigen en de uitdagingen die de stad tegemoet kan zien met het laden van alle elektrische voertuigen.