



7 Oplossingen om de transitie naar duurzaam vervoer nú in te zetten

Geen accijnsverlaging, maar
structurele veranderingen.



Introductie

Sinds 1 april is de accijns op brandstof door het kabinet flink verlaagd. De benzineprijzen waren al extreem hoog door de inflatie, maar kregen nog een extra klap door de oorlog in Oekraïne. Nederlandse burgers en bedrijven werden hard in hun portemonnee getroffen, wat directe gevolgen had voor hun mobiliteit.

De kosten van de accijnsverlaging worden geschat op zo'n 2,3 miljard euro.¹ Een erg dure beslissing in een tijd waarin ons land nog moet bijkomen van de economische gevolgen van de coronapandemie.

We begrijpen waarom het kabinet heeft besloten om de accijnzen te verlagen. Maar het rijdt als een bulldozer over het feit dat we te afhankelijk zijn geworden van fossiele brandstoffen.

Slachtoffer van ons eigen autobezit, die heilige koe. Die houdt de omslag naar milieuvriendelijkere mobiliteit keihard tegen.

Wij pleiten voor structurele aanpassingen voor de lange termijn, in plaats van een kortdurende accijnsverlaging. **Dit is hét moment om de transitie naar duurzamer vervoer in te zetten.** Hoe? We noemen zeven voorbeelden die bij elkaar onderdeel kunnen zijn van een toekomstgerichte oplossing.

Want één ding is zeker, we moeten dit **met elkaar en voor elkaar** doen.

¹ Bronvermelding: zie pagina 15.

Eén van de aanleidingen van de accijnsverlaging is de oorlog in Oekraïne. De levensbedreigende gevolgen voor de inwoners van dit land zijn niet te vergelijken met de issues die wij hier aanhalen. Wij zijn ons hier terdege van bewust.

**Wij pleiten voor
structurele
aanpassingen voor de
lange termijn; in plaats
van een kortdurende
accijnsverlaging.**

Effecten van brandstof op gezondheid en klimaat:



Elektrisch



Waterstof, Bio-CNG, Plug-in Hybride



Hybride, CNG en benzine



LPG



Diesel en GTL

Bron: Brandstofranking
personenauto's © Natuur & Milieu

Grootste kritiek op accijnsverlaging

- 1 De accijnsverlaging draagt niet bij aan een oplossing voor de lange termijn.
- 2 De accijnsverlaging vertraagt de transitie juist, omdat het fossiele brandstoffen subsidieert.
- 3 De accijnsverlaging geldt voor iedereen, maar vooral de hogere inkomens profiteren ervan, zeggen economen.²
- 4 De accijnsverlaging geldt voor alle brandstoffen, zowel de 'betere' als de zeer slechte voor het klimaat: benzine, diesel, LPG en LNG.³
- 5 De accijnsverlaging compenseert de stijging van de brandstofkosten maar gedeeltelijk.

We blijven auto's kopen

In 2021 telde ons land maar liefst 8,8 miljoen personenauto's. Het particuliere autobezit steeg in dat jaar met 1,3%.¹⁰

We weten dat de meeste privéauto's 95% van de tijd stilstaan. **Dat zijn dus bijna 90.000 éxtra auto's die vrijwel de hele dag stilstaan op de Nederlandse straten.** Dat is totaal onlogisch en niet vol te houden op de lange termijn.

En rijden...

Van alle verplaatsingen in 2019 gebeurde 46% met de auto. Slechts 5,6% ging per openbaar vervoer.⁴

Gemiddeld verplaatste een Nederlander zich in 2019 30 keer met de trein en 26 keer met het overige ov, een totaal van 1.874 km per persoon.

Een auto van een particulier reed in 2020 gemiddeld 9,6 duizend kilometer.⁵ **We maken dus 5 keer meer kilometers met de auto dan per trein, tram, bus of metro bij elkaar.**



Waarom de transitie **naar duurzaam vervoer?**

Het Klimaatakkoord – en dus onze toekomst – vraagt van ons dat we in 2030 49% minder CO₂ moeten uitstoten. Een grote stap daarbij is overstappen op duurzamere vormen van mobiliteit.

