

Agenda Mobiliteit en Transport

Deze 'Agenda Mobiliteit en Transport' maakt geen onderdeel uit van het 'Energieakkoord voor duurzame groei'. De agenda dient als startdocument voor het vervolgproces op het terrein van mobiliteit en transport en is daarmee tegelijkertijd een manier om de onderdelen van het uitgebreidere werkdocument waar tafelleden in juni onderling overeenstemming over bereikten niet verloren te laten gaan. Er is door partijen immers al veel meer uitgewerkt en uitgedacht dan de compacte tekst in het Energieakkoord laat zien.

Doelstelling

Het primaire doel van de partijen uit de mobiliteit- en transportsector is om de uitstoot van broeikasgassen door de sector te reduceren. Partijen omarmen de ambitie dat in 2050 de broeikasgasemissie van de mobiliteit- en transportsector met minimaal 60 procent is gereduceerd ten opzichte van 1990¹, en maken hiertoe afspraken (zie tabel). Daarbij wordt waar mogelijk gestreefd naar vermindering van andere ongewenste (milieu)effecten. Als tussendoel hanteren partijen een vermindering van de uitstoot van de sector in 2030 tot maximaal 25 Mton CO₂-equivalent (circa -17% t.o.v. 1990). Deze reductiedoelstellingen vragen om een relatief nog grotere reductie gezien de voorspelde toename van verplaatsingen tot en met 2050².

	Broeikasgasemissies (Mt CO ₂ -equivalent, <i>vergelijkingen t.o.v. 1990</i>) ³	
	... met vastgesteld beleid	... volgens doelstelling akkoord
2011	38,4 +26%	-
2030	Indicatief 34,1 (+12%)	25,0 (ca. -17%)
2050	-	ca. 12 (-60%)

In het kader van de beoogde energiebesparing van ten minste 100 PJ energiebesparing (finaal) voor de hele economie komen de partijen overeen dat de transport en mobiliteit sector hieraan een bijdrage zal leveren door naar verwachting in 2020 15 à 20 PJ te realiseren ten opzichte van de referentieramingen van ECN 2012, ervan uitgaande dat dit overeenkomt met een reductie van 1,3-1,7 Mton ten opzichte van de verwachte trendontwikkeling in 2020. Daarbij is aangenomen dat de daarvoor noodzakelijke voorgenomen Europese CO₂-normen voor personen- en bestelauto's in 2020 tijdig tot stand komen. Hierin zijn niet begrepen de emissies van de luchtvaart en de zeescheepvaart. Deze vragen vanwege de extraterritoriale aspecten een afzonderlijke benadering.

¹ Volgens definitie van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC, 1996+revisies). Bij deze definitie past de kanttekening dat de bijdragen van lucht- en scheepvaart hierin zeer klein zijn, omdat alleen de verplaatsingen met vertrek en aankomst binnen Nederland meetellen. Voor de lange termijn zijn de emissies van deze sectoren - ook al vallen ze nu buiten de afspraken per land - uiteraard van groot belang voor de beheersing van het klimaatprobleem. Om de orde van grootte aan te geven: als het aandeel van het Nederlandse BNP in de mondiale economie gebruikt wordt voor het aandeel van Nederland in de mondiale emissies van lucht- en scheepvaart, dan betekent dat een CO₂-emissie van circa 11 Mt in 1990 en circa 14 Mt in 2011.

² Indicatie van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL): Ruim 1% jaarlijkse groei tot 2030, circa 0,5% tot 2050.

³ Gebaseerd op de Referentieraming PBL/ECN 2012. Effecten van vastgesteld en voorgenomen beleid zitten met name in de lagere uitstoot van auto's door CO₂-norm EU en door biobrandstoffen (daadwerkelijke effecten nog erg onzeker).

Visie

Partijen zijn zich ervan bewust dat deze doelstellingen ambitieus zijn, maar zijn tegelijkertijd ook doordrongen van de noodzaak om deze ambitie waar te maken. Zij erkennen dat voor het slagen van de ambitie en het grijpen van de kansen voor innovatie en groene groei nauwe samenwerking tussen, en bundeling van krachten van alle betrokken partijen - marktpartijen, gebruikers, kennisinstellingen, NGO's en overheden - een essentiële voorwaarde is. Daarom hebben partijen afspraken gemaakt over langetermijnperspectieven en kortetermijnmaatregelen.

Partijen realiseren zich daarbij dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën en mobiliteitsconcepten een snel, soms onvoorspelbaar en continu proces is waarvan de uitkomst in 2050 zich moeilijk laat voorspellen. Een precieze blauwdruk van technologieën en concepten die dan gerealiseerd zullen zijn is daarom niet mogelijk. Naast het maken van concrete afspraken op korte termijn, hechten partijen aan continue borging van het proces om vernieuwing en innovatie voor de lange termijn – en daarmee de gewenste groene groei – zo goed mogelijk te verankeren.

Hoewel een lange termijn blauwdruk niet te maken is, staat voor partijen vast dat verhoging van de energie-efficiëntie, vermindering van de behoefte aan mobiliteit en transport, het vergroten van het aandeel van de duurzamere modaliteiten, de overgang naar nieuwe energiedragers, het doorvoeren van het principe de gebruiker/vervuiler betaalt, een vernieuwde brandstofmix, effectief bron- en ruimtelijk beleid, effectief mobiliteitsmanagement en aansluiting bij de behoeften en beleving van gebruikers de sleutels zijn om de ambitie te realiseren.

