

Overzicht vergaderingen Mobiliteitstafel

	datum	Verslag
1	29-30 maart	Ja ✓
2	20 april	Ja ✓
3	22 mei	Ja ✓
4	12 juni	nee
5	26 juni	nee
6	13 sept	Ja ✓
7	5 okt	Ja ✓
8	29 okt	Ja ✓
9	22 nov	Nee
10	29 nov	Ja ✓
11	10 dec	nee
12	15 maart	Ja ✓

Samenvatting 24/7 Mobiliteitstafel Klimaatakkoord Scheveningen, 29/30 maart 2018

Verhaallijn

Move before you are ready: Mensen zijn niet bang voor verandering, wel voor waardeverlies!

- Er is een crisis maar deze is nog niet zichtbaar en voelbaar voor de burger à la de financiële crisis.
- De waarden van mobiliteit zijn veel breder dan alleen een verplaatsing: het is ook betrokkenheid bij de wereld om je heen en de generatie voor en na je, gezondheid omdat je beweegt, ontmoetingen met bekenden en onbekenden, de lucht die je inademt en het geluid dat je hoort is wat je zelf uitstoot. Neem die winst dan ook mee als je toch aan het veranderen bent.
- Er is leiderschap nodig om het mobiliteitssysteem te verduurzamen: leidinggeven aan het onbekende. Daarbij moeten we alle beschikbare instrumenten inzetten die we tot onze beschikking hebben en niet bang zijn dat er eentje tussen zit die niet zal werken. Nu handelen is belangrijker dan (lang) zoeken naar de heilige graal 'move before you're ready'.
- De mobiliteitstafel zet in op een positief verhaal en dat zit in drie elementen:
 - o Keuzevrijheid: dat impliceert betaalbaar, beschikbaar en toegankelijk (ook voor weinig mobiele in buitengebieden).
 - o Kwaliteit: schoon, veilig en betrouwbaar. Kwaliteit is meer dan focussen op CO2
 - o Politiek ontschotten: de auto is niet het speeltje van de VVD en de fiets is niet alleen een onderwerp voor groen links.
- Dit gaat lukken omdat er een (economische) kans ligt om duurzame mobiliteit een Nederlandse asset te maken 'bring in the dutch'. Er is meewind omdat we beschikken over de technologische kennis, een sterke logistieke positie en samenwerken ons in de genen zit.
- Het Klimaatakkoord creëert het momentum.

Puntsgewijs

1. Mobiliteitstafel zet in op een positief verhaal:
 - Er is een (economische) kans om duurzame mobiliteit een Nederlandse asset te maken (vgl water) en als we de lat hoog leggen.
 - We beschikken over de (technologische) kennis, een sterke logistieke positie en samenwerken zit in onze genen.
 - Leiderschap nodig dat inzet op Nederlands verdienmodel met behulp van koplopers.
2. Droom (eindbeeld) is een zorgeloze mobiliteit voor alles en iedereen:
 - Keuzevrijheid is belangrijk; impliceert betaalbaar, beschikbaar en toegankelijk (ook voor weinig mobiele in buitengebieden).
 - Kwaliteit is eveneens belangrijk: schoon, veilig en betrouwbaar.
 - Ontpolitiseren is nodig: de auto is niet het speeltje van de VVD en de fiets is niet voor GL
3. Drie tijdsblokken:
 - 2018-2022: deze kabinetsperiode
 - 2018-2030: concrete beleidsopgave Klimaatakkoord
 - 2018-2050: voorsorteren op periode 2020-2050
4. Maatregelenpakket van Mobiliteitstafel moeten in 2030 minimaal 7 Mton CO2-reductie opleveren. Is moving target dus extra maatregelen (reservepakket) zijn nodig.
5. Voor 2030-2050 is voorsorteren nodig in de vorm van pilots en demonstratieprojecten.
6. Om een breed gedragen gemeenschappelijk startpunt te hebben moeten we aan joint fact finding doen.
7. Naast de vijf door I&W geselecteerde prioriteiten zijn er nog diverse blinde vlekken die verkend moeten worden (zie ook onderstaande aandachtspunten).

8. Dilemma's/vragen:

- Hoe betrekken van jongeren. Mobiliteitstafel legt vragen voor; wellicht ook gesprek
- Hoe te meten? Gebeurt meestal via achteruitkijkspiegel; bemoeilijkt zinnige uitspraken over nieuwe trends à la e-bike, mobiliteitsgedrag jongeren etc.
- Kosteneffectiviteit lastig begrip voor duurzame mobiliteit in zijn vele facetten. *Don't paralyse by analyse.*
- Hoe om te gaan met samenhang met andere thema's/tafels, waar te beslissen over elektrificatie, inzet van biomassa, infrastructuur/RO?
- Lusten- en lastenverdeling, voorkomen van mobiliteitsarmoede, fiscale maatregelen moeten wel rondrekenen!

9. Presentaties worden apart beschikbaar gesteld:

- [REDACTED] (I&W) over de uitgangssituatie en de veelheid van acties en betrokkenen via subtafels
- [REDACTED] over de rol van het PBL en een eerste inzicht in kosteneffectieve maatregelen

Aandachtspunten

- Waarde van mobiliteit is meervoudig en meerdimensionaal
- Vertegenwoordiging aan de Mobiliteitstafel:
 - o Geconstateerd is dat Bovag, EVOFenedex en VNPI ten onrechte ontbreken
 - o Na overleg met de staatssecretaris is besloten dat ook deze organisaties aan tafel vertegenwoordigd zullen worden
- Kosteneffectiviteit:
 - o Middel lange en lange termijn problematisch (F'tjes spelen in de eredivisie)
 - o Instrumenten werken op meerdere waarden uit; voorstel benoem die
 - o Kosten van no action
 - o Tco van elektrische bussen buiten stedelijke gebieden kan nog niet uit
- Verduurzaming van infrastructuur
 - o Beheer en onderhoud
 - o Nieuw: circulair, ook energieopwekkende weg
 - o Ruimtelijke inrichting en ruimtegebruik
- Van Infrafonds naar Mobiliteitsfonds, hoe te ontschotten/bundelen in huidige situatie
- Opdracht aan subtafels
 - o Deals maken (pakketten) met het oog op doelen 2030/2050
 - o Mobiliteitstafel maakt op basis hiervan voorstel voor Klimaatberaad
- Leer van Beter benutten programma's
- Van modaliteitenaanpak naar integrale benadering (ketenmobiliteit):
 - o Een integrale mobiliteitsvisie ontbreekt
 - o Aandacht voor gedragsverandering, meer dan CO2-reductie, -> aandacht voor nudging en ervaringen van RLI
- Benutting van 300 uur onderzoeksondersteuning -> snel behoeften inventariseren
- Interbestuurlijk programma:
 - o Drie relevante thema's: wonen in de toekomst, energieopgave, regionale economie
 - o Inbreng voor Klimaatakkoord
 - o Vertaling Klimaatakkoord in regionale strategieën
 - o Eigen rol voor decentrale overheden
 - o Inkoopkracht overheden gebruiken, launching customer benutten voor innovatief aanbesteden -> hoe verplichtender te maken, te bundelen en te maximaleren?
- Fiscaliteit:
 - o Alle financiële prikkels moeten in beginsel dezelfde kant op wijzen, bijv via bonus-/malus-systematiek en gelijke belasting op negatieve externe effecten (CO2-uitstoot, milieuschade en gezondheidsrisico's).

- Binnenvaart:
 - o 80 procent Europese binnenvaart is Nederlands. Veel familiebedrijven met weinig eigen vermogen. Hoe sector (in EU-verband) te revitaliseren?
- Leren van ervaringen elders (andere sectoren, andere landen).
 - o Welke green deals zijn opschaalbaar? Wat waren de *game changers* in het verleden?
- Wie tekent het akkoord? Er is nog onduidelijkheid over de precieze rollen en verantwoordelijkheden.

