

TRANSITIE PLAN

ONDERWEG NAAR EEN DUURZAAM 2050

Een verdere uitwerking van de Jonge Klimaatagenda 2.0

THEMA MOBILITEIT



JONGE
KLIMAAT
BEWEGING

“THERE’S NOTHING PERMANENT EXCEPT CHANGE”

HERACLITUS
Griekse filosoof



INLEIDING

Onze samenleving staat voor een grote uitdaging. De gevolgen van klimaatverandering gaan een grote impact hebben op ons leven en dat van de generaties na ons. Wij, jongeren, zijn degenen die dat het meest gaan merken, maar ook degenen die er nu iets aan kunnen doen. Om de balans tussen mens en planeet te herstellen, zullen we onze samenleving, economie en dagelijkse levens opnieuw moeten inrichten. Dat betekent dat we in 2050 op een nieuwe manier wonen, werken, eten, leren en reizen. De visie van Nederlandse jongeren daarop brachten we onder in de Jonge Klimaatagenda (JKA) 2.0. Maar hoe komen we daar?

Begin 2020 begonnen de themamanagers van de Jonge Klimaatagenda werkgroep met het schrijven van transitieplannen op de bestaande JKA 2.0 thema's. De transitieplannen hebben meerdere doelen. Ze geven het transitiepad naar een specifiek doel uit de JKA 2.0 weer. Daarmee beschrijven ze concreet wat de weg naar 2050 is en wat er nu en in de toekomst nodig is om dat doel te halen. Waarom zijn de huidige beleidsplannen (nog) niet toereikend? Ieder plan legt uit onder welke voorwaarden de onderbouwde keuzes gemaakt moeten worden. Hierdoor wordt duidelijk wat er nodig is om bij onze visie te komen in termen van bijvoorbeeld investeringen, tijd of gedragsverandering en wie daarvoor welke stappen nog moet zetten. De focus daarbij ligt op oplossingen, maatregelen of actiepunten. Hierdoor kunnen we bepaalde aspecten van de JKA 2.0 uiteindelijk doorrekenen en maken we de JKA 2.0 meetbaar en tastbaar.

De plannen zijn samen met aangesloten jongerenorganisaties vormgegeven. Na een eerste verkenning van de onderwerpen, ontvingen de themamanagers allerlei ideeën, vragen en kritische opmerkingen van jongerenorganisaties tijdens de online Klimaat Dialoog (KD) in mei 2020. Daarnaast voerden de themamanagers een eigen onderzoek uit. Bijvoorbeeld door verdiepende gesprekken met experts en jongerenorganisaties te houden en (onderzoeks) literatuur te lezen. Maar ook door vragen te stellen via ons eigen Jonge KlimaatPanel en (online) bijeenkomsten en evenementen bij te wonen.

Naast de specifieke focus van ieder transitieplan, is er ook een rode draad door alle plannen heen. Die rode draad is dat wij graag een overheid met lef zien in de transitie naar een duurzame toekomst. Lef om eerder én vaker te kiezen voor duurzaam beleid, dat wordt ondersteund door prikkelende beleidsinstrumenten, zoals de beprijzing van niet-duurzame activiteiten. Lef voor een daadkrachtige aanpak die focust op de zorgen om het klimaat en een inclusieve transitie én op het creëren van een aantrekkelijk en duurzaam vestigingsklimaat en een integrale aanpak voor de overgang naar een circulaire economie.

Namens de JKA werkgroep wil ik alle jongerenorganisaties en experts bedanken voor hun bijdrage aan deze transitieplannen. Met jullie ideeën, vragen en kritische opmerkingen hebben alle themamanagers veel waardevolle input ontvangen om onze visie concreter te maken en daarmee gemakkelijker om te zetten in actie!

Melanie Klösters

Voorzitter werkgroep Jonge Klimaatagenda 2020

SAMENVATTING

Het transitieplan mobiliteit is onderdeel van een serie van vijf transitieplannen. Hieronder staan de samenvatting per plan weergegeven. Bekijk onze website voor de andere transitieplannen.

