

STAND VAN ZAKEN

UITVOERING KLIMAATBELEID

MOBILITEIT

2022



Juni 2022

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Hoofdlijnen.....	4
I. Nieuw aangekondigd beleid	7
Kabinet – Coalitieakkoord.....	7
Europese Commissie - Fit for 55	8
II. Klimaatbeleid in uitvoering	10
<i>Duurzame hernieuwbare energiedragers in mobiliteit</i>	10
a. Meer hernieuwbare brandstoffen in mobiliteit	10
b. Stimuleren groene waterstof in mobiliteit	12
<i>Elektrisch vervoer</i>	13
c. Stimuleringsmaatregelen voor introductie en gebruik elektrische auto's	13
d. Nationale agenda laadinfrastructuur.....	16
<i>Verduurzaming in logistiek</i>	18
e. Zero-emissie zones in 30 tot 40 steden	18
f. Efficiëntieslag in logistiek	19
g. Schoon en emissieloos bouwverkeer, mobiele werktuigen en GWW	20
h. Zero-emissie ov-bussen, doelgroepenvervoer en reinigingsvoertuigen	21
i. CO2-reductie in de binnenvaart.....	22
<i>Actieve mobiliteit en werkgeversaanpak</i>	23
j. Werkgevers reduceren werkgerelateerde mobiliteit	23
k. Actieve mobiliteit: stimulering van fietsen en lopen	26
l. Gerelateerde maatregelen.....	28
<i>Dwarsdoorsnijdende thema's</i>	30
m. Regionale aanpak.....	30
n. Kennis & innovatie	31
CO2-reductie (tussenstand)	33

INLEIDING

Net als in de eerdere edities uit 2020 en 2021 brengt deze SUM2022 (Stand van zaken Uitvoering klimaatbeleid Mobiliteit 2022) de voortgang van de belangrijkste klimaatafspraken op mobiliteitsterrein overzichtelijk in beeld, inclusief inmiddels gerealiseerde en eerstvolgende acties.

Het beleid staat niet stil. In juni 2021 heeft de Europese Commissie met het Fit for 55 pakket voorstellen gepubliceerd om de aangescherpte Europese klimaatdoelen te realiseren (in de zomer van 2021 is de Europese Klimaatwet aangenomen, met o.a. het bindende 55%-reductiedoel in 2030). In december 2021 is het coalitieakkoord van het nieuwe kabinet gepubliceerd met aangescherpte nationale klimaatdoelen en aanvullend klimaatbeleid. Inmiddels hebben de meeste ministeries hun beleidsprogramma's voor de komende jaren gepubliceerd, inclusief een eerste invulling van de nieuwe klimaatmaatregelen.

Door deze beleidsontwikkelingen is de SUM2022 anders opgebouwd dan voorgaande edities. Nieuw is hoofdstuk I met nieuw aangekondigd beleid. Hier staat een korte beschrijving van de maatregelen aangekondigd in het coalitieakkoord gericht op verduurzaming van mobiliteit. Ook bevat dit hoofdstuk een beschrijving van de belangrijkste nieuwe klimaatvoorstellen van de Europese Commissie voor mobiliteit. Over dit Europese Fit for 55 pakket vinden nog onderhandelingen plaats in Brussel. Voor de coalitieakkoord-maatregelen geldt eveneens dat deze zich nog niet in de uitvoeringsfase bevinden. De SUM geeft voor deze voorstellen daarom nu alleen weer wat er tot nu toe over bekend is. In de SUM2023 is er meer te zeggen over de stand van de uitvoering.

In hoofdstuk II geeft de SUM2022 net als in de eerdere edities inzicht in de voortgang van klimaatbeleid. Dat gebeurt opnieuw langs de vier pijlers van het klimaatakkoord: (i) duurzame hernieuwbare energiedragers in mobiliteit, (ii) elektrisch vervoer, (iii) verduurzaming in logistiek en (iv) actieve mobiliteit en werkgeversaanpak. Klimaatbeleid met een andere oorsprong (bijv. Urgenda of stikstofproblematiek) maakt geen onderdeel uit van de SUM, maar kan natuurlijk wel een impuls geven aan de afspraken uit het klimaatakkoord. Andersom leidt klimaatbeleid behalve tot CO₂-reductie vaak ook tot stikstofreductie, schonere lucht en gezondheidswinst.

De SUM focust op de stand van de uitvoering van bestaand beleid. De SUM geeft geen inschatting van het CO₂-effect van beleid; daarvoor is het wachten op de publicatie van de Klimaat- en Energieverkenning 2022 (KEV) eind oktober dit jaar. In de Klimaatnota geeft het kabinet daar eveneens eind oktober een beleidsmatige reactie op. De Klimaatnota geeft ook inzicht in de stand van onderliggende doelen. Het Dashboard Klimaatbeleid wordt hiervoor nog geactualiseerd (zie: www.dashboardklimaatbeleid.nl).

De SUM biedt geen compleet inzicht in alle acties, maar een beschrijving op hoofdlijnen. Omdat het in deze SUM niet langer alleen gaat om de uitvoering van het Klimaatakkoord maar een bredere stand van zaken, is de naamgeving aangepast in Stand van zaken Uitvoering klimaatbeleid Mobiliteit. De uitvoering van klimaatafspraken is zoveel mogelijk in handen van de deelnemende partijen; de Rijksoverheid is een van de partijen naast vele andere.





De SUM is door het coördinerende ministerie van Infrastructuur en Waterstaat IenW (IenW) opgesteld om de Tweede Kamer een overzicht te geven van klimaatbeleid en de voortgang daarin. Hierbij komen ook uitdagingen in de uitvoering aan het licht, onder andere het koppelen van laadinfrastructuur en de energievoorziening, zodat er ook voor zwaardere voertuigen voldoende laad- en netwerkcapaciteit is om over te stappen op zero emissie, en voldoende uitvoeringscapaciteit bij uitvoerende partijen en medeoverheden om alles op tijd gereed te hebben.















In het contact tussen IenW en de uitvoerende partijen vindt voortdurend het gesprek plaats of het met het huidige palet aan acties lukt om de gewenste transitie op gang te brengen en te houden, waar aanvullende acties nodig zijn en welke acties dat dan zijn. Het Uitvoeringsoverleg Mobiliteit (UO Mobiliteit) speelt hierin ook een overkoepelende, stimulerende en zo nodig aanjagende rol. In het UO van 7 juni is de concept-SUM2022 besproken; partijen hebben een inhoudelijke check op de SUM uitgevoerd.

HOOFDLIJNEN

De voortgang

Sinds de publicatie van het klimaatakkoord in juni 2019 is op het terrein van duurzame mobiliteit een groot aantal stappen gezet om beleid te concretiseren, nader uit te werken en vervolgens tot uitvoering te brengen. Hieronder zijn de belangrijkste kort weergegeven.

	<p>Duurzame energiedragers:</p> <ul style="list-style-type: none">• Per 1 januari 2022 is de Europese RED-II richtlijn geïmplementeerd. Dit betekent een jaarlijks groeiend aandeel hernieuwbare brandstoffen, ten koste van fossiel.• Publicatie van het Duurzaamheidskader voor biograndstoffen.• Tot nu toe zijn circa 15 H2-tankstations gerealiseerd; een actieprogramma H2 is in ontwikkeling om doelen alsnog te halen.• Er is 200 miljoen euro beschikbaar voor de productie van duurzame biobrandstoffen via de SDE++.• Ontwikkeling van een batterijenstrategie.
	<p>Elektrisch vervoer (EV):</p> <ul style="list-style-type: none">• Fiscale EV-stimulering voor de periode tot en met 2025 is opgenomen in het Belastingplan 2020.• Per 1 juli 2020 is de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) gestart. Deze aankoopsubsidie is jaarlijks beschikbaar voor nieuwe en tweedehands EV's.• Uitrol van laadinfrastructuur, inclusief 49 'slimme' laadpleinen.
	<p>Verduurzaming van logistiek:</p> <ul style="list-style-type: none">• Inmiddels hebben 27 gemeenten en Schiphol een zero-emissie zone voor stadslogistiek aangekondigd; er kunnen nog gemeenten volgen.• De subsidieregeling voor emissieloze bestelauto's (SEBA) is maart 2021 van start gegaan. De Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET) is 25 april 2022 gepubliceerd en 9 mei 2022 opengesteld.• Per 1 januari 2022 rijden er 1.346 nul-emissie OV-bussen in de dienstregeling, ongeveer 25 procent van het totaal.• De Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) is op 9 mei 2022 opengesteld voor subsidie bij aankoop van emissieloze bouw machines, ombouw van bestaande bouwwerktuigen en innovatieve projecten. Het kennis- en innovatieprogramma om uitstoot van bouwactiviteiten te beperken is eind 2021 gestart.
	<p>Actieve mobiliteit en werkgeversaanpak:</p> <ul style="list-style-type: none">• Regelgeving voor werkgebonden personenmobiliteit is ontwikkeld en op 1 april 2022 vastgesteld door de Ministerraad. De regelgeving is vervolgens aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer voor de voorhangprocedure.• Uitbreiding van de coalitie Anders Reizen naar ruim 70 grote ondernemingen, ruim 4.000 werkgevers zijn lid van een regionaal netwerk dat zich richt op duurzame mobiliteit.• Cao Rijk met stevige afspraken over duurzaam vervoer. De Rijksoverheid is sinds 2019 lid van de coalitie Anders Reizen.• Publicatie van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Thema	Voortgang	Toelichting
Duurzame hernieuwbare energiedragers in mobiliteit		
a. Meer hernieuwbare brandstoffen in mobiliteit		Afgerond. Duurzaamheidskader is gereed, RED-II per 1 januari 2022 in NL geïmplementeerd. Dit betekent jaarlijks een groeiend aandeel hernieuwbare brandstoffen, ten koste van fossiel. Vanaf 2025 moet RED-III geïmplementeerd zijn (Fit for 55).
b. Stimuleren groene waterstof in mobiliteit		Vertraagd. Uitrol waterstofstations loopt vertraging op; het huidige budget is niet toereikend voor daadwerkelijke stimulering. Ondertekening van convenant en actieprogramma worden in de loop van 2022 verwacht.
Elektrisch vervoer		
c. Stimuleringsmaatregelen voor introductie en gebruik elektrische auto's	 	Op schema. Veel aanvragen voor 3e ronde SEPP-regeling, budget is in Miljoenennota 2022 opgehoogd om in de vraag te voorzien. Eind 2022 vindt tussenevaluatie plaats. Ambtelijk worden opties uitgewerkt voor beleid na 2025 in aanloop naar het verschijnen van de KEV2022.
Flankerende maatregelen zoals Wet differentiatie parkeertarieven, batterijcheck, verduurzaming Rijkswagenpark en TCO in de showroom en online	  	Het wetsvoorstel differentiatie parkeertarieven is na eerdere vertraging nu ingediend bij het parlement. Aan de batterijcheck wordt gewerkt, wel is er vertraging ten opzichte van het Klimaatakkoord. Verduurzaming van het Rijkswagenpark gaat nog niet in het gewenste tempo. Voor de TCO in de showroom en online is een handreiking opgesteld, maar nog geen duidelijkheid hoe sectorpartijen dat in de praktijk willen gebruiken.
d. Nationale agenda laadinfrastructuur		Op schema, wel grote uitdagingen in de koppeling aan energievoorziening, vooral bij logistieke laadinfra.
Verduurzaming in logistiek		
e. Zero-emissie zones in 30 tot 40 steden		Op schema. Zones aangekondigd in 27 gemeenten en op Schiphol, meer gemeenten kunnen spoedig volgen.
f. Efficiëntieslag in logistiek		Vertraagd. Een concept van het 2% sectorplan is nu wel gereed. Na verdere verrijking in Q3 is het definitieve plan naar verwachting in Q4 gereed.
g. Zero-emissie bouwverkeer, mobiele werktuigen en GWW		Op schema. De subsidieregeling is 9 mei 2022 opengesteld, deels meteen overtekend. Aandachtspunt is voldoende capaciteit, middelen en ondersteuning voor gemeenten en netbeheerders om dit in goede banen te leiden.
h. Zero-emissie ov-bussen, doelgroepenvervoer en reinigingsvoertuigen	 	Na enige vertraging door corona ligt verduurzaming van OV bussen nu weer op koers richting 2025 en 2030. Circa 25 procent van de bussen is zero-emissie. Bij doelgroepenvervoer wordt vanaf 2022 ingezet op een versnelling van de groei van uitstootvrije voertuigen.
i. CO2-reductie in de binnenvaart		Vertraagd. De FQD-reductieverplichting is, net als België en Duitsland, voor de binnenvaart nog niet omgezet in nationale regelgeving. Ondanks intensief contact met de buurlanden lijkt een gelijk speelveld per 1 januari 2023 niet te realiseren.

Actieve mobiliteit en werkgeversaanpak		
j. Werkgevers reduceren werkgerelateerde mobiliteit	●	Op schema. Na eerdere vertraging is het Besluit CO2-reductie werkgevers nu opgesteld (met werkgevers) en voorgehangen in parlement.
k. Actieve mobiliteit	●	Op schema. Door corona was er een terugval in fietsforenzen, nu weer een opleving. In het coalitieakkoord zijn extra investeringen aangekondigd.
l. Gerelateerde maatregelen	●	Veel afspraken in gang gezet, enkele afspraken (bijv. MaaS-pilots) zijn door corona vertraagd geraakt.
Dwarsdoorsnijdende thema's		
m. Regionale aanpak	●	Nog in ontwikkeling. Beleid wordt goed opgepakt, wel zijn er zorgen over voldoende ondersteuning, coördinatie en slagkracht bij regio's en gemeenten om tot programma's en uitvoering te komen. Het kabinet heeft in het coalitieakkoord uitvoeringkosten gereserveerd (5,6 miljard euro), met IPO en VNG zijn in mei 2022 bestuurlijke afspraken gemaakt (zie: Beleidsprogramma Klimaat van EZK).
n. Kennis & innovatie	●	Op schema. Innovatieagenda voor mobiliteit is opgesteld en concrete projecten zijn en worden uitgevoerd.

