

Verduurzaming personenmobiliteit Klimaatakkoord

Stand van zaken maatregelen en afspraken

Marie-José Olde Kalter – Goudappel – mjoldekalter@goudappel.nl
Gwenda Zuurbier – gwenda.zuurbier@minienw.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
13 en 14 oktober 2022, Utrecht**

Samenvatting

We ondervinden steeds vaker de gevolgen van de klimaatverandering in ons dagelijkse leven. We hebben vaker te maken met wateroverlast bij zware buien, er is een grotere kans op bosbranden in droge zomers en we moeten ons in de zomer extra beschermen tegen de hogere temperaturen. In juni 2021 is door de Europese Unie wettelijk vastgelegd dat in 2050 netto geen broeikasgassen meer mogen worden uitgestoten. Volgens het IPCC (2022) zijn de huidige toezeggingen van landen over beperking van hun uitstoot echter onvoldoende om de temperatuurstijging onder de 1,5 graden te houden. Nederland is sinds 2019 bezig met de uitvoering van het Klimaatakkoord. De maatregelen uit het Klimaatakkoord moeten er gezamenlijk voor zorgen dat voldaan wordt aan het nationale streefdoel om de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 49 procent te hebben verminderd ten opzichte van 1990. In het Klimaatakkoord zijn per sector (i.e. Elektriciteit, Industrie, Gebouwde Omgeving, Mobiliteit en Landbouw en Landgebruik) maatregelen opgenomen. Per sector worden verschillende thema's onderscheiden. Zo wordt binnen de sector Mobiliteit onderscheid gemaakt tussen de thema's verduurzaming personenmobiliteit, elektrisch vervoer, duurzame energiedragers en logistiek. De Monitor Klimaatbeleid presenteert jaarlijks alle relevante informatie over de voortgang van het nationale Klimaatakkoord. In deze paper wordt specifiek ingegaan op het thema verduurzaming personenmobiliteit: welke beleidsafspraken gemaakt en welke doelstelling daarbij is geformuleerd, welke indicatoren gebruikt worden om de voortgang te monitoren en wat de laatste stand van zaken is.

1. Inleiding

De Monitor Klimaatbeleid presenteert jaarlijks alle relevante informatie over de voortgang van het Klimaatakkoord dat nationaal moet leiden tot 49% CO₂-reductie in 2030 en 95% CO₂-reductie in 2050 (EZK, 2019). De Monitor is een bijlage bij de Klimaatnota van het kabinet en bevat informatie per sector in het klimaatbeleid: Elektriciteit, Industrie, Gebouwde Omgeving, Mobiliteit en Landbouw en Landgebruik. Daarnaast wordt ingegaan op de onderwerpen Energiesysteem, Arbeidsmarkt & Scholing en Verduurzaming van de Rijksbedrijfsvoering.

Naast de Monitor Klimaatbeleid verschijnt ook jaarlijks de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van het PBL. In de KEV worden de ontwikkelingen van de broeikasgasemissies en het energiesysteem in Nederland in het verleden, het heden en de toekomst geschetst (PBL, 2021). Daarbij wordt ook toegelicht wat de bijdrage van het nationale klimaat- en energiebeleid aan die ontwikkelingen is. De Monitor Klimaatbeleid en de KEV verschijnen altijd in het najaar. Dat betekent dat op moment van schrijven de Monitor Klimaatbeleid en KEV voor 2022 nog niet gereed zijn. De resultaten in deze paper zijn dan ook gebaseerd op de Monitor Klimaatbeleid en KEV 2021. Op het CVS Congres worden de meest recente uitkomsten gepresenteerd.

De sector Mobiliteit werkt toe naar een mobiliteitssysteem waarin uiteindelijk alle modaliteiten (personenvervoer, goederenvervoer en mobiliteit in de bouw) emissieloos zijn. In de tussentijd zal de fossiele vraag zoveel mogelijk worden ingevuld met biodiesel, bio-ethanol en bio-CNG/LNG. De aanpak richt zich op vervanging van fossiele door duurzame voertuigen, energiedragers en verandering van mobiliteitsgedrag in de diverse doelgroepen van personen- en goederenvervoer. Een emissieloze mobiliteit vraagt daarnaast een dekkende laadinfrastructuur. Voor 2030 zijn concrete streefwaarden geformuleerd voor de thema's verduurzaming van personenmobiliteit, de overschakeling naar elektrisch vervoer, het gebruik van duurzame energiedragers en de toename van emissievrij vervoer in de logistiek.

