

C2 Mobiliteit

C2 Mobiliteit

C2.1 Visie en ambitie 2050

Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.

Dit is de visie die de deelnemers aan de Mobiliteitstafel willen bereiken door in te zetten op een integrale benadering van het mobiliteitssysteem, waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden ontwikkeld en benut én uiteindelijk alle modaliteiten schoon zijn. Hiermee wordt niet alleen voldaan aan de afspraken van Parijs, maar wordt ook een significante bijdrage geleverd aan de terugdringing van overige milieuschade.

Voorwaarden voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem

Het kabinet heeft aan de tafel gevraagd om effectieve maatregelen te zoeken, die passen in het meest kosteneffectieve pad naar 2050¹⁴. Het kabinet geeft aan niet doof te zijn voor eventuele aantoonbaar betere ideeën om de opgave te realiseren dan de beleidsvoornemens opgenomen in het regeerakkoord. Het doel is een evenwichtig en toekomstgericht pakket aan afspraken. Het is voor het kabinet evident dat de afspraken in het Klimaatakkoord meer moeten zijn dan een optelsom van deelbelangen. Een integrale aanpak is nodig, waarbij de landelijke overheid regie voert, regionale overheden met ruimtelijke maatregelen inzetten op ruimte-efficiënte en zero-emissie mobiliteit, en werkgevers samen de massa creëren om zero-emissie woon-werk en werk-werk verkeer te stimuleren. Het publieke belang moet voor alle betrokken partijen voorop staan. Daarbij hoort dat het akkoord naast CO₂-reductie, ook borgt dat bestaande publieke doelstellingen niet ter discussie staan.

In het perspectief van deze opdracht en de doelen voor 2030 en 2050 concludeert de Mobiliteitstafel dat de bestuurlijke kaders en uitgangspunten uit het Regeerakkoord ontoereikend zijn om het mobiliteitssysteem toekomstbestendig te maken. De langetermijnhorizon van een robuust mobiliteitssysteem vereist diverse systeemveranderingen.

De Mobiliteitstafel stelt dat de volgende vier maatregelen onmisbaar zijn, en in 2019 uitwerking vergen voor zo spoedig mogelijke invoering:

1. *De Rijksoverheid vormt het Infrastructuurfonds om naar een mobiliteitsfonds.* Toewerken naar zorgeloze mobiliteit sluit aan op de omvorming van het Infrastructuurfonds tot een Mobiliteitsfonds dat door het huidige kabinet wordt uitgewerkt en waarin vanaf 2030 niet langer de modaliteit maar de mobiliteitsopgave centraal staat. Deze omvorming is nodig om beter in te kunnen spelen op een optimale benutting van bestaande infrastructuur, het stimuleren van intelligente transportsystemen als de zelfrijdende auto, CO₂-neutrale mobiliteitsoplossingen en Mobility as a Service. Belangrijk hierbij is om de nieuwe uitgangspunten bij het Mobiliteitsfonds op korte termijn al toe te passen bij nieuwe opgaven, zoals het nadrukkelijker meewegen van slimme maatregelen waarmee de flexibiliteit tussen de modaliteiten (OV, weg, waterweg, fiets) wordt vergroot. Extra investeringen om bestaande en nieuwe knelpunten in (stedelijke) bereikbaarheid op te

¹⁴ Zoals opgenomen in de Kamerbrief Kabinetsinzet voor het Klimaatakkoord (23 februari 2018) en Opdracht voorzitter sectortafel Mobiliteit.

lossen en modal shift een verdere impuls te geven acht de tafel noodzakelijk¹⁵. De huidige budgettaire ruimte is op dit moment niet toereikend.

2. *Overheden maken tempo met regionale mobiliteitsplannen en een daarmee samenhangend nationaal mobiliteitsplan.* Voor het realiseren van zorgeloze mobiliteit heeft iedere regio een specifieke integrale aanpak nodig. De regionale schaal is hét schaalniveau om met concrete oplossingen en maatwerk te komen. Overheden werken daarom al samen, bijvoorbeeld in de bereikbaarheidsprogramma's in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) en de Utrechtse metropoolregio (U Ned), om toekomstbestendige oplossingen voor bereikbaarheidsopgaven te realiseren (plannen voor infrastructuur, aanbod van (keten)mobiliteit, en sturing op ruimte en gedrag). Deze plannen vormen de gedeelde basis voor gezamenlijke investeringen en de afspraken uit het Klimaatakkoord worden hier onderdeel van. In gebieden waar nog geen passende governance structuur is, wordt deze ontwikkeld. Samenwerking van overheden in deze regionale programma's is cruciaal (en equivalent aan de Regionale Energiestrategieën (RES)). Op een bestuurlijk overleg begin 2019 wordt daarom een uitvoeringsagenda vastgesteld voor het proces om zowel de regionale programma's aan te haken als om tot een nationaal programma te komen. De plannen worden uiteindelijk in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgesteld.

3. *Naar een andere bekostigingssystematiek.* Het huidige systeem van autobelastingen bestaat uit een mix van belastingen van bezit en belastingen naar gebruik van fossiele brandstoffen via de accijnsheffing. Elektrisch rijden raakt steeds verder ingeburgerd. Mede daarom is op termijn een andere vormgeving van de autobelastingen noodzakelijk. Dit voorkomt dat een steeds kleinere groep de inkomsten opbrengt.

Ook onder een nieuw stelsel moet iedereen die gebruik maakt van infrastructuur in redelijkheid bijdragen aan de kosten. Betalen naar gebruik levert volgens het PBL potentieel een bijdrage aan minder files en uitstoot.

Het kabinet zal daarom, ten behoeve van de volgende kabinetsformatie, de volgende varianten van betalen naar gebruik onderzoeken, voorbereidingen schetsen en waar mogelijk of nodig deze voorbereidingen treffen. De invoering van het nieuwe stelsel wordt betrokken bij de reeds voorgenomen belastingherziening in 2025.

In elk geval worden de volgende varianten uitgewerkt:

1. Beprijzing per km van elektrische auto's, waarbij voor fossiele auto's het huidige systeem in stand blijft. De totale lasten binnen het autodomein dalen hierdoor per saldo. Daarbij vindt er geen differentiatie plaats naar tijd of plaats en wordt dus geen spitsheffing onderzocht.
2. Tijd- en plaatsgebonden heffing met uitzondering van een spitsheffing voor het hele wagenpark.
3. Emissie-, tijd- en plaatsgebonden heffing voor het hele wagenpark

Bij alle varianten wordt rekening gehouden met het handelingsperspectief en is privacy nadrukkelijk een aandachtspunt dat zoveel mogelijk gewaarborgd blijft. Bij het uitwerken van alle varianten worden ook de volgende aspecten betrokken:

¹⁵ Decentrale overheden nemen in dit akkoord een neutrale positie in waar het investeringen en belastingopbrengsten betreft. Dat geldt in het bijzonder ook voor de bepleite verkenning in punt 3 hieronder.

- a. De gewenste stimulering van EV, in lijn met het streven van het kabinet naar 100% nieuwverkoop in 2030.
- b. De mogelijkheid om de totale lasten binnen het autodomein te laten dalen.
- c. De eventuele gevolgen voor de rijksbegroting en hoe deze op te vangen.

Bij bovengenoemde uitwerking zullen de belangrijke partners bij deze overgang, zoals de partijen uit het Formule E-Team goed worden betrokken

4. *Kennis en innovatie voor een duurzaam mobiliteitssysteem.* Het bereiken van een volledig duurzaam mobiliteitssysteem in 2050 vereist ingrijpende systeemveranderingen en de inzet van een groot aantal CO₂-reducerende maatregelen. Het missiegedreven meerjarig kennis- en innovatieprogramma legt hiervoor de basis. Het is niet mogelijk om een blauwdruk te maken voor de marsroute waarmee het 2050 doel gehaald kan worden. Er zijn grote onzekerheden met betrekking tot o.a. de ontwikkeling van het potentieel en de kosten van bestaande en nieuwe oplossingsrichtingen, de acceptatie van deze innovaties, en de respons van actoren op beleidsmaatregelen. Gegeven deze onzekerheden en complexiteit is adaptief programmeren nodig om de benodigde transitie doelgericht te managen. De voor adaptief programmeren benodigde kennis dient objectief en onafhankelijk te zijn en op een transparante, navolgbare en consistente wijze tot stand te komen. Hiervoor is een infrastructuur van kennis noodzakelijk.

Globale ontwikkelingen in de tijd

De ontwikkelingen in de mobiliteitssector voltrekken zich via uiteenlopende patronen en in verschillende snelheden. Hoe het toekomstbeeld eruit gaat zien is niet met zekerheid te voorspellen. Wel is zeker dat mobiliteit schoner, slimmer en anders zal zijn dan in het verleden. De rode draden zijn in onderstaand schema samengevat.

	2019-2030	2030-2050
Schooner (modaliteiten)	Elektrische personenauto's worden concurrerend (rond 2025). Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt verder uitgerold, incl. eventuele netaanpassingen.	Zero-emissie is de norm; zelfrijdende voertuigen breken door.
	Snelle groei van elektrische bestelbusjes, OV-bussen en lichte vrachtauto's (in 2025 zero-emissie milieuzones in veel binnensteden).	Zero-emissie is de norm; zelfrijdende voertuigen breken door.
	Ook voor zwaar wegvervoer komen er steeds meer elektrische alternatieven (batterij elektrisch en waterstof) in gebruik. Tijdelijk gebruikt zwaar wegvervoer duurzame en synthetische biofuels/biokerosine/bioLNG als overgangsbeleid naar zero-emissie energiedragers. Duurzame biobrandstoffen bij voorkeur voor modaliteiten waarvoor nog geen alternatieven voor handen zijn (scheepvaart en luchtvaart). Ook: opkomst elektrisch (incl. waterstof); aanpassing laad- en tankinfrastructuur	Zero-emissie wordt dominant (waterstof elektrisch) en norm in vrachtverkeer; zelfrijdende voertuigen breken door; elektrisch en synthetische brandstoffen vormen hybride standaarden.
Slimmer	Personenvervoer: zero-emissie-modaliteiten worden steeds aantrekkelijker en sluiten steeds beter op elkaar aan. 'Slim laden' wordt een standaard voor elektrische voertuigen en daarmee onderdeel van het elektriciteitssysteem. Informatiesystemen bepalen steeds vaker reisgedrag. In de ruimtelijke ordening worden duurzaamheids- en bereikbaarheidscriteria zwaarwegend.	Dominant: schone mobiliteit is een dienst; vervoersmiddelen zijn laagdrempelig toegankelijk, eigen bezit (vooral in stedelijke gebieden) minder noodzakelijk en aantrekkelijk. Mobiliteitscriteria mede-structurend voor ruimtelijke inrichting. Steden zijn ingericht op optimale bereikbaarheid, met bijzondere

		aandacht voorlopen, fietsen en OV.
	Logistiek: stedelijke zero-emissie milieuzones nemen grote vlucht, evenals bundeling van toeleverende vervoerstromen naar en binnen stedelijke regio's door ketenregie en innovatieve logistieke systemen.	Ketenregie en innovatieve zero-emission-concepten zijn de norm
Anders	Personenvervoer: reisgedrag meer contextafhankelijk. Vaker gecombineerde vervoerssystemen met grotere rol voor OV en fiets. Meer thuiswerken en teleconfereren.	Digitale innovaties en zelfrijdende auto's leiden tot geheel nieuw en moeilijk voorspelbaar mobiliteitsgedrag.
	Logistiek: grotere rol voor multimodale hubs	Multimodale hubs hebben centrale scharnierfunctie in logistieke ketens.

C2.2 Opgave en ambitie 2030

Voor de Mobiliteitstafel is onderscheid gemaakt in vier grote inhoudelijke thema's. Hieronder de hoofddoelstellingen per thema:

- Duurzame energiedragers
 - Hernieuwbare energiedragers
 - Stimuleren waterstof
 - Duurzaam inkopen overheden
- Stimulering elektrisch (personen)vervoer
 - Streven naar 100% emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in 2030
- Verduurzaming logistiek
 - Middelgrote zero-emissiezones stadslogistiek in 30 tot 40 grotere gemeenten in 2025
 - Zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen
 - Klimaatneutrale en circulaire grond-, weg- en waterwerken (GWW)
 - 30% reductie van de CO₂-uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030
 - Binnenvaart
- Verduurzaming personenmobiliteit (inclusief zakelijk reizen, OV en fiets)
 - 8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030
- Verkenning andere vormen van bekostiging mobiliteit

Samenwerking is en blijft essentieel. Partijen hebben afgesproken dat de publiek private samenwerkingsovereenkomsten op het gebied van elektrisch rijden (FET), waterstof (H2 Platform) en duurzame biobrandstoffen (Platform duurzame biobrandstoffen inclusief bioLNG) worden gecontinueerd en geïntegreerd.

Het PBL constateert dat - rekening houdend met verschillend vormen van onzekerheid - met deze maatregelen de CO₂-doelstelling binnen bereik is.

C2.3 Afspraken Duurzame hernieuwbare energiedragers in mobiliteit

Centraal in de vergroening van de mobiliteitssector staat de beweging naar het gebruik van meer duurzame energie voor alle transportmodaliteiten op weg, water en in de lucht. Naast een gedragsverandering in onze personenmobiliteit die moet leiden tot minder kilometers, meer deelauto's, meer fietsen en OV, is het nodig dat er zo snel mogelijk een transitie plaatsvindt naar 0 % fossiele brandstoffen in het vervoer.

Dit vraagt om inzet op batterij (hernieuwbaar) elektrisch, groene waterstof, zonne-energie, hernieuwbare brandstoffen zoals *Power-to-X* en synthetische brandstoffen en duurzame biobrandstoffen. In de strategie voor het verduurzamen van de verschillende vervoersmiddelen ligt de prioritering op elektrificeren en is de inzet van hernieuwbare brandstoffen een middel om tijdig de emissiereducties te bereiken. De hoop en verwachting is dat de elektrificering van het personenvervoer en korte afstandstransport zich sterk zal versnellen de komende jaren, waardoor de emissiereducties op deze wijze gerealiseerd kunnen worden, en grootschalige inzet van biomassa in deze sectoren niet noodzakelijk is voor het bereiken van de nationale doelstellingen. De in dit hoofdstuk opgenomen 2 Mton vormt daarmee een plafond voor het wegverkeer én een communicerend vat met de in het volgende hoofdstuk opgenomen maatregelen voor elektrificering. De schaarse duurzame biobrandstoffen worden bij voorkeur ingezet voor de zwaardere segmenten daarbinnen. Daarbij wordt gestuurd op een lage CO₂-emissie in de brandstofketen van alle energiedragers.

Hernieuwbare energiedragers

Bij de inzet van hernieuwbare brandstoffen is duurzaamheid een randvoorwaarde zowel kwalitatief als kwantitatief. Om de duurzaamheid te borgen van de hernieuwbare brandstoffen die in Nederland worden ingezet voor het behalen van de Europese doelstelling voor hernieuwbare energie in transport, zijn de Europese duurzaamheidseisen van de nieuwe Europese Richtlijn hernieuwbare energie (artikel 29 van RED II: *Renewable Energy Directive*) leidend. Het is alleen mogelijk om voor hernieuwbare biobrandstoffen die naast deze Europese doelstelling worden ingezet afwijkende nationale duurzaamheidscriteria te hanteren. Daarnaast zal de Europese Commissie op grond van de RED II in februari 2019 criteria vaststellen welke biobrandstoffen een hoog risico hebben op indirect veranderend landgebruik (*indirect land use change: ILUC*) en vervolgens richting 2030 afgebouwd dienen te worden. De huidige praktijk waarbij geen inzet plaatsvindt van biobrandstoffen geproduceerd uit palm- en sojaolie in Nederland, wordt voortgezet.

Afspraken

- a. In breder kader neemt het kabinet het initiatief voor een integraal duurzaamheidskader voor alle biomassa (zie D.2 Biomassa) om een consistent kader over de verschillende sectoren waar biomassa wordt ingezet, te verzekeren. Aan een speciale (SER-) commissie wordt advies gevraagd over dit duurzaamheidskader, daarbij zullen ook stakeholders worden geconsulteerd. Naar verwachting is dit kader in 2020 beschikbaar. Daarbij wordt bijzondere aandacht besteed aan borging, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.
- b. Het implementatieproces van RED II is gestart en moet vóór 1 juli 2021 zijn afgerond. Het duurzaamheidskader is in principe leidend bij de implementatie van de REDII, tenzij dit niet mogelijk is door de verplichtingen uit de RED II of om redenen van borging, uitvoerbaarheid of handhaafbaarheid.
- c. Om de afgesproken klimaatdoelstellingen te realiseren wordt naast de inzet van elektriciteit en waterstof, maximaal 27 PJ hernieuwbare brandstoffen in het wegverkeer bovenop het 2030 scenario van de Nationale Energieverkenning (NEV) 2017 ingezet. De 27 PJ komt (in de formele CO₂-berekeningen) overeen met een CO₂-reductie van 2 Mton.
- d. Afspraak is om in de Wet milieubeheer een verplichting hernieuwbare energie in transport vast te leggen. Voor het vaststellen van de hoogte van deze verplichting zal gekeken worden naar het aandeel hernieuwbaar elektriciteit in vervoer en het aandeel hernieuwbare brandstoffen (inclusief de 27 PJ). In nieuwe wetgeving zullen ook bepalingen opgenomen worden over de wijze waarop in de keten op CO₂-emissies gestuurd gaat worden. In het integraal duurzaamheidskader biomassa wordt bepaald op welke wijze de CO₂-emissies veroorzaakt door indirect veranderend landgebruik (ILUC) bij berekeningen in de CO₂-emissies in de biomassaketten meegenomen gaan worden.
- e. Partijen verkennen onder regie van de Rijksoverheid de mogelijkheden voor de inzet van Green Truck Fuel. Voorwaarde daarbij is dat naar het oordeel van het PBL de CO₂-reductie

daadwerkelijk behaald gaat worden, de brandstof voldoet aan de duurzaamheidseisen van het duurzaamheidskader en er geen lock-in ontstaat die de introductie van zero-emissie voertuigen vertraagt.