Daarnaast is het gedrag van de reiziger of vervoerder in belangrijke mate bepalend voor succes. Autonome ontwikkelingen zoals de verschuiving van bezit naar gebruik, toenemende verstedelijking, co-creatie en zelforganisatie, stijgende toegang tot en gebruik van internet en mogelijk nieuwe technologieën zoals 3D-printing hebben een zelfsturende werking.

Het overheidsbeleid dient - onverlet de verantwoordelijkheid van marktpartijen zelf - zodanig te zijn ingericht dat het gewenste ontwikkelingen prikkelt, stuurt en ondersteunt. Naast gerichte overheidsmaatregelen zijn uitgangspunten voor succesvol beleid onder meer effectieve samenwerking op Europees niveau, zo veel mogelijk duidelijkheid en zekerheid over (overheidsbeleid), het wegnemen van barrières zoals de toegang tot financiering, het gezamenlijk streven naar (vrijwel) emissievrij vervoer, handhaving van een level playing field, de beschikbaarheid van relevante informatie en data en het inzetten van schaarse oplossingen waar die het meest efficiënt zijn. Uitgangspunt blijft dat werkgevers binnen de fiscale kaders voor zakelijke reizen energie efficiënte vervoerwijzen gunstig kunnen behandelen.

Partijen zien mogelijkheden om middels goede afspraken substantieel op kosten te besparen en te investeren in nieuwe werkgelegenheid. Minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen vergroot de voorzieningszekerheid, en zuiniger vervoermiddelen leiden tot lagere brandstofkosten bij gebruikers. Daarnaast kan duurzame mobiliteit op basis van hernieuwbare energie leiden tot nieuwe werkgelegenheid en waardecreatie bij nieuwe producenten en toeleveranciers⁴. Dit perspectief maakt versneld realiseren van duurzaamheidsambities aantrekkelijk.

Specifieke kansen voor groene groei zien partijen in de ontwikkeling en productie van bepaalde groepen voertuigen (zoals fietsen, vrachtwagens, bussen en schepen), in kennisontwikkeling/innovatie, productie en ontwikkeling van nieuwe energiedragers en infrastructuur, in ontwikkeling en productie van onderdelen (w.o. auxiliaries en powertrains) en in de ontwikkeling en productie van (ICT-)diensten en mobiliteitsconcepten.

⁴ Zie 'An Economic Assessment of Low Carbon Vehicles', Cambridge Econometrics, 2013.

Voorbeelden van kansrijke duurzame alternatieven zijn elektrificering van aandrijving, duurzame (bio)brandstoffen gemaakt uit afval en reststromen (waaronder groen gas) en het rijden op waterstof; elektrisch vervoer lijkt op dit moment het meest kansrijke duurzame transitiepad voor personenauto's en lichte distributievoertuigen op de korte en middellange afstand. Naast elkaar zullen meerdere paden bewandeld moeten worden, inclusief de verdere ontwikkeling van ultrazuinige benzine- en dieselmotoren. Hierbij zijn uit het oogpunt van efficiëntie tijdige en gerichte keuzes per technologie wenselijk. Waar mogelijk dienen deze alternatieven al op korte termijn te worden ingezet om CO₂-emissies tijdig te reduceren. De toepassing van nieuwe technologie, anders dan de aandrijving, die het brandstofverbruik vermindert (zoals het lichter maken van voertuigen zonder negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid) is no-regret en dient dus zonder reserves te worden nagestreefd.

Partijen realiseren zich dat de sector mobiliteit en transport zeer divers is, dat vele partijen zijn betrokken en dat vele maatregelen bij elkaar het succes bepalen. In deze agenda is gekozen voor een selectie van afspraken die naar verwachting op termijn de meeste impact zullen hebben. Partijen hechten er echter aan dat ook maatregelen en initiatieven die zijn geïdentificeerd maar niet in deze agenda zijn meegenomen, zo mogelijk nader worden overeengekomen en uitgewerkt.

Lange termijn perspectieven: Groene groei

1) Duurzame brandstoffenmix

Belanghebbende partijen, waaronder het Ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M, trekker), het Ministerie van Economische Zaken (EZ), Stichting Natuur & Milieu (N&M), Milieudefensie, RAI Vereniging, Bovag, EVO, Transport en Logistiek Nederland (TLN), De Groene Zaak, ANWB, Deltalinqs en VNO-NCW ontwikkelen uiterlijk in het voorjaar van 2014 een gezamenlijke visie op een duurzame inzet van alternatieve en fossiele brandstoffen voor de middellange en lange termijn, inclusief een overzicht van de kennislacunes en ontwikkelingsdoelstellingen die hieruit voortkomen en de mogelijkheden voor Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen. Hierbij wordt overlegd met vertegenwoordigers van de relevante technologieën. Doel is een zo effectief en efficiënt mogelijke inzet van brandstoffen, gebaseerd op beschikbaarheid, CO₂-reductiepotentieel, (toekomstig) beschikbare alternatieven voor de verschillende modaliteiten en overige duurzaamheidseffecten passend in de gewenste klimaattransitie. Naast de gezamenlijke visie wordt bovendien een aanpak op hoofdlijnen naar geheel duurzame mobiliteit opgesteld.