Legenda:

● = op schema

● = extra aandacht nodig

● = uit- of afgesteld

I. NIEUW AANGEKONDIGD BELEID

Sinds het verschijnen van de SUM2021 in mei 2021 zijn twee significante beleidspakketten aangekondigd. In juni 2021 publiceerde de Europese Commissie haar Fit for 55 pakket met voorstellen om de doelen uit de Europese Klimaatwet te ondersteunen. In december 2021 presenteerden de Nederlandse coalitiepartijen het Coalitieakkoord 2021-2025 met daarin aangescherpte klimaatdoelen, aanvullend klimaatbeleid en een nieuw Klimaatfonds.

KABINET – COALITIEAKKOORD

Op 15 december 2021 presenteerden VVD, D66, CDA en ChristenUnie het Coalitieakkoord 2021-2025. Hierin is een aangescherpt klimaatdoel opgenomen van 55 procent CO₂-reductie in 2030. Om dit doel zeker te halen is afgesproken om het beleid te richten op een hogere opgave, wat neerkomt op circa 60 procent reductie in 2030 ten opzichte van 1990. Onder het kopje ‘Mobiliteit, luchtvaart en scheepvaart’ is nieuw beleid aangekondigd voor verduurzaming van mobiliteit. In deze SUM wordt gefocust op beleid voor binnenlandse mobiliteit.

Beoogd eindresultaat: In de brief van 11 februari heeft de minister voor Klimaat en Energie voor elke klimaatsector een indicatieve restemissie in 2030 gepresenteerd. Voor mobiliteit is aangegeven dat er in 2030 maximaal 23,7 tot 24,9 megaton aan broeikasgasemissie mag worden uitgestoten. In de KEV2021 kwam PBL uit op een uitstoot in 2030 vanuit mobiliteit van 28,7 megaton.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Vergroening personenvervoer en reisgedrag.** In het coalitieakkoord is voor de vergroening van personenvervoer en reisgedrag tot en met 2030 in totaal 265 miljoen euro gereserveerd en daarna structureel 29 miljoen euro per jaar. Beoogde CO₂-reductie: 0,3-0,5 Mton.

Eerstvolgende acties: De komende maanden zal het kabinet een integraal, modaliteit overstijgend plan uitwerken. De uitwerking van deze maatregel zal zich, in lijn met het meest recente IPCC-rapport (dat het belang van gedrag in de klimaattransitie benadrukt), richten op het verduurzamen van reisgedrag.

2. **Betalen naar gebruik.** Door in de belasting minder nadruk te leggen op voertuigbezit, maar wel het daadwerkelijke gebruik van voertuigen sterker te belasten, wil het kabinet 2,5 Mton extra CO₂ besparen in 2030. Daarom gaat het kabinet werk maken van ‘betalen naar gebruik’. Tegelijkertijd wil het kabinet met deze maatregel de grondslagerosie van belastingen in het autodomein tegengaan. Dit is nodig vanwege de toename van elektrische voertuigen in het wagenpark. Hierdoor nemen de opbrengsten van de brandstofaccijns en de BPM af. Beoogde CO₂-reductie: 2,5 Mton.

Eerstvolgende acties: IenW en Financiën zullen samen de nodige voorbereidingen treffen om betalen naar gebruik in te kunnen voeren in 2030. De minister van IenW en de staatssecretaris voor Fiscaliteit zullen de Kamer nog voor de zomer van 2022 nader informeren over de concrete uitwerking van de MRB Plus in lijn met het coalitieakkoord. In deze hoofdlijnenbrief zal ingegaan worden op de keuze voor de variant MRB Plus, de te zetten stappen bij de verdere uitwerking, met inbegrip van de privacyaspecten, en de betrokkenheid van stakeholders, burgers en bedrijven hierbij (Q2 2022).

3. **Afbouw BPM-vrijstelling ondernemers.** Het kabinet zet in op de afbouw van de bpm-vrijstelling voor bestelauto's van ondernemers met een verbrandingsmotor. Beoogde CO₂-reductie: 0,7 Mton.

Eerstvolgende acties: Deze maatregel wordt in samenwerking met het ministerie van Financiën uitgewerkt en loopt mee met het Belastingplan 2023. De vrijstelling in de bpm voor emissievrije bestelauto's blijft wel bestaan.

4. **Tijdige uitrol van voldoende laadinfrastructuur.** Het kabinet zet in op de tijdige uitrol voldoende laadinfrastructuur. Beoogde CO2-reductie: dit is randvoorwaardelijk beleid, nodig om het CO2-effect van elektrisch vervoer te waarborgen.

Eerstvolgende acties: Om de doelen rond laadinfrastructuur te halen zijn extra middelen nodig. In het Klimaatfonds zijn middelen beschikbaar gesteld voor de realisatie van infrastructuur voor de energietransitie, waaronder de laadinfrastructuur voor mobiliteit. Belangrijk is hierbij ook de koppeling met energie-infrastructuur. Ook in de EU zet Nederland in op ambitieuze verplichtingen over de laadinfrastructuur zodat grensoverschrijdende elektrische mobiliteit mogelijk is.

IenW blijft in gesprek met het ministerie van EZK om te kijken in hoeverre mobiliteit (extra) kan bijdragen aan het realiseren van onze klimaatambities.

Doorrekening door PBL in de KEV2022 zal uitwijzen in hoeverre de beoogde CO2-reducties worden gerealiseerd.

EUROPESE COMMISSIE - FIT FOR 55

De Europese Commissie heeft op 14 juli 2021 onder de noemer 'Fit-For-55' een pakket voorgesteld bestaande uit verschillende wetsvoorstellen. Deze voorstellen zijn onderdeel van de Europese Green Deal en geven invulling aan de wettelijke verplichting van de EU om in 2030 ten minste 55 procent reductie van broeikasgasemissie te realiseren ten opzichte van 1990. Dit is een noodzakelijke tussenstap op weg naar klimaatneutraliteit in 2050 in de EU.

Het huidige Franse Voorzitterschap van de Raad van de EU is ambitieus en zoekt naar een balans tussen een hoge ambitie en de flexibiliteit waar lidstaten om vragen. Op zijn vroegst wordt voor de zomer van 2022 overeenstemming in de Raad verwacht op de eerste onderwerpen.

Het kabinet zet zich in om de 'Fit-For-55'-wetsvoorstellen zo ambitieus mogelijk vorm te geven zodat deze bijdragen aan een CO2-reductie van 55% in 2030 in Nederland en Europa. Nederland speelt daarom een actieve rol in de onderhandelingen in Brussel en zet in op het hooghouden of aanscherpen van het ambitieniveau van de Commissievoorstellen zodat de Nederlandse klimaatdoelen kunnen worden gerealiseerd en tegelijkertijd een gelijk speelveld binnen Europa wordt gewaarborgd. Het uiteindelijke ambitieniveau van het pakket en de verwachte bijdrage aan CO2-reductie in Nederland is in deze fase nog niet bekend. De tabel hieronder geeft een overzicht van de belangrijkste voorstellen voor mobiliteit met per voorstel een bondige stand van zaken.

Voorstel	Onderwerp	Stand van zaken proces
AFIR	Duurzame tank- en laadinfrastructuur	Op donderdag 2 juni is er onder Frans voorzitterschap een algemene oriëntatie bereikt in de Transportraad.
CO2-normen (light duty)	CO2 uitstoot nieuwe auto's en bestelauto's	Onderhandelingen in Raad en EP lopen, nog geen overeenstemming.
CO2-normen (heavy duty)	CO2 uitstoot nieuwe vrachtauto's en bussen	Nog geen voorstel van de Commissie, verwacht voor najaar 2022
ETS-BRT	Uitbreiding CO2-emissiehandel naar sectoren mobiliteit en gebouwde omgeving (buildings & road transport: BRT)	Onderhandelingen in Raad en EP lopen, nog geen overeenstemming.
RED	Herziening Richtlijn Hernieuwbare Energie (renewable energy directive: RED, deel 3)	Onderhandelingen in Raad en EP lopen, nog geen overeenstemming.

Nadat overeenstemming bereikt is, volgt de omzetting naar Nederlandse wetgeving (voor richtlijnen) en de implementatie in Nederland van de relevante bepalingen en de uitvoering. Vanaf dat moment zullen de relevante onderdelen in volgende SUM-overzichten worden geïntegreerd.

Naast de bovengenoemde specifieke voorstellen voor mobiliteit heeft de Europese Commissie in het Fit for 55 pakket ook voorstellen gedaan voor aanscherping van de nationale doelen voor CO₂-reductie in de ESR-sectoren (gebouwde omgeving, landbouw, mobiliteit en kleine industrie) en voor energiebesparing:

- De Europese Commissie stelt voor om het ESR-doel voor Nederland op te hogen van 36 naar 48 procent reductie ten opzichte van 2005¹. Met de KEV2022 zal meer inzicht worden verkregen of het kabinet met deze maatregelen aan het cumulatieve doel kan voldoen. Het ministerie van EZK coördineert de beleidsinzet voor de ESR.
- De Europese Commissie stelt voor om de Energy Efficiency Directive (EED) aan te scherpen via een nieuw EU-breed bindend energiebesparingsdoel. De Commissie wil de bindende, nationale energiebesparings-verplichting (artikel 8) ophogen van 0,8 naar 1,5 procent per jaar. In de KEV2021 raamde het PBL dat Nederland op koers ligt om de huidige energiebesparingsdoelen voor 2030 te halen, maar hier was de EED-herziening nog niet in meegenomen. Het ministerie van EZK coördineert de beleidsinzet voor energiebesparing.

¹ Volgens een eerste inschatting zou de ESR-aanscherping betekenen dat er in Nederland in 2030 vanuit de ESR-sectoren circa 66,6 Mton mag worden uitgestoten, circa 15 Mton minder dan het huidige doel in 2030. Cumulatief over de periode 2021-2030 komt dit neer op 833 Mton in totaal, circa 62 Mton minder dan het huidige koolstofbudget voor dezelfde periode.

II. KLIMAATBELEID IN UITVOERING

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de voortgang van klimaatbeleid. Dat gebeurt langs de vier pijlers van het Klimaatakkoord. De SUM focust op de stand van uitvoering van bestaand beleid. De SUM geeft geen inschatting van het CO₂-effect van beleid; daarvoor is het wachten op de publicatie van de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) en de Klimaatnota eind oktober. De SUM biedt geen compleet overzicht van alle acties, maar een beschrijving op hoofdlijnen.

DUURZAME HERNIEUWBARE ENERGIEDRAGERS IN MOBILITEIT

A. MEER HERNIEUWBARE BRANDSTOFFEN IN MOBILITEIT

Beoogd eindresultaat: Vergroten van de inzet van duurzame brandstoffen tot een maximum van 27 PJ hernieuwbare brandstoffen in het wegverkeer boven op het 2030-scenario in NEV2017.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

- Implementatie RED II via een verplichting in de Wet milieubeheer.** Implementatie van de Europese 'Renewable Energy Directive II' (RED II) vindt plaats door een jaarlijks opklimmende verplichting vast te leggen voor hernieuwbare energie in de transportsector richting 2030. Nederland kiest vanuit de ambities in het Klimaatakkoord voor een verplichting voor wegvervoer die ambitieuzer is dan de richtlijn minimaal vereist. Er worden niet meer additionele biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen ingezet dan het niveau in 2020.
Partijen: IenW (trekker). Stakeholders zoals biobrandstofproducenten, platforms voor biobrandstoffen, (bio)LNG, waterstof en elektriciteit, brandstofleveranciers en Natuur & Milieu worden regelmatig geconsulteerd. In 2020 is de Brandstoffentafel opgericht om partijen te betrekken.
Afgerond: De wijziging van de Wet milieubeheer (titel 9.7 en 9.8) is aangenomen in het parlement. Besluit en Regeling energie vervoer zijn gepubliceerd (Q4 2021). Hiermee is de RED II in Nederlandse wetgeving geïmplementeerd en ingegaan vanaf 1 januari 2022. Nederland is hiermee op schema voor het inzetten van 27 PJ aan hernieuwbare brandstoffen per 2030.
NB: Als gevolg van de herziening van de RED binnen het FF55-pakket, zal naar verwachting vanaf 2025 een nieuwe versie geïmplementeerd moeten zijn. Het gebruik van waterstof in de raffinaderij zal onderdeel worden van deze implementatie. De CO₂-reductie die hieruit volgt zal aan de sector industrie worden toegerekend.
- Verkenning Green Truck Fuel.** In het kader van de terugsluis van de vrachtwagenheffing wordt door het ministerie, samen met evofenedex en TLN, gekeken of, en zo ja, op welke wijze hernieuwbare brandstoffen onderdeel moeten worden van het meerjarenprogramma terugsluis. Als concrete stap wordt hiertoe op dit moment gewerkt aan een roadmap hernieuwbare brandstoffen.
Partijen: Transport & Logistiek Nederland (TLN, trekker), IenW, EvoFenedex.
Eerstvolgende acties: Publicatie Roadmap Hernieuwbare Brandstoffen (Q3 2022).