- f. Veel biobrandstoffen worden nu al uit afvalstoffen en residuen geproduceerd. De toename in biobrandstoffen moet overwegend worden gehaald uit duurzame reststoffen (met inbegrip van cascadering). Dit past binnen de doelstelling van het kabinet om biomassa zo hoogwaardig mogelijk in te zetten en bij het ontwikkelen van de circulaire economie. Daarom komen alle partijen overeen dat voor het realiseren van deze hernieuwbare energiedoelstelling voor transport (inclusief de 27 PJ) in ieder geval niet meer additionele biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen in Nederland worden ingezet dan het niveau van 2020. Dit zal bij de implementatie van RED II in nationale regelgeving worden verankerd. Daarmee wordt bevorderd dat de groei wordt gerealiseerd met duurzame geavanceerde biobrandstoffen, geproduceerd uit afval en residuen.
- g. Biobrandstoffen van landbouwgewassen (niet zijnde voedsel- en voedergewassen) met een laag ILUC-risico die voldoen aan de wettelijk kaders van RED I en RED II worden nu niet in Nederland ingezet. Partijen maken in 2020 afspraken over de toekomstige inzet en het geldende duurzaamheidskader, en gaan in die periode niet over tot de extra inzet van genoemde gewassen.
- h. Om het veld te ondersteunen in deze transitie zijn ook andere stimuleringsmaatregelen aanwezig, zoals de nieuwe regeling Stimulering Duurzame Energieproductie (SDE++). Het Rijk reserveert 200 miljoen euro. Het voornemen is deze middelen in te zetten op het vergroten van om de productie van en innovatie op duurzame geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare synthetische brandstoffen. Het Rijk bekijkt welk instrumentarium hiervoor het meest geschikt is. Het Rijk zal deze middelen niet eerder dan vanaf 2020 inzetten. Partijen maken afspraken welke productie van deze hernieuwbare brandstoffen in Nederland hiervoor in aanmerking komt voor de SDE++ en dat deze productie, aanvullend is op de Europese verplichting voor hernieuwbare energie, en passend is binnen het in D2 genoemde duurzaamheidskader.
- i. Een belangrijke aanjager voor de infrastructuur is de Europese Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID), die voorschriften geeft voor de uitrol van tank- en laadinfrastructuur. Het veld aan vervoermiddelen is divers en kan op diverse wijzen ondersteund worden. De Rijksoverheid en decentrale overheden zullen, in samenspraak met de regionale programma's voor slimme en duurzame groei, een integraal plan opstellen voor de behoefte in Nederland aan alternatieve tank- en laadinfrastructuur inclusief opslag. Dit plan wordt afgestemd met marktpartijen en zal worden opgenomen in de rapportage over het nationale beleidsplan infrastructuur voor alternatieve brandstoffen dat eind 2019 zal worden opgeleverd. De nationale agenda laadinfrastructuur zal daar onderdeel van uitmaken. De wettelijke verplichtingen vanuit de Europese AFID-richtlijn zal worden gemonitord.
- j. Naast de afspraken over het rijkswegennet (zie de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, bijlage op www.klimaatakkoord.nl) spreken de Rijksoverheid, het Interprovinciaal Overleg (IPO)/de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en leveranciers van energiedragers voor vervoer ook voor het onderliggende wegennet af om in de concessieverlening op tankstations de tank- en laadinfrastructuur voor duurzame energiedragers voor vervoer te versnellen. Met betrokken partijen, decentrale overheden en het NEN maakt de Rijksoverheid de benodigde aanpassingen op het gebied van veiligheid. Partijen zorgen voor een heldere en eenduidige informatievoorziening naar de consument voor alle hernieuwbare brandstoffen op en rond het wegennet en bij publiektoegankelijke tank- en laadinfrastructuur conform vereisten uit de AFID-richtlijn.

Stimuleren Waterstof

De ontwikkeling van waterstof is belangrijk als energiedrager in de mobiliteit, zeker voor het zware transport. Afhankelijk van de marktontwikkelingen zijn aanvullende maatregelen nodig. Binnen het personenvervoer wordt uitgegaan van 15.000 brandstofcel-voertuigen (FCEV = *Fuel Cell Electric Vehicles*) in 2025, mogelijk doorgroeïend naar 300.000 voertuigen in 2030.

De verwachte energiebehoefte aan waterstof bedraagt bij deze aantallen 141 miljoen kg per jaar in 2030. Voor waterstof wordt daarom in 2020 een ambitieus convenant met de sector afgesloten om de doelen in het Klimaatakkoord te kunnen realiseren. Het kabinet ziet in de toekomst een belangrijke rol weggelegd voor waterstof als energiedrager in mobiliteit, vooral voor zwaar transport, bijvoorbeeld vrachtwagens, OV-bussen en mogelijk ter vervanging van dieseltreinen. Ook speelt waterstof een rol als energiedrager voor duurzaam opgewekte energie.

Aanvullend op de afspraken over Elektrisch Vervoer (zie C2.4), spreken partijen af:

- a. Het H2 Platform stelt in 2020 een *Convenant stimulering waterstofmobiliteit* op – samen met autoproducenten (*Original Equipment Manufacturers: OEM's*), brandstof-/waterstofleveranciers, leasemaatschappijen, zakelijke gebruikers en overige stakeholders. Het convenant heeft als ambitie de realisatie van 50 waterstoftankstations, 15.000 FCEV-personenauto's en 3.000 zware voertuigen met een brandstofcel op waterstof in 2025, als strategische basis voor versnelde groei richting 2030 en met name 2050. OEM's, brandstof-/waterstofleveranciers, leasemaatschappijen en zakelijke gebruikers zeggen in het convenant toe dat zij zich inspannen voor tijdige en adequate allocatie van voertuigen, het tijdig bouwen van tankstations, het aggregeren van vraag daaromheen en dat zij via innovatie en schaalvergroting streven naar een reductie in investeringskosten voor H2 tankinfrastructuur van gemiddeld 10 % per jaar. Om voornoemde doelen in 2025 te bereiken de deelnemers van het H2 Platform en het ministerie van IenW zullen samenwerken om Europese fondsen (zoals CEF/TEN-T en TEN-E CVD fund, FCHJU, Interreg) maximaal aan te wenden voor het bereiken van de gestelde doelen.

Duurzaam inkopen, bussen, doelgroepenvervoer, reinigingsvoertuigen

- a. De Rijksoverheid stimuleert de verduurzaming van de eigen vloot door de inzet van schone voertuigen, duurzame energiedragers en het programma Duurzaam Inkopen (o.a. elektrificatie wagenpark batterij en waterstof elektrisch). De Rijksoverheid zal met de decentrale overheden overleggen hoe zij hierbij kunnen aansluiten (zie ook hoofdstuk Voorbeeldrol Rijksoverheid). Daarnaast treedt de Rijksrederij op als *launching customer* voor duurzame biobrandstoffen in vaartuigen en zet Defensie waar mogelijk duurzame biobrandstoffen in al hun operationele voer-, vaar- en vliegtuigen in.
- b. Provincies, vervoersregio's, netbeheerders, energieproducenten, de Rijksoverheid en het bedrijfsleven werken samen aan de verdere uitrol en opschaling van zero-emissie bussen en de noodzakelijke alternatieve tank- en laadinfrastructuur door middel van het *Bestuursakkoord zero-emissie bus* (BAZEB). In 2025 zullen alle nieuw instromende OV-bussen zero-emissie zijn, zodat in 2030 alle ongeveer 5.000 OV-bussen zero-emissie zijn (BAZEB zit reeds in de NEV). Na 2025 is de verwachting dat de markt voor batterij-elektrische bussen volwassen is. Voor waterstofbussen is de verwachting dat in 2025 ook flinke sprongen gemaakt zullen zijn. In de tussenliggende periode kent de *businesscase* nog een onrendabele top, die binnen de huidige werkwijze onvoldoende snel daalt. Bundelen van vraag (over de diverse concessies), nieuwe financieringsarrangementen (waarbij risico's worden verlegd – bijvoorbeeld via leaseconstructies – en kapitaallasten voor projecten worden verlaagd met publieke leningen) en het betrekken van het Nederlands bedrijfsleven en internationale exportkansen moeten zorgen voor een snellere daling van de kostprijs. De Rijksoverheid en het IPO hebben het initiatief genomen voor het ontwikkelen van een roadmap die deze vragen adresseert en waarvan het resultaat in 2019 opgeleverd moet zijn. Om te voorkomen dat vervoerders de *businesscase* voor zero-emissie bussen nu niet rond krijgen en de invoer van zero-emissie materieel uitstellen naar een latere concessieperiode, werken de Rijksoverheid en concessie verlenende overheden al samen. Dekking vinden voor de onrendabele top vraagt maatwerk per project en het ondersteuningspakket moet in hoofdzaak worden gedekt uit de nationale en internationale co-financieringsinstrumenten (zoals CEF/TEN-T en TEN-E, FCHJU, Interreg, MIA/Vamil en

DKTI)¹⁶ en uit gezamenlijk te ontwikkelen (innovatieve) financieringsconstructies (arrangementen) met nationale en Europese publieke, semipublieke (zoals InvestNL en InvestEU) en private instellingen.

De Rijksoverheid en concessie-verlenende overheden zeggen toe de organisatie rondom BAZEB te versterken door samen met alle betrokken partijen vanuit de provincie en de markt (inclusief OEM's) de acties op te pakken die volgen uit de *roadmap*. In het kader van de gezamenlijk *roadmap* zegt de Rijksoverheid toe in de periode 2019-2025 jaarlijks een impuls van circa 10 miljoen euro te organiseren vanuit de nationale co-financieringsinstrumenten, waarbij jaarlijkse monitoring plaatsvindt om overstimulering te voorkomen.

- c. Gemeenten, provincies, netbeheerders, energieproducenten, de Rijksoverheid en het bedrijfsleven zullen werken aan de verdere uitrol en opschaling van zero-emissie doelgroepenvervoer middels het *Bestuursakkoord zero-emissie doelgroepen vervoer* (BAZED, dit zit niet in de NEV). Onderdeel hiervan is dat 50% van de taxi's in 2025 zero-emissie zullen zijn.
- d. Gemeenten, provincies, energieproducenten, de Rijksoverheid en het bedrijfsleven zullen begin 2019 een nieuw convenant voor zero-emissie reinigingsvoertuigen uitwerken, inclusief tijdspad.
- e. Provincies en gemeenten werken samen om te zorgen dat daar waar nodig in de Regionale Energie Strategieën in de behoefte aan duurzame energie voor duurzaam transport wordt voorzien.

C2.4 Afspraken Elektrisch vervoer

Streven naar 100% emissieloze nieuwverkoop personenauto's in 2030

Ons transport veroorzaakt een kwart van de uitstoot. Het streven is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Denk daarbij aan waterstof- en elektrische auto's. Deze auto's stoten bij het rijden geen broeikasgassen uit, houden onze lucht schoon en brengen minder geluidsoverlast met zich mee. Daarom streeft het kabinet er naar dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Een nieuwe auto gaat in Nederland gemiddeld bijna 18 jaar mee. En de randvoorwaarden moeten op orde zijn: het laden van je elektrische auto moet even makkelijk zijn als opladen van je mobiele telefoon. Dat geldt ook voor waterstof.

Belangrijke voorwaarde is dat mobiliteit betaalbaar blijft en dat de lasten van de transitie eerlijk worden verdeeld, zodat alle Nederlanders de overstap naar emissieloze personenauto's kunnen maken. In de Kamerbrief van 13 maart heeft het kabinet aangegeven de stimulering van elektrisch vervoer met meer oog voor de markt vorm te willen geven om overstimulering te voorkomen. Hiertoe voert het kabinet enkele wijzigingen door op de voorstellen in het ontwerp-Klimaatakkoord om beter aan te sluiten bij het handelingsperspectief van particuliere automobilisten en de totale rekening voor huishoudens te verlagen.

De verdere uitwerking heeft geleid tot een samenhangend pakket met normering, flankerend beleid, versnelde uitrol van de laadinfrastructuur en fiscale stimulering.

De fiscale stimulering is techniekneutraal en geldt voor alle emissieloze auto's. Voor technieken die nog verder van de markt liggen, zoals waterstof- en zonnecelauto's geldt de cap op de verlaagde bijtelling niet. In de laadinfrastructuur en het flankerende beleid ligt de focus op de versnelling ten behoeve van batterij elektrisch. De maatregelen voor versnelling

¹⁶ CEF/TEN-T en TEN-E = Connecting Europe Facility (CEF) / Trans European Networks-Transport (TEN-T) en Trans European Networks-Energy (TEN-E). FCHJU = Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking. Interreg = Interreg Europe, een EU-organisatie die regionale en lokale overheden in Europa helpt om beter beleid te ontwikkelen en leveren. MIA/Vamil = Milieu-investeringsaftrek (MIA) / Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil). DKTI = subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport.

van de infrastructuur voor waterstof zijn opgenomen in het hoofdstuk over duurzame energiedragers in de mobiliteit.

I. Normeren van elektrische voertuigen (nationaal en in EU verband)

Nederland werkt intensief samen met andere landen om elektrisch vervoer te stimuleren (bijvoorbeeld in het kader van het *Electric Vehicle Initiative* (CEM – EVI) en het internationale partnerschap voor e-mobiliteit). Ook zoekt Nederland afstemming over Europese normeringen zoals bijvoorbeeld de aanscherping van Europese CO₂-normering voor personen- en bestelauto's en zwaar vrachtvervoer. Als gevolg van EU-regelgeving kan Nederland niet zelfstandig CO₂-normen opleggen. Als een voertuig in een EU-lidstaat een typegoedkeuring heeft verkregen, dan mag dit voertuig in de hele EU verkocht worden, dus ook in Nederland. De regels voor de interne markt staan het verbieden van de verkoop en de parallelimport van voertuigen met een conventionele verbrandingsmotor niet toe, ook niet als dat zou komen vanuit een kopgroep van landen. Wel is normering mogelijk op andere onderdelen die bijdragen aan de groei van elektrisch vervoer, zoals hieronder aangegeven. Dit betreft met name de zakelijke markt, waar de fiscale/financiële stimulering dan ook geleidelijk wordt afgebouwd.

Afspraken

- a. Partijen (Rijksoverheid en Formule E-Team¹⁷) spreken af dat de Rijksoverheid de inzet voor stringenter EU-normen onverminderd doorzet en samen met koploperlanden optrekt om elektrisch vervoer te stimuleren en maatregelen daarover af te stemmen. Dit is in lijn met het streven van het kabinet om vanaf 2030 alleen nog emissieloze personenauto's te verkopen. Concrete invulling vindt plaats via koppeling aan de bijeenkomsten van de *green growth coalition*, die voorafgaand aan de Milieuraad plaatsvinden (Koploperconferentie). Naar verwachting komt de Europese Commissie in 2023/2024 met een voorstel voor een nieuwe norm voor de periode na 2030. De inzet van Nederland is om de CO₂-uitstoot van voertuigen ook in Europees verband zo spoedig mogelijk tot nul te reduceren. Zulke Europese afspraken kunnen voor Nederland bijdragen aan een snelle en goedkopere transitie.
- b. De Rijksoverheid werkt aan invoering van een normstellende regeling onder de Omgevingswet die begin 2022, of zo veel eerder als mogelijk, wordt ingevoerd bedoeld om de voor het klimaat negatieve effecten van werk gerelateerd verkeer, goederenvervoer en eigen wagenparken terug te dringen (zie afspraak 2 onder Verduurzaming personenmobiliteit). Partijen spreken af om de mogelijkheden van elektrisch vervoer binnen de regeling maximaal te benutten en om bij bedrijven en andere organisaties elektrisch vervoer (als een van de mogelijkheden om aan de normstelling te voldoen) maximaal onder de aandacht te brengen. De uitwerking van deze afspraak en het vaststellen van de regelgeving ligt bij de Rijksoverheid. IPO, VNG, werkgevers en omgevingsdiensten worden betrokken bij de uitwerking om zo tot een optimale invulling te komen. Dit adviestraject leidt medio 2019 tot een beslissing over de vorm van regelgeving.
- c. De Rijksoverheid en decentrale overheden zeggen toe dat bedrijven die hun wagenpark hebben verduurzaamd een voordeel krijgen bij relevante aanbestedingen, ofwel door een hoge mate van duurzaamheid te eisen, ofwel door duurzaamheid op te nemen als zwaarwegende wegingsfactor bij de gunning.
- d. Partijen (Rijksoverheid, BOVAG, RAI Vereniging, ANWB) spreken af te werken aan een verbeterde prijsvergelijking van fossiele brandstof en elektrische auto's in de showroom

¹⁷ Het Formule E-Team is een door de Rijksoverheid ingesteld adviesorgaan o.l.v. een onafhankelijke voorzitter met als leden ANWB, Automotive NL, BOVAG, De Groene Zaak, Energie-Nederland, E-Laad, Interprovinciaal Overleg, Nederlandse Vereniging Duurzame Energie, RAI Vereniging, Natuur & Milieu, Vereniging DOET, Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen, Vereniging van Nederlandse Gemeenten en 3TU. Het adviesorgaan heeft als doel om de ontwikkelingen rond elektrisch vervoer te bevorderen en aan te sluiten bij ontwikkelingen in het buitenland en bij kansen voor groene groei.

en online, waarin alle vaste kosten over een nog vast te stellen periode (totale kosten van eigendom) zijn verwerkt. De Rijksoverheid onderzoekt daarbij de mogelijkheden voor een verplichting via bijvoorbeeld een aanpassing van het energielabel (als kop op het Europees beleid) en zal daarover in het voorjaar van 2019 besluiten.