Opdrachten

Concrete uitkomst van de marathonbijeenkomst is de identificatie van onderwerpen die samen tot de reductieopgave van de Mobiliteitstafel moeten leiden. Onderstaande tabel vat e.e.a. samen. De tabel geeft ook aan wie vanuit het ministerie het onderwerp trekt.

onderwerp	trekker	Betrekken	IenW trekker
Biobrandstoffen	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Fiscaliteit	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Binnenvaart	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Banden	Bovag	[redacted]	[redacted]
Inkoop en rol van de aanbesteder	[redacted]	[redacted]	P.M.
Stadslogistiek	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Elektrificeren personen autovervoer	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Innovatieve brandstoffen	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Anders reizen	[redacted]	[redacted]	[redacted] n
Mobility as a service	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Tour de Force (Fiets)	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Duurzaam OV en vracht (zwaar vervoer)	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Bereiken van 17 mln Nederlanders	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Luchtvaart	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Zeevaart	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Specifieke opmerkingen:

- Dit is nadrukkelijk een momentopname. Niet alle tafeldeelnemers zijn ingedeeld. Wijzigingen zijn mogelijk. Verzoek is om betrokkenheid aan te vullen indien gewenst.
- Ook kunnen nog onderwerpen worden toegevoegd.
- Trekkers vervullen de rol van ambassadeur en 'verbindingsofficier' voor hun onderwerp richting subtafels en andere overleg/werkverbanden
- **Trekkers hebben als algemene opdracht ervoor te zorgen dat in de loop van mei in hoofdlijnen bekend is wat voor hun onderwerp (bij benadering) de bijdrage in Mton emissiereductie CO2 kan zijn, richting 2022 (deze kabinetsperiode), 2030 en 2050. Het is de bedoeling dat hierover voor de vergadering van 22 mei een beeld ontstaat zodat in juni een eerste indicatieve totaalraming gemaakt kan worden.**
- Het is daarom belangrijk om ondersteuningsbehoefte door kennisinstellingen tijdig bekend te maken.
- Afgeleide vragen zijn:
 - Wat is voor de realisatie van het reductiedoel nodig?
 - Wie kan wat bijdragen (rollen en verantwoordelijkheden)?
 - Wat zijn de hulpvragen aan andere klimaattafels?
 - Wat betekent het beoogde maatregelenpakket voor financieringsarrangementen, arbeidsvraag, innovatietrajecten etc.?

- De conclusie wordt onderschreven dat voor een zorgeloze mobiliteit veranderingen op alle onderdelen van het mobiliteitssysteem en op alle modaliteiten nodig zijn. Dit raakt alle partijen.
- Ook steun voor de aanpak die structureel, adaptief en programmatisch moet zijn. De implicatie hiervan is dat ingroei in een Mobiliteitsfonds aan de orde is.
- Eens met de opbouw langs de lijnen van de modaliteiten en aandrijfsystemen conform Brandstofvisie. Echter, het gaat vooral om samenhangen en (deels nieuwe) mobiliteitsketens. Doorbreek de verkoking. En: de beleidsopgaven gaan veel verder dan een efficiencyslag binnen bestaande systemen.
- Nog niet alle fiches zijn ontvangen. Verder loopt de voortgang tussen fiches uiteen.
- De belangrijkste onderwerpen worden stuk voor stuk doorgelopen. Geconstateerd wordt dat er soms nog licht zit tussen de fiches en de observaties op de sheets. **Daarom ook de expliciete uitnodiging om specifieke opmerkingen bij fiches aan het secretariaat te melden.**
- Een eerste rondgang van deze 'oogharenexercitie' leidt tot de conclusie dat in potentie de beoogde beleidsopgave van maximaal 25 Mton CO₂-uitstoot in 2030 haalbaar is. Gezien de Nederlandse inzet in Europa om in 2030 55 procent emissiereductie te realiseren, is er de constatering dat de opdracht voor de Mobiliteitstafel in feite scherper is.
- De vervolgvraag is hoe de potentiële reducties gerealiseerd kunnen worden, welke instrumenten effectief zijn en wie de trekkers (kunnen) zijn. Dit vereist een verdere verfijningsslag van de meeste fiches.
- **Vervolgspraak:** uiterlijk eind deze week worden de meest actuele fiches bij het secretariaat aangeleverd, die deze vervolgens naar alle tafeldeelnemers doorgeleidt, zodat bij iedereen zicht op het totaal ontstaat.
- **De planning is inmiddels per mail verstuurd.**

Bereiken 17 mln. Nederlanders

De ANWB verzorgt een korte inleiding over de stand van zaken. Een aantal communicatiemensen is ingeschakeld om zich over de communicatiestrategie van de Mobiliteitstafel te buigen. Afstemming met de communicatiemensen van het Rijk voor het bredere verhaal heeft plaatsgevonden. Geconstateerd is dat de algemene lijn voorlopig is dat alleen over het proces wordt gecommuniceerd. Deels gebeurt dat via de website van het Klimaatakkoord. Pas na 1 juli treedt de volgende fase in.

Annemieke Nijhof geeft aan dat het bereiken van de 17 miljoen Nederlanders vooral gaat om het in contact komen met alle burgers: we zijn allen op vele manieren mobiel. Hoe kunnen we iedereen betrekken bij het komende veranderingsproces en hoe kunnen we de burgers van ons land beïnvloeden om die veranderingen op een goede manier tot stand te brengen? In het verlengde hiervan: hoe kunnen instrumenten en maatregelen zo worden vormgegeven dat ze het beoogde gedragseffect sorteren. Aansprekende voorbeelden kunnen hier goed bij helpen. Wat zijn voorbeeld de lessen m.b.t. de Millennium bug?

Dat is gelijker tijd een oproep om goede voorbeelden te verzamelen voor het grotere verhaal van de mobiliteitstafel.

Vergaderdata Mobiliteitstafel

Dinsdag 12 juni	09.30-18.00u (locatie volgt)
Dinsdag 26 juni	13.00-19.00u, aansluitend diner (locatie volgt)

Verslag Mobiliteitstafel Klimaatakkoord

Den Haag, 22 mei 2018

Opening en mededelingen

- Geconstateerd wordt dat PBL drie notities heeft gepubliceerd die voor de Mobiliteitstafel belangrijk zijn. [redacted] van het PBL zal bij agendapunt 3 de Startnotitie voor de mobiliteitstafel toelichten.
- Het CPB heeft een studie gepresenteerd over gedragsbeïnvloeding in de werkgerelateerde mobiliteit.
- Helaas zijn enkele tafeldeelnemers vandaag verhinderd. Omwille van de continuïteit zijn enkele vervangers als toehoorder aanwezig.

Vaststelling van het verslag van de vergadering van 20 april

De vergadering gaat akkoord met het wijzigingsvoorstel van [redacted]. Haar inbreng op pag. 3 moet beginnen met de volgende twee gedachtestreepjes:

- Werkgeversaankpak werkt al. Nu zaak om op te schalen. Belangrijke bijdrage aan modal shift, besparing van ca 1 Mton in 2030 (bron CE Delft).
- Ook bijdrage aan o.a. elektrisch vervoer en bandenspanning.

Presentatie PBL-startnotitie voor Klimaattafel mobiliteit

- In verband met ziekte van [redacted] zal [redacted] het PBL aan de Mobiliteitstafel gaan vertegenwoordigen. Zijn presentatie wordt separaat naar de tafeldeelnemers toegezonden. Voor de inhoudelijke bevindingen wordt hiernaar verwezen.
- Tijdens de presentatie werden diverse vragen gesteld over de bronnen, statistische gegevens en aannames voor ramingen. Uit de interventies blijkt dat er op diverse punten verschil van inzicht bestaat over de hardheid van de gegevens en de ontwikkeling van trends. Er is met andere woorden nog geen sprake van een breed gedeelde kennisbasis. [redacted] **staat open voor nieuwe informatiebronnen en inzichten. Daarom de uitnodiging aan de tafeldeelnemers om hem gericht hiervoor te benaderen.**
- Van belang is dat maatregelen uit het vastgestelde en voorgenomen beleid al in de ramingen van de NEV 2017 (=basispad) zijn opgenomen. Zie hiervoor: <http://www.pbl.nl/publicaties/nationale-energieverkenning-2017>, vervolgens downloaden van het volgende bestand: *download het overzicht met de beleidsvarianten (ODS, 700 KByte).*

Tussenstand beleidsopgave voor de Mobiliteitstafel

- Annemieke Nijhof schetst obv een aantal sheets (apart nagezonden) de tussenstand.
- Het RLI-advies *Van B naar anders* (op 23 mei verschenen) illustreert de gelaagdheid van de verschillende aangrijpingspunten voor het mobiliteitssysteem met de infrastructuur als basis en mobiliteitsdiensten als meest zichtbare uitingsvormen.
- Bij missie&visie ontstaat discussie over de mate van volledigheid. Multimodaliteit en voorspelbaarheid, betrouwbaarheid en comfort zouden moeten worden toegevoegd. Ook is de samenhang tussen het elektriciteits- en het mobiliteitssysteem belangrijk. Moeten ook concurrentiekracht, verdienvermogen en arbeidsmarkeffecten worden toegevoegd? Hoe ver rek je de context op? Gewaarschuwd wordt voor teveel aandacht voor tweede orde effecten. Hoe breder de missie&visie, hoe minder krachtig de boodschap!
- Expliciete aandacht is nodig voor beperkte beschikbaarheid van financiële middelen (overheidsinvesteringen liggen tot 2030 vrijwel vast) en de lange doorlooptijden van projecten. Het systeem is dus inherent rigide. Ook mag de aansluiting met het buitenland niet worden vergeten.

