

Amsterdam, 14-2-2022

Geachte leden van de commissie Infrastructuur en Waterstaat,

Woensdag 16 februari bespreekt u de bereikbaarheid van Nederland binnen de grenzen van het klimaat in het hoofdlijnen debat I&W. Zelfs zonder de impact van de lucht- en scheepvaart mee te nemen zorgt verkeer voor een vijfde van de Nederlandse uitstoot¹. De komende 3 jaar zullen grote stappen gezet worden om Nederland de bereikbaarheid voor iedereen op duurzame wijze te kunnen garanderen, te land, ter zee en in de lucht. Milieudefensie, Greenpeace en de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland vragen u daarom om het volgende:

- Zet duurzame bereikbaarheid op 1
- Zorg dat de luchtvaart haar eerlijke bijdrage levert
- Zorg dat de vervuiler betaalt en de lusten en lasten eerlijk gedeeld worden

Zet duurzame bereikbaarheid op 1

Uw Kamer heeft terecht het doel van de Wet op het Mobiliteitsfonds gewijzigd in *bereikbaarheid* door duurzame, veilige en innovatieve mobiliteit. Het gaat mensen immers zelden om het onderweg zijn met een bepaald vervoersmiddel, maar om ergens te komen; een bestemming te bereiken. In de besluitvorming via het Mobiliteitsbeeld en de MKBA's is het gewijzigde doel echter nog niet mee veranderd. Zo tellen 'voertuigverliesuren' zo zwaar mee in de berekeningen, dat mensen die weinig gebruik maken van een auto niet of nauwelijks kunnen profiteren van de miljardeninvesteringen uit het fonds.

Investeringen in bereikbaarheid vragen om investeringen in fiets, OV en nabijheid. Met fiets-OV investeringen wordt 3 tot 4 keer meer bereikbaarheid mogelijk gemaakt dat met dezelfde investeringen in automobilititeit en dat scheelt ook uitstoot van CO₂ (5-10%) en stikstof (4-8%)². Investeringen in elektrische zakelijke- of privé auto's zorgen voor minder uitstoot van het wegverkeer, maar deze investeringen zijn steeds moeilijker uit te leggen tegenover mensen die te maken hebben met vervoersarmoede. In sommige wijken kan dat 20% van de bevolking raken³. Investeringen in nieuw asfalt leiden juist tot meer uitstoot en vergroten de kloof tussen mensen met goede (autogebruikers) en weinig (autolozen) bereikbaarheid. Om recht te doen aan het uitgangspunt van het coalitieakkoord dat "*... dat iedereen mee kan doen, de vervuiler betaalt en dat niemand achterblijft*" zal geïnvesteerd moeten worden in goede duurzame basisbereikbaarheid voor iedereen.

Wilt u de regering vragen om bij grote projecten en beleidsvoorstellen zowel de bereikbaarheid als de uitstoot van broeikasgassen te kwantificeren.

¹ PBL Klimaat- en energieverkenning 2021

² CE Delft Move Mobility Een Nieuwe Kijk op Bereikbaarheid

³ OV magazine Vervoersarmoede in achterstandswijken G4

Zorg dat de luchtvaart haar eerlijke bijdrage levert

De klimaatimpact van de luchtvaart is veel groter dan gedacht. Vóór Corona werd er al voor 12 megaton aan CO₂ uitstoot kerosine getankt die niet aan Nederland wordt toegerekend⁴. De werkelijke klimaatimpact is veel hoger. De 12 megaton betreffen immers alleen de vertrekkende vluchten, terwijl er vermoedelijk evenveel wordt getankt elders om vliegtuigen hier aan te laten komen. Daar komt nog bovenop dat een recente studie voor de Europese Commissie laat zien dat de werkelijke klimaatimpact van luchtverkeer een factor 3 keer zo hoog is als de CO₂ impact alleen⁵. In de PlanMER behorende bij de luchtvaartnota zijn geen reële scenario's bekeken waarmee de luchtvaart binnen de grenzen van het akkoord van Parijs zou blijven⁶. Het is een illusie dat de luchtvaart zich zonder krimp uit de klimaatcrisis 'innoveert', zoals uw Kamer eerder van deskundigen te horen kreeg⁷.

Wilt u de regering vragen om een reëel krimpscenario te ontwikkelen, zodat de uitstoot van stikstof binnen wettelijke grenzen blijft en van CO₂ daalt in lijn met het 1,5-grad doel van het Klimaatakkoord van Parijs?

Zorg dat de vervuiler betaalt en de lusten en lasten eerlijk gedeeld worden

De coalitiepartijen hebben het uitgangspunt mooi verwoord in het coalitieakkoord: "We zorgen ervoor dat iedereen mee kan doen, de vervuiler betaalt en dat niemand achterblijft." Hoe dit concreet gemaakt wordt blijkt echter nergens uit. Hoe de vervuiler gaat betalen, hoe iedereen mee kan doen en hoe voorkomen wordt dat niemand achter blijft wordt niet duidelijk. De miljardeninvesteringen in mobiliteit dreigen juist de tweedeling in de samenleving te vergroten. In de hoofdlijnenbrief die u zult bespreken is elke verwijzing naar 'de vervuiler betaalt' of 'iedereen mee kunnen doen' of 'niemand achterblijven' verdwenen.

Ook bedrijven actief in de mobiliteit zullen moeten vergroenen. Het is niet uitgesloten dat ze daarvoor overheidssteun zullen proberen te vragen, bijvoorbeeld binnen de voorgestelde maatwerkafspraken.

Wilt u de regering vragen om als harde randvoorwaarde voor (financiële) steun op te nemen dat bedrijven een plan hebben hoe zij hun uitstoot terugbrengen binnen een anderhalve graden scenario en dat de baten van de investeringen ook in financiële zin terugvloeien naar de samenleving.

Gevaarlijke klimaatverandering stoppen moeten we samen doen en daarbij hebben we iedereen nodig en mag niemand achterblijven. Zonder een eerlijke bijdrage van de grote vervuilers in het wegverkeer en de luchtvaart is dat niet mogelijk.

Wij hopen dat u zich voor bovenstaande punten in wilt zetten en de Minister helpen herinneren aan deze uitgangspunten van het coalitieakkoord, voor een rechtvaardig klimaatbeleid. Als u vragen heeft, meer informatie wilt of misschien wel heel andere ideeën heeft die u aan ons wilt voorleggen, horen we natuurlijk graag van u.

Hoogachtend,
Bram van Liere
Campaigner Klimaatrechtvaardigheid Verkeer Milieudefensie

⁴ [CO2-emissie van de luchtvaart op de lange termijn \(pbl.nl\)](https://pbl.nl/nl/onderzoek-en-advies/rapporten/2019/07/co2-emissie-van-de-luchtvaart-op-de-lange-termijn)

⁵ https://ec.europa.eu/clima/news-your-voice/news/updated-analysis-non-co2-effects-aviation-2020-11-24_en

⁶ <https://planmerlvn.ireport.royalhaskoningdhv.com/planmer/7-effecten/klimaat-3>

⁷ https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2021A02775