- e. Partijen (Laad- en tankinfrastructuur partijen en (alternatieve) brandstofleveranciers) komen in samenwerking met de Rijksoverheid tot een invulling van het Nederlandse plan voor de Europese verordening over de methode voor informatievoorziening aan de consument over onderlinge prijsverschillen tussen fossiele en verschillende alternatieve brandstoffen. De Rijksoverheid neemt hiertoe in het kader van de *Program Support Action (PSA) on Price Comparison* van de Europese Commissie deel aan een consortium met acht andere Europese lidstaten om nadere uitwerking te geven aan de toepassing van de nieuwe Europese methodologie voor prijsvergelijking. De toepassing van deze methodologie voor prijsvergelijking (per eenheid) bij tankstations wordt medio 2020 verplicht voor alle Europese lidstaten, voortvloeiend uit de Europese richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen.
- f. Partijen (Rijksoverheid en Formule E-Team) maken afspraken om in de voorwaarden voor het gebruik van een aanschafsubsidie zoals uitgewerkt in het fiscale pakket een beperking op te nemen voor de export van auto's die met de aanschafsubsidie zijn gesteund. Uitwerking van de aanschafsubsidie zal door RVO in samenwerking met de leden van het Formule E-Team gebeuren. De aanschafsubsidie zal uiterlijk medio 2020 worden gepubliceerd. De partijen spannen zich in om deze maatregel al per 1 januari 2020 in te voeren, of een tijdelijke stimuleringsmaatregel in te voeren in de tussenliggende periode, inclusief de dekking daarvoor.
- g. De Rijksoverheid stelt capaciteit ter beschikking voor het trekkerschap van het EU-project¹⁸ dat gericht is op het verbeteren, harmoniseren en ontsluiten van informatie over de locatie en de beschikbaarheid van laadpunten en de prijzen van laden voor elektrisch vervoer. In datzelfde project wordt gewerkt aan unieke identificatiecodes voor laadpalen en laadcontracten, gericht op soepele internationale betalingen. Het project zal mogelijk resulteren in Europese regelgeving in de komende jaren.
- h. Regionale overheden stellen regionale programma's op waarin afspraken worden gemaakt over:
 - Stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer: route naar zo veel mogelijk emissieloos vervoer in 2030 (inclusief verminderen en veranderen);
 - Inkoop van eigen wagenpark: voor lichte voertuigen emissieloos in 2030, voor zware voertuigen (>3500 kg) zoveel mogelijk in 2030. Daarbij wordt aangesloten bij natuurlijke momenten van vervanging;
 - Duurzame inkoop doelgroepenvervoer: zoveel mogelijk emissieloos in 2025, uiterlijk in 2030 volledig emissieloos;
 - Inkoop van opdrachten: voorwaarde emissieloos vervoer uiterlijk in 2030.
- i. De Rijksoverheid dient in 2019 het wetsvoorstel in om per 1 januari 2021 of zoveel eerder als mogelijk gedifferentieerde parkeertarieven wettelijk mogelijk maken. De gemeenten zullen in hun parkeerbeleid een afweging maken over het inzetten daarvan in combinatie met andere maatregelen om het effect hiervan zo groot mogelijk te maken.
- j. De Rijksoverheid zal zorgen dat het rijkswagenpark in 2028 volledig emissieloos is. De Rijksoverheid zal deelnemen in Anders Reizen en ambieert minimaal 50% CO₂-reductie op de eigen gerelateerde mobiliteit in 2030 via onder andere personeelsbeleid en cao-onderhandelingen. Tevens wordt de hiervoor benodigde laadinfrastructuur bij rijksgebouwen en overige rijkskantoren en locaties gerealiseerd (circa 2.400 laadpunten).

II. Flankerende maatregelen: Wat doet de sector en wat doen regio's?

Bij de overstap van conventionele brandstofauto's naar elektrische auto's is sprake van een systeemtransitie die alleen mogelijk kan worden gemaakt door gelijktijdige interventie op alle

¹⁸ Project titel "Data collection related to recharging/refueling points for alternative fuels and the unique identification codes related to e-mobility actors"

vlakken. Naast normering en financiële prikkels om de overstap naar een brede introductie mogelijk te maken en het zorgen voor afdoende laadinfrastructuur zijn ook flankerende maatregelen noodzakelijk. Hiermee zal de drempel voor de overstap naar elektrisch vervoer verder wordt verlaagd.

Afspraken

Communicatie

- a. Partijen (de leden van het Formule E-Team) starten in 2019, naast de eigen communicatie, een centrale campagne over de mogelijkheden, voordelen van en ervaringen met elektrisch rijden gericht op de juiste doelgroep(en) en met gerichte boodschap(pen) die (voor)oordelen van elektrisch rijden onder de aandacht moeten brengen. Inclusief een deel gericht op het elektrificeren van de zakelijke vloot, private lease en autodelen. Goede voorbeelden in het mobiliteitsbeleid van bedrijven zullen daarbij actief gecommuniceerd worden. De campagne wordt gekoppeld aan de site NederlandElektrisch.nl.
- b. Partijen (de leden van het Formule E-Team) zorgen, naast eigen communicatie naar hun achterban, dat er in 2019 een centrale website beschikbaar is, met daarin zowel voor consumenten, als ook voor verkopers en beleidsmakers alle informatie die relevant is voor de introductie van elektrisch vervoer. Hiertoe zal de huidige website NederlandElektrisch.nl verder worden uitgebreid.
- c. Partijen (BOVAG en RAI Vereniging) zorgen dat verkopers van auto's, naast de technische kennis van EV-auto's die via merken wordt uitgerold, voor zover niet aanwezig, ook kennis hebben over alle consumentenaangelegenheden in Nederland in relatie tot elektrische personenauto's. Hiertoe wordt in 2019 een branche-brede opleiding ontwikkeld en aangeboden.
- d. Partijen (ANWB, BOVAG, RAI Vereniging en Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen VNA) zorgen in samenwerking met het Nationale Kennisplatform Laadinfrastructuur dat de kopers van elektrische auto's bij de aankoop van hun auto geholpen kunnen worden met de aanvraagprocedures van de gewenste laadinfrastructuur.
- e. Partijen (ANWB, BOVAG, RAI Vereniging en VNA) verkennen in 2019 de mogelijkheden voor het ontwikkelen een tool waarin de brandstofkosten op basis van de opgegeven gecertificeerde verbruikscijfers en kWh prijs (gedifferentieerd naar privé en zakelijk en AC en DC) en de energiekosten voor het voertuig onder vergelijkbare condities kunnen worden vergeleken. Deze verkenning zal worden gestart op basis van de transparante prijsvergelijkingen die per 1 augustus 2019 worden ingevoerd.
- f. Partijen (BOVAG en RAI Vereniging) zorgen in samenwerking met de Rijksoverheid dat eind 2019 universele technische trainingen voor het kunnen en mogen werken aan elektrische voertuigen en hoogspanning beschikbaar zijn voor derden en dat ze gebaseerd zijn op de normen NEN 9140 Veilig werken aan e-voertuigen, NEN 3140 'Bedrijfsvoering van elektrische installaties, Branchennorm Veilig werken aan Elektrische voertuigen (EV) en Hybride elektrische voertuigen (HEV) in garagewerkplaatsen. Leveranciers van elektrovoertuigen zullen hiertoe materiaal aanleveren dat beschrijft hoe dient te worden omgegaan met het werken aan e-auto's specifiek van hun merk. Via overheidsvoorlichting zal dit onder de aandacht gebracht gaan worden van derden.
- g. Partijen (BOVAG en RAI Vereniging) ontwikkelen een duurzaam personeelsbeleid om voorbereid te zijn op de versnelling van de komst van elektrische voertuigen.

Batterijcheck en -garantie

De garantietermijn voor batterijen is in de afgelopen jaren sterk verlengd. Voor nieuwe auto's geldt dat de garantie op de batterij tot gemiddeld zo'n 8 jaar met maximum kilometrages van 100.000 km zelfs onbepaald is. Dit voldoet in veel gevallen voor het geven van voldoende zekerheid aan kopers. Met een toenemende verkoop in de tweedehandsmarkt is er daarbovenop behoefte aan duidelijkheid over de status van de batterij. Deze kan met verschillend gebruik afwijken en is een bepalende factor in de waarde van de auto. Een

gedetailleerde check op de status van de batterij is echter niet voor alle merken beschikbaar, waardoor het in nationaal verband (NEN: kennisnetwerk voor normontwikkeling en normtoepassing) niet is gelukt een universeel toepasbare, gecertificeerde batterijcheck te ontwikkelen. Wel lopen er ontwikkelingen in Europa die op termijn mogelijk zullen leiden tot eisen voor de inzettermijn van de batterij.

Ander aandachtspunt is dat de markt voor toepassingen van gebruikte batterijen nog volop in ontwikkeling is en de restwaarde dus vaak nog ondergewaardeerd is. Zo kunnen batterijen worden ingezet voor stabilisatie van het energienetwerk en kunnen deze interessant zijn voor de terugwinning van grondstoffen of het opwaarderen. Zo lijkt er een trend waarneembaar te zijn waarbij de autofabrikant de batterij terugneemt voor terugwinning van grondstoffen of het opwaarderen hiervan. Als deze mogelijke toepassingen letterlijk meer zouden worden gewaardeerd, kan de afschrijving op elektrische auto's worden beperkt.

- h. Partijen (Rijksoverheid, ANWB, BOVAG, DOET, RAI Vereniging en de Vereniging Elektrische Rijders) zetten zich in om inzicht in de levensduur en oplaadcapaciteit van een gebruikte elektrische auto voor de consument Europeesrechtelijk af te dwingen en daar gezamenlijk de lobby voor te voeren. Op basis van dit inzicht wordt het ook mogelijk voor marktpartijen om verlengde garantieproducten te ontwikkelen, gericht op de tweedehandsmarkt. Partijen voeren zo spoedig mogelijk een uniforme batterijcheck in. Zodra dit mogelijk is wordt aan de batterijcheck een garantietermijn verbonden.
- i. Partijen (BOVAG, NVDE, RAI Vereniging, Vereniging DOET, Natuur & Milieu, Netwerkbeheerders en Autorecycling Nederland ARN) verkennen met de Rijksoverheid de mogelijkheden om een systeem te ontwikkelen, waarbij de gebruikte batterijen die niet door de fabrikant worden teruggenomen (recycling) tegen reële waarde ingezet kunnen worden, onder andere voor de stabilisatie van het netwerk.

Elektrificeren in de lease

Bij autoleasing neemt de leasemaatschappij veel belemmeringen voor de overstap naar elektrisch rijden weg: géén extra financiering van de hogere nieuwprijs, géén risico's voor accu, kosten en restwaarde en ondersteuning bij het omgaan met het laden. Omdat bij autoleasing niet de aanschaf maar het gebruik centraal staat, komen de voordelen van elektrisch rijden via de leaseprijs direct bij het aanbod al volop in beeld.

Om het elektrificeren van de lease te versnellen spreken de partijen, naast de fiscale en financiële afspraken, het volgende af:

- j. De VNA gaat in 2019 met een koplopergroep van autoleasemaatschappijen op basis van hun geleerde lessen, inventariseren welke knelpunten en belemmeringen moeten worden weggenomen om nog meer effectief elektrisch vervoer te kunnen aanbieden en zal deze actief communiceren. Publicatie vindt plaats voor 1 januari 2020. Leergebieden zijn onder andere: ondersteuning bij laadinfrastructuur, elektrische deelauto's en de auto als onderdeel van het lokale energiesysteem.
- k. Een toenemend aantal autoleasemaatschappijen gaat toestaan dat hun elektrische private leaseauto's door de leaserijder gedeeld mogen worden. Ook gaan de autoleasemaatschappijen samenwerken met autodeelplatforms en buurauto-achtige initiatieven.
- l. De autoleasebedrijven komen samen met andere partijen in de sector voor 2021 tot een branche-brede afspraak dat elektrisch leasen altijd wordt aangeboden onder vermelding van de totale kosten per maand, dus de vaste leaseprijs plus een schatting van de energiekosten - óók als de laadkosten geen onderdeel vormen van het leasecontract. Dat maakt een onder-aan-de-streep-vergelijking tussen een elektrische auto en een conventionele brandstofauto mogelijk, waardoor de consument een duidelijk beeld heeft van de totale kosten. Het aandeel nieuw ingezette EV auto's door autoleasebedrijven zal altijd tenminste het aandeel van de totale Nederlandse EV-verkopen ten opzichte van de totale Nederlandse personenautoverkopen bedragen. Dit geldt zolang (a) het fiscale beleid

zakelijk EV-rijden stimuleert zoals nu is voorzien en (b) de leasemaatschappijen gelijke toegang tot het aanbod hebben als de particuliere markt. De VNA zorgt voor een rapportage over het verloop van deze nieuwregistraties.

- m. Partijen (ANWB, BOVAG, VNA, NVDE, Natuur & Milieu, Vereniging DOET en de Vereniging Elektrische Rijders) onderzoeken in 2019 de haalbaarheid van het leasen van tweedehands elektrische auto's. Hun aanbevelingen voor een kansrijke occasionleasemarkt worden voor 1 januari 2020 gepubliceerd.
- n. De Rijksoverheid, VNA en de coalitie Anders Reizen onderzoeken of in de huidige geldende praktijk bij het voor privédoeleinden gebruiken van de (elektrische) deelauto van de zaak, de minimaal te hanteren "huurtarieven" wellicht moeten worden aangepast. Deze regeling maakt het mogelijk het gebruik voor privédoeleinden door de werknemer buiten de bijtelling te houden door een marktconform tarief als huur te rekenen.
- o. De Rijksoverheid, BOVAG, VNA en de coalitie Anders Reizen, spreken af om het elektrificeren van het wagenpark mee te nemen bij het onderzoeken van het gebruik van fiscale regelingen voor het aantrekkelijker maken van het verduurzamen van mobiliteit voor werkgevers.

Elektrificeren autodelen

Elektrisch autodelen kan een belangrijke versneller voor de introductie van elektrisch rijden zijn. In de Green Deal Autodelen II hebben Rijksoverheid, decentrale overheden, marktpartijen en Natuur & Milieu afgesproken in de groei van autodelen verder te versterken tot 100.000 deelauto's en 700.000 gebruikers in 2021. Een belangrijk deel van deze deelauto's zijn consument-consument netwerken waarbij het elektrificeren zal meelopen met het elektrificeren van het totale Nederlandse wagenpark. Het Formule E-Team schat de groei voor de elektrische *business-to-consumer* (B2C) deelauto's tot 2021 op 20.000 elektrische auto's. Richting 2030 wordt een groei verwacht van ten minste 80.000 elektrische B2C deelauto's.

- p. Gemeenten, overheidsdiensten en bedrijven stellen hun elektrische deelauto's waar mogelijk open voor gebruik buiten kantooruren door burgers.
- q. Voor standplaats gebonden deelauto's zorgt de gemeente voor een vaste parkeerplaats, een bord met aanduiding en markering. Voor deelauto's zonder vaste standplaats onderzoeken gemeenten naar mogelijkheden voor gemeentebrede en wederzijds erkende parkeervergunningen en maken de resultaten daarvan uiterlijk medio 2019 openbaar.
- r. De Rijksoverheid, brancheorganisaties, gemeenten, provincies en bedrijfsleven onderzoeken de mogelijkheden van een campagne autodelen. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de centrale campagne over de voordelen van elektrisch rijden.

Elektrificeren van tweewielers

De bijdrage van gemotoriseerde tweewielers aan CO₂-uitstoot is weliswaar gering maar zij zorgen wel lokaal voor een negatief effect op de luchtkwaliteit. Naast onderstaande afspraken is het van belang om aandacht te hebben voor veilig weggebruik door verschillende voertuigen met verschillende snelheden.

- s. Partijen (Rijksoverheid, BOVAG, RAI Vereniging en Vereniging DOET) werken samen aan de transitie naar 100% emissieloze snorfietzen. Vanaf 1 januari 2025 zullen alle nieuwverkopen van snorfietzen op de Nederlandse markt emissieloos zijn. De Rijksoverheid zal zorgen voor een gelijk speelveld op de Nederlandse markt.
- t. Partijen (Rijksoverheid en VNG) onderzoeken de mogelijkheden waar en op welke wijze binnen gemeenten versnelling mogelijk is.
- u. Partijen (Rijksoverheid, BOVAG en RAI Vereniging) streven er naar om de nieuwverkoop van bromfietzen vóór 2030 over te laten gaan naar emissieloos, analoog aan de personenauto.
- v. Partijen (BOVAG, RAI Vereniging en Vereniging DOET) bezien in 2019 de mogelijkheden voor de introductie van leaseproducten voor tweewielers en inventariseren kansen en

uitdagingen hierbij. Leaseproducten kunnen mogelijk een oplossing bieden voor de hogere aanschafprijs van elektrische alternatieven aangezien daarbij de lagere gebruikskosten worden meegenomen.

- w. Vereniging DOET beziet in samenwerking met het Verbond van Verzekeraars of betere informatievoorziening aan verzekeraars kan leiden tot een betere verzekeraarbaarheid van LEV's.

Partijen (Rijksoverheid, VNG, IPO en Vereniging DOET) onderzoeken in 2019, naar voorbeeld van andere EU-landen, de mogelijkheden voor het beschikbaar stellen van parkeerplekken voor elektrische 2- of 3-wielers met bijbehorende laadinfrastructuur.

Tweedehands auto's

Voor een brede beschikbaarheid van elektrische auto's in Nederland is het van belang dat ook de tweedehandsmarkt tot wasdom gaat komen. Voor een deel is het een kwestie van tijd voordat de modellen die op de markt komen voldoen aan de behoefte van de consumenten. Tegelijkertijd zijn verschillende maatregelen in deze afspraken opgenomen die dit kunnen verbeteren:

- Een lage BPM en MRB voor emissieloze auto's om het prijsverschil met brandstofauto's zo beperkt mogelijk te houden, zoals een MRB-vrijstelling tot en met 2024.
- Het onderzoeken van de mogelijkheden om de subsidie voor emissieloze auto's te koppelen aan een beperking op de export waardoor de auto's langer in Nederland beschikbaar blijven.
- Het verkennen van acties om inzicht in de levensduur en oplaadcapaciteit van een gebruikte elektrische auto voor de consument Europees wettelijk af te dwingen.
- Het verkennen van de mogelijkheden om gebruikte batterijen tegen hun reële waarde in te kunnen zetten in de stabilisering van het elektriciteitsnetwerk. Dit zal een positief effect hebben op de restwaarde van auto's.
- Het onderzoeken van de haalbaarheid van het leasen van tweedehands elektrische auto's.