Acties

- @ Iedereen: Het invullen van bijgevoegd format voor voortgang
- @ [REDACTED]: Aansluiten ProRail en RWS op het onderwerp inkoop en de rol als aanbesteder.
- @ [REDACTED]: zorgen voor aansluiting Luchtvaart en Maritiem in de mobiliteitstafel
- @ [REDACTED]: voor 7 mei inschatting van (bandbreedte van) de hoeveelheid energie die nodig is voor elektrisch rijden ivm afstemming met andere tafels.
- @ Iedereen: aangeven waar er knellende wet en regelgeving is

't Trefpunt' op het hoofdkantoor van NS
Laan van Puntenburg 100
3511 ER Utrecht

De locatie is zeer goed bereikbaar vanaf Utrecht Centraal.
Er is een beperkt aantal parkeerplaatsen. Hiervoor graag zo spoedig mogelijk en rechtstreeks contact opnemen met [REDACTED]: T 06 - [REDACTED]

- Cascade aanpak. Het helpt om gaande weg steeds betere brandstoffen in te kunnen zetten. De waarde van CO2 besparing vroeg in de lijn is heel waardevol om een veel grotere bijdrage te kunnen leveren. Daarbij moeten we dus niet alleen voor het beste gaan, maar ook voor het best beschikbare alternatief dat voorhanden is voor grotere inzet.
- Inzet is: beste brandstof voor die periode.
- Realisme is nodig.

Anders reizen ()

- Werkgevers aanpak werkt al. Nu zaak om op te schalen.
 - Het omdraaien van de default is daarbij belangrijk maar ook zaak van lange adem voordat iedereen dat doet.
 - Dit gaat vooral ook werken als de andere instrumenten ook worden ingezet zoals fiscaliteit en parkeerbeleid etc.
 - Wat nog mist zijn zaken als werk/schooltijden.
 - Onderscheid gemaakt tussen Anders reizen en zakelijke mobiliteit.
- Anders reizen is de coalitie van 41 koploper bedrijven. Op basis van best practices van deze werkgevers is een koploper-beleid geformuleerd. Daarnaast zijn belemmeringen geadresseerd die versnelling van verduurzaming van zakelijke mobiliteit belemmeren zoals fiscaliteit en vakbonden. En ook zijn kansen benoemd die de versnelling stimuleren zoals opnemen als erkende maatregel of opnemen in CO2 prestatieladder. E.e.a. is in een position paper opgenomen. Deze wordt door () aan de leden van de Mobiliteitstafel gestuurd. Het onderwerp Anders Reizen deel uit maakt van Zakelijke Mobiliteit
- Zakelijke mobiliteit; de scope van dit onderwerp betreft dan alle door werkgevers beïnvloedbare personenmobiliteit en is dus breder dan alleen de reizen met zakelijk motief, als voorbeeld mensen rijden privé ook met hun lease-auto. Dit onderwerp richt zich op vraagsturing en gedragsverandering, voor succes zal dan ook vanuit de onderwerpen fiscaliteit, fiets, duurzaam OV (incl MAAS) voldoende aanbod moeten worden gerealiseerd en belemmeringen moeten worden weggenomen.

Tour de force (fiets) ()

- Het geld dat gereserveerd is in het regeerakkoord is bestemd voor stallingen en snelfietsroutes
- Het naar voren halen van een mobiliteitsfonds om slim infrastructuur aan te leggen is wenselijk en hoeft niet veel te kosten.
- Zonder extra geld zijn de doelen voor fiets niet te realiseren.
- Vergoeding zou voor de fiets vergelijkbaar moeten worden als voor auto woon-werkverplaatsingen.

Voor de volgende mobiliteitstafel leveren de trekkers een format aan waarop is aangegeven welke maatregelen er liggen die ingebracht kunnen worden in het hoofdlijnenakkoord. In bijlage 3 treft u het format aan.

Vergaderdata Mobiliteitstafel

Dinsdag 22 mei	09.00-12.00u	UTRECHT NS – Laan van Puntenburg 100
Dinsdag 12 juni	09.00-18.00u	
Dinsdag 26 juni	13.00-flexibele eindtijd	

Acties en verzoeken

Onderwerpen die gevraagd hebben om een impactanalyse van PBL

- Biobrandstoffen – reeds contact met PBL
- Elektrisch vervoer – reeds contact met PBL
- Tour de force

Binnenvaart ()

- Er is een tussendoel gesteld om van 2.1 mio ton te gaan naar 1.7 in 2030. Voor 2050 is de inzet zero emissie.
- 3 stromen:
 - o Vervoerstromen verduurzamen. Inzetten op binnenvaart.
 - o Zuinigere voertuigen en vaartuigen. Efficiëntere en schonere motoren. Paar voorbeelden, maar transitie moet versneld worden
 - o Energiedragers met lagere intensiteit: brandstoffen en motoren die dat aan kunnen. Ook incentives om dit te realiseren.
- Er wordt op kleine schaal geëxperimenteerd.
- Knelpunten zijn dat er weinig wordt geïnvesteerd in deze sector.
- Mogelijk kan objectgebondenfinanciering een uitkomst bieden.
- Ook zijn er quick wins mogelijk via het inzetten van andere brandstoffen. Daarvoor is wel Europese samenwerking nodig om Europa breed te komen tot bijv. distributiepunten voor brandstoffen.

Banden ()

- Voortborduren op aanpak die er al ligt en die al loopt.
- Die bestaat uit 5 hoofdlijnen:
 - o Bewustwording consument
 - o Lease en fleet markt
 - o Opleiding van mensen
 - o Uitbreiding kennisbasis, voor effectieve maatregelen. Bijv. ook bij bussen
 - o Juridisch verkennen hoe de beste band te verplichten. Kwaliteitscriteria met elkaar definiëren.
- Nu is dat vooral op personenvervoer gericht, maar dat kan ook breder.
- Er wordt binnen de tafel aansluiting gezocht bij de tafel zakelijke mobiliteit

Inkoop en rol aanbesteden ()

- Overleg met andere overheden is opgestart om te kijken hoe we best practices bij elkaar kunnen brengen.
- Er wordt gekeken hoe we green deals die er al zijn, steviger kunnen maken en naar een grotere groep kunnen uitbreiden.
- Vanuit het Rijk wordt gekeken naar RWS en ProRail, maar ook om bestaande instrumenten beter in te zetten zoals dat slechts bij 8% van de aanbestedingen de CO2 prestatieladder wordt gebruikt.
- Practice what you preach.

Stadslogistiek ()

- Er zijn goede stappen en een behoorlijk potentieel
- Een aantal elementen uit de mobiliteitsalliantie komen hier weer in terug.
- Hier geldt ook dat het niet alleen over de grote (kosten efficiënte) stappen moet gaan, maar ook om de voorbeeldwerking en de zichtbaarheid.

Elektrisch vervoer ()

- Heeft een heel groot potentieel
- Er moet breder gekeken worden dan alleen auto personenvervoer.
- Belangrijke aandachtspunten:
 - o Gaat de markt ook voldoende voertuigen leveren als de opdruk in Europese context er onvoldoende ligt (normbeleid en ambitieniveau)
 - o Is er voldoende elektriciteit voor al die voertuigen?
 - o Gaat het net dit aankunnen? De andere kant is dat dit ook een mogelijkheid kan zijn om pieken in het net op te vangen
- Wordt dit niet iets van de rijke bovenklasse?

Innovatieve brandstoffen ()

- Nog wel een strijd tussen de elektronen en de moleculen...

Verslag Mobiliteitstafel Klimaatakkoord

Den Haag, 20 april 2018

Opening en mededelingen

- [redacted] sluit aan bij de mobiliteitstafel vanuit de jong professionals.
- De PBL notitie kan nog niet verspreid worden zolang de brief nog niet naar het kabinet is. Zodra de brief is verzonden, wordt de notitie ook naar de mobiliteitstafel gestuurd.

Bouwstenen voor duurzame mobiliteit – mobiliteitsalliantie

(bijlage 1 -- website met de bouwstenen)

- De mobiliteitsalliantie is opgericht met als doel Nederland mobiel te houden. Ook duurzaamheid is een aandachtspunt, maar dat is niet de primaire insteek.
- Geen twee petten, maar wel verschillende opgaven in de verschillende bijeenkomsten.
- Verschil is dat het klimaatakkoord vooral op korte termijn tot resultaten moet leiden nl. een akkoord, terwijl de alliantie lange termijn veranderingen wil. De mobiliteitsalliantie omarmt de doelstelling, maar blijft wel apart bestaan.
- De maatregelen die bedacht worden bij de mobiliteitsalliantie worden wel hier ingebracht bij de mobiliteitstafel.