In deze paper wordt nader ingegaan op het thema verduurzaming personenmobiliteit. Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de doelstelling voor dit thema en de maatregelen om deze doelstelling te bereiken. Hoofdstuk 3 laat de voortgang zien aan de hand van de opgestelde indicatoren. Tenslotte volgt in hoofdstuk 4 een beschrijving van de belangrijkste resultaten en in hoofdstuk 5 de realisatie en prognose van de ontwikkeling van broeikasgassen op basis van de KEV 2021.

2. Doelstelling en beleidsafspraken

Verduurzaming van de personenmobiliteit is gericht op een overstap naar duurzame alternatieven voor de auto (OV, fiets, thuiswerken, etc) waardoor de uitstoot van het wegverkeer omlaag gaat. Doel van het Klimaatakkoord is 8 miljard minder werkgerelateerde (auto)kilometers in 2030. Om deze doelstelling te bereiken worden twee sporen bewandeld. In de eerste plaats wordt samen met werkgevers ingezet op maatregelen die de werkgerelateerde (auto)mobiliteit reduceren. Daarnaast wordt ingezet op maatregelen die verduurzaming van de personenmobiliteit versnellen en ondersteunen, zoals extra investeringen in fietsenstallingen bij OV-stations.

In de uitvoering wordt gewerkt aan verschillende beleidsonderwerpen en (clusters van) afspraken. In tabel 1 staat een overzicht van de onderwerpen waarop afspraken zijn gemaakt en een korte toelichting daarop met enkele voorbeelden.

Beleidsonderwerp	Toelichting
Besluit CO2 reductie werkgebonden personenmobiliteit	Deze maatregel beoogt werkgevers bewuste keuzes te laten maken over verduurzaming van hun werkgebonden personenmobiliteit. Daarnaast maakt het de reductiedoelstelling van 1 Mton in 2030 afdwingbaar. Een ontwerpbesluit is onlangs aan de Kamer aangeboden voor voorhang. Beoogde inwerkingtreding is 1/1/2023
Brede publieksvoorlichting	Brede publieksvoorlichting gaat over de inzet van eigen communicatiemiddelen voor duurzame mobiliteit gericht op alle werknemers en werkgevers in Nederland. Het Rijk faciliteert onder andere het opzetten van een platform dat werknemers en werkgevers informeert en enthousiasmeert over het verduurzamen van mobiliteit.
Versnellen en ondersteunen	Diverse afspraken tussen partijen om verduurzaming van de personenmobiliteit verder te versnellen en te ondersteunen. Denk bijvoorbeeld aan de borging van duurzame mobiliteit in cao's, onderzoek naar de inzet van fiscale regelingen om verduurzamen mobiliteit aantrekkelijker te maken, een regionale aanpak, het slim benutten van de MIRT-programma's voor duurzame mobiliteit en het aantrekkelijker maken van de fiets als duurzaam en gezond alternatief om op korte afstand van A naar B te reizen.
Faciliteren van werkgevers	Het beoogde resultaat is een uitbreiding van zowel de Coalitie Anders Reizen als de regionale werkgeversnetwerken naar 500 in 2030. De aangesloten werkgevers committeren zich aan een reductie van de CO2-uitstoot van de werkgebonden mobiliteit.

Tabel 1. Overzicht Beleidsonderwerpen afspraken Klimaatakkoord, thema verduurzaming personenmobiliteit (Bron: EZK, 2019)

3. Voortgang

Om de voortgang op de beleidsafspraken te monitoren zijn indicatoren op verschillende niveaus vastgesteld.

3.1 Randvoorwaarden

Om de transitie naar duurzaam reisgedrag mogelijk te maken moeten randvoorwaarden veranderen. Het beleid en afspraken dragen hieraan bij. De volgende indicatoren worden gebruikt om de randvoorwaarden voor de transitie in de werkgerelateerde mobiliteit te monitoren:

- Aantal aangesloten werkgevers bij de Coalitie Anders Reizen

De gemeenschappelijke ambitie van Anders Reizen is de CO₂-uitstoot van zakelijke reizen te halveren in 2030 ten opzichte van 2016¹. Met zakelijk reizen wordt bedoeld het woonwerk verkeer en de reizen ten behoeve van de werkgever, inclusief vliegreizen. Begin 2022 waren er ruim 70 grote organisatie aangesloten bij de coalitie, met een bereik van 550.000 werknemers. De streefwaarde voor 2030 is 500 aangesloten werkgevers.