3. **Inregelen SDE++-regeling.** Grootschalige productie van hernieuwbare brandstoffen vraagt om kostenverlaging en industrialisatie. De SDE++-regeling draagt bij om versneld de kostprijs te verlagen. Het Rijk reserveert 200 miljoen euro voor vergroten van de productie en innovatie van duurzame geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare synthetische brandstoffen.

Partijen: EZK (trekker), IenW, FIN, RVO en sector.

Gerealiseerd: Vaststellen van toepasbaarheid en kosteneffectiviteit SDE++ voor hernieuwbare brandstoffen in samenwerking met EZK en PBL (uitbreiding met twee extra technologieën, brief aan de Tweede Kamer met aankondiging openstelling (18 maart 2022).

Eerstvolgende acties: Openstelling van de SDE++ (28 juni tot en met 6 oktober 2022).

4. **Uitrol alternatieve tankinfrastructuur (AFIR/AFID).** Doel is een infrastructuur die aansluit bij de groei van duurzame mobiliteit conform de Europese AFID-richtlijn (Alternative Fuels Infrastructure Directive) en de in onderhandeling zijnde herziening van deze richtlijn in een 'Regulation' (AFIR). Onderdeel hiervan is het verbinden van de Visie Duurzame Energiedragers in Mobiliteit aan de regionale aanpak en regionale energie strategieën (RES'en). Bovendien gaat het om het verbinden van het mobiliteits- en energiesysteem.

Partijen: IenW (trekker), RWS/RVO, IPO/VNG, RES-coördinatoren (regio aanpak), TNO, netwerkbedrijven en brandstofplatforms (verbinding mobiliteit en energie).

Gerealiseerd: Onderzoek naar de noodzakelijke hoofdinfrastructuur voor energie om 2030-doelen te realiseren (Q4 2019), monitoringsrapport over uitvoering AFID (Q1 2020). Verder: (a) Eerste monitoringsrapport. Het rapport laat zien dat Nederland de doelstellingen met betrekking tot de aanleg van laadinfra, CNG en LNG tankinfrastructuur, waterstoftankstations, LNG bunkerinfrastructuur en walstroom uit het beleidsplan heeft behaald, of goed op weg is deze voor de gestelde deadlines (2020-2025-2030) te behalen. (b) Nederlands position paper over de herziening van de AFID. Dit paper geeft de oorspronkelijke NL ambitie neer als startschot voor de onderhandelingen in de Raadswerkgroep. (c) Daaropvolgend heeft NL TNO gevraagd een onderzoek uit te voeren naar het ambitieniveau van het Commissievoorstel tot herziening van de AFID en de evt. meerkosten die daaraan hangen. Dit onderzoek² is met de Kamer gedeeld (Q1 2022).

Eerstvolgende acties: Evt. vervolgstudie naar meerkosten AFIR (Stratelligence, Q3 2022).

Zie verder: Stimuleren groene waterstof (B1) en Nationale Agenda Laadinfrastructuur (D1).

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2021-2022, 32 813, nr. 1004

B. STIMULEREN GROENE WATERSTOF IN MOBILITEIT

Beoogd resultaat: In het Klimaatakkoord wordt naar ambitieus convenant met de sector gestreefd, voor 50 waterstoftankstations met een ondersteunende voertuigvloot.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Een convenant (incl. actieprogramma) voor stimulering van waterstofmobiliteit.** Het convenant en actieprogramma zijn gericht op de verdere marktintroductie en opschaling met de momenteel beschikbare waterstof, maar ook een versnelling van verduurzaming. Einddoel is transitie naar volledig groene waterstof voor alle modaliteiten ook met het oog op toekomstige doelstellingen vanuit de RED. Met het ministerie van EZK is gewerkt aan een kabinetsvisie waterstof en een programmatische aanpak voor waterstof.

De productie van groene waterstof krijgt vanaf 2025 een grote impuls door het openstellen van de zogenoemde raffinageroute via de jaarverplichting voor vervoer. Dit is voorjaar 2022 met EZK afgesproken.

Partijen (convenant en actieprogramma): IenW en H₂-platform (gezamenlijk opdrachtgever), RAI Vereniging namens de autofabrikanten (OEM's), waterstof- en brandstoffensector (exploitanten van tankstations en leveranciers van brandstoffen), provincies.

Gerealiseerd: Kabinetsvisie Waterstof en het Nationaal Waterstof Programma. Financiering en opening van waterstofstations via DKTI; nu circa 15. Stakeholderbijeenkomsten met de sector hebben geleid tot een concept-actieprogramma.

Eerstvolgende acties: Finaliseren van het convenant en actieprogramma: ondertekening wordt eind 2022 verwacht. Dit is later dan in het Klimaatakkoord werd ingeschat (2020). Onder leiding van EZK is per 2021 een Nationaal Waterstofprogramma opgezet. Daarbij zijn BZK, IenW, IPO en een vijftiental private partijen betrokken, vooral koepelorganisaties waaronder RAI Vereniging.

C. STIMULERINGSMAATREGELEN VOOR INTRODUCTIE EN GEBRUIK ELEKTRISCHE AUTO'S³

Beoogd eindresultaat: Streven naar 100 procent emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in 2030 onder voorwaarde dat mobiliteit betaalbaar blijft en de lasten van de transitie eerlijk worden verdeeld.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Fiscaal en financieel pakket**. Fiscaal stimuleringspakket voor elektrische auto's, inclusief de daarbij behorende fiscale (dekkings)maatregelen. Naast fiscale stimulering is er voor particuliere emissieloze auto's (nieuw en gebruikt) met een minimumprijs van 12.000 tot een maximum nieuwprijs van de auto van 45.000 een niet-fiscale aanschafsubsidie (zowel voor koop als voor private lease). Inzet van het nationale fiscale en financiële stimuleringsbeleid is om elektrische auto's zoveel mogelijk voor de Nederlandse markt te behouden, om daarmee een beter aanbod op de tweedehandsmarkt tot stand te brengen, rekening houdend met Europese vrije verkeer van goederen.

Partijen: FIN/lenW (trekker) met nauwe betrokkenheid van leden van het Formule E-team.

Gerealiseerd: De klimaatakkoordafspraken zijn verankerd in de Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord uit het pakket Belastingplan 2020 (bijtelling, BPM, MRB, accijns) (Q4 2019). subsidieregeling voor aanschaf en private lease van nieuwe en tweedehands particuliere elektrische auto's (ontwerp Q1 2020, implementatie per 1 juli 2020). Publicatie van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP, 4 juni 2020), opening loket SEPP (1 juli 2020), aanpassen doorschuifbepaling (30 okt 2020), 2^e ronde (4 jan 2021) en aanpassing regeling: lager subsidiebedrag + ophoging subsidiebudget nieuw + naar voren halen budget 2025 (17 december 2021). De totale omvang van de SEPP bedraagt 342 miljoen euro, waarvan 232 miljoen voor nieuwverkopen en 110 miljoen voor gebruikte EV's. Daarnaast is een update van het rapport over de kosteneffectiviteit van stimulering van elektrisch vervoer opgeleverd en aan de Tweede kamer aangeboden (Q4 2021).

Eerstvolgende acties: Tussenevaluatie EV (Q3/4 2022), hand-aan-de-kraan (Q2 2022), opening 4e ronde op 2 januari 2023. In het klimaatakkoord is afgesproken dat het kabinet op basis van integrale tussenevaluaties in 2022 en 2024 een besluit moet nemen over voortzetting van EV-stimulering na 2025. Het Formule E-team heeft aangedrongen op een zo vroeg mogelijk besluit om bijvoorbeeld de negatieve anticipatie-effecten van de afschaffing van de MRB vrijstelling vanaf 2026 te voorkomen. De KEV2021 kwam uit op circa 42 procent EV-nieuwverkoop in 2030.

Ambtelijke verkenning naar o.a. vergroening zakelijke wagenpark en MRB korting elektrische personenauto's (Q4 2022). Besluitvorming op zijn vroegst hierover in het voorjaar van 2023 (in het kader van het regulier begrotingscyclus).

2. **Communicatie**. Centrale campagne over de mogelijkheden, voordelen van en ervaringen met elektrisch rijden, gericht op de juiste doelgroep(en) en met gerichte boodschap(pen) die (voor)oordelen jegens elektrisch rijden adresseren. Onderdeel: elektrificeren van de zakelijke vloot, private lease en autodelen.

Partijen: ANWB (trekker) RAI/Bovag, VNA, FET, lenW.

³ Met elektrische auto's worden in dit document tevens bedoeld: auto's op waterstof (FCEV).

Gerealiseerd: Communicatiecampagne met o.a. de autokeuze-hulptool van Milieu Centraal (Q3 2019), website iedereen-doet-wat (IDW) opgezet (Q3 2019). Communicatieboodschap aanschafsubsidie EV (Q1/Q2 2020), website 'Nederland elektrisch' verbeteren en gereed maken voor vragen over de aanschafsubsidie en algemene vragen over elektrisch rijden (grondstoffen, CO2 vergelijking EV vs. fossiel, etc, doorlopend) en over veiligheid en elektrisch autodelen (doorlopend), social media campagne elektrisch rijden (Q4 2020/Q1 2021), campagne EV particulier (Q4 2022), overzicht tankkosten per km voor verschillende brandstofsoorten bij tankstations (Q2 2021).

Eerstvolgende acties: Opening 'Sturen bij je burens', de grootste onafhankelijk EV-showroom van Nederland (Q2 2022), in gesprek om Formule E-race naar Eindhoven te laten komen in 2023 (Q2/3 2022).

- 3. Flankerend beleid.** Bij de overstap van conventionele brandstofauto's naar elektrische auto's is sprake van een systeemtransitie die alleen mogelijk kan worden gemaakt door gelijktijdige interventie op alle vlakken. Naast normering en financiële prikkels om de overstap naar een brede introductie mogelijk te maken en het zorgen voor afdoende laadinfrastructuur zijn ook flankerende maatregelen noodzakelijk. Hiermee zal de drempel voor de overstap naar elektrisch vervoer verder wordt verlaagd.
Partijen: FET, Bovag, ANWB, RAI, VNA, IenW, Stichting DOET, NVDE, Natuur & Milieu, VER, Anders Reizen, gemeenten, netwerkbeheerders, Autorecycling Nederland, Verbond van Verzekeraars, IPO.

Gerealiseerd: Trendrapport EV afgerond, EV berijdersonderzoek afgerond, mystery shopper onderzoek update autodealers, onafhankelijke garagebedrijven en leasemaatschappijen. De deelauto-vloot elektrificeert sneller dan het totale wagenpark; in Q1 2021 was 10% van alle deelauto's elektrisch (13,1% inclusief hybride).

Met betrekking tot het tonen van de Total Cost of Ownership (TCO) in de showroom (en online) aan consumenten om een elektrisch personenauto te kunnen vergelijken met een conventionele auto hebben partijen inmiddels een handreiking opgesteld voor de berekening van de TCO waarin een overzicht wordt gegeven van de gemiddelde TCO per voertuigsegment voor benzine, diesel en batterij-elektrisch (Q2 2022). Er is nog geen duidelijkheid hoe sectorpartijen dat in showroom willen laten zien. De Rijksoverheid onderzoekt de mogelijkheden van een verplichting, bijvoorbeeld via een aanpassing van het energielabel voor personenauto's (als kop op het Europees beleid).

Aanbieding van het wetsvoorstel differentiatie parkeertarieven aan de Tweede Kamer (juni 2022).

Eerstvolgende acties: Informeren van de Tweede Kamer over de voortgang van zero-emissie nieuwverkoop van snor- en bromfietsen (Q2/3 2022), DNV-rapport over second-life toepassingen van autobatterijen (Q2/3 2022), inventarisatie van knelpunten en belemmeringen voor elektrische (occasion)lease (Q2/3 2022).

- 4. Rijkswagenpark emissieloos in 2028.** De Rijksoverheid zorgt dat het eigen wagenpark in 2028 volledig emissieloos is. Deze opgave ligt bij het ministerie van BZK. Tevens wordt de benodigde laadinfrastructuur bij rijksgebouwen en overige rijkskantoren en locaties gerealiseerd (circa 2.400 laadpunten).

Partijen: BZK (trekker), IenW, decentrale overheden.

Gerealiseerd: Departementale uitvoeringsplannen gericht op 50% CO₂-reductie in 2025 zijn opgesteld. Vereisten vanuit de Clean Vehicles Directive zijn opgenomen in het groeipad voor het Rijkswagenpark.

Eerstvolgende acties: Verdere toename emissieloos wagenpark is nodig. Ultimo Q1 2022 was 17,9 procent van het Rijkswagenpark zero-emissie (exclusief defensie: 30,8 procent).

5. **Wagenpark en opdrachten regionale overheden emissieloos in 2030.** Regionale overheden stellen regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's) op waarin afspraken worden gemaakt over het verwezenlijken van een mobiliteitstransitie. Hiervoor zetten zij niet alleen in op verduurzamen (elektrisch vervoer), maar ook op het verminderen (o.a. spitsmijden en thuiswerken) en veranderen van mobiliteit (fiets, lopen, OV, deelmobiliteit i.p.v. auto).

