



Speech door staatssecretaris Dijkma van Milieu op de Informele Milieuraad op 14 april 2016 in Amsterdam.

Geachte collega's, commissarissen Vella en Cañete, leden van het Europees Parlement, vertegenwoordigers van internationale organisaties, dames en heren,

Welkom in Amsterdam. Ik ben zeer verheugd dat u hier vandaag aanwezig kunt zijn. Ik hoop dat de film die we zojuist hebben gezien u heeft geïnspireerd.

U bent per auto of vliegtuig, of misschien wel per trein naar Amsterdam gekomen. Deze middelen van vervoer zijn ieder voor zich belangrijke economische motoren, die ons welvaart en werkgelegenheid brengen. Maar ze hebben ook negatieve gevolgen voor de gezondheid van onze burgers, voor het klimaat, voor de toegankelijkheid en voor de leefbaarheid van onze steden.

In Parijs hebben 195 landen het allereerste bindende klimaatakkoord getekend: een historisch akkoord en een keerpunt. Ik ben erg trots op dit resultaat. Maar we weten allemaal dat Parijs het begin van de weg markeert en niet het eind. De vraag is hoe we de doelstelling van twee graden kunnen bereiken en blijven streven naar anderhalve graad.

Om deze ambitie te verwezenlijken moeten we grote stappen zetten richting lage en nulemissie in het wegvervoer. Deze uitdaging vormt vandaag ons vertrekpunt. De transportsector is verantwoordelijk voor 25 procent van alle CO₂ - uitstoot in de EU. Ons doel voor 2050 is de uitstoot met 60 procent te verlagen; een aanzienlijke uitdaging die een aanzienlijke inspanning vraagt.

Het wegvervoer zal een serieuze bijdrage moeten leveren. Hetzelfde geldt voor de lucht- en scheepvaart. Morgen bespreken we deze laatste



twee middelen van vervoer met onze transportcollega's.



Maar laten we de nieuwe mogelijkheden die deze emissiereductie biedt voor groene groei en nieuwe banen in Europa niet uit het oog verliezen. Door nu te investeren in alternatieve schone, klimaatneutrale brandstoffen en energiezuinige auto's creëren we nieuwe markten en versterken we wereldwijd onze concurrentiepositie.



Onderzoek door de European Climate Foundation toont aan dat het vergroenen van de mobiliteit zal leiden tot 700.000 nieuwe banen in 2025!

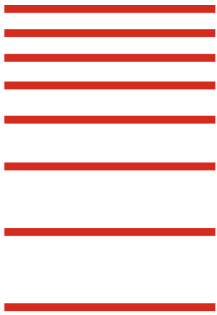


Gelukkig hoeven we niet vanaf nul te beginnen. Nu al zijn er veel duurzame technologieën en brandstoffen beschikbaar. Autofabrikanten en brandstofleveranciers hebben de technische en commerciële mogelijkheden bekeken. Neem bijvoorbeeld biobrandstoffen, en elektrische en waterstofcelvoertuigen. Het is nu van belang toepassingen daarvan te versnellen en uit te breiden.

Ik realiseer mij dat we niet allemaal over de mogelijkheden beschikken om direct aan de slag te gaan. Samen met de Commissie moeten we ervoor zorgen dat deze technologieën in heel Europa kunnen worden toegepast.

Het is aan ons – als beleidsmakers – beleid te ontwikkelen dat deze tendens naar groene mobiliteit ruimte biedt en stimuleert. Met de juiste combinatie van instrumenten. Instrumenten waarmee we onze doelen op het gebied van energie, klimaat, concurrentievermogen en luchtkwaliteit eerder bereiken.

Europa heeft nieuwe stimuleringsmaatregelen nodig voor innovatieve, duurzame biobrandstoffen. Brandstofefficiëntienormen moeten een duidelijke weg uitstippelen naar nulemissie.



Als we onze doelstellingen voor 2050 willen halen, zullen alle nieuwe voertuigen uiterlijk 2035 geschikt moeten zijn voor nulmissie. Dat zal duidelijkheid verschaffen, ook aan fabrikanten. Daarnaast is het van essentieel belang brandstofefficiëntienormen in te voeren voor vrachtwagens. In sommige delen van de wereld gelden die al.



De jaren twintig zullen een cruciaal decennium zijn voor de transitie. Hoe langer we wachten, hoe hoger de prijs die de toekomstige generaties zullen moeten betalen. Regeringen kunnen een impuls geven aan deze transitie door met hun aanbestedingsbeleid het goede voorbeeld te geven.



Mijn ministerie beschikt al over meerdere elektrische auto's, en zelfs een paar waterstofcelauto's. Kortom: voeg de daad bij het woord!



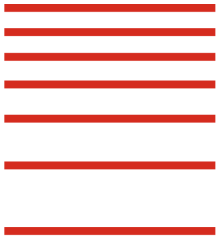
Maar de particuliere sector zal de echte omschakeling moeten bewerkstelligen. Dat kan niet – en moet ook niet – uitsluitend door de overheid worden opgelegd. Samenwerking is dus essentieel.

Ik ben van mening dat onze discussie zich moet toespitsen op twee vragen:

Welke beleidskaders en financiële en andere instrumenten zijn nodig op EU- en lidstaatniveau om de omschakeling naar lage/nulmissie-brandstoffen en -voertuigen voor wegvervoer op te schalen en te versnellen?

Welke maatregelen zijn de ministers van plan op lidstaatniveau te nemen om de 'vergroening' van brandstoffen en voertuigen te ondersteunen?

Mijn boodschap aan beleidsmakers en de industrie is glashelder: wegvervoer dat weinig of geen emissie veroorzaakt moet het kompas zijn waarop wij varen. Het moet het baken aan de horizon zijn. En als u mij vraagt of Europa klaar is voor dit nieuwe tijdperk in het wegvervoer, dan is mijn antwoord volmondig: JA DAT ZIJN WE!



Want we beschikken over de technologie en de kennis, we hebben 'Parijs' en onze Europese doelstellingen, en we hebben een gevoel van urgentie en de juiste instelling.



Wat we nu nodig hebben is ambitieus, realistisch en toekomstgericht beleid in een op 2020 en daarna gericht Europees kader.



Dames en heren,
Ik hoop dat wij aan het eind van de dag een belangrijk signaal hebben afgegeven aan iedereen die de stap wil zetten naar een duurzame, leefbare toekomst. Dus laten we aan de slag gaan en onze grote ideeën omzetten in grote daden.



Dank u wel.