- Aantal aangesloten werkgevers bij de regionale werkgeversnetwerken

De regionale werkgeversnetwerken zijn mogelijk gemaakt door rijk en regionale overheden en werken samen met werkgevers, maatschappelijke organisaties, overheden en onderwijsinstellingen aan de transitie naar slimmere en duurzamere mobiliteit². De netwerken zijn verspreid door heel Nederland. Begin 2022 zijn er ruim 4.000 werkgevers aangesloten met een bereik van meer dan 800.000 werknemers. Daarmee is de streefwaarde van 500 aangesloten werkgevers bij de Regionale Netwerken al ruimschoots gehaald. Overigens moet opgemerkt worden dat onbekend is in welke mate sprake is van overlap tussen bedrijven die zijn aangesloten bij de Coalitie Anders Reizen en de regionale werkgeversnetwerken.

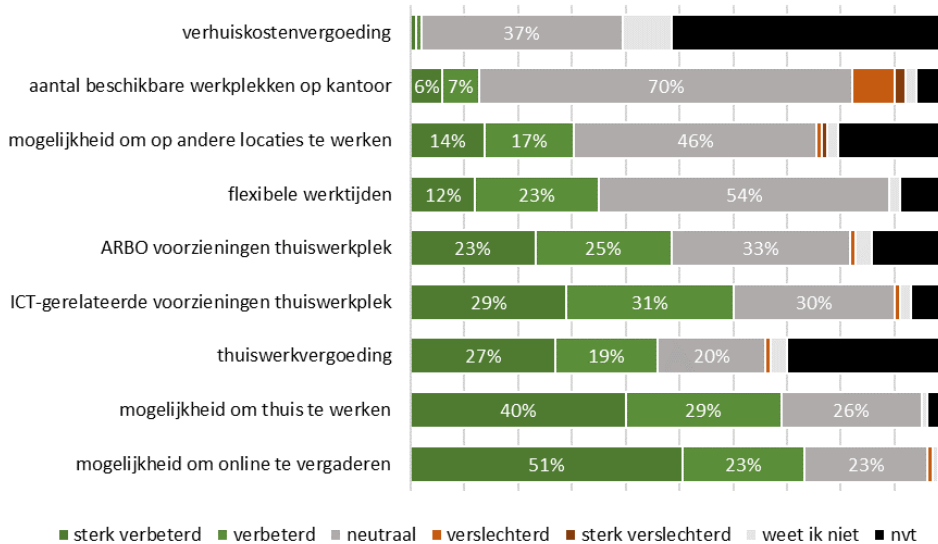
- Verbetering voorzieningen en regelingen van werkgevers

Jaarlijks wordt een onderzoek uitgevoerd onder organisaties met 100 of meer werknemers om inzicht te krijgen in de maatregelen die werkgevers nemen om duurzame mobiliteit van de medewerkers te stimuleren. Dit geeft een beeld in hoeverre werkgevers de juiste randvoorwaarden creëren om tot minder woonwerk kilometers met de auto te komen en de ontwikkelingen daarin.

In figuur 1 staat de mate waarin verschillende voorzieningen en regelingen van werkgevers om *minder reizen* te stimuleren het afgelopen jaar zijn verbeterd dan wel verslechterd. Ten opzichte van 2021 zijn vooral de mogelijkheden om online te vergaderen en thuis te werken verder verbeterd. Ook de voorzieningen op de thuiswerkplek (ICT, ARBO) zijn sterk verbeterd. Dit hangt allemaal sterk samen met de COVID-19 pandemie en het daaraan gekoppelde thuiswerkadvies, waardoor veel organisaties de afgelopen twee jaar hier enorme stappen in hebben gezet.

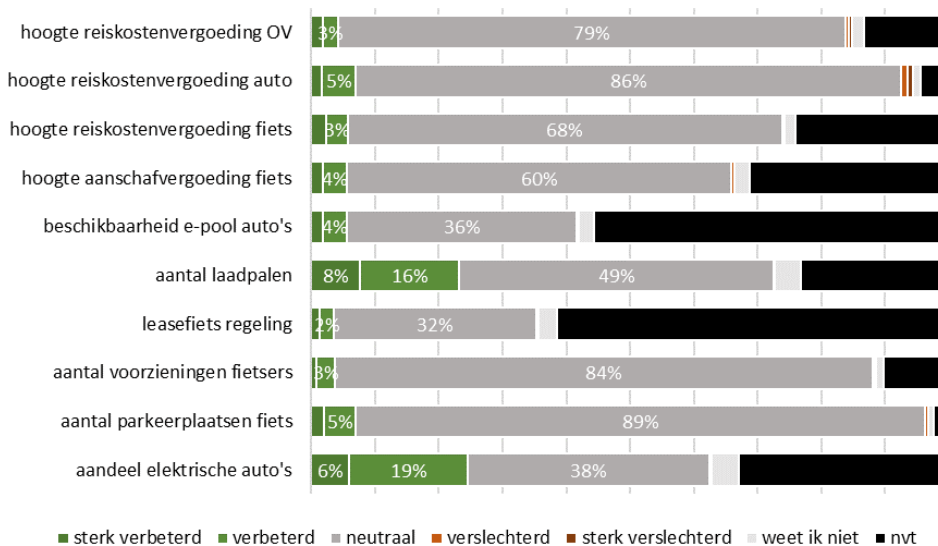
¹ <https://www.andersreizen.nu/>

² <https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/werkenaanduurzamemobiliteit/2020/04/regionaal-werkgeversnetwerk>