De visie bevat tenminste een gezamenlijk standpunt en timing ten aanzien van:

- Biobrandstoffen: Het uitfaseren van biobrandstoffen met negatieve duurzaamheidseffecten, een transitie naar duurzame geavanceerde biobrandstoffen en de wijze waarop een gerichte inzet in vooral de scheepvaart, luchtvaart en lange afstandstransport over de weg kan worden gerealiseerd.
- LNG: Het effect van de mogelijke inzet van LNG in de verschillende modaliteiten op de benodigde klimaattransitie (m.n. eisen aan methaanemissies), luchtkwaliteit en externe veiligheid en de samenhang en risico's ten aanzien van beschikbaarheid van bio-LNG en schaliegas. Daarbij worden ook de beleidsmogelijkheden betrokken voor de sturing van de gewenste transitie en zicht op de (on)mogelijkheden van inzet in de scheepvaart en het wegvervoer en de benodigde (tank)infrastructuur.
- De rol van CO₂-normstelling voor het halen van de lange termijn CO₂-doelen voor de sector mobiliteit en transport, inclusief een effectieve inzet van de Fuel Quality Directive na 2020. Dit zal fungeren als ijkpunt voor de inzet van Nederland in internationale onderhandelingen (zie paragraaf 5).

Partijen spreken af zich in te zetten om tot een gerichte uitrol van de kansrijke technologieën te komen. De te ontwikkelen visie geeft daarom tevens tenminste inzicht in de volgende vraagstukken:

- a. Potentie, keteneffect op de uitstoot van CO₂, overige klimaateffecten (waaronder methaanemissies en waterstoflekkage) en overige externe factoren zoals landgebruik/verdringing voedsel, schade aan biodiversiteit en bodemvruchtbaarheid en veiligheidsrisico's.

- b. Het potentieel: Welk aandeel van het energiegebruik van de vervoerssector (inclusief scheep- en luchtvaart) kan met de verschillende alternatieve brandstoffen realistisch en duurzaam worden gedekt in 2020, 2030 en 2050 (uitgaande van de verwachte groei - volgens de verschillende trend-scenario's)?
- c. Wat is de meest effectieve inzet van de beschikbare brandstoffen tussen de verschillende sectoren en modaliteiten op basis van het CO₂-effect, energetisch rendement en overige duurzaamheidseffecten van de beschikbare alternatieven? Wat is het klimaat-effect van grootschalige inzet van alternatieve brandstoffen met beperkt of negatief klimaat-rendement? Wat zijn mogelijke lock-in effecten voor een duurzame transitie en hoe kan dit worden voorkomen?
- d. Welk beleid (regelgeving, stimuleringsbeleid) is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de verschillende brandstoffen worden ingezet in de sectoren die daarvoor vanuit een overall duurzaamheidsperspectief de voorkeur verdienen?
- e. Voor elk van deze oplossingen wordt vervolgens een analyse gemaakt betreffende haalbaarheid, kosten en baten en kansen voor de Nederlandse economie.

I&M is opdrachtgever van het onderzoek; jaarlijks worden voortgang en ontwikkelingen besproken. Indien nodig wordt de gezamenlijke visie bijgesteld.

2) Zero emissie

Partijen hebben de ambitie om het aantal personenauto's met een zeer lage CO₂-uitstoot fors uit te breiden. In 2020 zouden er minimaal 200.000 auto's moeten zijn met een CO₂-uitstoot lager dan 50 g/km⁵ (tank-to-wheel), in 2025 minimaal 1 miljoen auto's met een uitstoot zoveel lager als mogelijk is in het kader van Europees bronbeleid (maar niet hoger dan 50 g/km). In 2035 zijn alle nieuw verkochte personenauto's technisch in staat om met de juiste energiedrager CO₂-neutraal te rijden (well-to-wheel). In 2050 geldt dit voor alle personenauto's in Nederland. De keuze voor de juiste energiedragers volgt uit de visie op duurzame inzet van brandstoffen (zie paragraaf 1). Alle partijen dragen er vanuit hun eigen verantwoordelijkheid zorg voor dat deze energiedragers en technologieën tijdig worden geïmplementeerd.

Voor stadsdistributie zien partijen zero emissie ook als wenkend perspectief. Connekt (trekker), N&M, RAI Vereniging, EVO, TLN, I&M en gemeenten (waaronder Rotterdam, Eindhoven, Maastricht, Amsterdam en Zutphen) beogen in 2014 een Green Deal te sluiten over zero emissie stadsdistributie die regionale pilots mogelijk maakt, lange termijn richting geeft en de haalbaarheid op onderwerpen als economie, doorstroming en veiligheid in beeld brengt. Daarbij wordt aangesloten bij initiatieven die reeds in diverse gemeenten door innovatieve ondernemers in praktijk worden gebracht. Per december 2013 is hiervan de haalbaarheid in kaart gebracht; in ieder geval in de gemeente Rotterdam zal een pilot worden opgestart.

3) Betalen voor gebruik

Partijen starten een onderzoek naar de huidige en toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van 'betalen voor gebruik' voor voertuigen. Daarbij wordt ook in kaart gebracht op welke wijze Nederland op die ontwikkelingen zou kunnen inhaken/inspelen en welke stappen daarvoor nodig zijn. Met het oog op mogelijke invoering in de toekomst wordt verkend c.q. in kaart gebracht welke uitgangspunten en condities daarbij zouden moeten/kunnen gelden, zoals bijvoorbeeld het niet verder compliceren c.q. het vereenvoudigen van het fiscale stelsel en het gelijktijdig afschaffen van MRB, BPM en het Eurovignet, zodat invoering van variabilisatie niet leidt tot lastenverzwaring van bedrijfsleven en huishoudens. In deze kabinetsperiode zullen door kabinet hiertoe geen stappen worden gezet. Initieel nemen private partijen initiatieven; het Rijk neemt vanaf 2016 wel deel aan het onderzoek. Of er daadwerkelijk stappen worden gezet richting 'betalen voor gebruik' hangt af van toekomstige politieke besluitvorming.