Wonen

In 2050 zijn onze steden duurzame en gezonde plekken om te wonen, werken en je vrije tijd door te brengen. Waar mogelijk hebben wegen plaats gemaakt voor groenblauwe stadaders, waardoor fietsers en voetgangers meer ruimte hebben. Door onder andere groennormen op te stellen in wijken, is de verhouding tussen versteding en vergroening in evenwicht. Daarnaast wordt er bottom-up met bewoners gewerkt aan klimaatadaptatie in de eigen woonomgeving, zodat klimaatoplossingen lokaal en concreet worden. Samen met marktpartijen investeert de overheid in groen en blauw in de openbare ruimte. Een integrale kijk op het klimaatadaptatief maken van de openbare ruimte zorgt voor beter zicht op de baten (hogere vastgoedwaarde, sociale cohesie en gezondheidsvoordelen).

Werken

Een transparante en circulaire economie waarin bedrijven rekening houden met de impact op mens en milieu, dat is hoe jongeren 2050 voor zich zien. Dit kunnen bedrijven bereiken door transities door te maken in drie richtingen: overgaan op circulaire verdienmodellen, true pricing toepassen en de eigendomsstructuur aanpassen. Samenwerking in netwerken laat zien dat bedrijven niet op de overheid hoeven te wachten om met regelgeving te komen. Echter kan de overheid deze transities wel bevorderen met een aantal beleidsmaatregelen. Om tot circulaire verdienmodellen te komen, kunnen garantie tijden verlengd, en de afvalbelasting verhoogd worden. True pricing komt een stuk dichterbij door de aangekondigde CO2-heffing. Deze moet dan wel ook onder benchmark gelden en alle sectoren meenemen; zo ook de landbouw en de transportsector. Een maatschappelijke eigendomsstructuur wordt bereikt door het wetsvoorstel van de maatschappelijke BV (BVM) te implementeren.

Mobiliteit

In 2050 willen jongeren kunnen reizen in een uitstootvrij en inclusief mobiliteitssysteem. Om hier te komen is een fundamenteel andere inrichting van ons

mobilititeitssysteem nodig. Hier zien wij mogelijkheden voor Mobility as a Service (MaaS). Door MaaS in te voeren in het huidige systeem, wordt de druk op de huidige infrastructuur verlicht en ontstaat er ruimte voor nieuwe modaliteiten. Om MaaS succesvol te implementeren, pleit de Jonge Klimaatbeweging voor de ontwikkeling van een afsprakenstelsel voor MaaS met betrekking tot het delen van data, de invoering van stimulansen die de shift naar het nieuwe mobiliteitssysteem accelereren en voor het opzetten van snelbussen in Bus Rapid Transit als aanvullende modaliteit.

Onderwijs

Om duurzaamheid integraal in het onderwijs te integreren, is het belangrijk dat het onderwerp verweven zit in het curricula en het schoolsysteem. Om hier te komen, is het noodzakelijk dat er tijdens de lerarenopleidingen de mogelijkheid is om vakken te volgen over duurzaamheid. Hierdoor zijn docenten beter in staat de nodige kennis over te dragen en de leerlingen bij te staan in hun ontwikkeling. Daarnaast moet er zowel in het basis- als in het middelbaar onderwijs een doorlopende leerlijn komen tussen alle vakken en tussen de verschillende jaarlagen, met daarin de focus op de integrale benadering van duurzaamheid en de ontwikkeling van competenties die zullen bijdragen aan het omgaan met de veranderende wereld om ons heen.

Voeding

Als de eivitttransitie nú prioriteit krijgt, draagt dit bij aan het tegengaan van klimaatverandering, het verbeteren van de volksgezondheid, een lagere milieupact, de duurzame ontwikkelingsdoelen en een hoger dierenwelzijn. Wij adviseren de overheid om te sturen op drie gebieden. Allereerst is dat investeren in volksgezondheid; met een meer plantaardig dieet zullen welvaartsziekten afnemen. Ten tweede is dat toekomst bieden voor efficiënt landgebruik, zodat er meer humane productie op geschikt land kan plaatsvinden. Tot slot adviseren wij naast voorlichting ook in te zetten op gedragsverandering bij consumenten, omdat zij hun keuzes op routines baseren en niet alleen op kennis.