Gerealiseerd: Regionale overheden willen aan de slag met het stimuleren van elektrisch vervoer, maar lopen voor de uitvoering aan tegen een beperkte uitvoeringskracht (capaciteit, budget). Het kabinet heeft in het coalitieakkoord extra middelen voor uitvoeringskosten gereserveerd (5,6 miljard euro), met IPO en VNG zijn hierover in mei 2022 bestuurlijke afspraken gemaakt. Vanuit de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL-regio's) is ondersteuning voor gemeenten in ontwikkeling. Deze voorziet primair in kennis. Voor inkoop van het eigen wagenpark zijn verschillende 'buyer groups' ingericht waar overheden kennis delen en gezamenlijke inkoopstrategieën ontwikkelen (thema's zijn onder meer: doelgroepenvervoer/regiotaxi, clean vehicles directive en zero emissie inkoop). Om te komen tot gezamenlijke aanbestedingscriteria en het opnemen van nul-emissie eisen is door de gezamenlijke overheden een uitvoeringsagenda opgesteld. Op provinciaal niveau is de uitvoeringsagenda geïmplementeerd in de actieagenda Duurzaam Grond-, Weg en Waterbouw (GWW) waaraan alle provincies zich hebben gecommitteerd.

Eerstvolgende acties: Ontwikkeling van monitorinstrumenten voor de verschillende acties en de ontwikkeling van een ondersteuningsprogramma voor de RMP's.

6. **Voordelen voor bedrijven met een schoon wagenpark.** Zero-emissie inkoop wordt vastgelegd door regionale overheden en gestimuleerd door het opnemen van eisen in aanbestedingen
Partijen: RWS (trekker), IenW, regio's.

Gerealiseerd: De Europese Clean Vehicles Directive (CVD) is in 2021 vertaald in de Regeling Bevordering Schone Wegvoertuigen. Deze regeling draagt bij aan het schoner maken van het Rijkswagenpark en van aanbestedende diensten. Voor de eerste termijn tot 1 januari 2026 worden alle aanbestedingen geregistreerd en een jaarlijkse rapportage aan de Tweede Kamer opgeleverd. In 2022 en 2023 wordt het registratieproces geautomatiseerd en tijd gestoken in het assisteren van aanbestedende diensten bij vragen. Zo zullen de aanbestedende diensten geholpen worden de juiste gegevens aan te leveren. Het traject voor het maken van eForms is ingezet, om alle aanbestedingen eenduidig te laten verlopen. Dit alles wordt in samenwerking met PIANOo en RVO gerealiseerd.

Eerstvolgende acties:

- Informatieverschaffing aanbestedende diensten (ongoing)
- Opzetten registratieproces via e-formulieren (Q1 2023)
- Bieden van ondersteuning aan aanbestedende diensten voor correcte registratie aanbestedingen (ongoing)
- Rapportage aan de kamer over de implementatie van de regeling op basis van de uit het eerste jaar verkregen resultaten (augustus 2022)

D. NATIONALE AGENDA LAADINFRASTRUCTUUR

Beoogd eindresultaat: Voldoende laadpunten om de groei van elektrisch personenvervoer te kunnen faciliteren – volgens berekening in het klimaatakkoord zouden dat circa 400.000 (semi-)publieke laadpunten in 2030 kunnen zijn van de in totaal 1,7 miljoen laadpunten kunnen zijn – en voldoende laadinfrastructuur voor andere modaliteiten zoals bestel- en vrachtauto's, doelgroepenvervoer en (ov) bussen. Versnellen van het proces en vaststellen van basisvoorwaarden voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur. Het laden van een elektrisch voertuig moet net zo makkelijk zijn als het laden van een mobiele telefoon: slim, eenvoudig en overal.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

- Versnellen uitrol laadinfrastructuur.*** Faciliteren en versnellen van de regionale en (inter)nationale uitrol van laadinfra, door samenwerkingsregio's en opstellen van regionale visies op laadinfra, plaatsingsbeleid, convenanten en internationale inzet.
Partijen: o.a. NAL-regio's, gemeenten, provincies, Rijksoverheid, netbeheerders (ElaadNL), Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL), platform parkeren in Nederland Vexpan.
Gerealiseerd: Oplevering Nationaal laadonderzoek 2021: toename (semi-)publieke laadpunten in 2021 van 20.000 (totaal 86.000). De Voortgangsrapportage 2021 is samen met brief over informatie uitrol laadinfrastructuur in de regio opgeleverd (juni 2022).
Eerstvolgende acties: Voorbereiding inrichting overbruggingsfonds (mede door afschaffen fiscale stimuleringsregelingen per januari 2023). Opstellen visie snellaadinfrastructuur en voorbereiden bestuursconvenanten NAL tussen de NAL-regio's en IenW voor periode 2023-2030.
- Verbetering gebruikersinformatie oplaadpunten.*** Verbeteren van de beschikbaarheid van gebruikersinformatie over oplaadpunten, zoals locatie, actuele bezetting en laadprijzen door wetgeving en (inter)nationale projecten.
Partijen: IenW, RVO, NAL-regio's, laadpunctexploitanten, service providers en NKL.
Gerealiseerd: Afronding IDACS project (ID issuing and data collection for alternative fuels, Europees programma met 15 lidstaten om data te delen en op die manier gebruiker te kunnen informeren).
Eerstvolgende acties: Doorstart IDACS met uitbreiding naar alle EU landen en mogelijkheden roaming.
- Slimme laadinfrastructuur.*** Marktmodellen, wetgeving, techniek en standaarden doorontwikkelen, zodat grootschalig toepassen van slim laden mogelijk wordt.
Partijen: Rijk (IenW, FIN, EZK), NAL-regio's, gemeenten, netbeheerders (ElaadNL), NKL, laadpunctfabrikanten en laadpunctexploitanten.
Gerealiseerd: Smart Charging Guide van ElaadNL uitgebracht (2019), leerervaringen van grootschalige experimenten/uitrol van 49 slimme laadpleinen met 'vehicle to grid' mogelijkheden in zo'n 20 verschillende steden (Q4 2021).
Eerstvolgende acties: Verdere uitrol slimme laadpleinen; opzet van een programma slim laden voor iedereen met daarin aandacht voor uitwerking technische specificering van 'smart charging-ready' laadinfrastructuur; en uitwerking van een 'sturingsmodel' ten behoeve van de landelijke implementatie van slim laden.
- Logistieke laadinfrastructuur.*** Om de stap naar zero-emissie stadslogistiek te maken is het belangrijk dat er tijdig een toereikend spanningsnetwerk voor logistiek laadinfrastructuur beschikbaar is. Er wordt daarom inzicht gecreëerd in de laadbehoefte en het laadgedrag van de logistieke sector en gezorgd voor een energienet dat kan voorzien in de logistieke laadbehoefte en naadloos samenwerkt

met voertuig en laadinfrastructuur. Ontwikkelen van randvoorwaarden en kennis die nodig zijn voor de uitrol van adequate logistieke laadinfrastructuur.

Partijen: Rijk, Provincies, Gemeenten, netbeheerders (Elaad), TLN, Evofenedex, kennisinstellingen, marktpartijen, laadexploitanten, NVDE, diverse belangenorganisaties, Topsector Logistiek.

Gerealiseerd: Kennis- en actieagenda NAL Logistiek (Q3 2021), acht onderzoeken binnen het onderzoeksprogramma Laden voor Logistiek (Q2 2022). Inrichting vliegende brigade om laadvraag van een aantal bedrijventerreinen in kaart te brengen (Q1 2022). Onderzoek toekomstbestendige netcapaciteit (Q4 2021)

Eerstvolgende acties: Vervolg aan onderzoeken vanuit onderzoeksprogramma Laden voor Logistiek (Q2 2022 en verder). Living Lab Heavy Duty Laadplein is Q2 2022 van start gegaan en richt zich op de realisatie van zes logistieke laadlocaties. Onderzoek naar toekomstbestendige netcapaciteit met bijzondere aandacht voor de noodzakelijke netverzwaringen voor logistiek laden (Q2 2022: IenW, Vliegende brigade NAL en netbeheerders samen met EZK). Eerste resultaten vliegende brigade (Q3/Q4 2022). Start pilots verzorgingsplaatsen.

E. ZERO-EMISSIE ZONES IN 30 TOT 40 STEDEN

Beoogde eindresultaat: 30 tot 40 (grotere) steden met helder afgebakende middelgrote ZE-zones voor vracht- en bestelauto's per 2025 en goede overslagpunten dichtbij de zonegrenzen.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. ***Uitvoeringsagenda Zero Emissie Stadslogistiek.*** In 30 à 40 grotere steden worden uiterlijk in 2020 middelgrote zero-emissie zones vastgesteld die met ingang van 2025 zullen gelden voor goederenvervoer. De uitvoeringsagenda omvat per sector aanvullende afspraken over ten minste financiering van oplossingen, communicatie, het faciliteren en ondersteunen van ondernemers, monitoring en governance. De harmonisatie van milieuzones is een voorafgaande stap; hiermee wordt de grondslag voor ZE-zones in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens opgenomen. Er is ook aandacht voor handhaving op internationale voertuigen.

Partijen: IenW (trekker), TLN, Evofenedex, VNG, IPO, grote gemeenten, Topsector Logistiek en Natuur & Milieu.

Gerealiseerd: Op dit moment hebben 27 gemeenten en Schiphol aangekondigd vanaf 1 januari 2025 een zero-emissiezone voor stadslogistiek in te zullen gaan voeren.

Eerstvolgende acties: Aanvullende gemeenten die aangeven zich ook aan te willen sluiten bij de uitvoeringsagenda en/of voornemens zijn een zone aan te kondigen. Door de gemeenteraadsverkiezingen zijn in een aantal gemeenten de besluiten om te komen tot aankondiging van een zero-emissiezone uitgesteld. Na de college-vorming in deze gemeenten worden de besluiten alsnog verwacht. IenW en medeoverheden spreken over ondersteuning van betreffende gemeenten via een specifieke uitkering.

Met de invoering van zero-emissie zones voor stadslogistiek kan er overlap ontstaan met de geldende milieuzones in steden. Om deze reden zal samen met de gemeenten en branchepartijen een toekomstbeeld worden opgesteld voor samenhang tussen milieu- en zero-emissie zones in steden.

2. ***Stimuleringsprogramma's voor zero-emissie vracht- en bestelauto's (2021-2025).*** Tijdelijke aanschafregelingen opstellen voor de periode 2021-2025, zowel voor vracht- als voor bestelauto's, waarmee maximaal 40 procent van de meerkosten voor de sector kan worden gefinancierd.

Partijen: IenW (trekker), TLN, Evofenedex.

Gerealiseerd: Vrijstelling rijbewijs C voor elektrische bestelauto's tot 4250 kg (Q2 2019).

Internetconsultatie (30 nov 2020 - 12 jan 2021), publicatie van de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's in de Staatscourant (9 feb 2021), openstelling van de regeling (15 mrt 2021). Half juni 2022 was van het jaarbudget voor 2022 (22 mln euro) nog circa de helft beschikbaar.

Publicatie van de Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (25 april 2022) en openstelling van de regeling (9 mei 2022). Het budget voor de regeling is circa drie keer overtekend op de dag van de openstelling.

3. ***Eventuele wettelijke maatregelen om ZE-zones per 2030 in te stellen.*** Indien de Uitvoeringsagenda nog niet geleid heeft tot het instellen van middelgrote zero-emissie zones in 30-40 steden stelt de Rijksoverheid, in overleg met betrokken partijen, wettelijke maatregelen op om in 2030 zero-emissie zones voor logistiek in te stellen. De voortgang van het aansluiten van gemeenten zal gemonitord worden.

Partijen: IenW (trekker), G4, G40, VNG.

Eerstvolgende acties: Monitoring van de voortgang bij gemeenten voor invoering van zero emissie zones en ondersteunen bij kennisvragen of verbinding leggen (ongoing), op dit moment is er gezien de bereidheid van gemeenten geen aanleiding om ZE-zones wettelijk af te dwingen.

4. **Vrijstelling rijbewijs C.** De rijksoverheid voert sinds 2019 een experiment uit met een tijdelijke vrijstelling van rijbewijs C voor nul-emissie-bestelwagens. Dit houdt in dat bestuurders met rijbewijs B een elektrische bedrijfsauto type N1 mogen besturen als die een toegestane maximummassa heeft van meer dan 3500 kg, maar minder dan 4250 kg. Chauffeurs hoeven bij dit experiment niet te beschikken over een rijbewijs C met code 95. Momenteel is dat wel verplicht voor chauffeurs in beroepsgoedertransport. De chauffeur moet wel een cursus volgen. Het experiment maakt onderdeel uit van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek. De pilot loopt eind 2022 af.

Eerstvolgende acties: Emissieloze bestelauto's zijn nodig voor de invoering van de zero-emissiezones voor stadslogistiek vanaf 2025, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord. Uit de eerste resultaten van de evaluatie blijkt dat tijdens de pilot-periode er geen aanwijzingen zijn dat het rijden met een vrijstelling van rijbewijs C voor deze voertuigen tot gevaarlijke omstandigheden leidt. Ik ben derhalve voornemens de tijdelijke vrijstelling om te zetten in een permanent vrijstelling in de Nederlandse wetgeving en ben hierover in gesprek met de Europese Commissie.