4) Ruimtelijk beleid

⁵ 50g/km is de grens die momenteel in Europa gehanteerd wordt voor het verlenen van 'supercredits'.

Partijen stellen dat ruimtelijk beleid mede gericht zou moeten zijn op het reduceren van CO₂-emissies in mobiliteit en transport, rekening houdend met de “ladder voor duurzame verstedelijking” uit het Besluit Ruimtelijke Ordening. Door het verhogen van de focus en expertise op dit gebied kunnen belangrijke kansen om bij te dragen aan klimaatdoelen en verduurzaming van de mobiliteit worden verzilverd.

- De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) bevorderen dat gemeenten en provincies klimaatdoelen integreren bij de aanpassing van ruimtelijk beleid in het kader van de (momenteel in ontwikkeling zijnde) Omgevingswet, op een dusdanige manier dat deze afspraken niet leiden tot verhoging van de regeldruk. Dit betreft zowel de lokalisatie van woon- en werklocaties als ook de verbindingen naar en tussen deze locaties (o.a. fiets, OV, P+R ‘Plus’). VNG en IPO zullen gemeenten en provincies hierbij ondersteunen in overleg met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) en de kennisorganisatie Platform 31.
- I&M en VNG nemen verder initiatief om voor het einde van 2013 in samenspraak met IPO, Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer (SkVV) en relevante kennisinstellingen de toepassing van de Bereikbaarheidsindicator zodanig vorm te geven dat daarmee een koppeling kan worden gemaakt tussen ruimtelijke en mobiliteitskeuzes en -ontwikkelingen.

Korte termijn maatregelen

Technologie

Er zijn momenteel verschillende technologieën die duurzaam tot fors lagere CO₂-emissies kunnen leiden: elektrisch vervoer, waterstof, duurzame geavanceerde biobrandstoffen en combinaties daarvan. Daarnaast is nog een grote winst te behalen door het verhogen van de efficiency van voertuigen.

5) Bronbeleid

Het behalen van de doelstellingen c.q. het realiseren van de geschetste lange termijn perspectieven hangt in belangrijke mate af van Europees beleid en internationale afstemming. Betrokken partijen zetten in op Europese normen voor alle voertuigen met het oog op het behalen van de doelstellingen van 2030 en 2050. Waar dit de kans op realisatie verhoogt, bouwen partijen daartoe bovendien coalities met Europese, dan wel mondiale, zuster- en koepelorganisaties.

Partijen zetten er gezamenlijk op in dat de Europese Commissie eind 2014 een voorstel heeft gedaan voor aangescherpte CO₂-normen voor personen- en bestelauto's voor de periode na 2020. Deze afspraken bevatten maatregelen om de effectiviteit van de normen te vergroten.

Daarnaast zetten partijen er op in dat vóór 2020 in Europees en/of internationaal verband:

- Aangescherpte CO₂-normen voor personen- en bestelauto's zijn vastgelegd voor 2030, met een doorkijk naar 2035 om de industrie voldoende voorbereidingstijd te geven.
- CO₂-normen voor vrachtwagens en bussen – en zo mogelijk mobiele machines – zijn vastgesteld.
- Beleid voor CO₂-reductie door binnenvaart, zeevaart, luchtvaart en spoor is ontwikkeld.
- CO₂-normen voor brandstoffen zijn aangescherpt (inclusief ‘Indirect Land Use Change’).
- Rijksoverheid, marktpartijen en NGO's gesteund door kennisinstellingen, nemen een voortrekkersrol in het verder opzetten en ontwikkelen van voorstellen voor de certificering en controle op de duurzaamheidscriteria voor de inzet van duurzame biobrandstoffen (inclusief Indirect Land Use Change).

I&M (trekker), ANWB, RAI Vereniging, Bovag, EVO, TLN, VNPI en N&M ontwikkelen voor het eind van 2013 een gedetailleerde Nederlandse inzet t.b.v. de Europese onderhandelingen en een strategie om deze inzet te realiseren.

6) Publiek-private marktvoorbereiding

De meeste alternatieven voor de huidige voertuigen zijn nog in een pilot- of marktvoorbereidingsfase. Rijksoverheid, RAI Vereniging, Bovag, EVO, TLN, de Vereniging van Nederlandse Leasemaatschappijen (VNA) en ANWB spreken af uiterlijk in 2014 een publiek/privaat programma te hebben opgezet dat het kader biedt

voor de ontwikkeling van business cases en producten voor de transitie naar duurzame mobiliteit. I&M neemt het initiatief om hiervoor eind 2013 met een voorgesteld plan van aanpak te komen. Daarbij komen de volgende punten aan de orde:

- In het programma wordt het “leren leren” geborgd. Er wordt een ‘best practice’ structuur ontwikkeld voor proeftuinen op het gebied van duurzame mobiliteit, met o.a. criteria op het gebied van leerdoelen (op het gebied van innovatie en/of marktintroductie), potentie van CO₂-prestatie, inzicht in benodigde randvoorwaarden en inzicht in effect op andere omgevingsfactoren.
- Met de betrokken partijen wordt een inventarisatie gemaakt van reeds lopende relevante proeftuinen, living labs, green deals en topsectoractiviteiten. Deze worden doorgelicht op basis van de ontwikkelde structuur. Indien wenselijk kunnen initiatieven gebundeld worden.
- Op basis van de gedeelde visie (zie paragraaf 1) wordt een inventarisatie gemaakt van deelsectoren waar nog geen proeftuinen plaatsvinden, terwijl er wel kansen liggen voor emissiereductie en groene groei. Partijen bekijken gezamenlijk hoe hier optimaal opvolging aan te geven.
- Bij alle proeftuinen worden afspraken gemaakt over monitoring & evaluatie en borging van de gemaakte afspraken. Hierbij is ‘open data’ het uitgangspunt.