III. Nationale agenda laadinfrastructuur

Gemeenten, Provincies, Rijksoverheid, netbeheerders, bedrijfsleven en brancheorganisaties hebben gezamenlijk een Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgesteld. De afspraken in deze agenda leiden tot een landelijke dekking van (snel)laadpunten en voorzien in de laadbehoefte van het groeiende aantal elektrische voertuigen. De uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zal met provincies en gemeenten worden vertaald in regionale mobiliteitsplannen, waarin opgenomen de lokale behoeften voor laadinfra.

Voor personenvervoer wordt een laadbehoefte voorzien van 1,8 miljoen (semi-)publieke en private laadpunten in 2030. Voor de stadslogistiek voorziet een eerste doorrekening van TNO een maximale laadbehoefte voor bestelauto's van 18.600 laadpunten in 2030 en voor vrachtauto's 7.400 laadpunten. In een later stadium wordt uitgebreider gekeken naar het benodigd aantal laadpunten voor bestelauto's en trucks. Daarnaast zal de laadbehoefte van elektrische bussen, binnenvaartschepen en *Light Electric Vehicles* (LEV's) groeien. Het realiseren van deze laadpunten is een stevige opgave waarbij in de laatste fase er ongeveer 700 laadpalen per dag gerealiseerd moeten worden. Dit kan alleen door goede afspraken en samenwerking tussen alle partijen tot stand komen. Bij de opstelling van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is het uitgangspunt dat er geen directe financiële overheidsstimulering nodig is voor de aanleg en exploitatie van de reguliere laadinfrastructuur. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zijn afspraken gemaakt die in sommige gevallen gevolgen kunnen hebben voor de organisatie en taken van de betrokken partijen. Daarnaast is mogelijk ondersteuning nodig voor innovaties, procesbegeleiding, monitoring en evaluatie. De komende twee maanden zal daarom samen met de ondertekenaars van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur in kaart gebracht worden wat de uitvoeringskosten zijn voor de implementatie van de agenda. Volgens de decentrale overheden zijn volgens een eerste inschatting circa 5 miljoen euro aan uitvoeringskosten per jaar gemoeid met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Deze kosten dienen nog nader te worden uitgewerkt en

onderbouwd en worden meegewogen in de afspraken over de decentralisatie van het klimaatakkoord.

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur staat een volledig overzicht van alle gemaakte afspraken. Hierbij is concreet weergegeven welke partijen wat gaan realiseren en wanneer dat gereed zal zijn. Al deze afspraken vormen een integraal onderdeel van het Klimaatakkoord.

De afspraken in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zijn gericht op:

1. Het versnellen van het proces en het vaststellen van basisvoorwaarden voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Door onder andere:
 - a. Samenwerkingsregio's in te richten en te versterken. De samenwerkingsregio's zorgen samen met gemeenten voor de uitrol van laadinfrastructuur in de regio. De samenwerkingsregio's ondersteunen gemeenten bij het opstellen en uitvoeren van een integrale visie en beleid.
 - b. Afspraken over laadinfrastructuur en (de voorbereiding op) de uitrol van laadinfrastructuur te borgen in de Regionale Energiestrategie (RES), de omgevingsvisie en het omgevingsplan. De Rijksoverheid zal via de instrumenten van de Omgevingswet (bijvoorbeeld via normering) en eventueel het bouwbesluit zekerheid bieden over voldoende aanbod van publieke laadpunten in gemeenten en de snelheid van realisatie daarvan.
 - c. In regio's en gemeenten eind 2020 plaatsingsbeleid inclusief uitrolplanning voor publieke laadinfrastructuur vast te stellen. Het plaatsingsbeleid wordt elke twee jaar geactualiseerd.
 - d. Gemeenten en regio's te ondersteunen met handreikingen en tools.
 - e. De Rijksoverheid komt samen met netbeheerders en (brancheverenigingen van) marktpartijen in het eerste kwartaal van 2019 met een analyse van de problematiek van de werking van de energiebelasting bij bi-directioneel laden (dubbele belasting op slim laden) waarbij zo nodig oplossingen gezocht worden.
 - f. Naast de uitrol van publiek toegankelijke laadinfrastructuur ook maatregelen af te spreken gericht op de uitrol van private laadinfrastructuur, zoals de implementatie van de voorschriften uit de Europese Richtlijn over energieprestaties van gebouwen en de vereenvoudiging van de realisatie van laadpunten bij VvE's.
2. Het verbeteren van de informatievoorziening over de locatie en beschikbaarheid van laadpunten, laadprijs transparantie, gebruik van open protocollen in de laadketen en een open laadmarkt. Door onder andere:
 - a. De inrichting van een nationaal toegangspunt voor data over laadpunten, waarmee *service providers* en laadpaalexploitanten uiterlijk 1 augustus 2019 hun statische en dynamische basisinformatie over alle (semi-)publiek toegankelijke laadpunten uitwisselen. Het betreft o.a. basisinformatie over de locatie en de beschikbaarheid van de laadpunten en de prijzen van het laden.
 - b. De afspraak dat uiterlijk 1 augustus 2019 alle *service providers* en laadpaalexploitanten op toegankelijke en transparante wijze aan de EV-rijder de prijs van elk type laadsessie weergeven.
 - c. Vóór de zomer van 2019 te komen tot één effectief, goed in te passen pictogram voor alternatieve brandstoffen op borden langs de (snel)weg, dat voldoende duidelijk is voor rijders van elektrische voertuigen.
 - d. Ten behoeve van een open en competitieve markt van laaddiensten, altijd in contracten voor aanleg en exploitatie van laadpunten afspraken vast te leggen over interoperabiliteit, het toelaten van klanten van andere providers op de laadpalen en toepassing van neutrale en open protocollen.
 - e. Samen te werken aan de ontwikkeling en internationale adaptatie en standaardisatie van open protocollen, waaronder protocollen voor *smart charging* en de integratie van

EV's met het bredere energiesysteem en de gebouwde omgeving. Uiterlijk 1 augustus 2019 wordt een werkgroep protocollen en open markt opgericht om dit aan te jagen.

3. Het inzetten van *smart charging* om te zorgen voor een stabiel elektriciteitsnetwerk waarin optimaal gebruik gemaakt kan worden van hernieuwbare energie en de voordelen daarvan voor EV-rijders. Onder andere door:
 - a. Het opzetten en optimaliseren van marktmodellen waarin het potentieel van slimme energieoplossingen zoals *smart charging* gerealiseerd kan worden.
 - b. Gesignaleerde knelpunten in nieuwe marktmodellen voor slim laden via experimenten en wetgevingstrajecten in nieuwe regulering om te zetten;
 - c. Een analyse van de problematiek rond de werking van energiebelasting bij bi-directioneel laden waarbij zo nodig mogelijke oplossingen gezocht worden.
 - d. De huidige laadinfrastructuur *smart charging ready* te maken en het onderzoeken en ontwikkelen van nieuwe architectuuropties voor *smart charging*.
 - e. Het vergemakkelijken van de digitale uitwisseling van gegevens tussen elektrische voertuigen en laadinfrastructuur.
4. Het toekomstbestendig maken van laadinfrastructuur door in te zetten op innovatie. Onder andere door:
 - a. De innovatieopgaven die voortkomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur op te nemen in de Kennis en Innovatie Agenda Mobiliteit.
 - b. Afspraken te maken over het uitvoeren van programma's en projecten die voortkomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en over de experimenteerruimte in wet- en regelgeving die nodig is voor demonstraties en pilots.
5. Het realiseren van robuuste laadinfrastructuur voor (stads)logistiek die een verdere ingroei en ontwikkeling van elektrificering van mobiele werktuigen en elektrisch vervoer van goederen mogelijk maakt. Onder andere door:
 - a. Voor zwaar transport in te spelen op de groeiende behoefte aan het inzetten van zero-emissie zware trucks. Deze zware trucks vragen nieuwe laadoplossingen met een groter vermogen en hebben daarmee een grotere impact op het energienet.
 - b. Voor stadslogistiek per sector te kijken naar het laadgedrag en de laadbehoefte om zodoende de optimale laadlocaties en de noodzaak voor (lokale) verzwaring van het energienet te bepalen die een verdere ingroei van ZE-stadslogistiek mogelijk maakt.
 - c. Voor binnenvaart onderzoek te doen naar benodigde laadinfrastructuur (batterij- en waterstof-elektrisch) voor het uitvoeren van pilots met elektrische binnenvaartschepen en naar hoe de uitrolstrategie voor de benodigde walstroom er op de lange termijn uit zal moeten zien.
 - d. Voor mobiele werktuigen onderzoek te doen naar oplossingen voor laadinfrastructuur.

Om de voortgang van de uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur te volgen wordt door RVO een monitoringsprogramma opgezet. Daarnaast stelt de Rijksoverheid een stuurgroep in met daarin onder andere vertegenwoordigers vanuit het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, Formule E-Team, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Interprovinciaal Overleg en ElaadNL.

IV. Financiële en fiscale stimulering

Het kabinet wil dat de elektrische auto op termijn voor iedereen aantrekkelijk en betaalbaar is, op een manier waarbij ook gebruik wordt gemaakt van de marktdynamiek die hierboven beschreven staat, en naar verwachting van het kabinet betekent, dat dan minder stimulering per auto nodig is. De overgang naar elektrisch rijden betekent naast de stimuleringskosten echter ook minder accijnsinkomsten.

Het huidige systeem van autobelastingen bestaat uit een mix van belastingen van bezit en belastingen naar gebruik van fossiele brandstoffen via de accijnsheffing. Elektrisch rijden raakt

steeds verder ingeburgerd. Mede daarom is op termijn een andere vormgeving van de autobelastingen noodzakelijk. Dit voorkomt dat een steeds kleinere groep de inkomsten opbrengt. Ook onder een nieuw stelsel moet iedereen die gebruik maakt van infrastructuur in redelijkheid bijdragen aan de kosten. Betalen naar gebruik levert volgens het PBL potentieel een bijdrage aan minder files en uitstoot.

Auto's uit de zakelijke markt zijn een belangrijke stroom voor de Nederlandse tweedehandsmarkt. Door de stimulering van de zakelijke markt meer te richten op auto's die daarna aantrekkelijk zijn voor de Nederlandse markt, wil het kabinet meer van deze auto's langer in Nederland behouden. Om de ontwikkeling van een tweedehandsmarkt voor de elektrische auto voor particulieren op gang te brengen, zal het kabinet een regeling uitwerken voor het vergoeden van laadtegoed, aanschafsubsidie of een batterijgarantie. Hiermee komt een tweedehands elektrische auto sneller in beeld voor particulieren.

Financiële en fiscale ondersteuning voor emissieloze auto's

Het kabinet stelt de volgende fiscale en financiële ondersteuning voor emissieloze auto's vast.

Tabel 1: Overzicht stimulering per instrument, 2021-2030

Beleid stimulering	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026*	2027*	2028*	2029*	2030*
BPM vaste voet elektrisch	0	0	0	0	0	360	360	360	360	360	360
MRB (FC)EV	0%	0%	0%	0%	0%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
Bijtelling percentage	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%	22%	22%	22%	22%
Bijtelling cap	45000	40000	40000	40000	40000	40000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Subsidie particulier	De reeks wordt nader bepaald voor een zo doelmatig mogelijke invulling						0	0	0	0	0
Lineaire afbouw subsidie particulier	40k-60k	40k-60k	40k-60k	40k-60k	40k-60k	40k-60k	0	0	0	0	0

* Op basis van de Autobrief II zou de stimulering van elektrische auto's in 2021 worden beëindigd. Met het huidige klimaatakkoord wordt Autobrief II met betrekking tot 2020 aangepast, en zet het kabinet de stimulering met stapsgewijze aanpassingen door tot en met 2025. Ondertussen werkt het kabinet aan de uitwerking en voorbereiding van een ander systeem van autobelastingen, hierbij zal ook de Regeerakkoord ambitie om te streven dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn, worden meegenomen. In de tabel staan de stimuleringsmaatregelen die tot 2026 beschikbaar zijn. Uiteraard kan nog niet worden ingevuld hoe het nieuwe systeem van autobelastingen in de jaren daarna zal uitpakken.

Beschrijving van de stimuleringsmaatregelen:

- Emissieloze auto's blijven vrijgesteld van het betalen van de BPM tot en met 2024. In 2025 betalen zij een vaste voet van 360 euro per auto.
- Emissieloze auto's blijven tot 2025 vrijgesteld van het betalen van (het rijksdeel van) de MRB. In 2025 betalen emissieloze auto's een percentage van (het rijksdeel van) de MRB van 25%. PHEV betalen MRB met een correctiefactor vanwege het zwaardere gewicht ten opzichte van brandstofauto's.
- Voor particuliere emissieloze auto's komt een aflopende kostenefficiënte aanschafsubsidie die begint bij PM euro per auto (2021) en daarna zal afbouwen aangezien de verwachting is dat er steeds meer betaalbare modellen elektrische auto's op de markt komen. Exacte uitwerking van de regeling vindt plaats in overleg met de sector. Uitgangspunt van de regeling is dat deze wordt opgezet als een doelsubsidie met een gemaximeerd subsidiebedrag en een subsidieplafond op basis van nieuwverkooppercentages. Met deze subsidie moet een deel van het verschil in aanschafprijs ten opzichte van brandstofauto's worden gedekt waardoor de elektrische auto zich eerder terugverdient voor de consument. Onderzocht wordt of deze aanschafsubsidieregeling ook beschikbaar gemaakt kan worden voor bepaalde vormen van privélease en particuliere deelauto-concepten¹⁹. Tevens wordt onderzocht of het mogelijk en zinvol is om de consument te laten kiezen

¹⁹ Waarbij geen sprake is van stapeling van voordelen uit zakelijk en privé.

tussen laadtegoed, aankoopsubsidie of subsidie voor een laadpaal. De subsidie wordt voorwaardelijk vorm gegeven om de auto zolang mogelijk in het Nederlandse wagenpark beschikbaar te houden (politieke wens is 8 jaar). Indien hieraan niet wordt voldaan dient de subsidie (naar rato) te worden terugbetaald.

- d. Voor zakelijke emissieloze auto's wordt over een maximum van € 50.000 van de catalogusprijs (voor batterij-elektrisch) een verlaagde bijtelling gehanteerd. Dat maximum zakt in 2020 naar € 45.000 en zal vervolgens verder zakken tot € 40.000 in 2021. De verlaagde bijtelling begint bij 8% (2020) en stijgt naar 12% in 2021 en naar 16% in 2022. Jaarlijks wordt gemonitord en zonodig aangepast (zie hieronder hand aan de kraan). Voor innovatieve emissieloze auto's die zich nog niet in de markt bewezen hebben, zoals de waterstof- en de zonnecelauto geldt dat de invoering van het maximumbedrag in de bijtelling wordt uitgesteld tot na 2024. Over de precieze invoering hiervan vindt nog nader overleg plaats.
- e. Ter stimulering van tweedehands emissieloze auto's worden in overleg met de sector de volgende maatregelen uitgewerkt: verstrekken van laadtegoed voor de particulier, een kostenefficiënte aanschafsubsidie voor tweedehands elektrische auto's in lage segmenten, tegemoetkoming in de kosten voor de aanleg van een laadvoorziening thuis en/of een batterijgarantie of batterij lease. Hiervoor wordt in de jaren 2021-2024 € 100 miljoen gereserveerd.

Stimulering met de 'Hand aan de kraan'

Afgesproken is dat rond 2024 een integrale evaluatie wordt uitgevoerd. Met behulp van de evaluatie kan aan de hand van de laatste ontwikkelingen binnen de automarkt worden bepaald welk beleid en welke maatregelen na 2025 nodig en wenselijk zijn om het streven van het kabinet naar 100% nul-emissie nieuwverkopen te realiseren. Daarnaast vindt een jaarlijkse ijking van het stimuleringsinstrumentarium plaats om de 'hand aan de kraan' te houden en overstimulering te voorkomen. De omvang van de aanpassing is afhankelijk van de omvang van de afwijking, wat inhoudt dat bij een grote overschrijding een grote en bij een kleine overschrijding een kleine bijstelling in de tarieven volgt. Deze bijstelling geldt zowel naar boven als naar beneden.

Uitgangspunt "hand aan de kraan" bij uitvoeren politiek afgesproken ingroeipad:

Financiële beheersing: Indien op basis van de ontwikkelingen het harder of langzamer gaat dan het overeengekomen financiële kader, passen we het stimuleringspakket aan.

Hand aan de kraan bij non-fiscaal:

Voor de particuliere aanschafsubsidie en de tweedehands stimulering (100 mln) geldt dat er een subsidieplafond bestaat ("op is op"). Overschrijden van het jaarlijkse financiële plafond voor deze maatregelen is daarom niet mogelijk bij deze maatregelen.

Hand aan de kraan bij fiscaal (bijtelling, MRB, BPM):

Als meer (minder) dan vooraf geprognosticeerde aantallen EV's worden verkocht leidt dit tot hogere (lagere) derving dan voorspeld in het desbetreffende jaar. Deze situatie kan in jaar t+1 worden bijgesteld als in de komende jaren structurele afwijkingen van het pad worden verwacht. Dit geldt twee kanten op: zowel om derving in de latere jaren te voorkomen als om EV verkoop op peil te houden (bij lagere afzet van EV's dan verwacht). De omvang van de aanpassing is afhankelijk van de omvang van de afwijking, wat inhoudt dat bij een grote overschrijding een grote en bij een kleine overschrijding een kleine bijstelling in de tarieven volgt.