MOBILITEIT

Mobility as a Service: voor een uitstootvrij mobiliteitssysteem in 2050





MOBILITY AS A SERVICE: VOOR EEN UITSTOOTVRIJ EN INCLUSIEF MOBILITEITSSYSTEEM IN 2050

Jongeren willen in 2050 reizen in een uitstootvrij en inclusief mobiliteitssysteem naar werk, school en recreatie. Dit betekent dat wij ons steeds meer zullen verplaatsen via het openbaar vervoer en deelmodaliteiten, zoals deelfietsen, -auto's en steps. Autovrije binnensteden bieden hier voldoende ruimte voor en slimme reisplanners helpen ons hierbij. Deze informeren ons niet alleen over de reis, maar ook over de duurzaamheid van het reisadvies, de kosten en onze keuzes aan modaliteiten. Ook bieden deze reisplanners boekingsmogelijkheden aan, zodat we gemakkelijk en snel onze reis kunnen vastleggen. Deze reisplanners verwijzen naar een fijnmazig, hoogfrequent netwerk en duurzame (deel)modaliteiten.

Vooralsnog belemmeren verschillende aspecten van het huidige mobiliteitssysteem in Nederland de doorvoering van deze structurele veranderingen. Ten eerste is het mobiliteitssysteem in Nederland op dit moment nog sterk aanbodgestuurd en per modaliteit georganiseerd. Dit zorgt bijvoorbeeld voor de uitdaging om de dienstregelingen van NS en regionale treinvervoerders op elkaar aan te laten sluiten.¹ Door deze opsplitsing worden mobiliteitsaanbieders bovendien ook niet uitgedaagd om samen een robuust, duurzaam en toekomstgericht mobiliteitssysteem te ontwerpen.² Ten tweede naderen we de maximumcapaciteit van het openbaar vervoer en diens infrastructuur steeds sneller.³ Door de verwachte groei in reizigers van 30% tot 2030⁴, zal de komende jaren de druk op het huidige systeem en de infrastructuur toenemen. Dit leidt tot problematiek zoals files, een drukkere OV-spits, conflicten tussen goederen- en personenvervoer en beperkte mogelijkheden voor openbaar vervoer in krimpregio's. Hierdoor wordt vervolgens ook de toegang ontzegd tot een groeiende groep potentiële reizigers.⁵

Om deze problemen aan te pakken, stelden marktpartijen in het Klimaatakkoord verschillende maatregelen op die voortbouwen op de huidige aanpak: meer elektrische voertuigen, iets minder autokilometers en waar nodig meer asfalt.⁶ Dit met het doel om de CO₂-uitstoot in de mobiliteitssector in 2050 terug te brengen met 95%. De mobiliteitstransitie is echter meer dan een verschuiving van fossiel naar elektrisch. Voortbouwen op het huidige beleid is onvoldoende om te komen tot een uitstootvrij mobiliteitssysteem in 2050. Bovenal is de capaciteit om fysiek alsmaar uit te breiden zeer beperkt, het duurt



Wat is MaaS?

MaaS is een mobiliteitsconcept dat meerdere vervoersaanbieders en deel-modaliteiten samenbrengt in een multimodaal reisaanbod. Denk hierbij bijvoorbeeld aan alle openbare vervoersmiddelen en deelfietsen, -auto's en -scooters. Dit betekent dat de reiziger zijn reis van deur tot deur in één omgeving kan plannen, boeken en betalen, veelal in een app. Door MaaS wordt gebruikersdata samengevoegd, waardoor de reiziger op ieder moment kan kiezen voor het snelste, kosten-efficiëntste en duurzaamste vervoermiddel. MaaS biedt de mogelijkheid tot een flexibel, hoogfrequent, fijnmazig en inclusief mobiliteitssysteem.

lang, kost veel⁷ en levert een inflexibel vervoersnetwerk op. Nederland wordt steeds voller en scherpe keuzes maken in ruimtelijk beleid is hard nodig.⁸ Gezien de mobiliteitssector momenteel al verantwoordelijk is voor 21% van de nationale CO₂-emissies⁹, strookt de uitbreiding van het mobiliteitssysteem in termen van infrastructuur en wegcapaciteit niet met het behalen van de duurzaamheidsdoelen. De focus op elektrische voertuigen vergeet daarnaast dat deze technologische ontwikkeling veel kritische aardmetalen vereist, die weer de nodige problematiek met zich meebrengt.¹⁰ Het wordt duidelijk dat het noodzaak is op een andere manier naar het mobiliteitsprobleem te kijken. Wat nodig is, is een fundamenteel andere inrichting van ons mobiliteitssysteem. Dit is precies waar jongeren om vragen.