Effectief beleid door slimme vormgeving

(bijlage 2 -- presentatie [redacted])

Meer info en video RII gedrag:

<http://www.rli.nl/publicaties/2014/advies/doen-en-laten-effectiever-milieubeleid-door-mensenkennis>

Terugkoppelingsronde van Trekkers

Biobrandstoffen ([redacted])

- Oproep om een keuze te maken waar je biobrandstoffen voor inzet.
- Devies zou moeten zijn: NIET iedereen doet wat, maar daar inzetten waar het CO2-effect het grootst is. Dat zou het zware vervoer zijn (bussen, vrachtovervoer, binnenvaart)
- Er is een opdruk nodig vanuit Europa om op een hogere doelstelling/normen terecht te komen, anders voelen (internationale) producenten van voertuigen (zowel weg als anderszins) nog onvoldoende urgentie om te ontwikkelen en te produceren.
- Duurzaamheid moet lonen: dus ook in financiële prikkels moet het aantrekkelijk zijn om een keuze gunstig te laten uitvallen voor duurzaam.

Fiscaliteit ([redacted])

- Fiscaliteit moet breed zijn, niet alleen autofiscaliteit, maar ook woon-werkverkeer, fiets, BTW op brandstoffen in binnenvaart en luchtvaart etc.
- Op de korte termijn is het alleen mogelijk om kleine wijzigingen binnen het bestaande te realiseren, de mobiliteitstafel zal daarom ook met aanbevelingen voor de langere termijn komen.
- Belangrijkste bottlenecks zijn:
 - o Het moet budgetneutraal (vanuit rijksbegroting gedacht)
 - o Belastingdienst is al zwaar belast / belastingsysteem is complex
- Fiscaliteit is volgend. Eerst de doelen helder, daarna de instrumenten en daarbinnen fiscaliteit.

VERSLAG

Vergadering: Sectortafel Mobiliteit, nr. 6
Datum en tijd: 13-9-2018, 14.00 uur

1. Stand van zaken

- PBL-analyse:
 - o Naar verwachting zal het PBL de analyse van de voorstellen op 28 september presenteren. Het blijkt niet mogelijk een integrale doorrekening van de vijf sectorvoorstellen te maken omdat veel voorstellen nog onvoldoende SMART zijn geformuleerd. Dit geldt niet voor de Mobiliteitstafel die 204 maatregelen heeft aangedragen. De tafel heeft echter nog geen keuzes gemaakt.
 - o Ook Annemieke heeft de conceptteksten nog niet gezien. Zij verwacht wel dat er voldoende materiaal ligt om een gedragen beleidspakket te maken dat (meer dan) de 7,3 Mton CO₂-reductie in 2030 oplevert.
- Kabinetsappreciatie:
 - o Gehoopt wordt dat de kabinetsappreciatie gelijktijdig met de PBL-analyse verschijnt. Gelet op de politieke gevoeligheden is dit een ambitieus streven.
- Proces:
 - o In het Klimaatberaad is nog discussie gaande over de vastlegging van het commitment (wie tekent voor wat) en de wijze van borging.
 - o In het Klimaatberaad worden binnenkort taakopdrachten vastgesteld die in werkgroepen van de tafels worden uitgewerkt in beleidspakketten. In de presentatie van Annemieke (bijlage bij de vergaderstukken) is hiervoor een voorzet op hoofdlijnen gedaan.
 - o De producten van de werkgroepen worden in de Mobiliteitstafel ingebracht. De Mobiliteitstafel zorgt voor een samenhangend tafelbreed pakket met zoveel mogelijk draagvlak.
 - o Het Rijk zal ook als belanghebbende partner aan de mobiliteitstafel gaan opereren.
 - o Aandachtspunt is de vergelijkbaarheid van beleidspakketten tussen de sectortafels. Als andere tafels het smalle uitgangspunt van maximale CO₂-reductie hanteren, dan kan in de beleidsweging tussen de tafels het mobiliteitspakket met zijn brede op maatschappelijke baten gerichte uitgangspunt in het nadeel zijn.

2. Presentatie [redacted] (zie bijlage)

- [redacted] geeft aan dat het ministerie uitgaat van drie hoofdinstrumenten: normering, beprijzen en subsidiëring.
- Voor financiële middelen zijn er vier bronnen:
 - o eigen begroting,
 - o Klimaatveloppe (jaarlijks 300 miljoen euro rijksbreed),
 - o uitbreiding van de Stimuleringsregeling Duurzame Energieproductie (SDE+) naar CO₂-reductie,
 - o co-financiering EU-middelen.
- [redacted] schets per 'grote brok' waar volgens het Rijk afspraken over gemaakt moeten worden en wie hiervoor nodig zijn.
- Aandachtspunt is de verbinding tussen nationale en gebiedsgerichte afspraken.
- Er is een GD zeevaart/haven/binnenvaart in de maak.

- Er zijn ook gesprekken over de luchtvaart gaande. [REDACTED] levert hierover materiaal aan.
- Voor de discussie over biofuels wordt opgemerkt dat 80% van de Nederlandse productie geëxporteerd wordt.

3. Elektrisch rijden

- Anders dan in de rondgestuurde brief van het FET staat, staan niet alle FET-leden volledig achter de inhoud. Het is daarom ongelukkig dat de brief cc naar de staatssecretaris is gestuurd. De brief wordt teruggetrokken.
- Afgesproken wordt dat in het vervolg het FET voor tussenproducten de vorm van een werkdocument kiest.
- [REDACTED] presenteert de bevindingen van de doorrekening die momenteel wordt uitgevoerd. Tot 2025 lijkt het voorkeursscenario inpasbaar in het ingezette beleid dat zijn vervolg krijgt in de Autobrief III. Daarna zijn er veel onzekerheden maar zijn er modelmatig diverse mogelijkheden om het 2030-doel te halen. De (politieke) discussie richt zich op de aanvaardbaarheid van de verwachte kostenontwikkeling richting 2030 en de verdeling van de lasten, binnen en buiten het autodomein.
- Afgesproken wordt dat het FET-team het voorkeursscenario verder laat uitwerken. Na ommekomst van de uitkomsten zal PBL deze inpassen in het meewind- en tegenwindscenario dat voor de sector Mobiliteit wordt gehanteerd.

4. Anders betalen voor mobiliteit

- Binnen het kabinet is geen steun voor vormen van rekeningrijden. Gelet op de erosie van overheidsinkomsten bij een verdere elektrificering van mobiliteit, vooral vanaf 2025, is wel zicht nodig op mogelijkheden en effecten van andere vormen van beprijzing.
- Annemieke stelt daarom voor dat de Mobiliteitstafel opdracht geeft om een verkenning naar anders betalen voor mobiliteit uit te laten voeren. Aangezien alle vervoerssystemen op termijn minder fossiel gedreven worden, zou voor een brede reikwijdte gekozen moeten worden. In eerste instantie moet worden verkend welke studies reeds beschikbaar zijn. Zo is voor het personenverkeer al het nodige gedaan. Een werkgroep van het Energieakkoord heeft zich bijvoorbeeld over dit onderwerp gebogen. Enige tijd geleden heeft het PBL hier onderzoek naar gedaan; onlangs in opdracht van de RAI een studie over kilometerbeprijzing en CO₂-uitstoot uitgevoerd.
- Verzoek om z.s.m. relevante studies bij het secretariaat aan te melden. Op basis hiervan wordt een onderzoeksvoorstel ontwikkeld.

5. Vervolg

- De geplande vergadering van de Mobiliteitstafel van 5 oktober (10-13 uur) wordt naar achteren geschoven aangezien de inschatting is dat de kabinetsappreciatie dan nog niet gereed is. Er volgen nieuwe vergaderdata voor de periode tot eind 2018.
- De vergadering van 5 oktober wordt benut om over de PBL-analyse te praten. Naast de leden van de Mobiliteitstafel zijn ook hun ondersteunende collega's welkom.
- Binnenkort volgt meer informatie over het vervolgproces, de taakopdrachten en de werkgroepen.