FIN en I&W volgen de effecten van het stimuleringsbeleid aan de hand van de volgende KPI's:

- Budgettaire beslag op basis van het jaarverslag rijk en actuele realisatie
- Aantal nieuwverkopen (lease/zakelijk).
- Aantal nieuwverkopen/private lease particulier.
- Aantallen import/export (dus ontwikkeling binnenlandse vloot).

Aantallen nieuwverkopen zakelijk/particulier volgen we maandelijks; import/export volgen we jaarlijks.

Indien de realisatie afwijkt van voorspelde aantallen kan worden ingegrepen:

- Maandelijks monitoring: Op basis van eerste 4 maanden in jaar t vindt eerste voorspelling plaats op totale ontwikkeling in jaar t en de realisatie van jaar t-1. Indien deze voorspelling afwijkt van het voorspelde pad is het mogelijk een voorstel te formuleren (noodrem) voor aanpassing fiscale maatregelen t.b.v. Belastingplan voor jaar t + 1 die in september jaar t wordt gepubliceerd (input hiervoor in juni jaar t).
- Als onderdeel van het pakket wordt helder gecommuniceerd over de mogelijkheid tot beleidsaanpassingen in het stimuleringspakket EV. Dit draagt bij aan het fatsoenlijk begrip ten aanzien van het hand-aan-de-kraanprincipe.

Frequentie van evaluaties

Naast de jaarlijkse toetsing, die voorgelegd wordt aan de Kamer, en eventuele aanpassing, wordt er op onderstaande momenten een uitgebreide evaluatie uitgevoerd.

Op de onderstaande momenten wordt een evaluatie uitgevoerd:

- 2022/2023 (tussenevaluatie)
- 2023/2024/2027/2028 (tussenevaluatie)
- 2030 (eindevaluatie klimaatakkoord).

Dekking voor derving van inkomsten en extra uitgaven

Tabel 2: Overzicht dekking per instrument, 2021-2030

Beleid dekking	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026*	2027*	2028*	2029*	2030*
MRB-verhoging p.j. per bestelbus	0	24	48	72	96	72	72	72	72	72	72
Accijns diesel	0	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2

* Op basis van de Autobrief II zou de stimulering van elektrische auto's in 2021 worden beëindigd. Met het huidige klimaatakkoord wordt Autobrief II met betrekking tot 2020 aangepast, en zet het kabinet de stimulering met stapsgewijze aanpassingen door tot en met 2025. Ondertussen werkt het kabinet aan de uitwerking en voorbereiding van een ander systeem van autobelastingen, hierbij zal ook de Regeerakkoord ambitie om te streven dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn worden meegenomen. In de tabel staan de stimuleringsmaatregelen die tot 2026 beschikbaar zijn. Uiteraard kan nog niet worden ingevuld hoe het nieuwe systeem van autobelastingen in de jaren daarna zal uitpakken.

De partijen (Rijksoverheid en het Formule E-Team) spreken voor de dekking af:

- Vanaf 2025 betalen emissieloze auto's een vaste voet van 360 euro in de BPM per auto.
- De accijns op diesel wordt verhoogd per 2021 met 1 cent en per 2023 wederom met 1 cent.
- De huidige korting op de MRB voor bestelbussen wordt geleidelijk verminderd. Daarbij gaat het om een stijging van 2 euro per maand per bestelbus vanaf 2021 tot en met 2024.

Compensatie provincies stimuleringsmaatregelen Elektrisch vervoer (accijnsderving provincies)

Net als in het verleden bij Autobrief II zijn elektrische personenauto's tot en met 2024 vrijgesteld van de MRB en daarmee in principe ook van opcenten. Vanaf 2025 betalen EV's conform dit voorstel ook MRB (afhankelijk van mogelijke stelselwijziging). Geconcludeerd is dat IPO en Rijk verschillende definities hanteren wat betreft de gevolgen van het stimuleringspakket van EV's in het Klimaatakkoord. Hieronder worden de verschillen toegelicht:

- Bij een 0-tarief voor EV's mogen provincies geen MRB heffen. Het IPO stelt dat provincies met elke verkochte elektrische auto inkomsten mislopen als gevolg van het 0-tarief. Deze beperking van de belastinggrondslag van provincies leidt tot minder opbrengsten en heeft

daarmee consequenties voor de open huishouding waarvoor de provincies gecompenseerd dienen te worden.

- Het Rijk stelt dat – op basis van de huidige inzichten – de groei van de fossiele auto's en het (toenemend) gewicht van de fossiele auto's ervoor zorgt dat de totale jaarlijkse opbrengsten uit opcenten in de periode van 2021-2024 in absolute zin niet substantieel verslechteren ten opzichte van het jaar 2020. Er is enkel sprake van minder meeropbrengsten en daarmee voor het Rijk geen sprake van derving waarvoor provincies gecompenseerd zouden moeten worden.

Provincies en Rijk hebben gezamenlijk belang bij een goede monitoring van de ontwikkeling van het elektrisch vervoer de komende jaren. Het Rijk staat in voor het instandhouden van hetzelfde of een ander qua effect vergelijkbaar eigen belastinggebied. Met dit belastinggebied dient de open huishouding van provincies onverkort intact te blijven.

Rijk en IPO zijn overeengekomen dat:

- a. Het Rijk en IPO monitoren gezamenlijk in de periode 2021-2024 de effecten op de opcenten als gevolg van de beleidsvoornemens van het Rijk. Het Rijk ontwikkelt samen met het IPO een methodiek voor de monitoring van EV's ("hand aan de kraan"). Voor de berekeningen wordt uitgegaan van de tarieven voor de provinciale opcenten geldend voor 2019.
- b. In het kader van de monitoring in 2020 zal de Raad voor Openbaar Bestuur (ROB) een zwaarwegend advies uitbrengen – op basis van een artikel 2 onderzoek – over de vraag in hoeverre de beleidsvoornemens van het Rijk gerelateerd aan de provinciale opcenten tot een substantiële wijziging in inkomsten van provincies leiden. Beide varianten van de gehanteerde definities zullen worden meegenomen in de adviesaanvraag van het Rijk. Tevens brengt de ROB de gevolgen voor de taakuitvoering van provincies in beeld.
- c. Naar aanleiding van de monitoring en het zwaarwegende advies van de ROB zal overleg tussen Rijk en provincies plaatsvinden over de uitkomsten.

Evaluatie en adaptieve planning naar emissieloze nieuwe autoverkoop 2030

Partijen zijn het erover eens dat de onzekerheid na 2025 groot is. Het kabinet zal daarom, ten behoeve van de volgende kabinetsformatie, de volgende varianten van betalen naar gebruik onderzoeken, voorbereidingen schetsen en waar mogelijk of nodig deze voorbereidingen treffen. De invoering van het nieuwe stelsel wordt betrokken bij de reeds voorgenomen belastingherziening in 2025.

In elk geval worden de volgende varianten uitgewerkt:

- Beprijzing per km van elektrische auto's, waarbij voor fossiele auto's het huidige systeem in stand blijft. De totale lasten binnen het autodomein dalen hierdoor per saldo. Daarbij vindt er geen differentiatie plaats naar tijd of plaats en wordt dus geen spitsheffing onderzocht.
- Tijd- en plaatsgebonden heffing met uitzondering van een spitsheffing voor het hele wagenpark.
- Emissie-, tijd- en plaatsgebonden heffing voor het hele wagenpark

Bij alle varianten wordt rekening gehouden met het handelingsperspectief en is privacy nadrukkelijk een aandachtspunt dat zoveel mogelijk gewaarborgd blijft. Bij het uitwerken van alle varianten worden ook de volgende aspecten betrokken:

- De gewenste stimulering van EV, in lijn met het streven van het kabinet naar 100% nieuwverkoop in 2030.
- De mogelijkheid om de totale lasten binnen het autodomein te laten dalen.
- De eventuele gevolgen voor de rijksbegroting en hoe deze op te vangen.

Bij bovengenoemde uitwerking zullen de belangrijke partners bij deze overgang, zoals de partijen uit het Formule E-Team goed worden betrokken.

V. Verdere proces

- i. Partijen spreken af om voor de flankerende maatregelen tot uitvoeringsplannen te komen in 2019 in het kader van het Formule E-Team.
- j. Partijen spreken af dat voor de Nationale Agenda Laadinfrastructuur uitvoeringsplannen komen in het voorjaar van 2019 in het kader van het Formule E-Team.
- k. Partijen spreken af dat de Rijksoverheid de fiscale maatregelen uitwerkt en verankert in Autobrief III.
- l. Partijen spreken af mee te werken aan de jaarlijkse monitoring van de maatregelen in het kader van het Klimaatakkoord die door de Rijksoverheid wordt uitgevoerd vanaf 2019. De monitoringsgegevens worden besproken in het Formule E-Team. Op basis van de monitoring zullen stimuleringsmaatregelen worden herijkt en kan flankerend beleid bijvoorbeeld worden geïntensiveerd en kunnen partijen op de voortgang worden aangesproken.

C2.5 Verduurzaming in logistiek

Logistiek is een belangrijke hoeksteen van de economie en de samenleving (Nederland Distributieland). Tegelijkertijd zijn logistieke operaties een belangrijke bron van CO₂-uitstoot en andere emissies. Behalve via het traject van energiedragers, wordt er ook langs andere wegen aangestuurd op een versnelling van de gang naar zero-emissie. Dat gebeurt via middelgrote zero-emissie zones in 30-40 grotere gemeenten, zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen, klimaatneutrale en circulaire grond-, weg- en waterbouwwerkzaamheden (GWW), logistieke efficiencyverbetering en een Green Deal Binnenvaart.

Middelgrote zero-emissie zones stadslogistiek in 30-40 grotere gemeenten in 2025

In de 30-40 grotere steden worden in Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES)-verband uiterlijk in 2020 middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) vastgesteld zoals die met ingang van 2025 voor goederenvervoer zullen gelden. Andere gemeenten kunnen zich hierbij aansluiten. Dit leidt naar verwachting tot een besparing van 1,0 Mton CO₂.

Voor de ZE-zones voor logistiek die met ingang van 2025 zullen gaan gelden, zal uiterlijk in 2020 (via een gestructureerd proces onder gezamenlijke regie van Rijksoverheid en gemeenten) vastgesteld worden hoe de invoering zal plaatsvinden, zodat het bedrijfsleven zich hierop tijdig kan voorbereiden. Voor wat betreft de verantwoordelijkheden voor de zero-emissie zones sluiten de verhoudingen en de kosten aan bij de bestaande afspraken in de Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek. Dit betekent dat de gemeenten net als nu verantwoordelijk zijn voor de afweging en de keuzes rondom de invoering en handhaving van een zone (en de eventueel daaraan verbonden kosten voor bijvoorbeeld het plaatsen van borden en camera's). De Rijksoverheid richt zich waar nodig op het faciliteren van de aspecten die grensoverstijgend spelen zoals bijvoorbeeld de reeds ingezette aanpassing van de landelijke regelgeving. Bij de nadere uitwerking wordt onder andere aandacht besteed aan de situatie van kleine ondernemers met bestelbussen, om zo aan te kunnen sluiten bij natuurlijke momenten van investeringen. Andere gemeenten, die in een later jaar een zero-emissie zone instellen, zullen dit minimaal vier jaar van tevoren aankondigen ten behoeve van een gestructureerde voorbereiding voor overheid en bedrijfsleven.

Afspraken

- a. TLN, Evofenedex, Topsector Logistiek en andere sectorpartijen stellen samen met de Rijksoverheid, VNG, IPO, grote gemeenten en Natuur & Milieu een uitvoeringsagenda op voor verschillende deelsectoren in de stadslogistiek (bijvoorbeeld bouw, retail, vers, afvalstromen, horeca, facilitair en e-commerce), met als doel dat de transportactiviteiten uiterlijk in 2025 zonder emissie kunnen worden uitgevoerd. Deze uitvoeringsagenda bevat ten minste afspraken over financiering van oplossingen, communicatie, het faciliteren en ondersteunen van ondernemers, monitoring en governance.
- b. Bedrijven in de logistieke ketens nemen initiatief om aantoonbaar duurzame oplossingen te implementeren. Ter ondersteuning van deze initiatieven investeren zij in IT (bijvoorbeeld *control towers*, integratie logistieke planning met Bouw Informatie Modellen) en in de ontwikkeling en aanschaf van schone technologie voor voertuigen.
- c. De Topsector Logistiek ontwikkelt kennis, nieuwe concepten en pilots om aangetoonde duurzame logistieke oplossingen te maken, inclusief de monitoring. Tevens ontwikkelt de Topsector Logistiek kwantitatieve modellen voor de logistieke deelsectoren om de afweging tussen financiële inspanning, concurrentievermogen en CO₂-besparing inzichtelijk te maken, zodat investeringsbeslissingen versneld worden.
- d. Met ingang van 2025 zullen alle nieuwe vrachtauto's die een ZE-zone in willen, ZE zijn. ZE-zones leiden tot een grote vraag naar ZE bestel- en vrachtauto's. (De verwachting is in totaal 50.000 zero-emissie bestelauto's en 5.000 ZE/PHEV-vrachtauto's in 2025, met een doorgroei naar 115.000 ZE-bestelauto's en 10.000+ ZE/PHEV-vrachtauto's in 2030). De ingroei van deze voertuigen wordt ondersteund door de ontwikkeling van nieuwe diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van multi-inzetbare voertuigen, Light Electric Vehicles (LEV's) en E-cargobikes.
 Voor middelgrote ZE-zones zijn meer ZE-vrachtauto's nodig dan de hierboven benoemde verwachte ingroei. Voor bestaande vrachtauto's van voor 1/1/2025 geldt daarom een overgangsregeling tot 1/1/2030 in de vorm van een centraal afgegeven ontheffing op kentekenniveau. Daarvoor komen uitsluitend EURO-VI vrachtauto's in aanmerking die niet ouder zijn dan 5 jaar (bakwagens) en 8 jaar (trekkers). In samenwerking met gemeenten wordt bezien of het mogelijk is om in die periode ZE-vrachtwagens voordelen te geven (zoals bijv. toegang tot aantrekkelijke parkeer/verzorgingsplaatsen) om de ingroei van zero-emissie te stimuleren.
- e. Om de ingroei te stimuleren heeft de Rijksoverheid een stimuleringsprogramma dat is overeengekomen met de sector. De omvang van deze stimuleringsregeling is voor vrachtauto's tot en met 2025 94 miljoen euro en voor bestelauto's 185 miljoen euro. Het uitgangspunt van deze stimuleringsregeling is een aanschafregeling met een dekking van maximaal 40 % van de meerkosten van een ZE-voertuig ten opzichte van het fossiele alternatief. Vanwege de beschikbaarheid geldt dat voor vracht in deze periode ook PHEV-varianten gebruik kunnen maken van deze regeling.
- f. De VNG neemt het voortouw om met gemeenten organisatorische en IT-randvoorwaarden te realiseren om in 2025 zero-emissie zones in te kunnen voeren. Gemeenten stimuleren de ontwikkeling van de marktvrage door in vergunningsverlening, inkoop en aanbestedingen (van decentrale overheid én van derden) duurzame logistiek in te bouwen en te belonen. Tevens werken zij aan infrastructurele aanpassingen (aan bijvoorbeeld de fietsinfrastructuur en de publieke laadinfrastructuur) die noodzakelijk zijn om nieuwe concepten mogelijk te maken.
- g. Nieuwe concepten voor stadslogistiek worden gestimuleerd. Om de ingroei van bijvoorbeeld *cargo-bikes* en LEV's te stimuleren kan in de komende jaren gebruik gemaakt worden van de DKTI-regeling. Samen met de sector werkt de Rijksoverheid een manier uit om de markt actief te stimuleren hiervan gebruik te maken.
- h. In het kader van de Europese regeling bevordering aankoop schone en energiezuinige voertuigen stellen Rijksoverheid en gemeenten eisen aan de inzet van ZE-bedrijfsvoertuigen bij publieke aanbestedingen.

- i. Indien de uitvoeringsagenda's in 2025 nog niet geleid hebben tot het instellen van middelgrote zero-emissie zones in 30-40 steden, stelt de Rijksoverheid, in overleg met betrokken partijen wettelijke maatregelen op om in 2030 zero-emissie zones voor logistiek in te stellen. De voortgang van het aansluiten van gemeenten zal gemonitord worden.

Zero-emissie bouwverkeer, mobiele werktuigen

Om de invoering van ZE-zones te ondersteunen zetten partijen in op zero-emissie bouwverkeer en op gebruik van zero- en lage emissie mobiele werktuigen in de stad. Hiervoor wordt voortgebouwd op bestaande samenwerkingsverbanden en afspraken die met partijen zijn gemaakt in het kader van de Green Deal Het Nieuwe Draaien en de Green Deal Bouwlogistiek. Met deze Green Deals ontwikkelen overheden en partijen binnen de bouwsector langs verschillende lijnen (gedrag, techniek en brandstoffen, beleid) samen actieplannen voor het verminderen van de CO₂-uitstoot van mobiele werktuigen. Gezamenlijk leiden deze afspraken naar verwachting tot een besparing van 0,4 Mton CO₂.