Zie ook: Logistieke laadinfrastructuur (D4)

F. EFFICIËNTIESLAG IN LOGISTIEK

Beoogd eindresultaat: 30 procent minder CO₂-uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030. Door innovatieve logistieke concepten, slim delen van data en samenwerking in logistieke ketens om de beladingsgraad sterk te verbeteren en optimaliseren van het gebruik van de beschikbare capaciteit op weg, spoor en binnenvaart.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Ontwikkelen en implementeren van een geïntegreerde sectorale aanpak.** Doel is een jaarlijkse verbetering van de logistieke efficiëntie met 2 procent.

Partijen: TLN en Evofenedex (ondersteund door Topsector Logistiek).

Eerstvolgende acties: Na eerdere vertraging is een concept van het 2%-sectorplan inmiddels gereed. In Q3 2022 wordt het plan verder verrijkt. Naar verwachting is het definitieve plan in Q4 2022 gereed. In het plan zal ook aandacht zijn voor het instrumentarium (mensen/middelen) dat nodig is om het bedrijfsleven te betrekken.

2. **Vrachtwagenheffing.** Invoering vrachtwagenheffing (VWH), inclusief terugsluis van de netto-opbrengsten naar de sector voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.

Partijen: IenW (trekker), vervoerssector (evofenedex, TLN, VERN).

Gerealiseerd: De vrachtwagenheffing is vertraagd. In het Klimaatakkoord werd uitgegaan van invoering in 2023, inmiddels wordt gesproken over omstreeks 2026. In augustus 2021 is het wetsvoorstel voor de tweede maal geaccordeerd door de Ministerraad. De minister heeft het wetsvoorstel op 14 september 2021 ingediend. Op 15 september 2021 heeft zij de Bestuursovereenkomst terugsluis gesloten met de vervoerspartijen (evofenedex, TLN, VERN). Op 29 maart 2022 heeft de Tweede Kamer ingestemd met het wetsvoorstel.

Eerstvolgende acties: Behandeling wetsvoorstel in de Eerste Kamer (Q2 2022).

G. SCHOON EN EMISSIELOOS BOUWVERKEER, MOBIELE WERKTUIGEN EN GWW

Beoogd eindresultaat: Versnelde overgang naar ZE-bouwverkeer en zero- en lage emissie mobiele werktuigen. Een reductie van 0,4 Mton CO₂-uitstoot van mobiele werktuigen in 2030 t.o.v. 2019. Bij Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW) beoogt de Rijksoverheid in 2030 zelf circulair te werken en klimaatneutraal te zijn in de GWW en onderwijl opgedane kennis te delen met andere overheden.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Stimulering van schone en emissieloze werk-, vaar- en voertuigen in de bouw (bouwmaterieel).**

Stimulering gebeurt onder andere via aangescherpte aanbestedingsvoorwaarden en via het opstellen van een subsidieregeling om de markt te ondersteunen bij de overstap naar schoon en emissieloos bouwmaterieel. Deze en andere maatregelen worden vastgelegd in de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). De routekaart zal het definitieve reductiepad voor zowel stikstof, CO₂ en fijn stof van bouwmaterieel bevatten, inclusief maatregelen en acties om dit te bewerkstelligen. Onderdeel van de routekaart SEB zijn afspraken met overheden, marktpartijen en kennisinstellingen over de uitvoering.

Partijen: IenW (trekker), EZK, BZK, Defensie, aanbestedende rijksdiensten (Rijkswaterstaat, ProRail, Rijksvastgoedbedrijf), gemeenten, provincies, waterschappen, (bouw)sector.

Gerealiseerd: Pilots met emissieloze mobiele werktuigen: A16 bij Rotterdam (RWS) en hoogwaardig openbaar vervoer in 't Gooi (ProRail). Tevens zijn via de DKTI-regeling (2021) 12 projecten met emissieloze werktuigen mogelijk gemaakt. De volgende instrumenten zijn opgezet voor de inzet van 500 miljoen euro voor emissiereductie in de bouw in de periode 2021-2030: de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB), mogelijk maken van schone en emissieloze aanbestedingen door rijksdiensten, een kennis- en innovatieprogramma.

Eerstvolgende acties: Opleveren van de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB, tweede helft 2022). In onder meer het Klimaatakkoord, de Aanpak Stikstof, de strategie Klimaatneutrale en Circulaire Rijksinfraprojecten en het Schone Lucht Akkoord zijn doelstellingen vastgesteld en ambities geformuleerd voor het terugdringen en voorkomen van uitstoot van mobiele werktuigen en bouwlogistiek. Het doel van de aanpak Schoon en Emissieloos Bouwen is om samen met de bouwsector, medeoverheden en kennisinstellingen een haalbare en effectieve routekaart op te stellen, waarin de verduurzaming van mobiele werktuigen, vaartuigen en voertuigen in de bouw tot 2030 vorm krijgt. Er wordt gewerkt aan het faciliteren van de medeoverheden bij de uitvoering van de routekaart.

2. **Klimaatneutraal en circulair aanbesteden.** De Rijksoverheid scoort bij aanbestedingen en uitvoering van Grond-, Weg- en Waterbouw op CO₂-uitstoot en geeft gunningsvoordeel aan aanbieders met een lagere uitstoot. De Rijksoverheid werkt een strategie en aanpak uit met als ambitie in 2030 zelf circulair te werken en klimaatneutraal te zijn in de GWW. Hierbij formuleert de Rijksoverheid concrete doelstellingen voor CO₂-reductie in projecten die bijdragen aan versnelling van in het klimaatakkoord geformuleerde ontwikkelingen naar zero emissie voertuigen en optimalisatie van logistiek.

Partijen: IenW (trekker), RWS, Prorail.

Gerealiseerd: Uitwerking strategie naar circulaire en klimaatneutrale Rijksinfraprojecten door IenW en ProRail (TK brief 15 jun 2020).

Eerstvolgende acties: Afspraken met medeoverheden om de inkoopkracht vergroten om in 2030 zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken en te bouwen (voertuigen, werktuigen, materiaalketens).

H. ZERO-EMISSIE OV-BUSSEN, DOELGROEPENVERVOER EN REINIGINGSVOERTUIGEN

Beoogd resultaat: Vanaf 2025 zijn alle nieuw instromende ov-bussen zero-emissie, vanaf 2030 zijn alle ov-bussen (circa 5.300) zero-emissie, in 2025 is doelgroepenvervoer zero-emissie inclusief 50% van de taxi's voor doelgroepenvervoer, vanaf 1 januari 2030 zijn alle nieuwe reinigingsvoertuigen zero-emissie.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Zero-emissie bussen.** In het Bestuursakkoord zero-emissie bus (BAZEB) is afgesproken dat in 2025 alle nieuw instromende ov-bussen zero-emissie aan de uitlaat zijn en in 2030 alle ov-bussen. De nieuwe bussen maken in 2025 gebruik van 100% hernieuwbare energie of brandstof, die met het oog op economische ontwikkeling zoveel mogelijk regionaal wordt opgewekt. Hiervoor wordt met alle betrokken partijen een roadmap opgesteld. Voor de uitwerking van het BAZEB is in het klimaatakkoord aangegeven dat de Rijksoverheid in de periode 2019-2025 een jaarlijkse impuls geeft van 10 miljoen euro. Hiervoor zal vanuit nationale co-financieringsinstrumenten een regeling nader worden uitgewerkt die aansluit op de roadmap.

Partijen: OV-autoriteiten (trekker), IenW, vervoerders, netbeheerders, voertuigproducenten, bedrijfsleven.

Gerealiseerd: Er rijden sinds 1 januari 2022 1.346 ZE OV-bussen in de dienstregeling, ongeveer 25 procent van het totaal aantal OV-bussen in NL. Vanaf januari 2022 kunnen OV-autoriteiten subsidie aanvragen voor de aanschaf van ZE-bussen. Het beschikbare budget bedraagt € 40 miljoen. Aanvragen kan tot medio 2024.

Er zijn in totaal zes innovatieve (DKTI-)projecten ZE OV-bussen van start gegaan. In deze projecten worden innovaties getest, zodat ZE-bussen bijvoorbeeld een grotere actieradius krijgen. In een ander (DKTI)innovatieproject worden zonnepanelen op het dak van de bus gemonteerd, zodat deze in een deel van de elektriciteitsbehoefte van de bus voorzien. De vijftig waterstofbussen, medegefinancierd uit het Europese JIVE-2 project, worden inmiddels ingezet in Groningen en Zuid-Holland.

Eerstvolgende acties: De OV-autoriteiten zijn, in samenwerking met o.a. de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, aan de slag met planvorming en realisatie van laadinfrastructuur voor de elektrische OV-bussen. Daarnaast worden de acties uit de Roadmap zero-emissie bus samen met de sectorpartijen uitgewerkt. In de komende aanbestedingen van OV-concessies stromen naar verwachting grote aantallen elektrische bussen in, waarmee we ondanks de Coronapandemie op koers blijven voor het behalen van de doelen. Tenslotte wordt met branchepartijen, gemeenten en vervoerders onderzocht hoe de transitie naar uitstootvrije touringcars kan worden ingezet.

2. **Zero-emissie doelgroepenvervoer.** In het bestuursakkoord zero-emissie doelgroepenvervoer (BAZED) is afgesproken dat het doelgroepenvervoer waarvoor ondertekenende partijen direct verantwoordelijk zijn, volledig emissievrij is vanaf 1 januari 2025, of zoveel eerder als mogelijk.

Partijen: Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI, trekker), gemeenten, VNG, VNG, bedrijfsleven, IenW.

Gerealiseerd: Mijlpaal van 100 deelnemers aan het BAZED bereikt. Er zijn nu 139 deelnemers aan het BAZED en het bijbehorende convenant. De Buyers Group Doelgroepenvervoer is gestart; een leernetwerk voor gemeenten georganiseerd door PIANOo. Een overzicht met financieringsregelingen voor het verduurzamen van het doelgroepenvervoer is gedeeld met gemeenten.

Eerstvolgende acties: In Q1 2022 is het onderzoek naar het voertuigenaanbod voor zero-emissie doelgroepenvervoer. In Q2 2022 wordt het onderzoek naar de werking van de MIA/Vamil-regeling voor het doelgroepenvervoer en de nulmeting opgeleverd voor de verdere verduurzaming van het doelgroepenvervoer. In 2022 wordt het Platform Opdrachtgevers Doelgroepen vervoer opgericht met

daaronder de werkgroep BAZED die de voortgang van de realisatie van de doelen van het bestuursakkoord volgt en kennis over ZE aanbesteding van doelgroepenvervoer ontwikkelt en deelt.

3. **Convenant zero-emissie reinigingsvoertuigen.** Overheden, reinigingsdiensten en marktpartijen streven naar de aankoop van zero-emissie reinigingsvoertuigen (waaronder: vuilniswagens en veegmachines) vanaf 1 januari 2030 of zoveel eerder als mogelijk.

Partijen: IenW (trekker), 7 grote gemeenten en de reinigingsbranche, Roteb.

Gerealiseerd: Convenant zero-emissie reinigingsvoertuigen (getekend door afval-inzamelaars, reinigers, gemeenten en voertuigleveranciers, 21 maart 2019), uitrol elektrische reinigingsvoertuigen in meer deelnemende gemeenten (getekend, 1 oktober 2019). Leernetwerk is opgesteld en heeft periodiek bijeenkomsten bijvoorbeeld samen met expertisecentrum voor aanbesteden PIANOo (start Q2 2020), ondertekening door meer partijen (2020 en volgende jaren).

Eerstvolgende acties: Dichter aansluiten bij de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en de buyers groepen van Pianoo.

I. CO2-REDUCTIE IN DE BINNENVAART

Beoogd eindresultaat 2030: Reductie van CO2-emissies van de Nederlandse binnenvaartvloot met 40-50% t.o.v. 2015 (max. 0,4 Mton CO2-reductie in 2030), ten minste 150 zero-emissie binnenvaartschepen en bijmenging van scheepsbrandstof met duurzame biobrandstoffen.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Uitwerking duurzame opties.** Om de verduurzaming aan te jagen worden opties uitgewerkt voor de inzet van duurzame energiedragers in de binnenvaartsector, zowel hybride elektrisch, batterij-elektrisch, waterstof als HVO.

Partijen: IenW (trekker), binnenvaartsector en andere partijen betrokken bij de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.

Gerealiseerd: Green Deal (11 juni 2019) met daarin: nationale subsidieregeling duurzame binnenvaart, opzet van Europees verduurzamingsfonds, duurzaamheidslabel voor binnenvaartschepen, groter gebruik van duurzame energiedragers, samenhangend beleid milieuzones, oplossen container congestie in de haven van Rotterdam en ondersteunende Taskforce. In januari 2021 is een tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025 opengesteld, een taskforce is opgericht die de voortgang van de Green Deal monitort; deze komt periodiek samen.

Afronding van Europees onderzoek naar een verduurzamingsfonds (Q2 2021). Eerste zero-emissie binnenvaartschip (batterij-elektrisch) is september 2021 in de vaart genomen. November 2021 implementatie labelsysteem. Laadstation staat klaar in Alphen aan den Rijn. IenW subsidieert de bouw van een waterstofschip.

Eerstvolgende acties: Verdere uitrol batterij-elektrische binnenvaart met bijdrage uit Nationaal Groeifonds. Effect: 45 zero emissie schepen in 2026. Uitbreiding tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen. Convenant met sector over toepassing emissielabel binnenvaart.