De herinrichting houdt in dat de focus moet verschuiven naar het versterken van een hoogfrequent, fijnmazig OV-netwerk met een hoge dichtheid en het faciliteren van infrastructuur gericht op vraaggestuurde deelmodaliteiten. Om dit te kunnen bewerkstelligen, moet er slimmer en efficiënter gebruik gemaakt worden van de beschikbare capaciteit en moet er worden voorgesorteerd op nieuwe mobiliteitsvormen. Volgens de Jonge Klimaatbeweging kan dit waargemaakt worden met Mobility as a Service (MaaS), waarbij mobiliteit niet als aanbodgestuurd product maar als complete service wordt aangeboden.

Sinds 2016 is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met deskundigen en aanbieders bezig met het exploreren en opzetten van MaaS. In 2020 starten er meerdere pilots om de

mogelijkheden van MaaS te ontdekken op het gebied van verschillende beleidsdoelstellingen. Deze pilots brengen in kaart hoe het totale mobiliteitssysteem geoptimaliseerd kan worden en onder welke voorwaarden. Wij constateerden in gesprek met verschillende jongerenorganisaties dat deze pilots niet genoeg aandacht geven aan het creëren van cruciale basiselementen die MaaS maken of breken. De huidige plannen schieten voorbij aan het opstellen van een cruciaal afsprakenstelsel met betrekking tot slimme infrastructuur en stimulansen die de omschakeling naar het nieuwe MaaS-systeem faciliteren. Bovendien benutten de pilots nog niet alle kansen die MaaS rijk is en kunnen de plannen uitgebreid worden met nieuwe modaliteiten. De Jonge Klimaatbeweging pleit daarom voor drie aanvullende stappen die de komende jaren gerealiseerd kunnen worden om het succes van MaaS te vergroten. Markt en overheid hebben beiden een rol bij het doorvoeren van deze stappen. Echter zien jongeren dat de overheid het voortouw moet nemen in het stellen van duidelijke kaders voor ontwikkeling en het stimuleren van duurzame ontwikkelingen, zo ook in de stappen die wij hier voorstellen.

1. ONTWIKKEL EEN AFSPRAKENSTELSEL VOOR SLIMME INFRASTRUCTUUR VOOR 2025

Door infrastructuur, reizigers en vervoerders met elkaar te laten communiceren, kan de capaciteit van het mobiliteitssysteem efficiënter gebruikt worden. Slimme infrastructuur speelt zo op ieder moment in op onder andere het aantal reizigers en onderbrekingen. Op die manier voorziet het de reiziger op ieder moment van actuele informatie over de snelste, goedkoopste en duurzaamste route. Voor dit aspect van MaaS is het delen van en vrije toegang tot data het belangrijkste



basiselement. Deze data zijn tot voorheen eigendom van individuele vervoerders. Jongeren zien hier een kans voor de overheid om de regie te nemen in het opstellen van duidelijke kaders met betrekking tot het open delen, het gebruik en de toegang tot data van verschillende modaliteiten aanbieders en de bescherming van de privacy van gebruikers. Deze kaders moeten vastgesteld worden in een nationaal afsprakenstelsel. Met een afsprakenstelsel kan MaaS daadwerkelijk vraaggestuurd opgezet worden en wordt een level-playing-field gecreëerd voor nieuwe aanbieders.