Afspraken

- a. In 2019 start het bedrijfsleven samen met de overheden, kennisinstituten en Natuur & Milieu met een 'Challenge Klimaatneutrale Bouwplaats' om kennis en ervaringen, kansen en mogelijkheden en mogelijke belemmeringen rondom zero-emissie mobiele werktuigen in beeld te brengen, om hiermee de ingroei van zero-emissie mobiele werktuigen te versnellen en om kennisuitwisseling te bevorderen en zo overheden in deze transitie te faciliteren.
- b. Overheden nemen het initiatief om de inzet van zero-emissie mobiele werktuigen en de principes van Het Nieuwe Draaien op te nemen in inkoopprocessen van bijvoorbeeld bouwwerkzaamheden en groenvoorziening. Hierbij streven de Rijksoverheid en andere overheden naar afspraken voor standaardisatie van uitvragen voor zero-emissie werkmaterieel. Landbouwwerktuigen worden toegevoegd aan de Green Deal Het Nieuwe Draaien. De Rijksoverheid stelt de betrokken topsectoren in staat om via crossovers vóór 2023 autonome voertuigen te ontwikkelen die op hernieuwbare energiebronnen transport en veldbewerkingen uitvoeren ten behoeve van precisietoepassingen.
- c. De Rijksoverheid creëert randvoorwaarden binnen de regelgeving zodat steden kunnen sturen op groen bouwverkeer en de inzet van zero-emissie bouwmachines, bijvoorbeeld het opleggen van een monitoringsverplichting voor uitstoot en beladingsgraad.
- d. De Rijksoverheid zet zich in om CO₂-labeling en -normering van mobiele werktuigen te agenderen bij de Europese Commissie.
- e. Indien afspraken hierboven nog niet geleid hebben tot een verwachte reductie van de CO₂-uitstoot door mobiele werktuigen van 0,4 Mton in 2030 (vast te stellen in samenspraak met mede-overheden) verplicht de Rijksoverheid uiterlijk in 2026 om zero-emissie groen bouwverkeer en de inzet van zero-emissie mobiele werktuigen op te leggen. De Rijksoverheid zal reeds starten met het voorbereiden van wetgeving opdat snelle invoering van een wettelijke verplichting kan plaatsvinden.

Klimaatneutrale en circulaire GWW

De Rijksoverheid heeft met andere overheden een stevige invloed op de ontwikkeling van de sector Grond, Weg en Waterbouw (GWW), die vrijwel volledig afhankelijk is van overheidsinkoop. Daarom werken de overheden gezamenlijk toe naar klimaatneutraal en circulair aanbesteden, zodat deze sector als geheel klimaatneutraal gaat opereren. Hiervoor wordt voortgebouwd op bestaande samenwerking en afspraken die met partijen zijn gemaakt in lijn met onder meer de marsroute circulair grondstoffengebruik in het onderdeel Industrie.

Afspraken

- a. Bij Grond-, Weg- en Waterwerken (GWW) zal de Rijksoverheid met regionale overheden de inkoopkracht vergroten en uiterlijk in 2020 afspraken maken om in 2030 zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken (werktuigen, materiaalketens), inclusief aanbestedingen en standaardisatie van uitvragen. De Rijksoverheid en andere overheden stimuleren maatregelen binnen de eigen aanleg- en onderhoudsprocessen en door het sluiten van ketenakkoorden en Green Deals gericht op producten- en materiaalketens (zoals asfalt, beton, grond en staal). De maatregelen richten zich onder meer op levensduur verlengend onderhoud, op het verduurzamen (CO₂-arm maken) en uniformeren van materiaalgebruik. Hierbij wordt gebruik gemaakt van tools uit de aanpak Duurzaam GWW zoals DuboCalc, de CO₂ prestatieladder en aanvullende inkoopcriteria. De Rijksoverheid en provincies zetten waar mogelijk hun infrastructuur in voor energieopwekking en meervoudig ruimtegebruik (zie verder C.5 Elektriciteit).
- b. De Rijksoverheid en decentrale overheden stellen hun ervaring met duurzaam GWW beschikbaar (innovaties voor klimaatadaptatie, klimaatmitigatie en circulaire economie) en zullen kennis delen gericht op het verduurzamen van de materiaalketens, energiebesparing en -opwekking in de GWW-sector om zo sneller te leren en kosten te besparen in de uitvoering.
- c. De Rijksoverheid scoort bij aanbestedingen en uitvoering van GWW-projecten op CO₂-uitstoot waarbij gunningsvoordeel wordt gegeven aan aanbieders met een lagere uitstoot. In 2019 werkt de Rijksoverheid een strategie en actieprogramma uit met als doel in 2030 zelf circulair te werken en klimaatneutraal te zijn in de GWW. Hierbij formuleert de Rijksoverheid concrete doelstellingen voor CO₂-reductie in projecten die bijdragen aan versnelling van in dit akkoord geformuleerde ontwikkelingen naar zero-emissie voertuigen en optimalisatie van logistiek.

30% reductie van de CO₂-uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030

Nederland Distributieland is een belangrijke aanjager van de Nederlandse economie. Hierbinnen vormt de hoogwaardige dienstverlening zoals ketenregie en servicelogistiek, samen met het vervoer van en naar de Nederlandse Mainports, logistieke hotspots en productieclusters (zoals greenports, automotive clusters) via de vervoerscorridors de basis. Om de concurrentiepositie te kunnen handhaven wordt door de Rijksoverheid, decentrale overheden, verladers en logistieke dienstverleners fors ingezet om het transport duurzamer te maken en tevens de bereikbaarheid te verbeteren. Dit wordt gedaan door de efficiëntie van de logistiek te verbeteren. Bijvoorbeeld via innovatieve logistieke concepten, slim delen van data en samenwerking in logistieke ketens de beladingsgraad sterk te verbeteren en het gebruik van de beschikbare capaciteit op weg, spoor en binnenvaart te optimaliseren. Tevens wordt ingezet op snelle ingroei van zero-emissie vrachtauto's en binnenvaartschepen en verdere elektrificatie van het spoor.

Om 30% CO₂-reductie te realiseren, wordt tot 2030 naast logistieke efficiëntieverbetering ingezet op versterking van het Europese bronbeleid. Daarnaast nemen overheden en verladers duurzaamheidseisen mee in het inkoopbeleid. Dat inkoopbeleid zal de vraag vergroten naar laag c.q. zero-emissie voer- en vaartuigen. De verstevigde inzet van de sector op logistieke efficiëntie leidt naar verwachting tot 0,4 Mton besparing (bovenop de 0,5 Mton verbetering van de logistieke efficiëntie die in de basisraming van het PBL wordt meegenomen; totale besparing hiermee 0,9 Mton). Daarnaast is er naar verwachting een besparing van 1,0 Mton in 2030 vanuit overheidsbeleid (0,8 Mton Europees bronbeleid en 0,2 Mton invoering van een vrachtwagenheffing voor vrachtverkeer).

Om dit te realiseren, spreken de partijen af:

- a. TLN, Evofenedex en Topsector Logistiek nemen het initiatief in de ontwikkeling van een geïntegreerde sectorale aanpak om duurzame oplossingen met (aantoonbaar) minder uitstoot te ontwikkelen en te implementeren voor diverse logistieke ketens, waarbij

aandacht is voor de optimalisatie van het gebruik van verschillende modaliteiten. Doel hiervan is een gemiddelde verbetering van de logistieke efficiëntie van 2 % per jaar. Naast oplossingen binnen de onderneming worden door sectorpartijen ook samenwerkingen in logistieke ketens aangegaan om waar mogelijk de vervoersbehoefte te dempen en de transportprestatie met minder kilometers te realiseren²⁰.

- b. De Rijksoverheid en Natuur & Milieu spannen zich samen met de sector in om op Europees niveau te komen tot (1) ambitieuze CO₂-normen voor bestelauto's en zware bedrijfsvoertuigen, (2) hogere eisen voor voertuigefficiency en (3) voor een stimulans voor verdere verduurzaming binnen het Europees bronbeleid als het gaat om ZE-voertuigen. Het Europees Parlement zet nu in op 20 % reductie in 2025 en 35 % reductie in 2030 voor vracht- en bestelauto's.
- c. De Topsector Logistiek ontwikkelt kennis, nieuwe concepten en pilots om aangetoonde duurzame logistieke oplossingen te maken, inclusief de monitoring. Tevens ontwikkelt de Topsector Logistiek kwantitatieve modellen voor sectoren om de afweging tussen financiële inspanning, concurrentievermogen en CO₂-besparing inzichtelijk te maken, zodat investeringsbeslissingen versneld worden.
- d. Tevens neemt de Rijksoverheid in samenspraak met sectorpartijen maatregelen in de binnenvaart en het spoor om capaciteitsknelpunten weg te nemen en vlot en betrouwbaar vervoer mogelijk te maken. De maatregelen voor het spoor worden vanuit het bestaande maatregelenpakket spoorgoederenvervoer samen met de vervoerders/sector opgepakt²¹.
- e. De Rijksoverheid voert in 2023 een vrachtwagenheffing in. Bij de invoering van de vrachtwagenheffing worden de netto-opbrengsten in overleg met de heffingsplichtige partijen primair ingezet voor verduurzaming en innovatie van het wegvervoer. Een belangrijk doel hierbij is de reductie van CO₂-uitstoot, bijvoorbeeld het stimuleren van niet-fossiel rijden. Op basis van afspraken met de heffingsplichtige partijen kunnen de opbrengsten ook ingezet worden voor verdere verduurzaming van de logistieke sector. Een besturingsmodel voor de terugsluis wordt door partijen nog nader uitgewerkt. De Mobiliteitstafel acht het van belang dat de invoering van de vrachtwagenheffing, zoals is aangekondigd in het regeerakkoord, een integraal onderdeel gaat uitmaken van het toekomstige belasting- en heffingssysteem (zoals beschreven in C2.1.3). Voor de verduurzaming van het wegvervoer op de korte termijn werkt de Rijksoverheid aan een compensatieregeling voor bio-LNG voor de jaren 2019 en 2020.
- f. De Rijksoverheid bevordert de ontwikkeling en aanbod van zero-emissie voertuigen en schepen door producenten via Topsectoren (Logistiek, HTSM en Water) en ondersteunt deze via de DKTI-regeling. Bovendien wordt onderzocht of voorfinanciering via NL Next mogelijk is. De Rijksoverheid versnelt de ontwikkeling van laad- en tankinfrastructuur voor zero-emissie voertuigen en voertuigen op alternatieve brandstoffen op corridor niveau. Uitwerking hiervan vindt plaats in het plan voor alternatieve tankinfrastructuur (AFID + DKTI). (Laadinfra logistiek maakt daarnaast onderdeel uit van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur).

Binnenvaart

Binnen de Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens zal worden opgenomen dat de binnenvaartsector streeft naar een CO₂-reductie in de binnenvaart. Voor maximaal 0,4 Mton in 2030 is de Rijksoverheid bereid om binnen bestaande middelen te zoeken naar

²⁰ Deze sectorale aanpak kan rekenen op ondersteuning vanuit de Topsector Logistiek / Dinalog en zal voor het bedrijfsleven concrete instrumenten en begeleiding opleveren voor ketensamenwerking in de praktijk. Ter ondersteuning van deze initiatieven investeert het bedrijfsleven in IT (zoals *control towers*), in ontwikkeling en aanschaf van schone technologie voor voertuigen (elektrische binnenvaartschepen, elektrificatie van spoorvervoer op de terminal), in optimalisatie van het gebruik van de verschillende modaliteiten, in inzet van Lange Zware Vrachtauto's (en DUO-trailers) en in *connected & automated driving services (platooning)*. Bij de initiatieven worden verladers sterk betrokken, waarbij zij duurzame logistiek zwaarder meenemen in hun inkoopproces. Bedrijven implementeren een monitoringsysteem om de bedrijfsgebonden CO₂-emissies van het vervoer objectief te kunnen registreren.

²¹ Dit maatregelenpakket levert zowel indirect als direct meer treinen op (een MKBA wijst op een groei van ongeveer 200 ton km over het spoor in 2019 naar ongeveer 350 ton km in 2023).

mogelijkheden voor ondersteuning van de ambitie van de sector. Voor de invulling worden de verschillende opties uitgewerkt voor de inzet van duurzame energiedragers, waaronder hybride elektrisch, waterstof en duurzame biobrandstoffen (o.a. HVO: Hydrotreated Vegetable Oil), zodat er minimaal 5 PJ aan duurzame energiedragers in de binnenvaart wordt ingezet. De binnenvaartsector en de Rijksoverheid zetten hierbij in op groei van tenminste 150 emissievrije schepen (op basis van modulaire energievoorziening) in 2030. In de aanloop naar emissievrije schepen wordt ingezet op een bijmengpercentage van 30% biobrandstoffen voor binnenvaartschepen. De borging van voldoende geavanceerde hernieuwbare biobrandstoffen vindt plaats binnen het duurzaamheidskader voor biomassa.

Om via marktprikkels te komen tot een lagere CO₂-uitstoot in de binnenvaart, zou het GLEC-framework na een verdere uitwerking toepasbaar kunnen zijn. Het doel is te komen tot een systeem waarbij bedrijven via certificering (middels een systeem van onafhankelijke accountants) kunnen aantonen dat zij de CO₂-uitstoot van het eigen vervoer met een bepaald percentage hebben verminderd. Hiervoor is het wenselijk dat de systematiek wordt uitgewerkt, getest in de binnenvaart en bij goed resultaat via een internationale ISO-standaard uitgerold wordt.

C2.6 Afspraken Verduurzaming personenmobiliteit

Mobiliteitsgedrag is – naast technologische ontwikkelingen in de aandrijving van vervoersmiddelen of de brandstoffen die daarvoor worden gemaakt – een belangrijke sleutel tot CO₂-reductie. Het zijn uiteindelijk de keuzes die reizigers maken die de uitstoot bepalen. Door niet of minder te reizen en, door voor de schoonste vorm van de verschillende modaliteiten te kiezen, verduurzamen we ons reisgedrag en verminderen we de CO₂-uitstoot.

8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030

Aangezien meer dan de helft van de wegekilometers in het personenvervoer werkgerelateerd is, hebben werkgevers een grote rol in het verduurzamen van de mobiliteit. Niet alleen in het wagenpark, maar ook door hun werknemers op een duurzame manier te laten reizen of werken. Dit zorgt voor minder CO₂-uitstoot en stimuleert een bredere verduurzaming van personenmobiliteit zowel zakelijk als privé. De afspraken met werkgevers zijn zowel gericht op het vergroten van het aantal werkgevers dat zich inspant voor minder uitstoot van het werkgerelateerde verkeer, als op opschaling en uitrol van *best practices*. Ook wordt er gewerkt aan verankering van duurzame mobiliteit in wettelijk kader. Dit moet het mogelijk maken om het aantal autokilometers in 2030 met 8 miljard te verminderen. Deze reductie leidt tot een forse brandstofbesparing en bespaart minimaal 1 Mton CO₂, bovenop de besparing door elektrificatie van het wagenpark²².

Partijen merken op dat stimulering van nu al duurzaam vervoer ertoe kan leiden dat knelpunten op de infrastructuur ontstaan. Er is afgesproken dat gekeken zal worden of en hoe bestaande infrastructuur nog beter kan worden benut om de verwachte groei in fiets- en OV-gebruik op te vangen. In het MIRT en de regionale programma's voor slimme en duurzame mobiliteit wordt periodiek gekeken naar nieuwe kansen voor projecten en maatregelen die hieraan bijdragen.

Minimaal 1.000 werkgevers halveren de CO₂-uitstoot van zakelijke mobiliteit

De praktijk laat zien dat werkgevers allerlei mogelijkheden hebben om werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen. In de coalitie Anders Reizen hebben ruim 45 grote ondernemingen zich gecommitteerd aan een halvering van de CO₂-uitstoot op zakelijke mobiliteit en woon-werk verkeer in 2016-2030.

²² Bron: CE Delft (2018) CO₂-effect van Anders Reizen

Om de beoogde halvering te bereiken is een top tien van maatregelen opgesteld - het Nieuwe Normaal - gebaseerd op *best practices* van deelnemende partijen.

Kader: Huidige top 10 van maatregelen Anders Reizen

1. *Minder reizen door flexibel te werken; spitsmijden, dagje thuiswerken en video-conferencing.*
2. *Parkeerbeleid; parkeren alleen voor medewerkers die woon-werk of zakelijk niet anders kunnen reizen of duurzaam reizen, bijvoorbeeld verder dan 10 km van het werk wonen of niet met OV kunnen komen.*
3. *Verlagen van de CO₂-grens bij aanschaf van een nieuwe auto van de zaak en aantrekkelijk maken van elektrisch rijden.*
4. *Mobiliteitsbudget met bonus-malus systeem; beloon zuinig rij- en reisgedrag, schone autokeuze en (flexibele) keuze voor OV en fiets.*
5. *Mobiliteitskaart voor alle leaserijders; verlaagt de drempel om met OV te reizen.*
6. *Verhuizen naar OV-locatie; stap op natuurlijke momenten over naar een station/OV locatie.*
7. *Nieuwe medewerkers de eerste drie maanden standaard gratis OV-gebruik aanbieden, daarna keuzemoment.*
8. *Aanbieden van gratis OV voor privé en zakelijk aan medewerkers met privéauto.*
9. *Geen vliegtuig maar trein voor afstanden onder de 700 km; waarbij reistijd deur tot deur met trein <150% reistijd vliegreis is.*
10. *Gedragscampagne of wedstrijd om duurzaam reizen te ervaren; periodiek meedoen met Low Car Diet of vergelijkbaar programma.*

Partijen spreken af:

1. Zoveel mogelijk, minimaal 1.000 werkgevers, committeren zich vóór 2030 aan minimaal 50% CO₂-reductie van zakelijke mobiliteit in 2030 ten opzichte van 2016. Dit doen partijen door met werknemers te communiceren over duurzame mobiliteit, reductiemaatregelen te nemen en de voortgang te monitoren.

Partijen nemen de volgende acties op zich:

- a. Coalitie Anders Reizen breidt uit in 2020 naar 80 en 2030 naar 500 werkgevers. De Rijksoverheid levert een deel van de benodigde ondersteunende capaciteit voor de uitbreiding van Anders Reizen.
- b. De Rijksoverheid, IPO en VNG betrekken regionale netwerken van werkgevers bij de uitvoering van het klimaatakkoord en committeren minimaal 80 werkgevers in 2020 en 500 werkgevers uiterlijk in 2030 aan minimaal 50 % CO₂-reductie van zakelijke mobiliteit in 2030 ten opzichte van 2016. Concrete afspraken o.a. over resultaten worden aan de MIRT tafel gemaakt in het kader van de regionale uitwerking.
- c. De Rijksoverheid, IPO, VNG en Anders Reizen zorgen voor een goede afstemming tussen landelijke en regionale inspanningen ten einde de administratieve lasten voor werkgevers beperkt te houden. Met name worden afspraken gemaakt over het opzetten en uitvoeren van een eenduidige, uniforme en onafhankelijke monitoring.