2. **Invoeren reductieverplichting voor binnenvaart.** De reductieverplichting voor de binnenvaart stamt uit de Europese Richtlijn brandstofkwaliteit (FQD) en had al in 2018 omgezet moeten zijn in nationale regelgeving. Nederland heeft, net als België en Duitsland, de leveranciers van brandstoffen aan binnenvaart ten onrechte ontzien van deze verplichting. De Commissie heeft de lidstaten hierop aangesproken. Nederland wil eigenlijk, vanuit het Klimaatakkoord en de Greendeal binnenvaart, nog ambitieuzer verduurzamen met binnenvaart. Ondanks intensief contact met de buurlanden lijkt een gelijk speelveld per 1 januari 2023 echter niet te realiseren.

J. WERKGEVERS REDUCEREN WERKGERELATEERDE MOBILITEIT

Beoogd eindresultaat: Overkoepelend doel: 8 miljard minder zakelijke (auto)kilometers in 2030. Onderliggende doelen: 1.000 werkgevers halveren de CO₂-uitstoot van hun zakelijke mobiliteit (koplopers), een normering van werkgebonden verkeer voor werkgevers met 100 of meer werknemers, bereiken van alle werkgevers en werknemers met publieksvoorlichting.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit.** Met dit besluit is invulling gegeven aan de afspraak in het Klimaatakkoord om een normerende regeling te maken voor werkgevers met 100 of meer werknemers. Onder werkgebonden personenmobiliteit wordt verstaan: woon-werkmobiliteit en zakelijke mobiliteit verkeer. Doel is vooral om werkgevers bewuste keuzes te laten maken over verduurzaming van de personenmobiliteit. Het besluit geldt voor werkgevers met 100 of meer werknemers en betreft ongeveer 8.000 werkgevers en 4,9 miljoen werknemers. In plaats van een norm voor individuele werkgevers, waar in het Klimaatakkoord nog van uit werd gegaan, is gekozen voor een collectieve prestatie (emissieplafond). De onzekerheden die corona met zich meebracht speelden daarbij een belangrijke rol. Wel moeten de werkgevers vanaf 2023 jaarlijks rapporteren over hun woon-werk en zakelijke verkeer. Dat gaat bijvoorbeeld om het aantal gereisde autokilometers, uitgesplitst naar soort brandstof. Het digitale platform dat de werkgevers moeten gebruiken voor het rapporteren berekent op basis van de ingevoerde gegevens (reiskilometers, reismodaliteiten en brandstof) de CO₂-emissie. Op basis van de gerapporteerde gegevens monitort IenW of het gestelde reductiedoel van 1 megaton CO₂ in 2030 bereikt gaat worden. In 2025 stelt IenW op grond van de gerapporteerde gegevens vast of de totale CO₂-emissie door werkgebonden personenmobiliteit in 2024 onder het emissieplafond is gebleven. Het emissieplafond voor 2024 is opgenomen in de nota van toelichting bij het besluit. Dit plafond is bepaald op basis van het graduele pad richting het reductiedoel van 1 Mton dat volgens het Klimaatakkoord in 2030 moet worden bereikt. Daarnaast moet er vanaf 2019 sprake zijn van een dalende lijn in de CO₂-emissie. Als in 2025 blijkt dat de emissies niet onder het emissieplafond zijn gebleven, of als er geen sprake is van een dalende lijn in de CO₂-emissie, dan treedt voor werkgevers met 100 of meer werknemers een norm voor zakelijke mobiliteit in werking, die de CO₂-uitstoot per reizigerskilometer maximeert. Deze wettelijke norm is al opgenomen in het besluit, en kan op dat moment dus snel in werking treden. Voor woon-werk mobiliteit zal dan waarschijnlijk ook een norm nodig zijn. Hiervoor is nieuwe regelgeving nodig. Voor goederenvervoer wordt eerst gewerkt aan een CO₂-registratiesysteem.

Partijen: IenW (trekker), VNO-NCW, TLN, evofenedex, omgevingsdiensten, IPO, VNG, Topsector Logistiek en Anders Reizen.

Gerealiseerd: Internetconsultatie concept-regeling “CO₂-prestatie werkgebonden personenmobiliteit” (28 okt - 26 nov 2020), instemming ministerraad met ontwerpbesluit en start voorhang bij het parlement (april 2022).

Eerstvolgende acties: Voordat het besluit op 1 januari 2023 wordt ingevoerd, wordt ervoor gezorgd dat het digitaal platform dat werkgevers moeten gebruiken om jaarlijkse rapportages in te dienen, goed aansluit op de administraties van de werkgevers. Om dat te realiseren is voorzien in werksessies en praktijktoetsen met en door werkgevers en omgevingsdiensten. Daarbij houdt IenW vinger aan de pols en betreft werkgevers om vooraf te verzekeren dat er een goede aansluiting is op de praktijk.

2. **Coalitie Anders Reizen.** Zoveel mogelijk van de deelnemende partijen aan het klimaatakkoord sluiten zich als werkgever aan bij Anders Reizen (AR). Aangesloten werkgevers streven er naar om alle koplopersmaatregelen (een dynamische top 10 van best practice maatregelen die werkgevers kunnen nemen, o.a. niet of minder reizen, parkeerbeleid, verhuizen naar OV-locatie, stimuleren van reizen per fiets of OV) uit te voeren en zijn gehouden aan de verplichting om jaarlijks een voortgangsmeting te doen.

Partijen: Coalitie Anders Reizen (trekker), VNO-NCW, VNA, IenW, IPO, VNG.

Gerealiseerd: Oprichting programmteam Anders Reizen, oprichting netwerk van Young Professionals om initiatieven te versnellen en draagvlak te vergroten, de Rijksoverheid treedt toe tot Anders Reizen (ondertekening 1 oktober 2019). Anders Reizen heeft inmiddels ruim 70 leden (organisaties) met in totaal 500.000 medewerkers. Ministeries werken aan uitvoeringsplannen voor reductie van de eigen CO2-uitstoot met 50 procent in 2030. In de cao Rijk zijn afspraken opgenomen over verduurzaming van de eigen mobiliteit (29 sept 2020).

De invulling van het AR-lidmaatschap van het Rijk loopt langs twee sporen:

- Afsproken is dat ministeries plannen opstellen voor reductie van hun eigen CO2-uitstoot met 50 procent in 2030 (Q4 2020). In de cao Rijk staat verduurzaming van de eigen mobiliteit hoog op de agenda. Om hier een eerste invulling aan te geven zijn in de cao Rijk (looptijd: juli-dec 2020) afspraken gemaakt. Overeengekomen is dat niet wordt gevlogen naar alle bestemmingen die binnen 8 uur met de trein bereikbaar zijn, mits de totale reistijd hierdoor niet meer dan 1,5 keer langer wordt. Voor Rijksambtenaren is de trein hierdoor de enige manier om naar Londen, Parijs en Berlijn te reizen, nu nog de meest bevlogen bestemmingen. Ook wordt de aanschaf van een fiets voor woon-werkverkeer extra financieel gestimuleerd en gestart met de uitvoering van een rijksbrede pilot met leasefietsen. Afsproken is dat in de volgende cao het onderwerp hybride werken in combinatie met verduurzamen van het eigen vervoer weer aandacht krijgt.
- In april 2020 is de Maatregelenmatrix Anders Reizen gepresenteerd. Hierin staan verschillende mogelijke interventies die ministeries en Rijksorganisaties kunnen inzetten om duurzamer te reizen. Denk aan betere fietsvoorzieningen, meer teleconferencing en vaker de trein pakken. Op basis van deze inschattingen hebben alle departementen, met uitzondering van Defensie, een plan van aanpak opgesteld met concrete maatregelen waarmee aan de slag gegaan wordt.

Eerstvolgende acties: Anders Reizen richt zich op het toekomstbestendig inrichten van hybride werken door bewust en gespreid te reizen, onder andere door opstellen en uitwerken van koplopersmaatregelen voor fietsstimulering, gedragsverandering en niet-reizen. Middels een inventarisatie onder leden kijkt AR hoe tijd- en plaatsafhankelijk werken verder en langdurig geïntegreerd kan worden in processen en gedrag van werknemers en management. AR is bezig met de voorbereidingen voor een campagne over hybride werken.

Ministeries werken sinds 2021 verder aan de uitvoering van plannen om de CO2-uitstoot van de eigen mobiliteit te reduceren.

3. **Betrekken regionale netwerken van werkgevers, regionale uitwerking aan MIRT-tafel.** Het Rijk, IPO en VNG betrekken regionale netwerken van werkgevers bij de uitvoering van het klimaatakkoord en committeren uiterlijk in 2030 500 werkgevers aan 50 procent CO2-reductie. De Rijksoverheid zorgt voor afstemming tussen landelijke en regionale inspanningen en ondersteunt bij het opzetten en uitvoeren van een eenduidige, uniforme en onafhankelijke monitoring.

Partijen: IenW (trekker), provincies, gemeenten, regionale werkgeversverbanden.

Gerealiseerd: Afspraken in MIRT-overleggen met regionale werkgeversverbanden over duurzame mobiliteit en ondersteuning van werkgevers bij de transitie (Q4 2019). Circa 4.000 werkgevers zijn lid

van de netwerken, (financiële) afspraken zijn gemaakt over de inzet van regionale werkgeversnetwerken ter ondersteuning van werkgevers. De regionale netwerken bieden werkgevers concrete hulp en adviezen bij het doorlichten en aanpassen van mobiliteitsbeleid. Voortgang van werkzaamheden wordt jaarlijks gemonitord. Gezamenlijke communicatie richting werkgevers over (fiscale) regelingen, campagnes en maatregelen verloopt via de website zowerkthet.nl.

Bij het MIRT 2020 is de aanvullende afspraak gemaakt te stimuleren dat werknemers meer thuiswerken en beter reizen over de dag en over de week. In onder andere Metropool Regio Amsterdam en Groningen zijn daartoe afspraken en intentieverklaringen gemaakt met het bedrijfsleven, (de)centrale overheid en onderwijssectoren. Via rondetafelgesprekken, handreikingen, thuiswerkplekscans en workshops richten de netwerken zich op het stimuleren van hybride werken.

Eerstvolgende acties: In opvolging van de motie Postma (35 570 XII nr.27) werken Rijk en regio's op lokaal of regionaal niveau aan afspraken over betere spreiding, thuiswerken en spitsmijden. Daarbij faciliteert het Rijk kennisdeling en stimuleert het de samenwerking tussen de netwerken.

4. **Brede publieksvoorlichting gericht op alle 7,9 miljoen werknemers en hun werkgevers.**

Partijen: ANWB, BOVAG, RAI, Fietsersbond en coalitie AR, Milieu Centraal, VNA en IenW.

Gerealiseerd: Online platform sinds Q4 2019 met regelingen, fiscale mogelijkheden, voorbereiding op het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit (normerende regeling) en best practices voor werkgevers op terrein van verduurzamen van werk gerelateerde personenmobiliteit. Uit een onlinemeting over 2021 blijkt dat het bereik van het e-zine Werken aan Duurzame Mobiliteit (platform) met 27 procent is toegenomen t.o.v. 2020. Uit de werkgeversenquête 2021 blijkt dat de bekendheid is toegenomen van 8% (2020) naar 19% (2021). Q2 2022 komt editie 9 uit. De 2-meting volgt in Q2 2022.

Ook is het online platform van 'Zo Werkt Het' live sinds Q4 2020. Zo Werkt Het is een samenwerking van IenW en de regionale werkgeversnetwerken. Het biedt enerzijds online informatie en inspiratie voor werkgevers en werknemers en voert anderzijds campagnes richting dezelfde doelgroep.

De online werkgeverscampagne Q2 2021 (ca 8 weken) Campagne Hybride Werken resulteerde in 4,4 miljoen weergaven, 470.725 unieke mensen, 18.773 clicks naar website Zo Werkt Het. De werkgeverscampagne maart 2022 (ca. 5 weken) Hybride Werken resulteerde in 3,4 miljoen weergaven, 799.169 unieke mensen en 35.866 clicks naar website. De evaluatie van de publiekscampagne Hybride Werken, gericht op forenzen, volgt in Q2 2022.

Eerstvolgende acties: Eind april komt #9 van Werken aan Duurzame Mobiliteit uit, met informatie over het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit. In mei volgen de nieuwe cijfers uit de werkgeversenquête. Komend jaar krijgt de samenwerking met Zo Werkt Het meer structuur met een gezamenlijke langere termijn visie. De uitvoering volgt via een gezamenlijke communicatie- en kenniskalender. Voor de zomer van 2022 staat een de campagne 'beste hybride werkgever van het jaar' gepland en voor het najaar van 2022 een werkgeverscampagne over emissieloze mobiliteit.

K. ACTIEVE MOBILITEIT: STIMULERING VAN FIETSEN EN LOPEN

Beoogd eindresultaat: Overkoepelend doel voor fiets is een groei van het aantal fietskilometers in de periode 2017-2027 met 20 procent. Tussendoel is om in 2025 een groei van 15 procent te bereiken.

Voor het bereiken van bovenstaande doelstelling wordt samengewerkt met alle overheden, maatschappelijke organisaties, brancheorganisaties en kennisinstellingen in de Tour de Force. In 2017 is een Actieplan Fiets 2017-2020 geformuleerd, eind 2019 opgevolgd door het ambitiedocument 'Schaalsprong fiets'.

De Tour de Force activiteiten worden uitgewerkt in vijf thema's: (1) fiets in de stad, (2) fiets in de keten, (3) een hoogwaardig fietsnetwerk, (4) stimuleren van fietsgebruik en fietsinitiatieven en (5) draagvlak voor en kennis over fiets.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Fietsstimulering.** Afgelopen kabinetsperiode heeft het Rijk ingezet op een toename van 200.000 fietsforenzen.