Figuur 1. Mate waarin maatregelen van werkgevers om minder reizen voor het woonwerk verkeer te stimuleren het afgelopen zijn verbeterd danwel verslechterd (Bron: Werkgeversenquête, I&O Research, 2022)

In figuur 2 staat de mate waarin verschillende voorzieningen en regelingen van werkgevers om *anders reizen* te stimuleren het afgelopen jaar zijn verbeterd danwel verslechterd. De maatregelen die anders reizen stimuleren zijn minder sterk veranderd in vergelijking tot de maatregelen die minder reizen stimuleren. Dat komt mede door de corona crisis waarbij de focus veel meer lag op het faciliteren en ondersteunen van thuiswerken.



Figuur 2. Mate waarin maatregelen van werkgevers om anders reizen voor het woonwerk verkeer te stimuleren het afgelopen zijn verbeterd danwel verslechterd (Bron: Werkgeversenquête, I&O Research, 2022)

- Aantal fietsambassadeurs

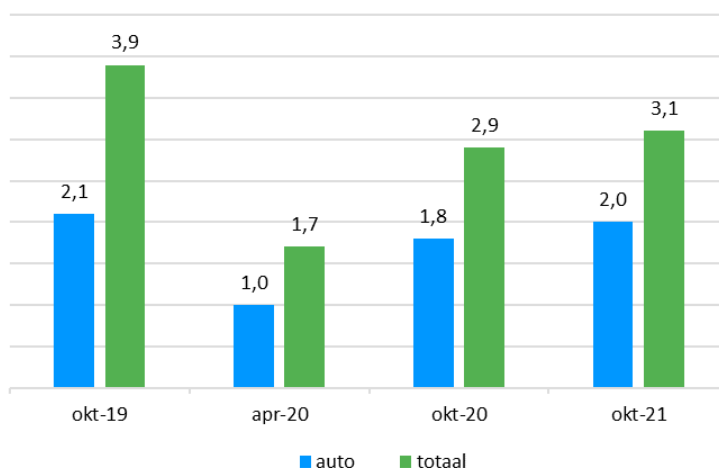
De Fietsmissie 'Kies de Fiets' roept alle grote en kleine werkgevers in Nederland op zich in te zetten om 10% meer medewerkers op de fiets te krijgen. Hoe dit in de praktijk werkt, laten de fietsambassadeurs zien. In 2022 zijn 14 fietsambassadeurs actief. Het doel is niet om zoveel mogelijk fietsambassadeurs te krijgen. Er wordt bewust ingezet op een compact en zo divers mogelijke groep. Compact vanwege het persoonlijke netwerk en divers om zoveel mogelijk sectoren en regio's te betrekken.

3.2 Veranderingen

Als de randvoorwaarden wijzigen, worden veranderingen in de samenleving mogelijk. De volgende indicatoren worden gebruikt om de veranderingen die al zichtbaar en meetbaar zijn in beeld te brengen.

- Aantal reisdagen forensen

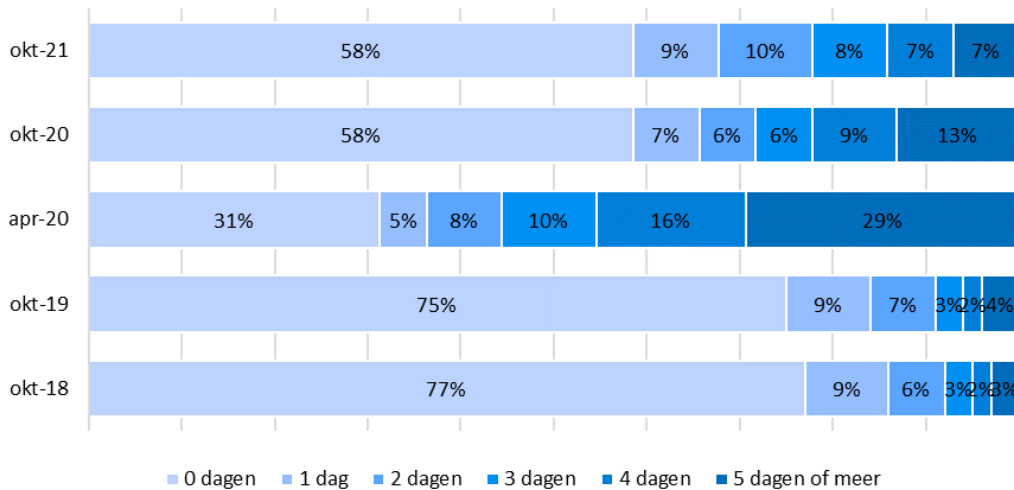
In figuur 3 staat het gemiddeld aantal reisdagen van forensen, zowel voor de auto als het totaal. In oktober 2019, voor de uitbraak van COVID-19, reisden forensen gemiddeld 3,9 dagen naar het werk, waarvan 2,1 dagen met de auto. In april 2020, tijdens de eerste lockdown, was zowel het totaal aantal reisdagen als het aantal reisdagen met de auto meer dan gehalveerd. In 2020 en 2021 nam het aantal reisdagen weer toe, maar lag het aantal reisdagen in oktober vorig jaar nog steeds onder het niveau van voor COVID. Dit komt doordat de totale woonwerk mobiliteit op dat moment nog steeds substantieel lager was door het vele thuiswerken (zie ook volgende indicator).