Er zijn al genoeg groene vervoersalternatieven in Nederland: openbaar vervoer, fiets, 'benenwagen' en deelmobiliteit. Maar de massa gebruikt ze nog lang niet genoeg. **Terwijl juist deelauto's een belangrijke rol kunnen spelen in de nodige transitie.**

Overstappen op deelauto's verlaagt het aantal autoritten, het aantal autokilometers en verhoogt de verplaatsingen per OV en fiets. Een gemiddelde Greenwheels-gebruiker bespaart alleen al door minder autokilometers te maken 345 kilo CO₂ per jaar.⁶

Hoe maken we massaal de transitie naar duurzaam vervoer? Op de volgende pagina's dragen we zeven oplossingen aan om deze verandering in te zetten.

Een gemiddelde
Greenwheels-gebruiker
bespaart alleen al
door minder autokilometers
te maken 345 kilo CO₂ per jaar





Oplossing 1

Anders denken over autorijden



Door de recente hoge benzineprijzen zien we al dat meer mensen hun auto wegdoen of er uiteindelijk toch geen aanschaffen. Ook wordt elektrisch rijden steeds populairder. Dat Nederlanders steeds vaker kiezen voor een e-auto juichen we toe, maar het punt blijft: ons autobezit is nog steeds te hoog. Dáár moeten we iets aan doen.

In veel stadscentra is het al gewoon geworden: geen auto bezitten. De verwachting is dat dit alleen maar stijgt. Tegelijk zien we dat we nog steeds erg gewend zijn aan een eigen auto voor de deur, ook al gebruiken we 'm gemiddeld één uur per dag.

De oplossing: een gedragsverandering van bezit naar gebruik. Autobezit zou daarom moeten worden ontmoedigd, bijvoorbeeld door:

- Aandacht voor alternatieven: geen bezit, wel rijden.
- Het bezitten en parkeren van tweede en derde auto's zou "not done" moeten zijn: lastiger en duurder.
- Inzetten op autoluwe binnensteden.
- Parkeerplaatsen verminderen bij de (her)ontwikkeling van (nieuwbouw)wijken.
- De vrijgekomen ruimte teruggeven aan de bewoners door middel van parken, groen of speelplekken.
- Geen (nieuwe) fiscale stimuleringen voor aanschaf en/of gebruik van brandstofauto's.



Oplossing 2 btw-verlaging deelvervoer

Een lager btw-tarief op deelvervoer kan de Nederlander overhalen dat deelvervoer ook een optie is. Op dit moment betaal je als gebruiker de volle 21% btw. Wie het openbaar vervoer gebruikt, betaalt het lage tarief, 9%. Waarom is er niet gekozen voor deze financiële prikkel, in plaats van een accijnsverlaging? Die zorgt ervoor dat meer mensen kijken naar alternatieven. Hun eigen eerste, tweede of soms zelfs derde auto van de hand zouden doen en eerder de fiets, trein of deelauto zouden gebruiken.

Negen op de tien Nederlanders hebben geen idee wat hun auto maandelijks kost.⁷ En als we het moeten inschatten, blijken we er snel flink naast te zitten. Het inzichtelijker maken van deze kosten en er met elkaar over praten, maakt een eerlijke vergelijking mogelijk. En zorgt ervoor dat we eerder naar alternatieven kijken.

Een Greenwheels-gebruiker rijdt gemiddeld 1.947 minder kilometers per jaar minder dan een gewone autobezitter. Dat staat gelijk aan een CO₂-besparing van 345 kilo per jaar.⁶

Een btw-verlaging versus een accijnsverlaging betekent minder kosten voor de gebruiker en voor ons allemaal schonere lucht! Plus straten met minder auto's. Minder parkeergedoe. En minder grondstoffen voor autoproductie.

[Lees meer >](#)



Oplossing 3

Een mobiliteitstoeslag voor lage inkomens

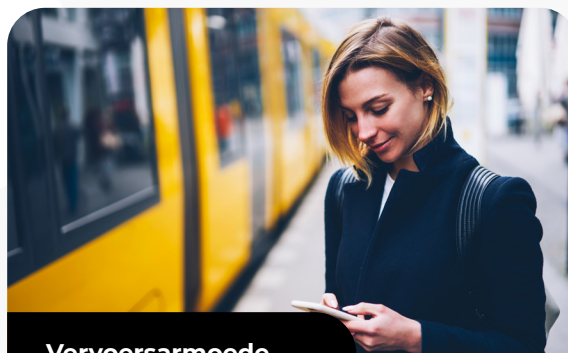
De inflatie zorgt voor een grotere kloof tussen de hogere en lagere inkomens. Een stijging van de brandstofkosten raakt iemand met een kleine portemonnee harder dan iemand met een goed gevulde bankrekening. Een accijnsverlaging stimuleert het autorijden zelfs méér voor de hoge inkomens (zie kaders op de volgende pagina).