Daarnaast maken TLN (trekker), EVO, RAI Vereniging, Bovag en I&M op gefundeerde basis de terugverdientijd van energiebesparende maatregelen inzichtelijk, onder andere uit de proeftuin Truck van de Toekomst. Hiervoor wordt voor eind 2013 een communicatie-tool ontwikkeld. Partijen maken een doorstart met de proeftuin Truck van de Toekomst zodra nieuwe technieken beschikbaar komen.

Partijen zetten in op maximale doorvoering voor 2016 van energiebesparende maatregelen op vracht- en bestelauto’s met een korte terugverdientijd. Dit is kosteneffectief en levert de sector 6-7 procent brandstofreductie en CO₂-winst op. De voortgang wordt jaarlijks gemonitord en gecommuniceerd. Bij onvoldoende voortgang overleggen overheid en sector over effectieve aanvullende maatregelen.

7) Koploperschap nieuwe technologieën

Partijen zien kansen voor (het uitbouwen van) Nederlands koploperschap in de ontwikkeling van voertuigen, vaartuigen, materialen, brandstoffen en diensten op het terrein van duurzame mobiliteit en streven naar het benutten van Intelligente Transport Systemen en voertuig-wal-communicatie.

Algemeen:

- I&M onderzoekt in het eerste kwartaal van 2014 in samenwerking met EZ en marktpartijen of en in hoeverre aanscherping van Europese normen voor voertuigen leidt tot marktkansen voor Nederlandse leveranciers van producten en diensten op het gebied van mobiliteit en hoe deze kunnen worden verzilverd.

Elektrisch Vervoer:

- Nederland ziet kansen voor groene groei door zich blijvend te manifesteren als koploper op het terrein van elektrisch vervoer van personen en goederen binnen stedelijke agglomeraties. Nederland is als relatief dichtbevolkt land bij uitstek geschikt voor een koplopersrol op dit terrein.
- Het Formule E-team (FET), in samenwerking met de Rijksoverheid en onder de randvoorwaarde dat de inzet van het Rijk ook in de komende jaren geborgd blijft, zorgt ervoor dat het privaat-publieke project elektrisch rijden wordt voortgezet op een wijze die aansluit bij de ontwikkelingen in het buitenland en die optimaal aansluit bij de kansen voor groene groei (o.a. innovatie en aansluiting bij lokale opwek van duurzame elektriciteit). Hiertoe stelt het FET - in overeenstemming met het Rijk - in 2013 een vernieuwd plan van aanpak Elektrisch Rijden op. Daarbij wordt rekening gehouden met de uitkomsten van het akkoord en worden het uitgevoerde project Speerpunten FET en de midterm review van het beleid betrokken. Dit betreft o.a. het blijvend benutten van groeikansen bij ontwikkeling en productie van producten (waaronder 'auxiliaries', duurzame voertuigen, infrastructuur) en diensten (waaronder ICT-diensten) en de inpassing in het elektriciteitssysteem ('smart' koppeling aan het elektriciteitsnet en aan de productie van duurzame energie). De opstart van nieuwe (proef)projecten wordt mogelijk gemaakt

door slim benutten van bestaande financiering(sprogramma's) en waar nodig aanpassing van wet- en regelgeving.

Biogas en (bio-)LNG voor de binnenvaart:

- Onderzoek naar marktkansen voor biogas (PM).
- Het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart onderzoekt in 2013 of en in hoeverre een overgang naar LNG en later naar bio-LNG als brandstof voor de binnenvaart leidt tot marktkansen voor in Nederland gevestigde leveranciers van producten en diensten op dit gebied en hoe deze kunnen worden verzilverd.

8) Fiscale stimulering van ultrazuinige voertuigen

Het Rijk zorgt ervoor dat in de periode tot en met 2018 ultrazuinige personenauto's - zero-emissie personenauto's en personenauto's met een lage CO₂-emissie - fiscaal worden gestimuleerd. Een en ander zal na overleg met de partijen in de Autobrief 2014 worden uitgewerkt. Het ligt voor de hand de periode daarna in een volgende Autobrief te regelen.

Gedrag

De juiste prikkels kunnen er voor zorgen dat reizigers, bedrijven, bestuurders van voertuigen en concessieverleners meer duurzame keuzes maken.

9) Mobiliteitsmanagement en brandstofbesparing

Met mobiliteitsbudgetten kunnen forenzen en zakelijke reizigers worden gestimuleerd om niet, minder, duurzamer (bijv. middels modal shift naar schone tweewieler, openbaar vervoer) en/of buiten de spits te reizen.