2. STIMULEER DE SHIFT NAAR MAAS

Om MaaS succesvol te implementeren is het nodig stimulansen te introduceren die eindgebruikers motiveren over te stappen op het gebruik van MaaS. Hierbij geldt dat er wordt ingezet op progressieve, inclusieve maatregelen, gericht op het stimuleren van positieve gedragsverandering. De Jonge Klimaatbeweging ziet kansen om deze gedragsverandering waar te maken door de concurrentiepositie van het openbaar vervoer en deelmodaliteiten te verbeteren ten opzichte van de auto. Hier zien wij drie mogelijkheden die gefaseerd uitgevoerd kunnen worden.¹¹

2.1. Zet in op een emissie-, tijd- en plaatsgebonden heffing voor de belastingherziening op autobelastingen in 2025

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat er drie varianten van 'betalen naar gebruik' worden onderzocht voor de hervorming van autobelasting.¹² Hoe deze hervorming uiteindelijk wordt vormgegeven, zal veelomvattende consequenties hebben op de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem. De derde variant, die inzet op een emissie-, tijd- en plaatsgebonden heffing voor het hele wagenpark, heeft de meeste potentie om het mobiliteitssysteem dat jongeren voor ogen hebben waar te maken. Met een dergelijke heffing wordt het privébezit van vervuilende auto's ontmoedigd door te differentiëren tussen deelauto's en privé-auto's. De extra inkomsten kunnen vervolgens geïnvesteerd worden in de verdere verduurzaming van het mobiliteitssysteem en in het waarborgen van de toegankelijkheid voor alle inkomensgroepen.

2.2. Creëer zero-emissie zones in binnensteden en dichtbevolkte stedelijke wijken in ten minste 40 steden voor 2030

Om kracht te zetten bij bovengenoemde heffing, zien wij ook zaak om de zero-emissie zones voor stadslogistiek





zoals genoemd in het Klimaatakkoord¹³ door te trekken naar personenvervoer zoals particuliere auto's. Dit zal reizigers verder motiveren gebruik te maken van openbaar vervoer en biedt ruimte voor innovatie en investeringen in elektrisch deelvervoer. Bovendien, in een stad waar de infrastructuur niet volledig is gericht op het faciliteren van de auto, ontstaat ruimte voor MaaS knooppunten en hubs. Hierdoor blijft de stad goed bereikbaar en toegankelijk.

2.3. Betrek werkgevers bij het stimuleren van hun werknemers om te kiezen voor MaaS

Tenslotte zien jongeren ook een grote rol weggelegd voor de werkgever in zakelijke sectoren. 92% van de jongeren in het Jonge Klimaatpanel geeft aan dat werkgevers meer verantwoordelijkheid moeten nemen omtrent het kiezen van duurzamer vervoer.¹⁴ Werkgevers zijn tenslotte in de unieke positie om het woon-werk en zakelijk verkeer te beïnvloeden. Via lease plannen stimuleren werkgevers hun werknemers om met de auto naar het werk te komen. Door lease plannen voor auto's op fossiele brandstoffen geleidelijk uit te faseren en te vervangen met een zakelijke OV-chipkaart, kan de werkgever zijn werknemer stimuleren meer gebruik te maken van MaaS.

3. VERGROOT DE CAPACITEIT VAN DE BESTAANDE INFRASTRUCTUUR MET EEN (ELEKTRISCH) BUS RAPID TRANSIT-SYSTEEM VOOR 2030

Gezien we tegen de grenzen van het huidige mobiliteitssysteem aan lopen, is het noodzaak om het huidige wegennetwerk efficiënter te gebruiken. Dit kan door de reizigerscapaciteit over een strook asfalt te vergroten. Hier liggen kansen voor (elektrische) snelbussen in een Bus Rapid Transit-systeem.¹⁵ Deze snelbussen rijden hun routes over vrije busbanen op bestaande (snel)wegen. Het grote voordeel van snelbussen is de flexibiliteit. De bussen kunnen flexibele routes aannemen, waarbij ze niet alleen grote knooppunten en steden aan doen, maar ook lokale bushaltes, MaaS hubs en Parkeer en Reisvoorzieningen (P+R). Goede interstedelijke busverbindingen met de flexibele mogelijkheid tot het invoegen van haltes in lokale, buitenstedelijke gebieden, biedt ook de kans om daar de bereikbaarheid en aansluiting op het MaaS mobiliteitssysteem te vergroten.