Deelmobiliteit wordt nu nog vooral gebruikt door hoger opgeleiden en welvarende Nederlanders.⁸ Tegelijk zien we dat de vervoersarmoede toeneemt. Door deelvervoer financieel aantrekkelijk te maken voor iedereen, inclusief lagere inkomens, slaan we meerdere vliegen in één klap.

- Bied een mobiliteitstegoed of mobiliteitstoeslag (zoals huur- en zorgtoeslag) voor lage inkomens en/of bijstandsgerechtigden.
- Koppel deelmobiliteit aan kortingspassen voor lage inkomens.
- Financiële ondersteuning vanuit de gemeente is van belang om ook in achterstandsgebieden tot een sluitende businesscase te kunnen komen.



Uit onderzoek blijkt dat vooral de Nederlanders met een hoog inkomen profiteren van de belastingverlagingen op brandstof en energie. Die groep ontvangt een derde van de totale belastingverlaging.²



Vervoersarmoede

Van vervoersarmoede is sprake wanneer mensen **door beperkte verplaatsingsmogelijkheden geen of minder toegang hebben** tot zorg, werk, onderwijs, sport, recreatie en hun sociale netwerk.



Mobiliteitsgeluk

Tegenstanders van het begrip spreken liever van 'mobiliteitsgeluk': **de mogelijkheid om jezelf op verschillende manieren te verplaatsen en zodoende je leven te verbeteren en verrijken.**



Oplossing 4

Deelauto's in het zicht

Deze oplossing sluit naadloos aan bij oplossing 1: anders denken over autobezit, maar verdient wat meer uitleg. We zijn zo gewend aan stilstaande auto's in de straat, dat we ons een straat zonder privéauto's eigenlijk niet eens kunnen voorstellen. Wat zouden we met die overgebleven ruimte doen?

Door deelauto's pontificaal in het straatbeeld te plaatsen, dragen ze bij aan de gedragsverandering en nodigen ze uit tot gebruik. Het plaatsen van deelauto's op grote parkeerterreinen of in parkeergarages heeft dan ook het tegenovergestelde effect. Onze ervaring leert dat auto's in de publieke vloot op straat beter presteren dan de auto's die in garages staan.

Kijk vanuit je raam eens je eigen straat in. Gebruik je verbeeldingskracht om te bedenken hoe het eruit zou zien zonder auto's. Ruimtelijker, natuurlijker. Maar ook rustiger en meer open. En wat je niet ziet: de luchtkwaliteit die enorm verbetert.





Oplossing 5 De werkgever aan zet

Door het thuiswerken en online vergaderen neemt de noodzaak van een leaseauto verder af. Dit zorgde in 2020 voor een afname van het aantal zakelijk gereden kilometers met 25% ten opzichte van 2019.⁹ Het hybride werken, deels thuis en deels op kantoor, kan het nieuwe normaal worden. Daar past een leaseauto, die dan dus nog meer stilstaat voor de deur en bijtelling slurpt, niet meer bij.

Werkgevers kunnen dus ook een grote bijdrage leveren aan deze transitie. Bijvoorbeeld door het 100% bekostigen van zakelijke ritten met een deelauto. Of het aanbieden van een mobiliteitskaart, waarmee zowel openbaar vervoer, OV-fiets en deelvervoer zoals deelauto's of elektrische scooters betaald kunnen worden.

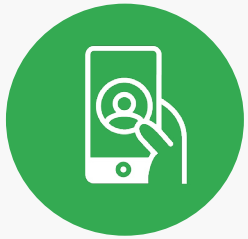
Met de vraag **“Als mijn werkgever mij een leaseauto aanbiedt, wil ik ook kunnen kiezen voor een mobiliteitsbudget als alternatief,”** was maar liefst **87%** het eens.

Poll



[Poll op Greenwheels LinkedIn, Maart 2022](#)





Oplossing 6

Deelvervoer voor studenten

Wat voor het btw-tarief geldt, geldt ook voor de OV-studentenkaart: een financiële prikkel die meer gebruik mogelijk maakt. Deelvervoer kan (nog) niet betaald worden met de studentenkaart. Dat is jammer, want juist deze groep is vaak op zoek naar een praktische deur-tot-deur oplossing die het huidige OV nog niet altijd biedt.