Klimaatakkoord

Verslag

Vergadering: Mobiliteit
Datum en tijd: Vrijdag 5 oktober, 10.00 uur
Plaats: Sociaal Economische Raad

Centraal stonden de PBL-analyse van de voorstellen die de Mobiliteitstafel heeft ingebracht en de kabinetsappreciatie van het kabinet. DG Mark Frequin gaf een toelichting op deze appreciatie, vooruitlopend op de openbaarmaking hiervan later die dag. Beide presentaties zijn beschikbaar gesteld. Themagewijs ontstaat het volgende beeld:

Elektrisch rijden

- **PBL** komt tot de conclusie dat met het voorkeurspakket (5B) 82 tot 92 procent van de nieuwverkoop in 2030 elektrisch kan zijn. Dit komt overeen met 1,7 tot 2 mln elektrische personenauto's in 2030. Verwachte effect voorkeurspakket circa 3 Mton CO₂-reductie
- **PBL-reflectie:**
 - Kostendaling en gedragsreacties onzeker. Pas vanaf 2025 grootschalig, waardoor kosten en effect lang onzeker blijven
 - Grote verschillen: Vooral kleine elektrische auto's duurder in aanschaf, lagere gebruikskosten vooral voor veelrijders interessant
 - Voor overheid kostbaar om met generieke stimulering 100% te bereiken
 - Bijzandheid automobilist (let veel op aanschafprijs en weinig op gebruikskosten) maakt het extra kostbaar voor overheid.
 - Groot verschil nationale kosten en overheidskosten
 - Lagere gebruikskosten nodigen uit tot meer rijden, waardoor het aantal files vooral na 2030 sterk kan toenemen: 100% elektrisch wagenpark betekent 100% meer files
- Het **kabinet** rekent 2 tot 2,5 Mton CO₂-reductie.
 - Reden is dat het kabinet na 2024 (einde Autobrief 3) uitgaat van continuering van de inzet van Rijksmiddelen uit de mobiliteitssector van ca. 1,5 mrd euro. Risico is ook dat een steeds kleinere groep automobilisten voor de bekostiging moet opdraaien.
 - Daarom verzoekt het kabinet de Mobiliteitstafel om verschillende varianten voor concrete fiscale dekking binnen het autodomein uit te werken. De maatregelen en dekking worden voor de periode tot 2030 in het Klimaatakkoord en Autobrief 3 vastgelegd.
 - Andere vragen zijn:
 - Voorstellen langs de lijnen van normering, bijv in een kopgroep met gelijkgezinde landen.

- Voorstellen die sterker aansluiten bij het handelingsperspectief van de automobilist (bij aanschaf of (deels) ontzien van minder vervuilende auto's). Randvoorwaarden: passen bij ingroeipad en rekeninghoudend met grenseffecten.
- Welke voorstellen brengt de sector zelf in?
- Hoe de schone auto voor iedereen toegankelijk te maken, denk aan de tweedehands markt.
- Hoe de lasten evenwichtig te verdelen?
- Welke afspraken tussen werkgevers en leasemaatschappijen om zakelijke vloot te verduurzamen?
- **Nationale Agenda Laadinfrastructuur**
 - Het kabinet zet zich in om in samenwerking met de betrokken partijen (brancheorganisatie, marktpartijen overheden, netbeheerders) een Nationale Agenda Laadinfrastructuur op te stellen.
 - Hoe dubbele belasting op slim laden te adresseren?
- **Flankerend beleid**
 - Het kabinet daagt de mobiliteitstafel uit de potentie van marktpartijen maximaal te benutten. Bijv. afspraken over elektrische auto's uit de lease aan de Nederlandse markt aanbieden.

Hernieuwbare energiedragers

- **PBL** komt tot de conclusie dat via innovatieve brandstoffen maximaal 4,9 Mton CO₂-reductie kan plaatsvinden. Daarbij passen wel de nodige opmerkingen:
 - Het voorstel om een verplichte, voortschrijdende norm voor het percentage bij te mengen biobrandstoffen in transportbrandstoffen in te stellen kan alleen in Europees verband genomen worden en is in deze analyse niet meegenomen.
 - Vanwege duurzaamheids-eisen en beschikbaarheid zal gebruik gemaakt (moeten) worden van biobrandstoffen op basis van vooral houtige biomassa en agrarische reststromen. Daar diesel van maken is ingewikkeld en kostbaar.
 - Huidige beschikbaarheid in Nederland 23 PJ. Import uit rest van Europa of rest van de wereld.
 - Meerkosten 40 tot 53 cent per liter, vooral als gevolg van investering in fabrieken om biofuel in Nederland te produceren. NB: in de sector wordt met lagere meerkosten gerekend.
 - 65 PJ duurzame biomassa is nodig om 4,9 Mton CO₂-reductie te realiseren en kost 0,7 à 1 mld euro per jaar. Deze inzet is additioneel aan de 30 PJ aan biobrandstoffen in het PBL-basispad.
 - Beschikbaarheid is afhankelijk van andere claims
 - Los van alle onzekerheden is het in elk geval van belang dat initiatieven worden ontplooid ter vergroting van het duurzame aanbod.
- **Het kabinet** ondersteunt het streven van de Mobiliteitstafel maar gaat uit van 2 Mton CO₂-reductie. Meer specifiek:
 - Kiezen voor meerdere energiedragers en innovaties stimuleren voor zwaar wegtransport, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart.
 - Bijdrage van de markt om de ambities voor 33 procent hernieuwbare energiedragers (incl elektrisch) in 2030 te realiseren.
 - Steun voor uitrol van productiefaciliteiten voor duurzame, geavanceerde biobrandstoffen en infrastructuur. Via ombouw SDE komt hiervoor 200 mln. euro beschikbaar, geormerkt voor de transportsector. Dit komt ook terug in de innovatieagenda. Verder uitwerking met bestaande brandstoffenplatforms. Ook onderdeel van bredere discussie over beschikbaarheid waterstof en biobrandstoffen.

- Accijnsdifferentiatie is niet fiscaal inpasbaar noch uitvoerbaar. Kabinet onderzoekt mogelijkheden van verhogen van percentage verplichte bijmenging (nationale top) en terugsluis van MAUT-inkomsten (na invoering).
- Om potenties van waterstof te benutten wordt netwerk van waterstof tankinfrastructuur uitgebreid naar 20 stations in 2020 (onderdeel nationaal Plan Laadinfrastructuur).

Verduurzaming logistiek

- **PBL** rekent drie subthema's door in een meewind- en tegenwindscenario. Totaal komt dit uit op 0,7 tot 1,9 Mton CO₂-reductie. Het grootste effect verwachten de rekenmeesters van de emissieloze stadlogistiek.
- **PBL-reflectie:**
 - Erg veel (zo'n 100) maatregelen, waarbij soms niet duidelijk was of dit extra was ten opzichte van wat er trendmatig al gebeurt.
 - Stadslogistiek: kosten ZE-vracht nog niet beschikbaar.
 - Mobiele werktuigen: deels afhankelijk van Europese normering.
 - Binnenvaart: zeer onzeker of het lukt inzet biobrandstoffen internationaal af te spreken.
- **Het kabinet** rekent op 1,5-2,7 Mton CO₂-reductie voor de logistieke sector.
 - Verder oppakken met de Topsector Logistiek. Versterken programma *Lean en Green*, ook richten op innovatie en logistieke optimalisatie. Daarnaast Nederlandse inzet op strenge EU-normen voor vrachtwagens en bestelbussen.
 - Toewerken naar emissieloze stadslogistiek in 2025 door normering als onderdeel van kabinetsvoorstel harmonisatie van milieuzones. GD stadslogistiek wordt verder uitgebreid.
 - Kabinet treedt in overleg met betrokken overheden met als doel emissieloos openbaar (streek)vervoer verder te stimuleren.
 - Rijk neemt in aanbestedingen criteria op om de uitstoot van mobiele werktuigen te beperken.
 - Het structurele budget voor infrastructuur wordt met 100 mln euro verhoogd. Inzet is een structurele shift voor goederenvervoer van weg naar spoor en water.
 - Prioriteit bij de binnenvaart is aanpak aandrijflijn van binnenvaartschepen toewerkend naar een elektromotor op de schroefas door pilots en demonstraties.

Verduurzaming personenmobiliteit

- **PBL** komt tot een bandbreedte van 1,6 tot 4,4 Mton CO₂-reductie met als uitersten 1,6 Mton in het kleine beleidspakket met tegenwind en 4,4 Mton in het grote beleidspakket met meewind. Het grootste effect in alle scenario's wordt toegerekend aan rekening rijden: 1,4 tot 2,8 Mton.
- Over OV en fiets merkt PBL het volgende op:
 - Substantiële effecten op bereikbaarheid, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, gezondheid. Die effecten zijn vaak groter dan het CO₂-effect.
 - Investeren in infrastructuur: grootste effect is bereikbaarheidseffect. Minder weginfra is niet los zien van andere maatregelen als rekeningrijden.
 - Accijnsverhoging leidt naast minder uitstoot ook tot reductie autogebruik.
 - Hogere parkeertarieven reduceert vooral autoverkeer in de stad.
 - Effect campagne stimuleren autodelen zijn beperkt.
- Over zakelijk reizen merkt PBL het volgende op:
 - Koploperbeleid en aanpassen onbelaste woon-werkvergoeding belangrijkste maatregelen