JONGEREN EN MOBILITEIT

94% geeft aan het belangrijk te vinden dat zijn reizen binnen Nederland zo duurzaam mogelijk zijn. [JKP1]

76% geeft aan bijvoorbeeld bereid te zijn om zijn manier van reizen aan te passen voor het klimaat. [JKP3]

79% van de ondervraagden staan ervoor open op hun scooter, motor, auto of step te delen met een bekende, en 57% zou ook een deel-modaliteit delen met een onbekende. [JKP3]

Het hebben van een eigen auto in de toekomst is voor minstens 61% van de jongeren niet belangrijk. Het bezitten van een eigen auto is voor 75% van de ondervraagden ook geen onderdeel van de identiteit. [JKP3]

86% van de ondervraagden ziet ook dat de overheid het voortouw moet nemen om duurzame ontwikkelingen te initiëren en stimuleren. [JKP3]

CONCLUSIE

Naarmate MaaS groeit, kan het niet langer alleen als marktontwikkeling gezien worden. De impact die de ontwikkeling van MaaS kan hebben op de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem en maatschappelijk welzijn van toekomstige generaties is daarvoor te groot. Wij, jongeren in Nederland, roepen daarom de overheid op om een regierol in te nemen die koers zet op een meer fundamentele verandering van ons mobiliteitssysteem. Jongeren staan open voor nieuwe manieren van reizen, dus het loont hen te betrekken bij deze ontwikkeling. Deze generatie verdient een infrastructuur die zowel hun belangen als de leefbaarheid van hun wereld dient.

Charlotte de Graaff

Themamanager Mobiliteit

Deze Jongerenorganisatie heeft meegeschreven aan dit plan:



TOELICHTING & BRONNEN

Voor duurzaamheid gebruiken wij de definitie van Brundtland uit 1978 vanuit de gelijknamige VN-commissie: "Duurzame ontwikkeling is ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen."

*In de tekst wordt soms verwezen naar resultaten uit ons **Jonge Klimaatpanel**. Het Jonge Klimaatpanel is (online) panel waar alle jongeren van 18 tot 32 jaar zich voor aan kunnen melden om mee te denken over een duurzame toekomst. In augustus 2020 bestaat het panel uit ongeveer 600 jongeren die maandelijks feedback kunnen geven. Het panel bestaat vooral uit jongeren uit onze achterban. Het laten groeien en verbreden van dit panel is een van de doelstellingen voor de komende 2 jaar. Het nummer achter 'JKP' geeft aan om welke editie van de vragenlijst het gaat. De eerste vragenlijst is in april 2020 verzonden.*

1 Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur (2018). Van B naar Anders: Investeren in mobiliteit voor de toekomst. Den Haag: RLI. Verkregen van: https://www.rli.nl/sites/default/files/rli_2018-04_van_b_naar_anders_investeren_in_mobiliteit_voor_de_toekomst_3-9-2018.pdf

2 Jeekel, J. F. (2016). Smart mobility and societal challenges: an implementation perspective. Technische Universiteit Eindhoven. Verkregen van: <https://research.tue.nl/en/publications/smart-mobility-and-societal-challenges-an-implementation-perspect>

3 DenkWerk (2020). Klein land, grote keuzes. Ruimtelijke ordening richting 2050. Verkregen van: <https://denkwerk.online/media/1063/denkwerk-klein-land-grote-keuzes-januari-2020.pdf>

4 Rijksoverheid (2019). Contouren Toekomstbeeld OV 2040. Verkregen van: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/02/06/contouren-toekomstbeeld-ov-2040>

5 Mobiliteitsalliantie (2019). Deltaplan 2030: Hoog tijd voor mobiliteit. Verkregen van: <https://mobiliteitsalliantie.nl/wp-content/uploads/2019/06/Deltaplan-digi.pdf>

6 Rijksoverheid (2019). Klimaatakkoord. Den Haag. Verkregen van: www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/28/klimaatakkoord

7 Opgeteld kost de aanleg van een nieuw stuk snelweg al snel €50 tot €100 miljoen per kilometer (zo'n €1.000 per centimeter). DenkWerk (2020). Klein land, grote keuzes. Ruimtelijke ordening richting 2050. Verkregen van: <https://denkwerk.online/media/1063/denkwerk-klein-land-grote-keuzes-januari-2020.pdf>

8 DenkWerk (2020). Klein land, grote keuzes. Ruimtelijke ordening richting 2050. Verkregen van: <https://denkwerk.online/media/1063/denkwerk-klein-land-grote-keuzes-januari-2020.pdf>