Mobiliteitsbudget en reiskosten:

- Er zijn in het kader van een Taskforce Mobiliteitsmanagement en diens opvolger het Platform 'Slim Werken Slim Reizen' door (leden van) VNO-NCW en vakbonden adviezen en modellen ontwikkeld t.a.v. mobiliteitsmanagement, waaronder voor mobiliteitsbudgetten en fietsstimulering. VNO-NCW, MKB-Nederland en FNV en andere vakorganisaties zorgen ervoor dat kennis over "Slim werken, Slim Reizen" breed wordt verspreid en bevorderen de toepassing ervan via hun communicatiekanalen (o.a. via een on-line tool met informatie over instrumenten om duurzaam reisgedrag te stimuleren) en het agenderen ervan in bedrijfstakken; dit betreft onder andere het maken van afspraken tussen werkgevers en werknemers over mobiliteitsbudgetten (passend binnen de huidige fiscale regelingen) en fietsstimulering.
- Per januari 2014 start een fiscale pilot met mobiliteitsbudgetten waarmee forenzen en zakelijke reizigers worden gestimuleerd om duurzamer, minder en/of buiten de spits te reizen. Deze pilot valt binnen de fiscale kaders van 19ct per kilometer. Deze private pilot wordt aangegaan door bedrijven die hiertoe vrijwillig initiatieven willen nemen. Het rijk verleent hieraan waar nodig medewerking. Indien begin 2016 de pilot positief wordt geëvalueerd, zal bezien worden hoe uitrol vorm gegeven kan worden.

CO₂-reductie bij grote bedrijven:

- VNO-NCW zal, analoog aan de "Lean & Green award" in de logistieke sector en in samenwerking met de 'B50'-groep van grote werkgevers bevorderen dat bij haar aangesloten bedrijven met meer dan 250 werknemers in 2020 een uitvoeringsplan hebben opgesteld, waarmee ze beogen binnen 5 jaar hun aan personenmobiliteit gerelateerde CO₂-emissie (woon-werk en zakelijk verkeer) met 20% per medewerker verlagen en dat tevens de bereikbaarheid ten goede komt. De NS, ANWB, N&M, De Groene Zaak en Connekt dragen actief bij, onder meer door de in het kader van 'Slim werken, Slim Reizen' gegenereerde expertise beschikbaar te stellen en door in overleg met VNO-NCW (trekker) voor eind 2013 geschikte meetmethodiek(en) voor de uitstoot van broeikasgassen aan te reiken. I&M zal (in samenwerking met

genoemde partijen) in 2013 opdracht verlenen voor een ondersteunend programma, waarin in de periode tot en met 2015 tenminste 300 bedrijven actief worden ondersteund.

Brede toepassing mobiliteitspassen en deelauto's:

- In 2015 hebben meerdere providers van mobiliteitsdiensten hun proposities ten aanzien van mobiliteitspassen succesvol in de markt gezet, onder andere door het in gebruik zijn van 1 miljoen mobiliteitspassen (merk en universeel) per 2015 en 100.000 deelauto's op de weg in 2020 met een gemiddelde CO₂-uitstoot van minder dan 50 g/km. De Groene Zaak start een overleg met VNO-NCW, FNV, NS, VNA, Bovag en RAI Vereniging dat in 2013 moet leiden tot een samenwerkingsovereenkomst tussen providers van mobiliteitsdiensten en werkgevers, leasemaatschappijen, werknemers, OV-maatschappijen, autofabrikanten en -(verhuur)bedrijven.

Brandstofbesparing door bewust gebruik:

- TLN, EVO, Deltalinqs en VNO-NCW zullen bevorderen dat Het Nieuwe Rijden, Het Nieuwe Varen en Het Nieuwe Draaien (bewust gebruik van respectievelijk voer- en vaartuigen en mobiele werktuigen met het oog op energiebesparing) vanaf januari 2014 wordt betrokken bij de prestatiebeoordeling en het vakmanschap van chauffeurs, werktuigbedienenden en schippers, ten behoeve van 10 procent besparing per januari 2016. TLN, EVO en Deltalinqs gaan met relevante leden tussen juli 2013 en december 2013 na hoe deze (vakmanschaps)norm (verder) kan worden ontwikkeld en geïmplementeerd. Het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvDM) wordt hierbij betrokken. NS stuurt actief op toepassen van het Nieuwe Rijden ten behoeve van 5 procent besparing (energie-efficiency verbetering) per januari 2016.
- N&M neemt het initiatief voor een in 2013 af te sluiten Green Deal CO₂-besparing bij mobiele werktuigen, met als doel 10 procent CO₂- en PM₁₀-reductie in 2015. De rijksoverheid en VNO-NCW steunen dit initiatief. Op basis van lopende pilots met Het Nieuwe Draaien bij grote bouwbedrijven blijkt brandstofbesparing en CO₂-reductie van 10 procent realistisch; breed ingezet kan dit de bouwsector 300 miljoen euro besparen op jaarbasis. De Green Deal richt zich o.a. op het versnellen van de toepassing van Het Nieuwe Draaien, trainingen en energiebesparende technieken zoals on-board units, start stop systemen en waar mogelijk hybride, elektrische en zuinige machines. VNO-NCW, de Rijksoverheid en N&M willen daarnaast de beschikbaarheid van schone en zuinige mobiele werktuigen versnellen via Europese normstelling.
- ANWB, Bovag, RAI Vereniging en VNA definiëren een volgende stap voor Het Nieuwe Rijden in personenvervoer. Het IvDM is uitvoerder en brengt hiertoe in 2013 de laatste inzichten voor additionele brandstofbesparing in kaart.
- Rijkswaterstaat (RWS) stimuleert via het inkoopproces de markt tot het nemen van maatregelen die de CO₂-uitstoot in de keten beperken, onder meer door het uiterlijk in het eerste kwartaal van 2014 standaard opnemen van de CO₂-prestatieladder in al haar aanbestedingen in de grond-, weg- en waterbouwsector. Zo nodig worden de RWS-richtlijnen voor duurzaam inkopen aangepast. In het geval dat Het Nieuwe Draaien voor deze sector een effectieve maatregel is zal de stimulans ook daarvoor gelden.