In het verlengde hiervan onderneemt de Coalitie Anders Reizen (AR) i.s.m. betreffende partijen de volgende stappen:

- Deelnemende partijen aan het klimaatakkoord streven er naar zich als werkgever aan te sluiten.
 - De Rijksoverheid sluit zich als werkgever aan.
 - IPO en VNG onderzoeken wanneer zij zich collectief kunnen aansluiten bij AR. Individuele gemeenten sluiten zich waar mogelijk direct aan als werkgever.
 - VNO-NCW werft werkgevers onder haar leden (via regionaal netwerk).

- AR werft brancheorganisaties om namens leden de doelstelling te omarmen en start met NL Ingenieurs en academische ziekenhuizen.
- VNA werft via leasemaatschappijen.
- De aangesloten werkgevers streven er naar om alle koplopermaatregelen uit te voeren, omdat deze voor de meeste werkgevers financieel aantrekkelijk zijn. Hierbij gaat het met name om invoeren van parkeerbeleid, overstappen naar volledig elektrische auto's van de zaak, gratis OV (privé en zakelijk), bonus-malus bij invoering mobiliteitsbudget - binnen de daarvoor geldende fiscale kaders -, verstrekken van een mobiliteitskaart voor leaserijders. De lijst met maatregelen is dynamisch. Als een maatregel door de meeste werkgevers is doorgevoerd zoals invoeren van flexibel werken, wordt deze als norm gesteld en wordt een nieuwe *best practice* toegevoegd, zoals bijvoorbeeld fietsstimulering.
- De Coalitie Anders Reizen heeft voor bedrijven een meerwaarde. Bedrijven die meedoen aan AR genieten diverse voordelen, naast het delen en ontwikkelen van kennis en ervaring. Leden van AR tonen aan dat ze serieus bezig zijn met het verduurzamen van mobiliteit (CO₂-reductie, gezondheid en productiviteit). Er wordt gekeken of lidmaatschap van AR onderdeel kan worden van inkoopinstrumenten (bijv. CO₂ prestatieladder), keurmerken en certificaten, zodat lidmaatschap van AR gebruikt kan worden om eenvoudiger aan de normstelling te voldoen.
Om van deze voordelen gebruik te kunnen maken, nemen de leden van AR de verplichting op zich om een jaarlijkse voortgangsmeting te doen. Bij aanvang stellen leden een CO₂-reductieplan op voor mobiliteit. Indien een lid na het eerste jaar achterloopt op het eigen reductieplan, volgt een waarschuwing en het verzoek aan te tonen dat de doelstelling wel degelijk gehaald gaat worden. Bedrijven die ook in het tweede jaar niet aan het eigen reductieplan voldoen, komen op een zgn. 'oranje' lijst terecht waarbij extra commitment wordt gevraagd voor aanvullende acties. Indien aan het einde van het derde jaar opnieuw blijkt dat doelstellingen niet zijn gehaald, dan wordt het bedrijf ontheven van lidmaatschap en daarmee van de voordelen.

Normering voor werkgevers

Behalve verdere stimulering van de koplopers onder werkgevers komt er ook een normering om ook andere bedrijven in de juiste richting te bewegen.

Partijen spreken af:

2. Vanaf begin 2022 volgt normering in wetgeving voor werkgevers met meer dan 100 medewerkers. In totaal betreft dit ruim 7.000 werkgevers, samen goed voor 4,9 miljoen werknemers. Naar verwachting leveren afspraak 1 en 2 in 2030 een CO₂-winst op van 1,0 Mton.

- d. De Rijksoverheid werkt samen met betrokken partijen aan invoering van een normstellende regeling onder de Omgevingswet bedoeld om de voor het klimaat negatieve effecten van werkgerelateerd verkeer, eigen wagenparken en logistiek terug te dringen. Onder werkgerelateerd verkeer wordt woon-werk en zakelijk verkeer verstaan. De regeling heeft als doel om een *level playing field* te creëren voor inspanningen van werkgevers op klimaatgebied en om achterblijvers mee te nemen, met als randvoorwaarde minimale lastendruk bij werkgevers en handhavende diensten. Hierbij wordt in het bijzonder gelet op de positie en de lastendruk van het MKB. Kaders en uitgangspunten voor met name woonwerk- en zakelijke mobiliteit en eigen wagenparken:
 - Normadressaten: De regeling richt zich tot werkgevers die 100 of meer werknemers in dienst hebben. Voor logistiek wordt de ondergrens bepaald door het aantal vrachtbewegingen.
 - Vorm normering: Er wordt ingezet op normering, zoals een maximum uitstoot per werkgever. Deze norm houdt rekening met de locatie en het aantal werknemers. Op deze manier worden werkgevers die al veel inspanningen op dit terrein hebben

verricht niet benadeeld. Door met een doelvoorschrift te werken, bepalen werkgevers zelf hoe zij de norm bereiken en is er ruimte voor maatwerk.

- Hoogte norm: De norm wordt vastgesteld in 2019. Uitgangspunt in het adviestraject hiervoor is dat de norm minimaal leidt tot een totaal-reductie over alle bedrijven heen van ten minste 25% van de totale CO₂-uitstoot van werkgerelateerd verkeer in 2030 t.o.v. 2016 (ondergrens). De norm is dynamisch en wordt, indien nodig en waar nodig, gefaseerd aangescherpt. Het aanscherpen gebeurt in samenspraak tussen de Rijksoverheid en betrokken partijen. Hierbij is ruimte voor maatwerk. Voordat de norm wordt aangescherpt vindt onderzoek plaats naar de gevolgen van aanscherping voor werkgevers. Dit onderzoek is leidend bij het eventueel aanscherpen van de norm. Bij de aanscherping van de norm staan een minimale lastendruk en de speciale positie van het MKB voorop. De norm wordt op regelmatige basis geëvalueerd en ter goedkeuring voorgelegd aan de Tweede Kamer.
- Ondersteunen nalevingspraktijk: Werkgevers worden gefaciliteerd en ondersteund in de wijze waarop zij aan de norm kunnen voldoen, bijvoorbeeld via Anders Reizen, keurmerken waarmee aan de norm kan worden voldaan of regionale netwerken van werkgevers. Hiermee wordt gestart na het adviestraject in 2019, zodat werkgevers goed voorbereid zijn. Ook wordt gezorgd voor vindbare en duidelijke ontsluiting van informatie en *best practices*, zoals elektrisch rijden, fietsstimulering, thuiswerken of parkeerbeleid, via het platform zoals beschreven in maatregel 3f hierna.
- Rapportage en monitoring: Werkgevers rapporteren de effecten aan de Omgevingsdiensten. Hiervoor wordt een tool ontwikkeld waarmee de CO₂-footprint van werkgerelateerd verkeer per bedrijf inzichtelijk kan worden gemaakt. Dit sluit aan bij de afspraken over het opzetten van eenduidige, uniforme en onafhankelijke monitoring onder 1c. Hierbij wordt rekening gehouden met een zo laag mogelijke regeldruk voor werkgevers.
- Toezicht en handhaving: Decentrale overheden zijn het beoogd bevoegd gezag. Omgevingsdiensten worden belast met het toezicht op en de handhaving van de regelgeving. Hiertoe worden controlebevoegdheden en handhavingsinstrumenten, incl. (herstel) sancties, toegekend.

Uitwerking:

- De uitwerking van deze afspraak en het vaststellen van de regelgeving ligt bij de Rijksoverheid. IPO, VNG, werkgevers en Omgevingsdiensten worden betrokken bij de uitwerking om zo tot een optimale invulling te komen. Dit adviestraject leidt medio 2019 tot een beslissing over de vorm van regelgeving.
- Het adviestraject zal in ieder geval apart rekening houden met personenvervoer en goederenvervoer, en in beide gevallen met aandacht voor de positie van het MKB.
- Het advies moet aansluiten bij bestaande en paralleltrajecten (Energy Efficiency Directive (EED), Meerjarenafspraken Energie-efficiency (MJA)) en een goede overgang tussen huidige en nieuwe regelgeving bewerkstelligen.
- Belangrijk aandachtspunt in dit traject vormt de uitvoerbaarheid en de wijze waarop werkgevers ondersteund kunnen worden in het voldoen aan de norm. Bij de invulling van de regelgeving wordt aangesloten bij certificeringseisen en keurmerken (o.a. CO₂-prestatieladder, Breeam, ISO's) en vice versa. Ook wordt gekeken of lidmaatschap van AR onderdeel kan worden van deze keurmerken en certificaten, zodat dit lidmaatschap gebruikt kan worden om eenvoudiger aan de normstelling te voldoen. In dit kader wordt ook aandacht besteed aan het ontwikkelen van een zo eenvoudig en efficiënt mogelijk toezicht- en handavingsmechanisme.
- Het streven is om vanaf 2022 over te gaan tot invoering en handhaving van een dynamische norm die gefaseerd kan worden herijkt. De periode tussen herijkingsmomenten moet dusdanig zijn dat duidelijkheid verschaft wordt aan de markt en dat werkgevers de mogelijkheid hebben met de normen rekening te houden bij hun natuurlijke investeringsmomenten (bijv. om de 4 jaar).

- Om eventuele vertraging van de gewenste aanpassing van de Omgevingswet, wordt parallel aan dit traject gekeken naar de mogelijkheden om de zorgplicht voor werkgebonden verkeer in de Wet milieubeheer (art 2.16) te behouden en aan te vullen met de reeds in de AMvB opgenomen maar nu nog bevroren optie om Erkende Maatregelen op te nemen.

Brede publieksvoorlichting

Partijen zullen het brede publiek informeren over de mogelijkheden op het terrein van verduurzamen van mobiliteit.

Partijen spreken af:

3. Brede publieksvoorlichting tot hun gezamenlijke verantwoordelijkheid te rekenen. Deze acties zijn gericht op alle werkgevers en werknemers in Nederland, samen goed voor 7,9 miljoen mensen.

- e. ANWB, BOVAG, RAI Vereniging, de Fietsersbond en de coalitie Anders Reizen zetten de komende jaren hun eigen communicatiekanalen in om duurzame mobiliteit (autodelen, fiets, banden, OV, EV, MaaS, reiskostenvergoeding) onder de aandacht te brengen van hun leden.
- f. De Rijksoverheid faciliteert het opzetten van een platform dat werkgevers en werknemers informeert en enthousiasmeert over het verduurzamen van mobiliteit.
- g. De Rijksoverheid onderzoekt en versterkt in 2019 de structurele gedragseffecten van de campagne *Low Car Diet* (LCD). Mits de effecten voldoende zijn aangetoond, zet de Rijksoverheid zich in om het LCD ook na 2019 mogelijk te maken, opdat elk jaar 10.000 werknemers ervaring opdoen met duurzame reisalternatieven.
- h. De Rijksoverheid, RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA, Stichting Band op Spanning, NSG en Milieu Centraal spannen zich in om een duurzame gedragsverandering van de automobilist tot stand te brengen voor het monteren van de beste band en het op de juiste spanning houden daarvan. De Rijksoverheid maakt het mogelijk om tot en met 2020 publiekscampagnes uit te voeren, die gericht zijn op het vergroten van het bandenbewustzijn, zoals nu gebeurt binnen het programma Kies de Beste Band. RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA en Stichting Band op Spanning nemen in de periode daarna de voortgang van de publiekscommunicatie op zich bv. middels hun eigen communicatiekanalen zoals vakantiechecks van ANWB en BOVAG en events, waardoor het effect zoveel mogelijk op peil gehouden wordt. Dit zal periodiek worden gemonitord.

Uitwerking:

- De Rijksoverheid faciliteert het opzetten van een platform dat werkgevers en werknemers informeert en enthousiasmeert over het verduurzamen van mobiliteit. Het platform schetst de mogelijkheden die werkgevers hebben (bijv. *best practices* AR, programma Kies de Beste Band, OV stimuleren, fiets stimuleren). Middels dit platform informeert de Rijksoverheid over fiscale mogelijkheden om duurzame mobiliteit te stimuleren binnen de huidige grenzen van het fiscale stelsel. Daarnaast geeft het platform een overzicht van dienstverleners die werkgevers kunnen ondersteunen (bijv. *Low Car Diet*, rij2op5, *Lean and Green*) en bestaande keurmerken en benchmarks. Via haar communicatiekanalen besteedt de Rijksoverheid regelmatig aandacht aan het platform en de informatie erop.
- De Fietsersbond en Wandelnet richten de Alliantie Werken in Beweging op. De alliantie geeft werkgevers en werknemers inspiratie voor de meest effectieve maatregelen op het gebied van gezond werken, inclusief vervoer en een gezonde werkvloer.

Versnellen en ondersteunen

Er zijn nog verschillende andere lijnen waarlangs duurzame personenmobiliteit verder kan en zal worden versneld en ondersteund.

Partijen spreken af:

4. Maatregelen overeen te komen om duurzame personenmobiliteit te versnellen en te ondersteunen.

Borgen in cao's

- i. De Rijksoverheid en Anders Reizen gaan in 2019 in overleg met vakbonden om de mogelijkheden van de huidige fiscale regelingen ten behoeve van verduurzaming zakelijk vervoer (waaronder fietsregelingen) te borgen in collectieve arbeidsovereenkomsten (cao's).

Gemeentelijk beleid

- j. Bereikbaarheid in de stad dienst te worden gezien in samenhang met de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit, de beschikbaarheid van alternatief vervoer, stedelijke ontwikkeling en ruimte voor parkeren in (binnen)steden. Uiteraard is en blijft de inrichting van de stad een gemeentelijke bevoegdheid.
- k. IPO, VNG en de Rijksoverheid spreken af binnen de NOVI (en regionale uitwerkingen daarvan) ruime fietsparkeernormen bij bedrijven en woningen als nieuwe norm en eis toe te passen. Hiertoe wordt begin 2019 een convenant gesloten. Vanaf 2019 worden nieuwe normen op nieuwbouwlocaties toegepast maar in de jaren hierna ook bij het vernieuwen van alle omgevingsvergunningen en plannen. Daarvoor hanteren overheden minimaal de herziene kengetallen 2018 (in voorbereiding fietsberaad).

Fiscale regelingen

- l. De Rijksoverheid, RAI Vereniging, BOVAG, NS, VNA en Anders Reizen, spreken af fiscale regelingen en het gebruik daarvan te onderzoeken om deze vervolgens in te zetten om verduurzamen van mobiliteit aantrekkelijker te maken voor werkgevers.

In het verlengde hiervan spreken partijen af:

- De Rijksoverheid maakt een actueel overzicht voor werkgevers en werknemers met de fiscale mogelijkheden voor duurzaam werkgerelateerd verkeer. De Rijksoverheid en AR doen onderzoek naar het huidige gebruik van de fiscale mogelijkheden door werkgevers.
- In de visie op het nieuwe stelsel voor autobelastingen na 2020 verkennen de Rijksoverheid, VNA, AR en NS mogelijke afspraken over het onbelast vergoeden van de parkeerkosten van P&R terreinen als mede fietsparkeren als onderdeel van de multimodale reis.
- De Rijksoverheid zal samen met de coalitie Anders Reizen in de communicatie aandacht besteden aan de bestaande mogelijkheden binnen de reiskostenregeling, zoals een reiskostenvergoeding voor fietsers en wandelaars van 19 cent per kilometer en fietsen van de zaak.

Internationaal reizen tot 700 km

- De Rijksoverheid en NS doen in 2019 een onderzoek naar gelijkwaardige omstandigheden in relatie tot de prijs van internationaal vliegen en treinen tot en met 700 km.

Regionale aanpak

- m. Regionale aanpak Klimaatakkoord voor het domein mobiliteit: Om de afspraken van het klimaatakkoord goed te borgen, worden afspraken gemaakt over de uitwerking. Alle partijen staan hiervoor gezamenlijk aan de lat, ieder vanuit een eigen rol en verantwoordelijkheid. Een belangrijk deel van de maatregelen moet worden gerealiseerd op regionaal en lokaal niveau. Om de regionale uitvoering van het Klimaatakkoord vorm te geven, wordt per regio een programma voor slimme en duurzame mobiliteit opgezet (hierna te noemen: 'regionale programma's'), met een landelijke equivalent (hierna te noemen: 'nationaal programma'). Hierin participeren gemeenten, provincies, Rijksoverheid, private partijen als werkgevers en dienstverleners en andere regionale

stakeholders als onderwijsinstellingen en ziekenhuizen. De programma's geven sturing aan de uitvoering van maatregelen uit het Klimaatakkoord voor mobiliteit, monitoren de voortgang en sturen bij waar nodig. Er wordt waar mogelijk en wenselijk aangesloten bij bestaande structuren, zoals de bereikbaarheidsprogramma's in de Metropool Regio Amsterdam, Metropool Regio Den Haag en Utrecht (U Ned). Dat partijen de tijd nemen om deze programma's op te zetten, laat onverlet dat er afspraken zijn die direct starten.