Figuur 3. Aantal reisdagen forensen (Bron: Landelijk Reizigersonderzoek, MuConsult, 2022)

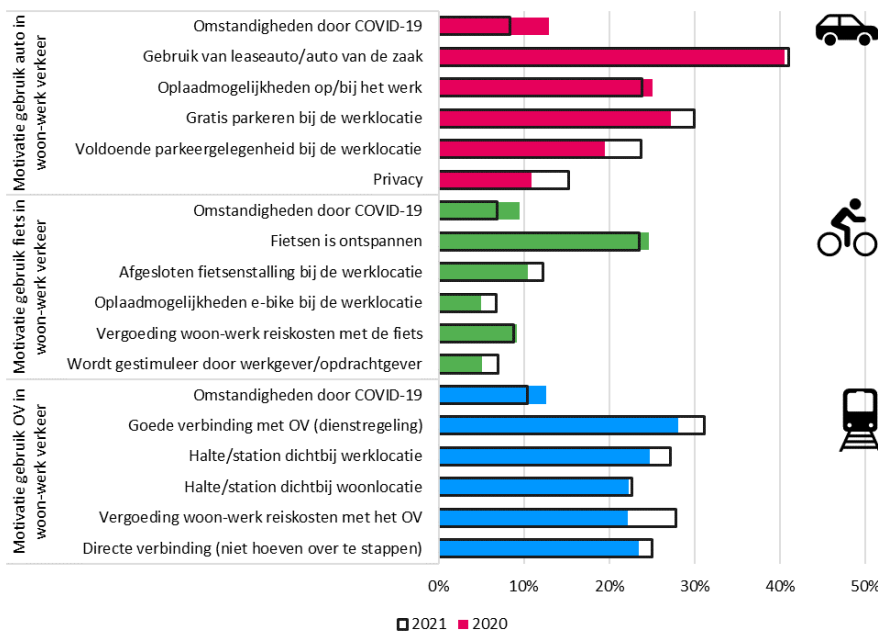
- Aantal dagen volledig thuiswerken

In figuur 4 staat het aantal dagen (volledig) thuiswerken voor en tijdens de COVID-19 pandemie. Voor COVID-19 werkte ongeveer driekwart van de werknemers niet thuis. In oktober 2021 werkte 42% van de werknemers 1 of meerdere dagen thuis. Ook na COVID-19 verwacht 42% 1 of meerdere dagen thuis te blijven werken. De veranderingen in thuiswerken en de verwachting ten aanzien van het aantal thuiswerkdagen wijzen richting een structurele verandering in ons reisgedrag voor het woonwerk verkeer. Dit komt overeen met bevindingen van het KIM (2021).



Figuur 4: Aantal reisdagen forensen, 2018-2021 (Bron: Landelijk Reizigersonderzoek, MuConsult, 2022)