- Autonome ontwikkeling dempt effect koploperbeleid
- Aanpassen onbelaste woon-werkvergoeding ook aan de orde bij fiets/OV-pakket.
- **Het kabinet** gaat in op:
 - Zakelijk reizen: steun voor coalitie Anders reizen. Kabinet werkt aan wegnemen randvoorwaardelijke belemmeringen en verankering duurzame mobiliteit in wetgeving (Omgevingswet). Werkgevers kunnen zelf kilometervergoeding differentiëren en meerkosten van duurzame brandstoffen voor hun rekening nemen.
 - Fietsaanpak: naast bestaande ambities en plannen worden aanpassing van de infrastructuur opgepakt via de MIRT-aanpak. Het ministerie is ook bezig met de ombouw naar een Mobiliteitsfonds. Duurzaamheid en mogelijkheden om dit te stimuleren krijgt hierin een prominente plaats.
 - MaaS: Steun voor het ontwikkelen van nieuwe concepten. Zoals betalen via een app. Datadelen is uitgewerkt in aanbesteding van zeven landelijke opschaalbare regiopilots. De GD autodelen krijgt een vervolg in aanvulling op de Citydeal elektrische deelmobiliteit.
 - Aangekondigde pilots met alternatieve vormen van vervoer en betaling worden in samenwerking met de Mobiliteitscoalitie nog deze kabinetsperiode worden uitgevoerd.
 - Vrijstelling van BTW voor het openbaar vervoer past niet met de afspraken in het regeerakkoord. Europese regelgeving staat vrijstelling niet toe.
 - Banden: hier ligt een rol voor zowel overheid als branches een rol. In EU-verband zet het kabinet zich in voor scherpere eisen aan banden.

Toekomstbestendige bekostiging van het mobiliteitssysteem

- Het kabinet geeft aan het bekostigingsvraagstuk vanuit verschillende invalshoeken (ook veiligheid, bereikbaarheid, economie) en in onderlinge samenhang te willen bezien. Dit komt terug bij de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds.

Vervolgafspraken

- Vanaf komende maandag gaan de werkgroepen aan de slag. De voorzitters zijn inmiddels bekend.
- Startpunt vormen de taakopdrachten in combinatie met de PBL-analyse en de kabinetsappreciatie.
- Deelnemers geven bij secretariaat aan welke tafel zij of hun collega's willen deelnemen.
- Het Rijk levert per werkgroep een trekker en zal zich (mede) als onderhandelende partij opstellen.
- De werkgroepen werken toe naar een tussenrapportage voor de Mobiliteitstafel van 29 oktober en een eindproduct voor de Mobiliteitstafel van 22 november.
- Er komt nog een voorstel over de aanpak van het vijfde thema: Andere vormen van bekostiging van mobiliteit.

Klimaatakkoord

Verslag

Vergadering: Mobiliteit
Datum en tijd: 29 oktober 2018

Kort verslag van de Mobiliteitstafel van 29 oktober 2018

Opening en mededelingen

- Annemieke Nijhof memoreert de urgentie van het vraagstuk indachtig de recente IPPC-rapportages en de geluiden vanuit Brussel om het CO₂-reductiepercentage aan te scherpen.
- Er is discussie over de kabinetsreactie om de teruggaafregeling LNG te beëindigen. Het negatieve psychologische effect is groot want het schaadt volgens betrokkenen het vertrouwen in de overheid en daarmee ook de onderhandelingen aan de Mobiliteitstafel. Daar wordt tegenin gebracht dat bekend was dat de maatregel tijdelijk was en dat er argumenten aan dit besluit ten grondslag liggen. Algemeen wordt de mening gedeeld dat je koplopers niet moet frustreren en dat zorgvuldig overheidshandelen bij dit soort trajecten noodzakelijk is. Vanuit het ministerie van I&W wordt aangegeven dat met de betrokken branches wordt gezocht naar alternatieve mogelijkheden om de ontwikkeling naar bioLNG te blijven steunen. Voor de werkgroep Duurzame energiedragers is de les dat beleidscontinuïteit een aandachtspunt vormt bij de te maken afspraken.
- Er is ook discussie over de brief van de groene organisaties waarin deze zich kritisch uitspreken over de kabinetsappreciatie. Deze brief is vanuit het perspectief geschreven dat 55 procent CO₂-reductie in 2030 noodzakelijk is. Daar wordt tegenover gesteld dat je soms second-best oplossingen moet accepteren om het einddoel te bereiken. Als alle belangenorganisaties via de media hun zaak bij het kabinet bepleiten dan ondermijnt dit een goed resultaat.

Annemieke Nijhof constateert dat diverse leden grotere ambities hebben dan het kabinet kan/wil waarmaken. Uitgangspunt voor de tafel moet zijn dat het langetermijnproces naar een zorgeloze mobiliteit centraal staat. Het is bekend dat het kabinet maar beperkte financiële middelen beschikbaar stelt en dat sommige maatregelen zijn uitgezonderd. Dat neemt weg dat er op diverse kernpunten wel vooruitgang kan worden geboekt; bovendien is er geen alternatief. Het is ook aan de tafel om als onderdeel van de afspraken hiaten te signaleren en randvoorwaarden te formuleren.

Verslag

- [redacted] constateert dat de rol van opcenten in de discussie over afnemende overheidsinkomsten uit autobelastingen ten onrechte in het verslag ontbreekt. Opgemerkt wordt dat dit punt wel wordt meegenomen in de verdiepingsslag die nu plaatsvindt.
- Op een vraag van [redacted] geeft [redacted] een toelichting over de wijze waarop de juiste band/banden-op-spanning in de berekeningen wordt meegenomen. Nieuwe auto's hebben steeds betere banden zodat daar minder winst valt te halen. Voor de vervangingsmarkt geldt dit nog niet.
- Hoe het zit met de ambities van 33% hernieuwbare energie voor mobiliteit in 2030 wordt nagevraagd in de werkgroep DEM.

Inbreng van de Mobiliteitstafel bij de Kennis- en Innovatieagenda

- In reactie op de schriftelijke bijdrage merkt [redacted] op dat de notie ontbreekt dat goederenlogistiek essentieel is voor de economische dynamiek. Een tweede opmerking



betreft de scope: CO₂-emissies is te smal; bij zero-emissie moeten ook andere schadelijke uitstoot worden meegenomen.

- [redacted] (Rijkswaterstaat) geeft aan de hand van een presentatie een toelichting op het belang van de KIA, het proces binnen de Taakgroep Innovatie en de opgave zoals die o.b.v. het hoofdlijndocument voor mobiliteit is opgesteld.
- In maart is een startdocument opgesteld dat naar de Mobiliteitstafel is gestuurd. Rond de zomer heeft een eerste consultatieronde plaatsgevonden. De reacties uit deze vergadering en een nieuwe consultatieronde bij stakeholders begin november moet uitmonden in een Meerjarig Missiegedreven Innovatieprogramma (MMIP). Belangrijk hierbij is dat het Klimaatakkoord niet de enige input levert.
- Van belang is dat verduurzaming van de mobiliteitssector vooral sociaal en maatschappelijk gedreven is, technologieën zijn ondersteunend. Denk bijvoorbeeld aan MaaS. Zo'n technologie-overstijgende benadering mag daarom niet ontbreken.
- In het verlengde hiervan spelen ook:
 - Ruimtelijke opgaven: voorkom optimaliseren binnen bestaande kaders.
 - Criteria voor de beoordeling van investeringsprogramma's.
 - Business cases in het licht van de 2050-opgaven.
- EZK is de trekker van deze taakgroep. De middelen voor de MMIP's lopen via NWO en de Topsectoren.
- Belangrijk is dat de werkgroepen input voor de KIA leveren.

Stand van zaken werkgroepen

- Over *elektrisch rijden* is al diverse malen gerapporteerd. Gelijktijdig met deze vergadering spreken leden van het FET over de verdere instrumentering van de opgave. De uitkomsten hiervan worden volgende vergadering gedeeld.

Verduurzaming personenvervoer.

- [redacted] rapporteert aan de hand van een presentatie de voortgang. Er zijn acht schrijfgroepen aan het werk. Zij buigen zich over roadmaps met mijlpalen, korte termijn no-regret-maatregelen, pilots, voorwaardelijke uitrol en langetermijntransitiepaden.
- Wie ontbreken zijn de centrale werknemers- en werkgeversorganisaties. Deze zijn van belang om CAO-afspraken te vergroenen. In de praktijk blijkt het lastig om met ondernemingsraden over dit onderwerp afspraken te maken.

Acties:

- breng best practices onder de aandacht van VNO-NCW en MKB-NI.
- nodig leden/bedrijven aan de Industrietafel uit om aan Anders reizen mee te doen. (Annemieke heeft inmiddels het contact gelegd.)
- onderzoek de mogelijkheid om verduurzaming van werkgerelateerde mobiliteit op sectorniveau in cao's in te brengen (bijvoorbeeld de Bouw).
- Bekend is dat de fiscale mogelijkheden beperkt zijn. Dat neemt niet weg dat:
 - Er al veel kan.
Actie: maak hier een lijst met voorbeelden van om te delen.
 - Er ook mogelijkheden zijn die geen systeemwijziging vereisen. N&M en VNA hebben al voorwerk gedaan.
Actie: betrek [redacted] en VNA/N&M bij een inventarisatie en maak een top 3 of 4. Het resultaat moet op het juiste niveau met Financiën worden besproken.
- Bevestigd wordt dat de zero-emissie bus is ingedeeld bij Duurzame Energiedragers in Mobiliteit (Werkgroep DEM).