Nieuwe generaties laten wennen aan deelvervoer maakt dat zij ook op latere leeftijd deelmobiliteit blijven gebruiken en geen eigen auto aanschaffen. Het gezegde is niet voor niets: 'jong geleerd is oud gedaan'. Hier kan de gedragsverandering grote stappen maken in korte tijd.

Een derde voordeel? Opname van deelvervoer in de OV-studentenkaart maakt het voor ons als aanbieder nog interessanter om verder uit te breiden in typische studentensteden en omliggende gebieden. En dat ligt weer in lijn met oplossing 4: meer deelauto's in het zicht.





Oplossing 7

Het deelvervoer harmoniseren

Momenteel hanteren de verschillende gemeenten in Nederland een verschillend beleid als het gaat om deelvervoer. Dat betreft de regels voor het rijden door particulieren, maar ook de aanvraagprocedures en afhandeling. Het is voor aanbieders zoals Greenwheels vaak niet (helemaal) duidelijk welke regels er zijn voor het plaatsen van deelauto's.

Het harmoniseren van het autodeelbeleid is dan ook zeer gewenst. Zo kunnen we autodelen verder laten groeien en eindgebruikers een comfortabele reis bieden. Eén aanpak en vaste regelgeving voor deelmobiliteit in Nederland zal het gebruik (en dus het effect van autodelen) zeker ten goede komen.

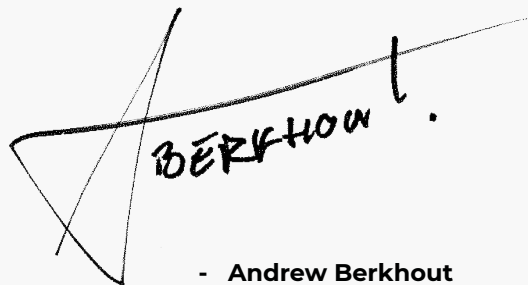
Hoe verder?

We begrijpen de keuze voor de accijnsverlaging op brandstof, maar vinden het een kortzichtig besluit. Het lost de grotere uitdagingen niet op. Sterker nog: het vertraagt de transitie naar duurzamer vervoer alleen maar. We weten allemaal dat het anders moet. Laten we dan niet in deze schrikreactie blijven hangen, maar zorgen voor structurele veranderingen.

Juist in tijden van crisis kan men het verschil maken. Willen we écht een verschil maken voor de wereld van morgen, dan moeten we met elkaar nu aan de slag. Samen ervoor gaan om de mobiliteit van morgen vorm te geven.

Bij Greenwheels maken we ons hard voor de implementatie van deelauto's over de hele linie: van wetgever tot werkgever, van opiniemaker tot autobezitter. We zijn ons bewust dat we dit niet alleen kunnen doen. We hopen dat de oplossingen in deze whitepaper food for thought geven voor alle Nederlanders.

Zo maken we samen steden leefbaarder.



BERKHOOT!

- Andrew Berkhout

Bronvermeldingen

- 1 <https://nos.nl/artikel/2420635-kabinet-wil-lagere-brandstofaccijns-maatregelenpakket-kost-2-3-miljard>
- 2 <https://nos.nl/artikel/2421832-vooral-hoge-inkomens-profiteren-van-lagere-energie-en-brandstofbelasting> en <https://www.rtlnieuws.nl/economie/artikel/5294200/btw-accijns-compensatie-dom-plan-lagere-inkomens>
- 3 <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2022/03/17/verlaging-brandstofaccijns-gaat-ook-gelden-voor-lpg-en-lng>
- 4 <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/personen/mobiliteit>
- 5 <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/verkeersprestaties-personenautos>
- 6 Onderzoek Goudappel Coffeng, zie: [vananaare.nl](https://www.vananaare.nl)
- 7 <https://www.greenwheels.nl/nieuws/wat-kost-een-eigen-auto-per-maand>
- 8 KiM, 2015; Newcom Research & Consultancy, 2020
- 9 [Greenwheels Whitepaper 'Het einde van de leaseauto', 2021](#)
- 10 <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2021/41/groei-aantal-stekkerauto-s-zet-door>



greenwheels

Een auto voor
iedereen.