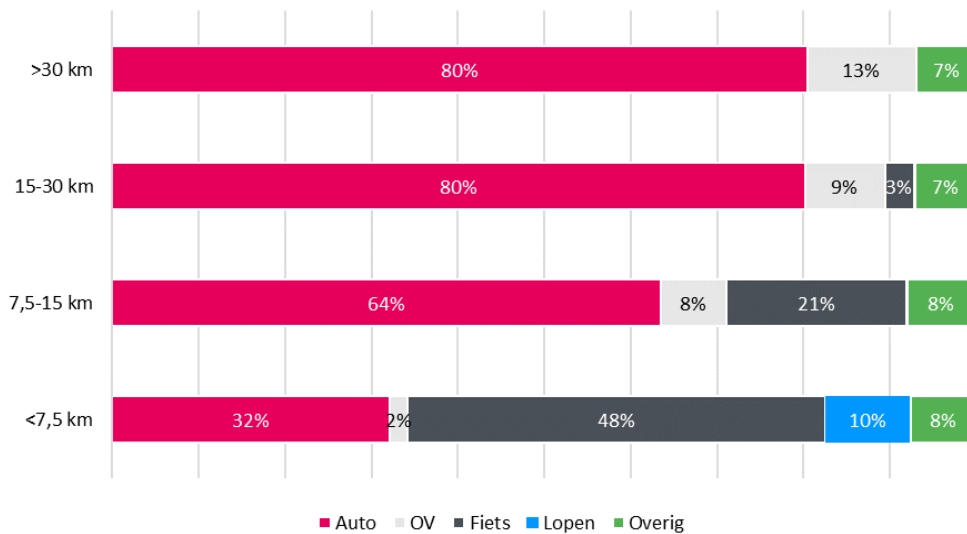
- Motivatie gebruik (duurzaam) alternatief voor de auto in het woonwerk verkeer
 In figuur 5 staat in welke mate verschillende aspecten volgens werknemers een doorslaggevende rol spelen bij het gebruik van de auto, fiets of het OV in het woonwerk verkeer in 2021 en 2020. In 2021 spelen de omstandigheden door COVID een minder doorslaggevende rol bij de keuze voor de auto, fiets of het OV. Stimuleren van het fietsgebruik door de werkgever speelt vaker een doorslaggevende rol bij het gebruik van de fiets, terwijl parkeerfaciliteiten en privacy vaker een doorslaggevende rol spelen bij het gebruik van de auto. Voor het OV geldt dat alle andere aspecten dan COVID-19 vaker een doorslaggevende rol spelen. Dit hangt nauw samen met de versoepeling van de corona maatregelen waardoor weer meer mensen gingen reizen met het OV.



Figuur 5: Mate waarin verschillende aspecten doorslaggevende rol spelen bij gebruik auto, fiets of OV in het woonwerk verkeer, 2020-2021 (Bron: Landelijk Reizigersonderzoek, MuConsult 2022)

- Hoofdvervoermiddelkeuze in het woonwerk verkeer naar afstandsklasse

Figuur 6 toont de verdeling van de hoofdvervoerwijze per afstandsklasse in het woonwerk verkeer. Met name op de kortere afstanden (tot 15 km) zijn bijvoorbeeld de (elektrische) fiets of speed-pedelec een duurzaam alternatief voor de auto.



Figuur 6: Hoofdvervoermiddelkeuze in het woonwerkverkeer naar afstandsklasse (Onderweg in Nederland, CBS, 2020)

- Motivatie gebruik deelmobiliteit

In figuur 7 staan de redenen om geen gebruik te maken van deelmobiliteit in 2020 en 2021. De cijfers laten zien op welke aspecten mensen bijvoorbeeld afhaken om gebruik te maken van deelmobiliteit. Dit biedt handvatten om het aantal gebruikers van deelmobiliteit te vergroten. Zoals figuur 7 laat zien liggen er vooral kansen ten aanzien de complexiteit (mensen vinden het nog 'teveel gedoe'), de informatievoorziening (mensen weten er nog te weinig van) en het aanbod. Kosten lijken een minder grote rol te spelen om wel of geen gebruik te maken van deelmobiliteit.



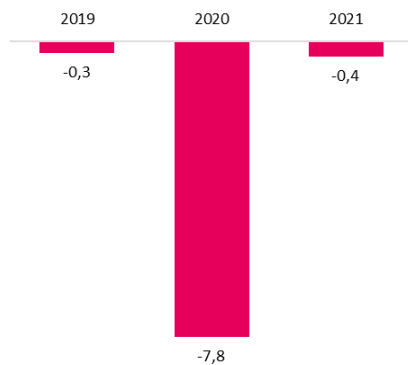
Figuur 7. Redenen om geen gebruik te maken van deelmobiliteit (Bron: Landelijk Reizigersonderzoek, MuConsult, 2022)

4. Resultaten

De volgende indicatoren hebben betrekking op meetbare resultaten ten aanzien van de werkgebonden (auto)mobiliteit.

4.1 Vermeden autokilometers

Het doel van het Klimaatakkoord is 8 miljard minder werkgerelateerde (auto)kilometers in 2030. In figuur 8 staat de ontwikkeling van het aantal werkgerelateerde autokilometers in de periode 2019-2021 ten opzichte van 2018. In 2020 was er sprake van een forse afname van het aantal gereden autokilometers in het werkgerelateerde verkeer (-7,8 miljard) die bijna geheel werd verklaard door het op grote schaal thuiswerken vanwege de COVID-19 pandemie. In 2021 was nog steeds sprake van een reductie in het aantal autokilometers in het woonwerk verkeer, alhoewel deze fors lager was dan in 2020 (-0,4 miljard).