Gerealiseerd: In de periode 2017-2019 is het aantal forenzen dat tenminste 1 dag per week naar het werk fietst met circa 120.000 gestegen. Door de Covid-19 maatregelen is het aantal fietsforenzen met circa 1 miljoen gedaald. In 2022 trekt het fietsgebruik weer aan, met name in het voor- en natransport van de trein.

- Samen met werkgevers is een netwerk van bedrijven die optreden als fietsambassadeur opgezet.
- Het netwerk van fietsambassadeurs wordt ondersteund door de campagne 'Kies de Fiets' die werkgevers aanspoort zich in te spannen om 10 procent meer medewerkers op de fiets te krijgen.
- Met ingang van 2020 is de fiscale regeling voor de leasefiets van kracht (bijtelling 7%).
- In het programma Doortrappen wordt samengewerkt met gemeenten en provincies om ouderen zo lang mogelijk veilig te kunnen laten fietsen. De uitrol van het programma is gestart in september 2018 en heeft nu een landelijke dekking: 12 provincies, 1 vervoerregio en ruim 180 gemeenten doen mee.
- Samen met VWS en maatschappelijke partners wordt ingezet op meer fietsen en lopen om de beweegrichtlijn (minstens 150 minuten per week matig intensief bewegen) te halen.

Eerstvolgende acties:

- Samen met de Tour de Force partners wordt de komende periode een actieplan opgesteld om meer kinderen op de fiets te krijgen.
- Er wordt gekeken hoe het netwerk van fietsambassadeurs verbreed kan worden naar andere sectoren en doelgroepen.
- Voor het programma Doortrappen "veiliger fietsen tot je 100e" verdubbelen we het aantal deelnemende gemeenten en bereiden we het netwerk uit met meer landelijke partners. Samen met VWS zet IenW in op meer fietsen in achterstandswijken.

2. **Fietsinfrastructuur.** Rijk en regio hebben in 2020 gezamenlijk de ambitie uitgesproken om de potentie van de fiets, als volwaardige modaliteit en oplossing voor een aantal maatschappelijke opgaven, meer structureel onderdeel te maken van bestuurlijke en financiële afspraken, zowel binnen de eigen bestuurslaag als ook tussen de verschillende bestuurslagen.

Gerealiseerd: In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) hebben Rijk, Provincies en Vervoerregio's uitgewerkt hoe de regionale fietsnetwerken er in 2040 uit moeten zien en welke maatregelen daarbij horen. Samen met decentrale overheden formuleert IenW – mede op basis van het NTF – plannen voor het uitbreiden en verbeteren van fietsenstallingen en veilige fietsroutes ook in relatie tot de

mobiliteitstransitie en ook de woningbouwopgave. Mogelijke bestuurlijke afspraken worden via het MIRT-proces bekrachtigd (zie ook M).

Afgelopen kabinetsperiode zijn er meer dan 55.000 fietsparkeerplekken bij stations bij gekomen. Eind 2021 waren het er 510.000.

Het rijk heeft afgelopen kabinetsperiode 24 miljoen bijgedragen aan het realiseren van 17 hoogwaardige regionale fietsroutes. In het kader van de investeringsimpuls verkeersveiligheid is 42,5 miljoen euro van de 165 miljoen bijgedragen aan het verbeteren van de veiligheid van fietsinfrastructuur.

Eerstvolgende acties: De verwachting van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) is dat er in 2026 9 procent meer kilometers gefietst zullen worden dan in 2019. Met een stevige inzet op fietsstimulering kan dat nog meer worden.

- Voor fietsknooppunten OV en fietsenstallingen wordt in het Coalitieakkoord 50 miljoen euro gereserveerd in 2023 en 2024. Inzet is om in 2027 600.000 fietsparkeerplekken bij stations te hebben. Daarmee is het verwachte tekort tot 2030 weggewerkt.
- In de afspraken die de komende periode gemaakt worden over de woningbouwopgave worden ook (infrastructurele) maatregelen meegenomen die gericht zijn op de mobiliteitstransitie naar onder andere meer lopen en fietsen.
- In 2022 wordt een nieuwe tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van 50 miljoen opengesteld, waarin opnieuw ook verbeteringen van regionale en lokale fietsinfrastructuur ingediend kunnen worden.

3. **Internationale profilering Nederland als fietsland.** Samen met de Dutch Cycling Embassy (publiek-private netwerkorganisatie met meer dan 60 deelnemers) en RVO zet IenW in op het actief uitdragen van de Nederlandse fietskennis. Nederland is koploper in de wereld als het gaat om fietsgebruik en fietskennis. Daarom kijken veel landen die het fietsgebruik willen stimuleren naar Nederland voor hulp. In de Coronaperiode hebben veel grote Europese steden zoals Parijs, Londen en Berlijn stevig ingezet op fietsstimulering. Door het fietsgebruik internationaal op een hoger niveau te brengen kan een forse reductie van de CO₂ uitstoot worden gerealiseerd.

4. **Stimuleren lopen.** IenW is mede-initiatiefnemer en partner in het samenwerkingsverband 'Platform Ruimte voor Lopen'. Het platform verbindt circa 60 overheden, kennis- en onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties die zich willen inzetten voor meer ruimte voor lopen in beleid en op straat.

Gerealiseerd: In 2020 is de gezamenlijke Agenda Ruimte voor Lopen gepresenteerd. Het platform heeft drie hoofddambities: (1) Lopen is een vanzelfsprekend en integraal onderdeel van beleid, ontwerp en beheer. (2) De omgeving biedt gelegenheid en nodigt uit om veilig te lopen. (3) Lopen heeft een positief imago en wordt gestimuleerd. IenW participeert samen met BZK ook in de City Deal Ruimte voor lopen die in december 2020 gelanceerd is en gericht is op het stimuleren van lopen als actieve en gezonde mobiliteit.

IenW zet zich in om het loopbeleid van gemeenten te stimuleren en te faciliteren en zet in op de ontwikkeling en verspreiding van kennis en het verbeteren van de verkeersveiligheid voor lopen.

Eerstvolgende acties:

- Naar analogie van het programma Doortrappen kijken we naar de mogelijkheden om een programma Doorstappen (werktitel) op te zetten om ouderen langer veilig zelfstandig te kunnen laten lopen.

L. GERELATEERDE MAATREGELEN

Onder de noemen ‘Versnellen en ondersteunen’ zijn in het Klimaatakkoord nog verschillende andere lijnen opgenomen waarlangs duurzame personenmobiliteit verder kan en zal worden versneld en ondersteund. Hieronder vindt u een bondige stand van zaken van deze gerelateerde maatregelen.

Beoogd eindresultaat: Versnelling en ondersteuning van duurzame personenmobiliteit.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Internationaal reizen tot 700 km.** Rijksoverheid en NS onderzoeken gelijke omstandigheden in relatie tot de prijs van internationaal vliegen en treinen tot 700 kilometer. Trekker: IenW. **Gerealiseerd:** Nederland heeft zich ingezet op het (hoger) agenderen op de EU-agenda van het stimuleren van de internationale treinreis. Dit heeft geresulteerd in de gezamenlijke ministersverklaring en de oprichting van het International Rail Platform in de loop van 2020. Ook heeft de Europese Commissie inmiddels zelf een actieplan voor het stimuleren van de internationale treinreis gepubliceerd. **Eerstvolgende acties:** In Nederland blijven we zelf stappen zetten om de internationale treinreis te verbeteren, maar gaan we zeker ook verder met de samenwerking met onze buurlanden, mede-lidstaten en met de Europese Commissie om de trein een aantrekkelijk alternatief te maken op afstanden tot ca. 700 kilometer.
2. **Hyperspits.** NS en Rijksoverheid geven een aanpak voor de hyperspits vorm met afspraken over vraagbeïnvloeding, capaciteitsbenutting en optimalisatie van de dienstregeling. Hiervoor gaat de Rijksoverheid ook in gesprek met NS en regio's over een regionale aanpak voor het spreiden van onderwistijden. Trekker: IenW. **Eerstvolgende acties:** Als gevolg van Corona is de term hyperspits in een ander daglicht komen te staan. Hoewel er tijdens aanzienlijk minder mensen met OV in de spits reizen, werd het belang van spreiding actueler dan ooit. Na Corona is spreiding relevant om te volle treinen, bussen, trams en metro's te voorkomen. Daarom wordt er binnen IenW gewerkt aan een plan van aanpak en worden in dialoog met concessieverleners, concessiehouders en consumentenorganisaties gezamenlijk breed spreidingsinstrumenten verkend.
3. **Mobility as a Service (MaaS).** Rijk en Regio voeren 7 MaaS-pilots uit om te leren over de potentie van MaaS voor landelijke en regionale opgaven, waaronder duurzaamheid. Trekker: IenW. **Eerstvolgende acties:** Door corona zijn de pilots langzaam op gang gekomen. Inmiddels wordt landelijk ervaring opgedaan met 8 MaaS-apps en het plannen, boeken en betalen van een breed landelijk aanbod aan deelmobiliteit, OV en eigen vervoer. In de pilot Limburg wordt drempelloos grensoverschrijdend reizen gerealiseerd, dat inzichten biedt voor landelijke toepassing. In zes van de zeven apps is het mogelijk om het CO₂-verbruik van een reis in te zien, ook bieden enkele apps de mogelijkheid de meest duurzame reis te plannen. MaaS-dienstverleners breiden dit jaar hun aanbod aan werkgevers uit, en kunnen met hun app en werkgeversportaal ondersteunen in het terugdringen van de CO₂-uitstoot door mobiliteit van bedrijven. Dit jaar wordt o.a. het (deel)mobiliteitsaanbod in de apps nog verder uitgebreid. Door het toepassen van uniforme spelregels en afspraken over datastandaarden ontstaat een brede basis aan ontsloten modaliteiten, waarmee een drempelloze (duurzame) ketenreis eenvoudiger en toegankelijker wordt.
4. **Kies de Beste Band.** Doel: de ambitie om in 2030 het Nederlandse wagenpark op een bandenlabel dat een klasse hoger is voor rolweerstand dan in 2018 te hebben en de ambitie om het aantal voertuigen met de juiste bandspanning met 50 procent te laten toenemen ten opzichte van 2018. Trekker: IenW. **Gerealiseerd:** Uitvoeringstoets RDW voor ontsluiting van rolweerstandsklasse bandenlabel bij typegoedkeuring (Q4 2020). De RDW geeft aan dat ontsluiting via de OVI niet haalbaar is, daarom is een alternatieve aanpak gekozen. Een databestand van de brancheorganisatie VACO wordt gebruikt voor een analyse over de langjarige ontwikkeling van bandenklassen, de opdracht hiervoor is uitgezet. Voor het vergroten van het bandenbewustzijn en het faciliteren van de doelgroepen is doorlopend een publiekscampagne op dit onderwerp. In 2021 zijn watismijnbandenspanning.nl en

vindbandenpomp.nl gelanceerd. Op die websites kunnen automobilisten zien wat de juiste bandenspanning is voor hun voertuig op basis van kenteken en waar bandenpompen zijn en waar ze betaald of gratis lucht kunnen pompen. In 2021 is in samenwerking met Evofenedex een campagne gericht op wagenparkbeheerders ingezet genaamd 'De Teller Loopt'. **Eerstvolgende acties:** Monitoring (ongoing), dit jaar (2022) wordt de campagne herzien en met een nieuwe strategie doorgezet tot en met minimaal 2024.

5. **Autodelen.** Alle partijen ondersteunen de doelstelling om te groeien naar 100.000 deelauto's in 2021. Trekker: IenW. **Gerealiseerd:** De doelstelling van 700.000 gebruikers in 2021 is gehaald (730.000 gebruikers in maart 2020, 971.000 in maart 2021). **Eerstvolgende acties:** Trainingen aan gemeenten vanuit het EU-project Carsharing zijn in 2021 afgerond. Gemeenten hebben kennistraining kunnen volgen; een samenvatting is in webinar-vorm gegeven aan alle belangstellenden. Voor deelnemers aan het intensieve traject was ook individuele begeleiding op basis van self-assessment. Corona heeft het aantal (zakelijke en privé) reisbewegingen voor korte periodes flink beperkt met een weerslag op de financiële positie van aanbieders. Tegelijkertijd zien we dat de populariteit van de deelauto blijft stijgen. De doelstelling van 100.000 deelauto's is (naar schatting) eind 2021 gehaald. In maart 2021 stond de teller op 87.825 deelauto's. De Greendeal Autodelen II en de City Deal elektrische deelmobiliteit zijn eind 2021 afgerond en geëvalueerd. Werkzaamheden voor de invulling van een vervolg zijn gestart.