9 CBS (2020). Kooldioxide. Verkregen van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/verkeer-en-vervoer/transport-en-mobiliteit/energie-en-milieu/milieuaspecten-verkeer-en-vervoer/categorie-milieuaspecten/kooldioxide>

10 Copper8 (2019). Metaalvraag van elektrisch vervoer: Op weg naar duurzaam, eerlijk en toekomstbestendig personenvervoer. Verkregen van: <https://www.copper8.com/wp-content/uploads/2019/09/Metaalvraag-van-Elektrisch-Vervoer.pdf>

11 Deze aanbevelingen richten zich op het uitfasen van privé bezit van de auto en het aantrekkelijker maken van reizen met het OV. De JKB erkent de grotere afhankelijkheid van de auto in buitenstedelijke, landelijke gebieden en beargumenteert daarom dat deze stappen niet overal even snel geïntroduceerd kunnen worden en dat er extra aandacht moet zijn voor de bereikbaarheid van deze gebieden. Deelauto's en snellere treinverbindingen naar landelijke gebieden kunnen hier aan bijdragen.

12 Rijksoverheid (2019). Klimaatakkoord. Den Haag. Verkregen van: www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/28/klimaatakkoord

13 Rijksoverheid (2019). Klimaatakkoord. Den Haag. Verkregen van: www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/28/klimaatakkoord

14 JKP3, n = 203.

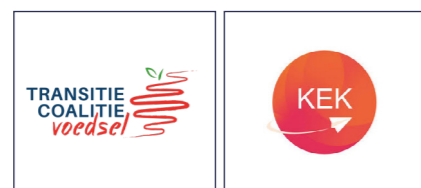
15 Het KiM definieert Bus Rapid Transit als "[...] een bussysteem waarbij met hoge frequentie en snelheid gereden wordt, dat betrouwbare reistijden combineert met hoge corridorcapaciteit, dat comfort biedt, en goed herkenbaar is als hoogwaardig vervoerproduct." KiM (2020). Kansen voor Bus Rapid Transit in Nederland. Verkregen van: <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/07/16/bus-rapid-transit-kansrijk-concept-voor-hoogwaardig-busvervoer>

BETROKKEN PARTIJEN

De volgende jongerenorganisaties hebben de JKA 2.0 ondertekend. Middels online enquêtes en de Klimaatdialoog in mei 2020 zijn deze organisaties betrokken geweest bij de totstandkoming van deze plannen.



SAMENWERKINGSPARTNERS JKB



COLOFON

Dit is een uitgave van:

Jonge Klimaatbeweging
Helling 150
3522 CC Utrecht
info@jongeklimaatbeweging.nl
jongeklimaatbeweging.nl

Tekst:

Anne Wilbers (Themamanager Voeding)
Charlotte de Graaff (Themamanager Mobiliteit)
Jorinde Westra (Themamanager Gezondheid)
Lisabelle Busscher (Themamanager Onderwijs)
Max Steenbrink (Themamanager Werken)
Riezwaan Dinmahomed (Themamanager Wonen)

Coördinatie & eindredactie:

Eva van Genuchten
Melanie Klösters

Illustraties:

Studio DAAD

Vormgeving:

Christel Solleveld & Eva van Genuchten

Dit document is gedrukt op FSC® papier.
Ter compensatie zijn tevens twee
bomen geplant!

De samenleving staat voor enorme uitdagingen. De gevolgen van klimaatverandering gaan een grote impact hebben op ons leven en dat van de generaties na ons. Wij, jongeren, zijn degenen die dat het meest gaan merken, maar ook degenen die er nu iets aan kunnen doen. Om de balans tussen mens en planeet te herstellen, zullen we onze samenleving, economie en dagelijkse levens opnieuw moeten inrichten. Dat betekent dat we in 2050 op een nieuwe manier wonen, werken, eten, leren en reizen. De visie van Nederlandse jongeren daarop brachten we onder in de Jonge Klimaatagenda (JKA) 2.0. De stip op de horizon is duidelijk, maar hoe komen we daar?

In dit document wordt het transitieplan **mobiliteit** toegelicht wat een deel van deze weg naar 2050 beschrijft.