Figuur 8. Ontwikkeling werkgerelateerde (auto)kilometers ten opzichte van 2018 (Bron: Landelijk Reizigersonderzoek, MuConsult, 2022)

4.2 Aantal fietsforensen

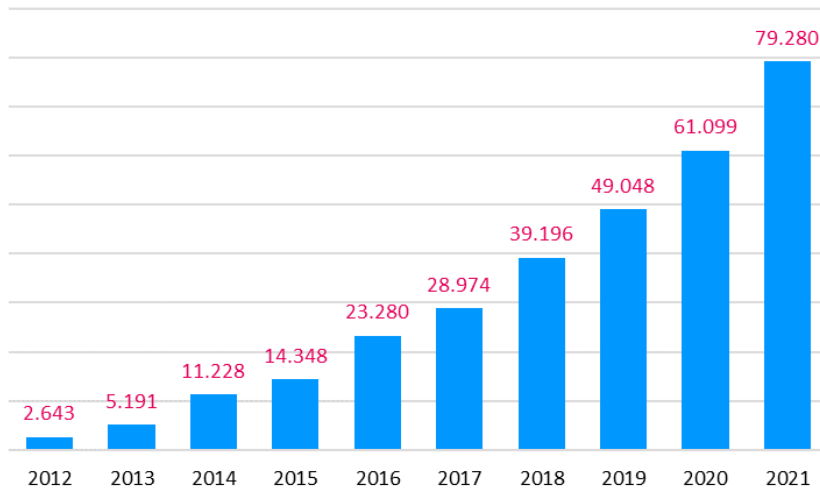
Het vorige kabinet streefde naar een toename van 200.000 fietsforensen die tenminste één keer per week naar het werk fietsen. In 2019 stond de teller op 120.000 nieuwe fietsforensen, onder andere door de inzet van een netwerk van 17 fietsambassadeurs verspreid over Nederland. In het eerste kwartaal van 2020 zat het aantal fietsforensen op hetzelfde niveau als eind 2019.

Als gevolg van de uitbraak van het COVID-19 virus is het aantal fietsforensen in het tweede kwartaal van 2020 afgenomen met ruim één miljoen. Dit is een rechtstreeks gevolg van de sterke daling van de woonwerk mobiliteit. In april 2020 werkte bijvoorbeeld bijna 70% van de werkzame bevolking één of meerdere dagen thuis. In oktober 2020 was dit aandeel iets meer dan 40%. Ter vergelijking: voor de corona crisis werkte ongeveer 25% van de werkzame bevolking één of meerdere dagen thuis.

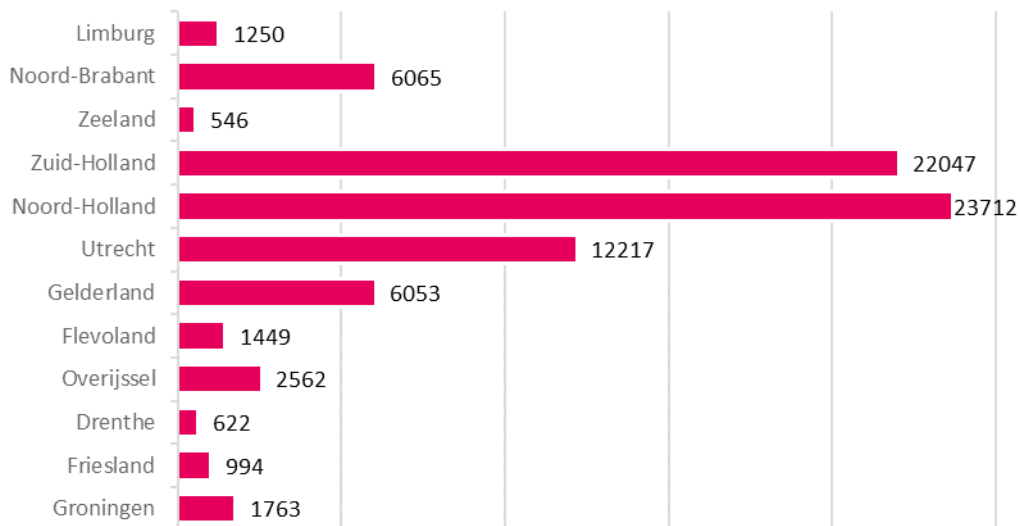
Wel was met name in het tweede en derde kwartaal van 2020 een toename van het aandeel fietsers in het woonwerk verkeer zichtbaar. Met andere woorden: onder de mensen die nog wel naar het werk gingen, was het aandeel fietsen hoger dan voorheen. De toename in het gebruik van de elektrische fiets op de middellange afstanden en een overstap van OV naar de fiets hebben hier mede aan bijgedragen.