Langdurige campagne:

- Om de wenselijke verandering in de mobiliteitscultuur van reizigers verder te stimuleren, hebben alle ondertekenende partijen de intentie om samen een effectieve langjarige campagne van 2014-2018 te organiseren. N&M neemt het initiatief voor de ontwikkeling van de campagne en organiseert daarbij een kerngroep van partners, zoals VNO-NCW, FNV, RAI Vereniging, I&M, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW), de Groene Zaak, ANWB, NS, VNA, de B50 en Telewerkforum/Het Nieuwe Werken (HNW). Deze campagne is gericht op informatie, bewustwording (o.a. door uitproberen) en gedragsverandering ten aanzien van flexibel werken, slim reizen, rijgedrag en elektrisch rijden. De campagne leidt tot een brede bekendheid en ondersteuning van de diverse afzonderlijke maatregelen en tot een maximaal effect van nieuwe technologieën en regelgeving. Het doorbraakkarakter zit in de grootschalige en langdurige uitvoering, waarbij - naast communicatie en bewustwording - praktische afspraken binnen de bedrijven tussen werkgevers en werknemers een belangrijk element vormen. Bezien wordt of het regionaal

organiseren van de campagne kan bijdragen aan de effectiviteit. De campagne zal worden afgestemd met het huidige initiatief van de ANWB en vooraf worden beoordeeld op de verwachte effectiviteit door de campagnepartners. In onderlinge afstemming start de communicatiecampagne bij voorkeur in het eerste kwartaal van 2014.

10) Openbaar vervoer en schone tweewielers

Stimuleren CO₂-neutraal openbaar vervoer (OV) via concessieverlening:

- In het kader van het Manifest OV2020 wordt in samenwerking met KpVV en in overleg met IPO in 2013 een modelbestek ontwikkeld voor aanbesteding van concessies waarin innovatie wordt gestimuleerd en flexibiliteit wordt ingebouwd om op nieuwe ontwikkelingen in te spelen en meer efficiëntie te bereiken. Concessieverleners worden maximaal gestimuleerd om dit modelbestek over te nemen; bij de ontwikkeling zullen concessieverleners worden geconsulteerd. Stichting Zero Emissie Busvervoer draagt bij door hun expertise vanuit pilots beschikbaar te stellen. Monitoring gebeurt 2-jaarlijks via KpVV.
- Partijen menen dat klimaatdoelstellingen onderdeel moeten zijn van de modelconcessies voor regionaal OV. Dit betreft het beter inrichten van OV-concessies op het gebied van bezettingsgraad, routing en vervoersmiddel om CO₂-reductie te bereiken. KpVV en IPO gaan in 2013 na hoe dit kan worden geoperationaliseerd; KpVV brengt op basis hiervan een advies uit aan alle concessieverleners.
- Partijen hebben als doelstelling om alle 5000 bussen in Nederland zero emissie te laten rijden vanaf 2025. De publiek-private samenwerkingspartners van de Stichting Zero Emissie busvervoer spannen zich daarom in om alle 19 concessieverleners in het OV een zogenoemde zero emissie buspilot te laten uitvoeren.

Stimuleren modal shift van auto naar schone tweewielers:

- Een schaa sprong is nodig om het gebruik van schone tweewielers op de korte en middellange afstand te laten groeien in Nederland. Daartoe bevordert VNG in samenwerking met KpVV, ANWB, Fietsersbond en NS (in overleg met ProRail en regionale OV-bedrijven) dat voor eind 2014 op lokaal/regionaal niveau afspraken worden gemaakt over de inzet van een selectie van maatregelen met het oog op het vergroten van het aandeel schone tweewielers in de modal split van 26 procent van de verplaatsingen in 2011 naar 35 procent in 2030.⁶
- NS (trekker), Fietsersbond, ANWB en VNG stellen in overleg met regionale OV bedrijven en Pro-Rail voor medio 2014 een plan van aanpak op voor verbetering van stationsfietsstallingen.
- Partijen bevorderen dat de Green Deal Fiets volledig wordt uitgevoerd.

Logistiek

Er liggen kansen voor CO₂-reductie in het goederenvervoer, die gepaard kunnen gaan met kostenbesparingen.

11) Efficiency logistiek en uniforme meetmethodiek

Doel is bundeling en verhoging van de beladingsgraad, minder vervoersbewegingen en het opstellen van een uniforme CO₂-meetmethodiek.

- Partijen voeren gedurende de periode tot 2020 logistieke optimalisatieprojecten en programma's met duidelijke duurzaamheidseffecten met kracht uit. Daaronder begrepen wordt de verdere uitvoering van de Agenda van de Topsector Logistiek, de grootschalige uitrol van Lean & Green en Green Freight Europe en Keurmerk Transport & Logistiek, vergaande bundeling van goederenstromen, Next Logic, het uitrollen van de Green Award en de Lean & Green Barge, Voortvarend Besparen, het verhogen van de

⁶ Jaarlijkse monitoring van de doelstelling vindt plaats via het CBS Onderzoek Verplaatsingen in Nederland. Wanneer een regio niet minimaal op schema ligt voor een pro rato bijdrage aan de tot doel gestelde toename, volgt overleg over additionele maatregelen. Het Rijk, VNG en Fietsersbond faciliteren centrale kennisuitwisseling.

beladingsgraad en het verminderen van het energieverbruik per nuttige tonkilometer, o.a. via een verhoogde inzet van Lange Zware Voertuigen (LZV's).