Duurzame Energiedragers in Mobiliteit.

- [redacted] geeft aan dat in deze werkgroep veel gerekend wordt. Gewerkt wordt met een matrix met daarin de verschillende vervoersmodaliteiten en aandrijfsystemen, bekend van de Brandstofvisie. Het gaat om de potentiële (waaronder Nederlandse productievolume), de vraagontwikkelingen en de financiële effecten. Ondersteund door

het kennisconsortium worden de verschillende beleidsopties in beeld gebracht. Ook liggen er nog beleidsvragen bij TNO.

- Voor de doorrekening is steeds de vraag wat er in het basispad zit. De eerder gestelde vraag over de 33% hernieuwbare energie in 2030 is hier aan de orde. Komt volgende vergadering terug.

Verduurzaming in Logistiek.

- Bij afwezigheid van [redacted] rapporteert [redacted] over de voortgang. Bij zero-emissie stadslogistiek is de definitie van de milieuzones een discussiepunt. Waar trek je de grens? Doel is om van 11 naar 32 zero-emissiesteden op te schalen, maar hoe committeer je deze steden in de korte tijd die er is. Bijkomend probleem is dat VNG tot nu toe in de werkgroep verstek heeft laten gaan. Hoewel er steun is voor een nationale regie om tot uniformering van milieuzones te komen, is er ook het besef dat gemeenten een brede verantwoordelijkheid hebben en integrale afwegingen moeten maken. Het is dus zaak om het VNG-netwerk te activeren. Een optie is om de bestaande green deal op te waarderen tot een GD ZES 2.0 met deelname van zoveel mogelijk gemeenten. Daarbij is ook aandacht vereist voor de ruimtelijke inpassingsvragen en de gevolgen voor de fietsinfrastructuur: een verschuiving naar meer LEV's en cargobikes binnen stedelijke centra gaat hand in hand met toenemend fietsverkeer.
- Om de kansen van CO₂-reductie voor mobiele werktuigen te verzilveren speelt opdrachtgeverschap een belangrijke rol naast technische maatregelen en gedragsverandering.

Andere vormen van bekostiging van mobiliteit

- Annemieke Nijhof verwijst naar de enquête die [redacted] onlangs naar de leden van de tafel heeft uitgestuurd. Doel hiervan is een beeld te krijgen van de gedachten die over andere vormen van bekostiging van mobiliteit leven en hieruit de gemeenschappelijkheden te destilleren. Zij herinnert aan de eerder geconstateerde urgentie om nu voorwerk te doen voor de omslag die in het midden van het komende decennium nodig is. De effectiviteit van een ander bekostigingssystematiek blijkt uit de PBL-doorrekening. De discussie over 'anders betalen voor mobiliteit' is eerder als opdracht uit het Energieakkoord door een aantal partijen gevoerd die ook aan de Mobiliteitstafel deelnemen. De ideeën die toen zijn ontwikkeld en de enquête-uitkomsten vormen bouwstenen voor de Terms of Reference. De beoogde uitkomst is een tafelbreed gedragen two pager met een heldere onderzoeksopdracht. De volgende vergadering zal een concept ter bespreking voorliggen.

Proces

- Over het proces is het beeld nu dat na de laatste vergaderingen van de sectortafels (29 november voor de Mobiliteitstafel) het Klimaatberaad tot een integrale tekst moet komen. Hierbij zijn samenhang en consistentie belangrijke aandachtspunten. In december wordt het integrale pakket voor de doorrekening naar PBL en CPB gezonden. Zoals het er nu uitziet, starten de planbureaus begin januari hun werkzaamheden; deze zullen ergens in februari worden afgerond en aan het kabinet, de Tweede Kamer en de sectortafels worden aangeboden voor de definitieve afronding.
- Er zijn nog geen definitieve afspraken over de ondertekening gemaakt, maar bij voorkeur tekenen partijen voor het totale pakket van de Mobiliteitstafel. Er is immers sprake van een samenhangend pakket.

Rondvraag

- Er is behoefte aan inzicht in de stand van zaken bij de Luchtvaart en Zeevaart. Een rapportage hierover moet op 22 november beschikbaar zijn. Over de luchtvaart wordt opgemerkt dat er diverse fiches door het Rijk zijn gemaakt met voorstellen om in en rondom luchthavens de CO₂-uitstoot terug te dringen.
Actie: deze voorstellen zullen naar PBL worden toegezonden.

- Geconstateerd wordt dat de door de tafel bepleite programmatische en adaptieve aanpak nog geen invulling heeft gekregen. Het gaat hierbij om het samenwerken aan kennisopbouw, scenarioplanning, monitoring van relevante ontwikkelingen, beeldvorming en oordeelsvorming van prioriteiten en optimale inzet van beschikbare middelen.
- Er is behoefte aan informatie over de beschikbaarheid van duurzame biomassa voor de mobiliteitssector.
- [redacted] Asito, zal de plaats van [redacted] aan de Mobiliteitstafel innemen.

Kort verslag Mobiliteitstafel van 29 november 2019

Moederdocument

Visie en ambitie

- *Verkenning.* Er is discussie over de verwoording van de tekst. Voor het Rijk is de huidige formulering niet aanvaardbaar. Los van de precieze verwoording is dit onderwerp voor vrijwel alle deelnemers van de tafel een essentieel en dus onmisbaar onderdeel van een integrale toekomstgerichte aanpak. Bovendien is met de MAUT al een eerste stap gezet. Er is ook een relatie met een bredere operatie over fiscale hervormingen. Het gaat in de verkenning om de drieslag: houdbare bekostiging, betere milieu- en leefkwaliteit (incl. CO₂-reductie) en bereikbaarheid. IPO onthoudt zich van een opvatting.
 - o *Afspraak:* met het Rijk wordt gezocht naar een formulering die ook politiek aanvaardbaar is. De verwoording van hetzelfde thema in het Energieakkoord kan mogelijk hierbij helpen.
- *Mobiliteitsfonds.* Ook hier komt een andere formulering. Het departement is al bezig met de voorbereiding van de omvorming. Er wordt daarom in het kader van het Infrafonds en in het overleg met de regio's (gebiedsprogramma's) rekening gehouden met de bredere mobiliteitsagenda, waaronder duurzaamheidsbelangen.
- *De tabel (p.4)* wordt aangepast op basis van diverse suggesties.

Duurzame energiedragers

- *Inzet van biomassa.* Er vindt een gesprek plaats tussen enkele kernspelers over de voorwaarden waaronder biomassa kan worden ingezet voor biofuels. Voor de beschikbaarheid is ook de relatie met het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid van belang.
- *Cap van 2 Mton CO₂-reductie.* Het kabinet gaat uit van maximaal 2 Mton CO₂-reductie via het DEM-spoor (REDII). De tegelijkertijd komt er €200 mln. subsidie beschikbaar om de productie van duurzame biofuels op gang te brengen, bijvoorbeeld voor Green Truck Fuels. Er is echter sprake van communicerende vaten. De extra 1,74 Mton CO₂-reductie die in eerdere plannen was ontwikkeld kan daardoor niet bij de 2 Mton worden opgeteld.
 - o *Afspraak:* er komt rond 6/7 december een notitie over deze problematiek.

Verduurzaming logistiek

- *Zero emissie milieuzones.* Gelet op de verscheidenheid van gemeenten en de gemeentelijke autonomie is het voor VNG lastig om harde afspraken over het aantal milieuzones te maken. Aan de andere kant hebben vervoerders uniformiteit en een transparant tijdspad nodig om de beoogde CO₂-reductie tot stand te brengen. Staande de vergadering worden teksten geformuleerd die voorzien in een gestructureerd proces met monitoring. Aandachtspunt is wel de omvang van de milieuzones. Voor de beoogde 1 Mton CO₂-reductie is een flink oppervlakte nodig.
- *Ingroei elektrisch goederenvervoer.* Om de beoogde aantallen voertuigen in 2025 daadwerkelijk operationeel te hebben, zijn de volgende zaken van belang:
 - o Afspraken met producenten dat Nederland voldoende voertuigen krijgt aangeleverd.
 - o Financiële middelen om de onrendabele top terug te dringen. Zijn de beschikbare bronnen voldoende? Het gaat om de TKI-regeling en Europese fondsen. Het kabinet zoekt naar een oplossing.
 - o Een overgangsregeling.
 - o Adequate (en tijdige) laainfrastructuur voor zwaardere elektrische (vervoers)modaliteiten.
- *Binnenvaart:* er komen nieuwe teksten over de Green deal.