4.3 Aantal (elektrische) deelauto's

In figuur 9 staat het aantal deelauto's in Nederland. In 2020 waren er ruim 61.000 deelauto's, waarvan 6% volledig elektrisch. In 2021 is het aantal deelauto's gestegen tot bijna 80.000, waarvan 10% volledig elektrisch.. In vergelijking met het totale Nederlandse wagenpark zijn deelauto's 3,5 keer vaker volledig elektrisch. Figuur 10 toont het aantal deelauto's per provincie. De meeste deelauto's bevinden zich in de Randstad provincies: Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht (bij elkaar 72%).



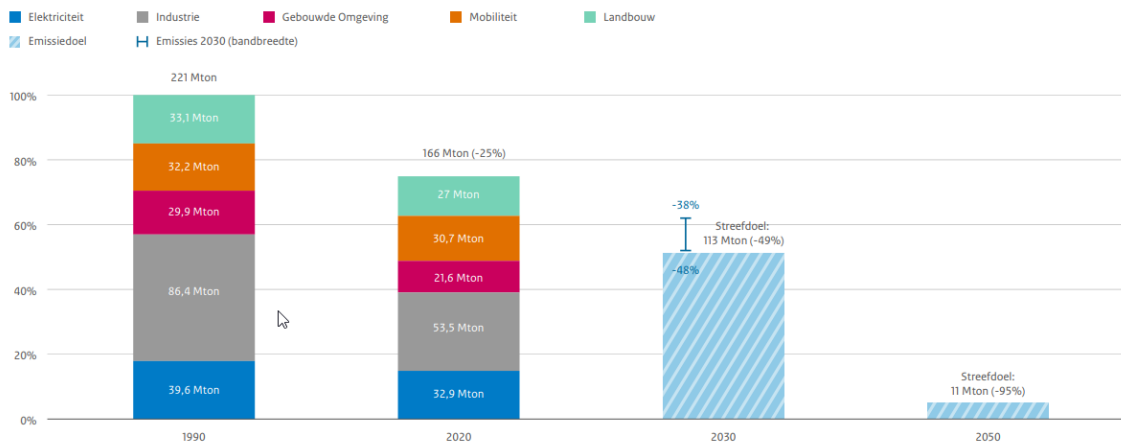
Figuur 9. Ontwikkeling aantal deelauto's in Nederland, 2012-2021 (Bron: Dashboard autodelen, CROW/KpVV, 2021)



Figuur 10. Aantal deelauto's per provincie, 2021 (Bron: Dashboard autodelen, CROW/KpVV, 2021)

5. Realisatie en prognose

Figuur 10 toont de realisatie en prognose van broeikasgasemissies in relatie tot de doelen in de Klimaatwet in 2021 op basis van respectievelijk de emissieregistratie en de Klimaat- en Energieverkenning 2021 van het PBL (Monitor Klimaatbeleid, 2021). Deze cijfers zijn mede gebaseerd op de cijfers die in hoofdstuk 3 en 4 zijn gepresenteerd voor het thema verduurzaming personenmobiliteit. Volgens deze PBL-prognose komt de emissiereductie in 2030 uit tussen de 38%-48% ten opzichte van 1990. In het najaar van 2022 verschijnt een update van de Klimaat- en Energieverkenning met nieuwe cijfers over de realisatie en prognose.



Figuur 10. Ontwikkeling broeikasgasemissies in Nederland (Bron: Klimaat- en Energieverkenning, PBL, 2021)

Referenties

EZK (2019). Klimaatakkoord. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

PBL (2021). Klimaat en Energieverkenning 2021. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

IPCC, 2022: Climate Change 2022: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [H.-O. Pörtner, D.C. Roberts, M. Tignor, E.S. Poloczanska, K. Mintenbeck, A. Alegría, M. Craig, S. Langsdorf, S. Lösschke, V. Möller, A. Okem, B. Rama (eds.)]. Cambridge University Press. In Press.

I&O Research (2022). Werkgeversenquête 2022. Onderzoek onder werkgevers over stimuleren duurzaam reisgedrag werknemers. In opdracht van: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

KIM (2021). Gaat het reizen voor werk en studie door COVID structureel veranderen? Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

MuConsult (2022). Landelijk Reizigersonderzoek 2022. In opdracht van: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

CROW/KpVV (2021). Dashboard autodelen 2021. Ede: CROW/KpVV.