- Door bovengenoemde acties en ontwikkelingen is bij huidige volumes in 2020 een CO₂-emissie reductie haalbaar van 10 procent ten opzichte van 2012. In 2030 is de CO₂-uitstoot van de gehele transportsector (vracht- en bestelverkeer, binnenvaart en spoor) met 20 procent gedaald t.o.v. 2012 indien de vereiste technologische ontwikkeling van energiedragers en voertuigen hieraan voldoende bijdraagt. Effect: maximaal 1 Mton reductie in 2030.
- In 2015 is er voor vervoerend en verladend bedrijfsleven één systematiek waarmee een goede objectief meetbare vergelijking van prestaties op het gebied van duurzame logistiek tussen bedrijven gemaakt kan worden. EVO en TLN nemen daartoe het initiatief. Vergelijkbare initiatieven (bijv. ISO) worden gestimuleerd aan te haken met dezelfde vergelijkingssystematiek. Partijen spreken het volgende af:
 - In 2015 is er, op initiatief van EVO, TLN en Connekt een samenwerkingsverband tussen Green Freight Europe, Lean & Green, Kwaliteitskeurmerk en Keurmerk Transport & Logistiek ten aanzien van de geharmoniseerde calculatie en registratie van CO₂ waar ook andere initiatieven op kunnen aanhaken.
 - In 2020 heeft 100 procent van de grotere transportbedrijven en eigen vervoerders (in bezit van meer dan 100 vracht- en bestelauto's) een nulmeting gedaan en een plan voor minimaal 20 procent CO₂-reductie in 5 jaar opgesteld. Van de overige bedrijven heeft in 2020, 2025 en 2030 respectievelijk 25, 50 en 75 procent van de transportbedrijven en eigen vervoerders een nulmeting gedaan en een plan voor minimaal 20 procent CO₂-reductie in 5 jaar opgesteld. De sector bepaalt in 2014 op welke wijze de nulmeting voor bedrijven kan worden gestimuleerd en welke bijdrage zij hieraan levert.
 - Verladere en logistieke dienstverleners zullen bij hun streven naar efficiencyverbetering ook bezien of optimaal gebruik wordt gemaakt van beschikbare modaliteiten. Het netto energiebesparingseffect hiervan maakt deel uit van de te meten prestatieverbetering.
 - De binnenvaart zet zich maximaal in voor 20 procent energiebesparing over de periode 2007 - 2020 als onderdeel van het programma Voortvarend Besparen.
 - Verladere dragen er zorg voor dat in 2025, 2030 en 2035 respectievelijk tenminste 25, 50 en 75 procent van het goederenvervoer gerealiseerd wordt door bedrijven die een gevalideerde CO₂-registratie bijhouden ten behoeve van continue optimalisatie van de brandstofefficiëntie.

Laadinfrastructuur

12. Laadinfrastructuur voor elektrische auto's

Tussen publieke en private partijen worden in 2013 afspraken gemaakt over de stimulering van de totstandkoming van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

- EZ, in samenwerking met de FET-deelnemers, borgt dat er uiterlijk in 2013 een goed werkende afspraak komt tussen marktpartijen, netbedrijven en overheden (Rijk, provincies, gemeenten) over voortzetting van de uitrol van laadinfrastructuur voor normaalladen in de periode tot en met 2016 - waarschijnlijk in de vorm van een Green Deal - waarbij de nu nog bestaande onrendabele top in de businesscase in dezelfde periode wordt weggewerkt. Met deze afspraak wordt geborgd dat het 'kip-ei probleem' wordt opgelost. Doel is dat de verdere ontwikkeling van deze laadinfrastructuur vervolgens volledig aan de markt kan worden overgelaten.
- In het algemeen (d.w.z. op nationale schaal) geldt als richtgetal bij de uitrol van de infrastructuur 1,5 normaallaadpunt (alle vormen: privaat en publiek gefinancierd, van beperkt toegankelijk tot volledig openbaar toegankelijk) per voertuig in 2015, aflopend naar iets meer dan 1 laadpunt per voertuig in 2025. Daarnaast zijn er per 2015 minimaal 250 snellaadpunten op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen, en minimaal 250 snellaadpunten op andere plaatsen in Nederland.

Borging en aanvullend pakket

Deze onderwerpen worden de komende tijd verder uitgewerkt, waarbij het rijk het voortouw zal nemen voor de beleidsmaatregelen en samenwerkt met de hier betrokken organisaties. Hierbij kunnen ook andere partijen betrokken worden. Het resultaat dient een pakket te zijn dat de gestelde doelstellingen voor 2030 realiseert en dat een wezenlijke en geloofwaardige stap vormt richting het halen van de doelen voor 2050.

Partijen spreken af actieve en volledige medewerking te verlenen aan de in het Energieakkoord overeengekomen uitvoerings- en governance-structuur. Aanvullend komen partijen overeen om onder auspiciën van de SER te bezien of ze uiterlijk in het tweede kwartaal van 2014 kunnen komen tot afspraken over aanvullende maatregelen, op basis van het eerder geïnterpreteerde aanvullend pakket. Hierbij kunnen ook andere partijen (bijv. koplopers in het bedrijfsleven) betrokken worden. Voor fiscale maatregelen geldt een apart traject; hierover wordt in het kader van de totstandkoming van de Autobrief II met relevante partijen gesproken.