De Rijksoverheid, gemeenten en provincies starten hier gezamenlijk mee zodra het Klimaatakkoord ondertekend is:

- De Rijksoverheid, Provincies, gemeenten en bovenstaande partners stellen samen plannen van aanpak op voor regionale programma's, waarin onder meer de best passende regio-indeling bepaald wordt. Hierin staan ook concept afspraken over doelstellingen, ontwikkelstrategie, governance, en financiën.
- De Rijksoverheid faciliteert de regionale programma's met actieve participatie en ondersteuning, en voert regie voor onderlinge samenhang en regio-overschrijdende landelijke aspecten (wet- en regelgeving, uniformering, kaders, etc.). Voor deze landelijke regie initieert de Rijksoverheid een nationaal programma Slimme en Duurzame mobiliteit met bestuurlijke, strategische gesprekken met vertegenwoordiging van regio en overige partijen. Onderdeel van dit gesprek zijn:
 - de ingezette omslag naar een duurzaam en klimaatbestendig mobiliteitssysteem;
 - de relatie tussen mobiliteit en ruimte, de Woonagenda en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI);
 - de gewenste mobiliteitstransitie zoals verwoord in Zorgeloze Mobiliteit;
 - wat dit vraagt aan instrumenten, zoals de Mobiliteitsagenda en het Mobiliteitsfonds, en afspraken over governance en samenwerking. Over een van deze instrumenten, het Mobiliteitsfonds, vindt momenteel met betrokken partijen reeds overleg plaats.

Op een bestuurlijk overleg begin 2019 wordt een uitvoeringsagenda vastgesteld voor het proces om zowel tot regionale programma's als tot een nationaal programma te komen. De eerste concept plannen van aanpak voor de regionale programma's en het nationale programma kunnen op de Bestuurlijke Overleggen voor het MIRT (BO's MIRT) in het najaar van 2019 worden besproken. De plannen worden uiteindelijk in het kader van het MIRT vastgesteld.

MIRT-programma's

- n. Partijen spreken af bestaande MIRT-programma's tot 2028 slim te benutten voor duurzame mobiliteit.

Concreet spreken partijen af:

- De Rijksoverheid, IPO, VNG spreken af om bij lopende MIRT-trajecten te verkennen of maatregelen voor fiets en multimodale hubs, die technisch/financieel en/of maatschappelijk meerwaarde hebben, kansrijk zijn om mee te nemen bij aanpassingen aan weg-, water- en spoorinfrastructuur. Dit gebeurt door bij de bepaling van de scope van het project de kansen en impact voor de fiets te overwegen. Tevens wordt een verkenning opgezet naar kansen en belemmeringen voor het realiseren van fietsprojecten binnen de programma's en worden aanbevelingen gedaan hoe hiermee om te gaan.

Fiets

- De Rijksoverheid ziet dat de fiets een aantrekkelijk, duurzaam en gezond alternatief biedt voor mensen om op korte afstand van A naar B te reizen. Gelet op de diverse kansrijke projecten trekt het Rijk daarom, in aanvulling op de middelen die in het regeerakkoord zijn gereserveerd, nogmaals 75 miljoen euro uit voor de cofinanciering van investeringen in fietsenstallingen bij OV-knooppunten.
- De Rijksoverheid, IPO en VNG spreken in het kader van *Tour de Force* af dat begin 2019 een verkenning wordt afgerond naar kansrijke koppelmogelijkheden tussen lopende rijksprogramma's en inventarisaties van Provincies, VNG, F10, en RWS naar de gewenste en benodigde fietsinvesteringen. Het gaat om koppelmogelijkheden met bijvoorbeeld het programma 'Slimme en Duurzame mobiliteit', Programma's 'Beheer, Onderhoud en Vervanging HWN, HVWN en Spoor', (ook wel bekend als Vernieuwing, Verjonging en Verduurzaming) Programma 'Minder Hinder' en de grote infrastructuurprojecten op rijks- en regionaal niveau. Het gaat hier bijvoorbeeld om het aanleggen van een fietsbrug binnen een vervangingsproject, dat door werk met werk te maken veel goedkoper kan worden uitgevoerd. Realisatie van koppeling is mogelijk mits budgettaire gedekt. Deze koppelmogelijkheid mag niet leiden tot een afname van de veiligheid van het bestaande hoofdwegen en -spoor en tot vertraging in de planning.
- Op basis van de verkenning wordt met de *Tour de Force* voor eind mei 2019 een gezamenlijk overzicht met kansrijke fiets- en stedelijke logistiek projecten en multimodale hubs vastgesteld. Het betreft ofwel projecten die anticiperen op groei die op concrete trajecten verwacht wordt, ofwel projecten die tot een forse kwaliteitsverbetering leiden (zoals het wegnemen van barrières) die de overstap van auto naar fiets of keten fiets-OV aantrekkelijk maken en die ondersteund worden door regionale stimuleringsmaatregelen. Ook wordt hierbij gekeken naar de relatie met de regionale bereikbaarheidsknelpunten en de opgaven in de Regionale Energie Strategieën. Dit overzicht ondersteunt prioritering van (fiets-)projecten en wordt gebruikt in BO MIRT-overleggen, en overleggen binnen de regio en tussen regio en rijk. In de programma's voor slimme en duurzame mobiliteit wordt periodiek gekeken naar nieuwe kansen voor projecten.
- De Rijksoverheid, provincies en VNG nemen in de afspraken over duurzaam aanbesteden op dat er bij aanbesteding, wanneer een aanbesteding de fiets raakt, ook specifiek in de klanteisen hiermee rekening wordt gehouden.

Hyperspits

- o. De Rijksoverheid en NS (en eventueel andere vervoerders) geven de aanpak van de hyperspits concreet vorm op basis van afspraken op het gebied van vraagbeïnvloeding, capaciteitsbenutting en (concessie)afspraken t.a.v. optimalisatie van de dienstregeling. Daarbij worden ook andere concessieverleners en vervoerders betrokken, om vergelijkbare initiatieven in het regionaal en lokaal OV en op het Hoofdrailnet goed op elkaar aan te laten sluiten en te voorkomen dat de hyperspits in het regionaal en lokaal OV hierdoor extra toeneemt. NS en de Rijksoverheid komen in 2019 tot een gezamenlijk voorstel om vormen van vraagsturing, waaronder prijsprikkels, op specifieke trajecten in te zetten. De pilots en/of maatregelen zullen in eerste instantie gericht zijn op de drukste trajecten. Het voorstel zal onder meer betrekking hebben op mogelijke trajecten en de financiële dekking. Omdat NS en de Rijksoverheid de hyperspits zien als een maatschappelijk probleem willen NS en de Rijksoverheid tot maatschappelijk gedragen voorstellen komen. Ook gaan de Rijksoverheid, NS en eventueel andere vervoerders en concessie-verlenende overheden met onderwijsinstellingen in gesprek over het spreiden van onderwijstijden om zodoende ruimte te creëren in de hyperspits. Naast een betere benutting van de bestaande treincapaciteit, worden ook acties ondernomen waarmee de capaciteit op het spoor en in de trein kan worden vergroot. Mogelijke pilots met autonoom treinverkeer zijn hier onderdeel van.

Ten aanzien van de aanpak van de hyperspits spreken partijen af:

Op het gebied van vraagbeïnvloeding:

- NS en de Rijksoverheid komen in 2019 tot een gezamenlijk voorstel om het instrument schouder-spitskorting - al dan niet in combinatie met pilots met andere vormen van prijssturing en andere vraagsturingmaatregelen - op specifieke (drukke) trajecten in te zetten. Ook andere concessieverleners en vervoerders worden betrokken bij het vormgeven van deze pilots. Deze maatregelen hebben tot doel om meer reizigers die nu in de hyperspits reizen, gebruik te laten maken van de trein in de randen van de spits of het dal. Hierdoor ontstaat ruimte voor nieuwe treinreizigers in de spits. NS zal in samenwerking met de Rijksoverheid een proces vormgeven waarbij in afstemming met alle relevante stakeholders lokale initiatieven met vraagbeïnvloeding kunnen worden ontworpen. Op deze manier willen NS en de Rijksoverheid samen tot maatschappelijk gedragen voorstellen voor de aanpak van de hyperspits komen. Hierbij zal ook een monitoring- en evaluatiesysteem opgezet worden om de voortgang en (kosten)effectiviteit van de verschillende initiatieven en pilots te kunnen meten. Afhankelijk van de uitwerking is met dit voorstel mogelijk een aanvullende investering gemoeid. De financiële dekking zal onderdeel uitmaken van het voorstel.
- De Rijksoverheid, NS en eventueel andere vervoerders en concessie-verlenende overheden gaan met onderwijsinstellingen in gesprek over het spreiden van onderwijstijden om zodoende ruimte te creëren in de hyperspits. Doel van deze inzet is dat in 2023 het aantal studenten in de hyperspits met 20% is afgenomen (gecorrigeerd voor autonome groei). Naast forenzen maken studenten een belangrijk deel (ca. 1/3) uit van de hyperspitsreizigers omdat colleges en lessen vaak starten tussen 8.30 en 9.00 uur. Daartoe wordt in navolging van de initiatieven in Nijmegen met de onderwijsinstellingen onderzocht onder welke condities zij hun lestijden kunnen aanpassen. Bij het vormgeven van deze acties wordt rekening gehouden met de regionale situatie en context (rolverdeling), de kosten die een onderwijsinstelling moet maken voor een aanpassing en/of andere vormen van stimuleren, en de consequenties voor studenten en personeel.

Op het gebied van capaciteitsuitbreiding en optimalisatie van de dienstregeling:

- De Rijksoverheid, andere concessie-verlenende overheden en sectorpartijen zetten de bestaande inzet op capaciteitsvergroting en optimalisering van de dienstregeling voort. Dit doen zij onder meer door op diverse trajecten hoogfrequent te rijden en de aanschaf van nieuwe treinen.
- De Rijksoverheid, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), vervoerders en eventueel andere partijen onderzoeken voor het einde van 2019 of, en zo ja op welke wijze, aanpassingen in de normeringen mogelijk zijn die de bestaande trein- en/of spoorinfrastructuurcapaciteit vergroten zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid. In dit verband wordt bijvoorbeeld gedacht aan een andere inrichting van het treininterieur en de aanpassing van wettelijke maximum remwegen. Waar nodig en mogelijk kan dit leiden tot optimalisaties in de wet- en regelgeving. Doel is om te bezien hoe bestaande trein- en spoorcapaciteit efficiënter kan worden benut.
- De Rijksoverheid, ProRail, ILT en eventueel andere vervoersautoriteiten onderzoeken of, en onder welke voorwaarden, pilots van vervoerders met autonoom rijdende treinen mogelijk gemaakt kunnen worden. Doel hiervan is onder meer om beter inzicht te krijgen in de (efficiency)effecten van autonoom rijdende treinen.

Mobility as a Service (MaaS)

p. Ten aanzien van de aanpak van Mobility as a Service (MaaS) spreken partijen af:

- De Rijksoverheid voert momenteel 7 landelijk opschaalbare MaaS-pilots uit. De coalitie Anders Reizen en de partijen verenigd in de MobiliteitsAlliantie zullen zich inspannen om bij te dragen aan het succes van die pilots. Tevens zullen vervoerders zich inspannen om mee te werken aan het ter beschikking stellen van vervoerbewijzen met passende

techniek aan de partijen die de pilots zullen uitvoeren. Zij geven deze ambitie zelfstandig vorm binnen hun commerciële beleid.

- De Rijksoverheid en lokale overheden faciliteren en stimuleren deelconcepten. In de fysieke ruimte, onder andere dicht bij OV-locaties, neemt de gemeente parkeergelegenheid en laadmogelijkheid op in bestemmingsplannen. Deelconcepten zijn onderdeel van de MaaS-pilots.
- De Rijksoverheid streeft met lokale overheden ernaar gezamenlijk met relevante marktpartijen een standaardtaal en protocollen vast te stellen voor aanbieders binnen MaaS, om het maximaal ontsluiten van verschillende modaliteiten te faciliteren. Het is noodzakelijk dat verschillende overheden data kunnen gebruiken en randvoorwaarden voor mobiliteits- en duurzaamheidsbeleid aan kunnen geven. De reiziger staat hierbij centraal. MaaS kan bijdragen aan gedragsverandering van reizigers en daarmee aan CO₂-reductie. Bijvoorbeeld door het inzien van mobiliteitsgebruik en het aangeven van milieuzones in de apps kan het MaaS-ecosysteem daadwerkelijk bijdragen aan modal optimum. De MaaS-pilots moeten hierin meer inzicht bieden.

Banden

q. Ten aanzien van Banden spreken partijen aanvullend af:

- De Rijksoverheid, RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA, Stichting Band op Spanning, Milieu Centraal en NSG werken samen om in 2030 fors meer voertuigen op de beste, beschikbare band voor het voertuig te laten rijden, met de juiste bandenspanning. Deze partijen hebben als ambitie het hele wagenpark gemiddeld op een label te brengen dat een trede hoger is voor rolweerstand dan in 2018. Daarnaast is de ambitie dat in 2030 het aantal voertuigen met de juiste bandenspanning met 50% is toegenomen ten opzichte van 2018.
- De Rijksoverheid, RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA en Stichting Band op Spanning spannen zich in om in nationaal verband gezamenlijk een positie in te nemen voor aanscherping van de rolweerstand voor banden en dit in te brengen bij de internationale koepelorganisaties ten behoeve van de gesprekken aan de onderhandelingstafels in Brussel en Geneve.
- De Rijksoverheid, RAI Vereniging, VNA, BOVAG en ANWB spannen zich in om te bewerkstelligen dat bij het monteren van banden, met uitzondering van winterbanden, gebruik gemaakt wordt van exemplaren die minstens even zuinig zijn als vastgelegd in het Certificaat van Overeenstemming (CvO). Als bij een tussenevaluatie in 2022 blijkt dat dit, in combinatie met EU-lobby, onvoldoende effect sorteert, overweegt de Rijksoverheid aanvullende maatregelen om dit te verzekeren.
- De Rijksoverheid heeft samen met BOVAG en ANWB, materialen ontwikkeld ten behoeve van e-learning voor bandenprofessionals. De initiële kosten heeft de Rijksoverheid voor de rekening genomen. BOVAG draagt er zorg voor dat medewerkers de cursus gaan volgen, waarbij minstens de helft deze in 2025 heeft afgerond. De werkgevers van de bandenprofessionals nemen de kosten van deelname aan de cursus voor hun rekening.
- De Rijksoverheid, VNG, IPO, RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA en Stichting Band op Spanning zullen bij de aanschaf van vervangingsbanden voor hun eigen wagenpark of bij het aangaan van nieuwe inkoopcontracten van vervangingsbanden voor hun eigen wagenpark, kiezen voor de beste band op basis van het hoogste ambitieniveau van de duurzame inkoopcriteria.

Naar verwachting leveren deze maatregelen een reductie op van minstens 0,1-0,2 Mton.

Autodelen

r. Autodelen:

- Alle partijen ondersteunen de doelstelling van de Green Deal Autodelen II om te groeien naar 100.000 deelauto's in 2021 en ondersteunen de uitvoering van deze Green Deal. Specifieke voornemens voor het delen van elektrische auto's staan onder paragraaf C2.4.

C2.7 Zeevaart en luchtvaart

De afspraken over zee- en luchtvaart maken geen onderdeel uit van de afspraken gemaakt door partijen aan de Mobiliteitstafel van het Klimaatakkoord omdat voor de zeevaart en de luchtvaart met name internationale afspraken worden gemaakt vanwege het grensoverschrijdende karakter van deze modaliteiten. Dit is ook afgesproken in het Parijse Klimaatakkoord. In lijn met het Parijse Klimaatakkoord vallen alleen de emissies binnen Nederland onder de nationale doelstelling van het Klimaatakkoord zoals van luchthavenoperaties en binnenlandse vluchten. Dit neemt niet weg dat ook in Nederland er grote stappen moeten worden gezet om de CO₂-uitstoot van de zeevaart en luchtvaart sterk terug te dringen. Nederland wil graag een koploperpositie innemen en zo, naast het terugdringen van CO₂-emissies, leidend zijn in de ontwikkeling van innovaties.

Internationale aanpak

Voor de zeevaart is in april 2018 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) afgesproken dat de CO₂-uitstoot door de zeevaartsector fors zal worden teruggedrongen. Alle 173 landen die bij IMO aangesloten zijn, waaronder ook Nederland, zijn overeengekomen dat de totale CO₂-uitstoot van de internationale scheepvaart in 2050 moet zijn gehalveerd in vergelijking met 2008 en dat de sector daarna zo snel mogelijk volledig klimaatneutraal gaat werken. Om deze doelen te bereiken is een tussenstap afgesproken: in 2030 moeten schepen gemiddeld al 40 % minder CO₂ uitstoten. Deze afspraken zijn een belangrijke stap voor het verder uitwerken van maatregelen om de internationale scheepvaartsector versneld te vergroenen.

Rond het Parijse Klimaatakkoord is voor de luchtvaart afgesproken dat de International Civil Aviation Organization (ICAO) verantwoordelijk is voor de CO₂-reductie voor de internationale luchtvaart en de lidstaten verantwoordelijk zijn voor de CO₂-reductie voor de binnenlandse luchtvaart. De na te streven doelstellingen met betrekking tot CO₂-reductie van de internationale luchtvaart liggen vast in ICAO Assembly Resoluties (2010; 2013; 2016). Daarnaast hebben Luchtvaartbedrijven en kennisinstellingen zich in het actieplan 'Luchtvaart Nederland, Slim en duurzaam' gecommitteerd aan het reduceren van de emissies in de (internationale) luchtvaart met 35 % in 2030. Over aanscherping van deze doelstelling wordt aan de duurzame luchtvaarttafel verder gesproken.

Nationale aanpak

Ook voor de zeevaart en luchtvaart zijn in ons land inmiddels overlegtafels gestart en worden ambities, doelstellingen en acties geformuleerd. Hiermee wordt een ambitieuze aanpak voorbereid voor sectoren die een grote klimaatimpact hebben.

De scheepvaartsector werkt in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens een actieplan uit om de doelstelling van 40 % minder CO₂-uitstoot in 2030, die door de International Maritime Organization (IMO) is vastgesteld, te realiseren.

De Duurzame Luchtvaarttafel wil ook via maatregelen die betrekking hebben op emissies van de binnenlandse luchtvaart een actieve bijdrage leveren. In de uitvoering van het Klimaatakkoord zoekt de Duurzame Luchtvaarttafel daarom aansluiting bij de Mobiliteitstafel.