Verduurzaming personenmobiliteit

- *Algemeen.* Er vindt in overleg met enkele sleutelpersonen nog een stroomlijning van teksten plaats. Dit geldt ook voor een eenduidige verwoording van begrippen (bijvoorbeeld met verwijzingen).

- *Parkeerbeleid*. de teksten zijn te specifiek en daardoor lastig hanteerbaar. Daarom wordt de reikwijdte verbreed naar het gemeentelijke parkeerbeleid. De formulering moet wel zodanig zijn dat PBL het plausibel vindt dat hier CO2-reductie door optreedt.
- *Anders reizen*. Centraal staat dat zoveel mogelijk bedrijven meedoen en zich committeren aan 50% emissiereductie. De 75%-eis van de top-10 maatregelen is mede opgenomen ivm de doorrekenbaarheid maar mag geen belemmering voor deelname zijn. Bij voorkeur moeten koplopers of bedrijven met een beperkt handelingsperspectief (bijv. zonder eigen wagenpark/leasevloot) ook mee kunnen doen.
- *Banden*. Er komt nog een nieuwe tekst.
- *Terugdringing hyperspits*: hier zijn nieuwe teksten voor.

Zee- en luchtvaart

- *Zeevaart*. Mogelijk ook emissiereductie in havens opnemen (walstroom).
- *Luchtvaart*.
 - o Laatste alinea vervalt.
 - o Zo mogelijk wel een tekst over het streven van Schiphol om een zero-emissie luchthaven te worden. Bezien moet worden wat hiervan de effecten zijn.
 - o Passage opnemen over het streven om vliegen binnen een straal van 700 km zoveel mogelijk te vervangen door treinverkeer.

Elektrisch personenvervoer

- Veel lof voor het aangeleverde stuk en het bereikte resultaat. Diverse kwesties moeten nog worden opgelost. De belangrijkste zijn:
 - o *Financieringsgat*. In de voorgestelde vormgeving wordt 85% van de financiering door de sector opgebracht. Het FET vindt dat er goede redenen zijn (positieve externe effecten zoals gezondheidswinst) om de resterende 15% buiten het eigen domein op te halen. Vanuit het Rijk wordt hier tegenin gebracht dat alle tafels aangeven over onvoldoende middelen te beschikken. Claims kunnen dus niet zomaar doorgeschoven worden. Het Rijk zoekt wel naar een oplossing.
 - o *Accijnsverhoging*. In het FET-voorstel worden accijnzen met 1-2 cent verhoogd. Een aantal leden heeft hier bezwaar tegen. Het nalaten van de beoogde verhoging levert een gat van €120 à 180 miljoen op. Een van de mogelijke oplossingen is om de accijnzen te differentiëren naar koolstofintensiteit.
 - o *Inkomstenderving opcenten*. Voor provincies is de inkomstenderving door het wegvallen van de MRB op elektrische auto's een probleem. Dit betreft de periode tot 2025. De opcenten zijn een belangrijke inkomstenbron voor provincies. Het Rijk zegt toe naar een oplossing te zoeken.

Verkenning Andere vormen van bekostiging mobiliteit

- *Opcenten*. Ook hier speelt de kwestie van de opcenten. Ontbreekt ten onrechte in de figuur.
- *Relatie met MAUT*. Pas op dat de algemene discussie de invoeringstermijn van de MAUT niet in de weg zit.
- *Bijtelling*. Overweeg ook variabele bijtelling als variabele op te nemen.
- *Pilots*. Maak ook pilots onderdeel van de verkenning.

Tot slot

- Op 10 december (9-12 uur) vindt de laatste vergadering van de Mobiliteitstafel plaats. Inzichtelijk wordt gemaakt wat dan is vastgesteld en wat nog besproken moet worden.
- Er ligt een tafelbreed verzoek om ook aan te geven welke instrumenten kunnen worden ingezet als de 55%-doelstelling actueel wordt. Nationaal ligt in eerste instantie een intensivering van het elektrificeringsspoor dan voor de hand. In deze context ontstaat er een nieuwe discussie over de inzet en ondersteuning van duurzame en geavanceerde biofuels.



Kort verslag Mobiliteitstafel van 15 maart 2019

Opening

Staatssecretaris van Veldhoven was bij het begin van de vergadering aanwezig. Zij bedankte de tafeldeelnemers voor het geleverde werk. Met het ontwerpakkoord is een goede basis gelegd voor de volgende fase van het Klimaatakkoord. De staatssecretaris is ervan overtuigd dat de effecten groter worden naarmate diverse voorstellen nog beter zijn uitgewerkt. Dat gaat de komende tijd gebeuren.

Het kabinet heeft tot 29 maart tijd nodig om zijn wijzigingsvoorstellen verder uit te werken. Op 26 april wil het kabinet de aangepaste plannen vaststellen. In het proces hiernaartoe worden ook stakeholders bij de uitwerking betrokken. In deze vergadering wordt nog niet op de inhoud ingegaan van het wijzigingsvoorstellen van het kabinet. Voor de mobiliteitssector betekent het wijzigingsvoorstel dat het onderdeel elektrisch vervoer wordt geoptimaliseerd. De rest van de voorstellen blijft onverkort gehandhaafd, met onderkenning van het voorbehoud dat IPO en VNG hebben gemaakt.

PBL-doorrekening

PBL-onderzoeker [redacted] geeft aan de hand van een sheetpresentatie (zie bijlage) een toelichting op de PBL-doorrekening. De doorrekening wordt bemoeilijkt door drie vormen van onzekerheid: vormgevingonzekerheid (wat wordt precies bedoeld met de voorgestelde afspraak?), gedragsonzekerheid (hoe zal op de voorgestelde afspraak worden gereageerd?) en omgevingszekerheid (wat zijn plausibele verwachtingen met betrekking tot energieprijzen, economische en technologische ontwikkelingen en dergelijke?). Het gevolg van deze onzekerheden is dat de uitkomsten van een forse bandbreedte zijn voorzien.

Per thema worden de achtergronden en aannames van de effectberekening in detail van een toelichting voorzien en door tafeldeelnemers becommentarieerd. Op basis van de doorberekening is volgens het PBL vooralsnog de kans groot dat met het huidige pakket met de nu bekende invulling van de maatregelen de beoogde CO₂-reductie niet gehaald wordt.

Annemieke Nijhof bedankt [redacted] en zijn PBL-collega's voor het nuttige en goede werk. Er is veel waardering voor de inzet en degelijkheid die de PBL-onderzoekers lopende het proces hebben getoond.

Vervolgproces: hoe verder?

In de periode tot aan de zomer wordt gewerkt aan het definitieve akkoord. In eerste instantie - tot 29 maart - is het kabinet aan zet met de uitwerking van de wijzigingsvoorstellen. Per sector gebeurt dit onder leiding van de verantwoordelijke DG. In de daaropvolgende fase tot 26 april vinden dan gesprekken plaats met directe stakeholders om tot een breed gedragen voorstel te komen. Rond 20 april zou dit proces in een tafelbijeenkomst kunnen worden afgerond. Vervolgens vindt behandeling in het parlement plaats. Eind mei/begin juni zou dan de Mobiliteitstafel nog een laatste keer kunnen vergaderen over het definitieve Klimaatakkoord, inclusief de governance, uitvoering en monitoring. Dan is ook aan de orde wie het Klimaatakkoord gaat ondertekenen. Kortom, binnenkort worden nog twee vergaderdata voor de Mobiliteitstafel bepaald, resp. rond 20 april en eind mei/begin juni.

Het geschetste proces betekent dat er nu niet meer onderhandeld wordt over aanvullende maatregelen om meer zekerheid te krijgen dat de beoogde 7,3 Mton CO₂-reductie ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Beleidsaanscherpingen kunnen gaande het uitvoeringsproces tot stand komen. Zo is de logistieke sector al volop bezig uitvoering van de afspraken in gang te zetten. Ook het ministerie van I&W is bezig - waar nodig samen met andere departementen en stakeholders - diverse afspraken uit het ontwerpakkoord op te pakken.

Tot slot worden de tafeldeelnemers nog apart geïnformeerd over de procedure dit voortvloeit uit de aangenomen motie van de Eerste Kamer die impliceert dat de verslagen van de tafelvergaderingen (niet de werkgroepen) openbaar worden gemaakt. Gebruikelijk is dat in ieder geval namen worden weggelakt. Ook kunnen deelnemers die bezwaar maken tegen openbaring dit melden. Desbetreffende verslagen plus een begeleidende brief met informatie over de te volgen procedure ontvangt u binnenkort.