M. REGIONALE AANPAK

Beoogd eindresultaat: Regionale doorvertaling en borging van klimaatakkoord maatregelen, o.a. bij deelmobiliteit, ZE-zones voor stadslogistiek, de werkgeversaanpak, parkeerbeleid en andere in het klimaatakkoord afgesproken acties, waaronder gedragsverandering (fiets en OV) en ander beleid rond de mobiliteitstransitie. Doel is om samenhangende en op de regio afgestemde pakketten te ontwikkelen en vanuit IenW te zorgen voor een gestructureerde benadering van regio's.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Programma's voor slimme en duurzame mobiliteit.** Per regio wordt een regionaal programma voor slimme en duurzame mobiliteit opgesteld (RMP), inclusief doelstellingen voor duurzaamheid en bereikbaarheid. Om de doelstellingen te halen zetten regio's in op verduurzamen van mobiliteit (elektrisch vervoer), maar ook op verminderen (o.a. spitsmijden en thuiswerken) en veranderen (fiets, lopen, OV, deelmobiliteit i.p.v. auto). De rijksoverheid faciliteert regionale programma's met actieve participatie en ondersteuning en voert regie voor onderlinge samenhang en regio-overschrijdende landelijke aspecten (wet- en regelgeving, uniformering, kaders, etc.). In het kader van het Beleidsprogramma Klimaat en Energie zijn in mei 2022 bestuurlijke afspraken gemaakt tussen Rijksoverheid, VNG, IPO en de Unie van Waterschappen.
Partijen: Provincies, gemeenten, IenW, private partijen als werkgevers en dienstverleners, andere regionale stakeholders als onderwijsinstellingen en ziekenhuizen.
2. **Slim benutten van MIRT-programma's voor duurzame mobiliteit.** Bij MIRT-trajecten (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) wordt verkend of maatregelen voor fiets en multimodale hubs kansrijk zijn om mee te nemen bij aanpassingen aan weg-, water- en spoorinfrastructuur. Ook wordt een verkenning afgerond naar kansrijke koppelmogelijkheden tussen fietsinvesteringen van het rijk en andere overheden.

Gerealiseerd: Bestuurlijk Overleg Mobiliteit (Q3 2019), vaststelling van startpakketten regionale uitvoering klimaatakkoord tijdens BO MIRT (Q4 2019), overzicht met kansrijke fiets- en stedelijke logistiek projecten en multimodale (Q4 2019). Uitvoering van het klimaatakkoord is in BO's MIRT (Mobiliteit en Klimaat & Energie) aan de orde geweest. Met alle landsdelen zijn afspraken gemaakt over de invoering van ZE-zones, de uitvoering van de NAL en de inzet van werkgevers. Daarnaast zijn in enkele regio's ook afspraken gemaakt over waterstof, clean energy hubs en autodelen.

Eerstvolgende acties: In de regio worden de regionale mobiliteitsprogramma's verder vorm gegeven en daarbij ook verbinding gezocht met aangrenzende onderwerpen zoals de RES. De ervaring leert dat RMP's zonder directe en coördinerende steun lastig van de grond komen. Daarom verkennen Rijk, IPO en VNG gezamenlijk hoe de ondersteuningskracht kan worden versterkt zodat RMP-regio's en gemeenten in staat worden gesteld om door middel van de RMP's voldoende bij te dragen aan de doelen uit het Klimaatakkoord. Hiervoor zetten Rijk, IPO en VNG een ondersteuning op met voldoende slagkracht, waarvan de vorm in het directeurenoverleg Mobiliteit en Klimaat wordt uitgewerkt. Onderzocht wordt welke vorm van nationale ondersteuning dit kan versterken. Voortbouwend op de afspraken in het Klimaatakkoord gaan Rijk, provincies en gemeenten bovendien meer in gezamenlijkheid en pro-actief aan de slag om de RMP's als volwaardig integraal beleidskader voor het regionale mobiliteitsbeleid te ontwikkelen, in samenhang met ander beleid of instrumentarium dat in de regio wordt ingezet. Nadere afspraken hierover worden gemaakt in het directeuren overleg Mobiliteit en Klimaat en meegenomen in gesprekken met gemeenten en provincies.

N. KENNIS & INNOVATIE

Beoogd eindresultaat: Het missie-gedreven meerjarig kennis- en innovatieprogramma legt de basis een schone slimme snelle mobiliteit in de toekomst.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **IKIA en MMIP's.** De innovatieopgaven die voortvloeien uit het klimaatakkoord zijn opgenomen in de Integrale Kennis- en Innovatie Agenda (IKIA). Deze agenda wordt verder uitgewerkt in Meerjarige Missiegedreven Innovatie Programma's (MMIP's). De missies zijn weer verbonden aan de Topsectoren. De innovatieopgave van duurzame mobiliteit wordt verbonden aan andere missies en bestaande Topsectoren, met name high tech systemen & materialen, chemie, energie en logistiek.

Partijen: IenW (trekker), kennisinstellingen, industrieën, topsectoren.

Gerealiseerd: Uitgewerkte MMIPS voor duurzame mobiliteit zijn aangeboden aan EZK (2019), duurzame mobiliteit is vastgesteld in het Kennis- en innovatiecontract (2019), governance en use-cases zijn overeengekomen in het missieteam toekomstbestendige duurzame mobiliteit (2020). Er zijn verschillende concrete projecten en programma's opgezet; hieronder een overzicht.

De innovatieagenda voor mobiliteit (alias Missie D+) is Rijksbreed vastgesteld en ondersteunt het binnen handbereik krijgen van maatschappelijke doelen voor mobiliteit, waaronder duurzaamheid, veiligheid, gezondheid en bereikbaarheid. Aan de andere kant stimuleert de agenda groene groei en toekomstbestendige werkgelegenheid, onder andere via het agenderen van weeffouten in het (mobiliteit)systeem om deze vervolgens met andere (top)sectoren op te lossen. De financiering is geregeld via het Kennis- en innovatiecontract 2020-2024. De agenda gaat over alle modaliteiten, inclusief sectoren maritiem en luchtvaart. Op dit moment vindt een herijking plaats van het missiegedreven innovatiebeleid en de samenhang tussen de missies. Begin 2023 zullen de onderhandelingen starten voor het KIC 2024-2026.

Concrete projecten die Missie D+ in 2020 en 2021 heeft opgezet:

- Notitie crossovers, mede namens alle MI teams als wijziging op de huidige IKIA.
- Strategische gespreksagenda ter voorbereiding op programmering Topsectoren in KIC 2024.
- Project Heavy duty laadinfrastructuur: pilots hoe zware voertuigen kunnen laden (samen met topsectoren Energie en Gebouwde omgeving).
- Aanjagen en uitvoeren van COVID-19 steunmaatregel mobiliteitssector: 150 mln.
- Coördineren van gehonoreerde projecten en zorgdragen voor samenhang in de uitvoering
- Verbreding MOOI-regeling van TS Energie, naar mobiliteit. Uitvoeren project On the MOVE van NWO-call 'Transitions and Behaviour'.
- Haalbaarheidsstudie batterijen en opzet van het Batterij Competence Center.
- Whitepaper over digitalisering en platforms voor logistiek en mobiliteitssector.
- Pilot/demo van elektrische binnenvaart met Heineken door middel van ketenfinanciering.
- Social Innovation Challenge en andere workshops met concrete handelingsperspectieven om sociale innovatie vorm te geven.
- Er is richting gegeven aan een Delta-instituut om ruimtelijke ordening, stedelijke bereikbaarheid en mobiliteit meer integraal op te pakken.
- Verkenning Regional Air Mobility /Advanced Air mobility: impact kleine elektrische vliegtuigen op mobiliteitssysteem, samenleving en energiesysteem
- Ontwikkeling platform missie D+ t.b.v. communicatie

Eerstvolgende acties:

- Herijking van het nationale missiegedreven innovatiebeleid van de Rijksoverheid om eind 2022 te komen tot een nieuw kennis- en innovatiecontract met de samenleving.
- Ronde tafelgesprek met UO en Elektriciteitstafel ihkv piek- en daluren en inzet smartgrids.
- Uitvoeren strategische gespreksagenda en bespreken van de innovatielijnen met alle stakeholders.
- Coördineren van gehonoreerde projecten i.h.k.v. Mobiliteitsregeling en zorgdragen voor samenhang in de uitvoering.
- Opstellen van nieuwe signaalnotitie(s) rondom weef-systeemfouten in het mobiliteitssysteem (en deze vervolgens oppakken).
- Projectvoorstel (en consortia) voor cross-sectorale samenwerking op terrein van duurzame mobiliteit, integrale gebiedsontwikkeling en de energietransitie samen met Topsector Energie en Gebouwde omgeving.
- Met EZK zorgdragen dat behalve inzicht in welk technisch stadium van ontwikkeling een innovatie verkeert (Technology Readiness Level: TRL), ook inzicht in de maatschappelijke gereedheid op de agenda komt (SRL: Societal Readiness Level). SRL's geven ook aan waar en hoe de sociale impact gerealiseerd kan worden.

2. **Kennis- en innovatiecultuur.** De inhoudelijke en financiële inzet op Topsectoren en missies is belangrijk, maar de transitie vraagt juist ook aandacht voor sociale innovatie en het grotere innovatie ecosysteem rondom mobiliteit. Ontwikkelingen in de mobiliteitssector voltrekken zich via uiteenlopende patronen en in verschillende snelheden. Dat vraagt om adaptief programmeren via een versterkte kennis- en innovatiecultuur. Het gaat hierbij om inzichtelijk te maken welke belemmerende patronen en structuren (in de samenwerking) er zijn en hoe die te doorbreken. Het inzien van de innovatiebehoefte en daar op inspelen en inzien van innovaties (early warnings) en hoe daar mee om te gaan.

Partijen: lenW (trekker).

Gerealiseerd: Missie D+ pakt 'systeemfouten' in het mobiliteitsdomein aan, onder andere via interne en externe bijeenkomsten gericht op systeembewustzijn en systemisch leiderschap. Dit jaar zal verder worden ingezet op het vormgeven van integraal innoveren en de eco-systeemaanpak. Omdat dit nauw samenhangt met de manier waarop we (samen)werken wordt aangesloten bij het lenW cultuur- en verandertraject "het Kompas". De eco-systeemaanpak wordt vooral meegenomen in de casuslabs van lenW in transitie, maar ook verder verkend met EZK. Samen met EZK en topsector Energie wordt elke bijeenkomst met de topsectoren geagendeerd hoe missiegedreven innovatie beter kan worden georganiseerd. Voor 2021 heeft dit geresulteerd in een verplichting van een aantal cross-sectorale projecten in de programmering van de topsectoren. Daarnaast is een rijksbrede community om sociale innovatie op de kaart te zetten opgezet die wordt getrokken door de directie NOVA van RWS.

Eerstvolgende acties:

- Toewerken naar manieren om systemisch leiderschap te agenderen en implementeren.
- Opmaken innovatie strategie ism de directie Innovatie Strategie en Mobiliteitsfonds (ISM).
- Continueren van activiteiten om missiegedreven innovatie beleid en handelingsperspectief verder uit te bouwen met EZK via Topsectoren/missies.

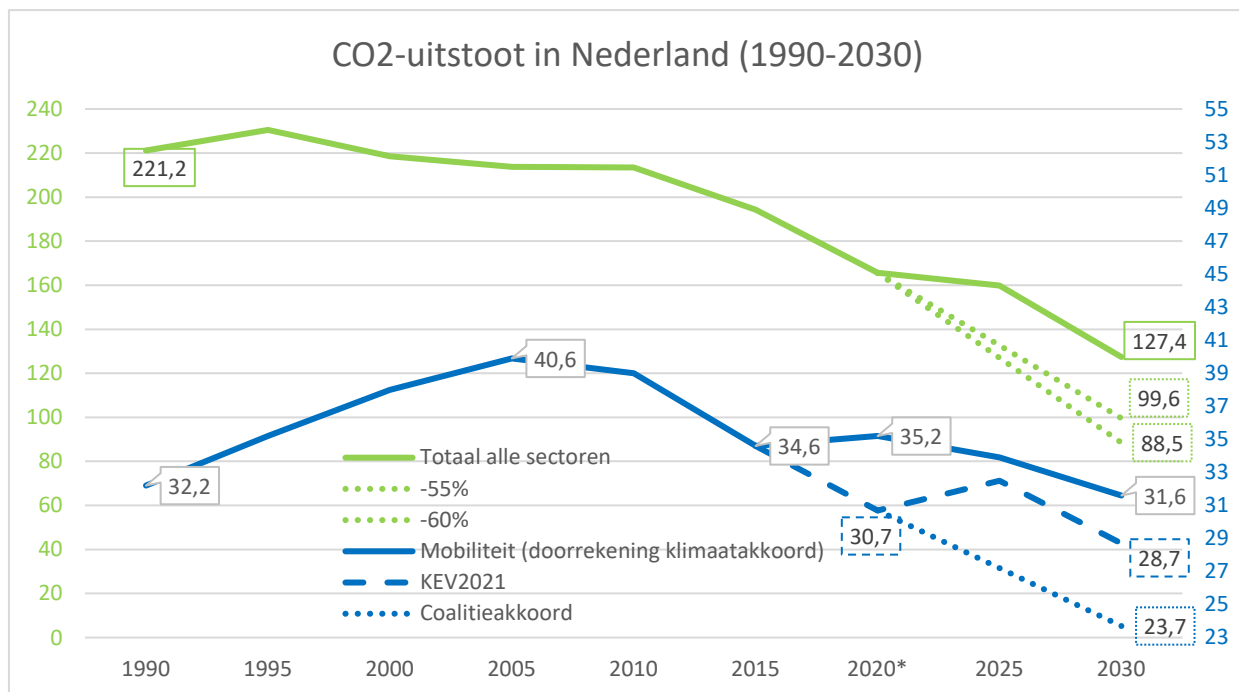
CO2-REDUCTIE (TUSSENSTAND)

Eind oktober 2021 heeft PBL de Klimaat- en Energieverkenning voor 2021 (KEV2021) gepubliceerd. De grafiek hieronder geeft de gerealiseerde, de verwachte en de gewenste ontwikkeling in de CO2-uitstoot weer voor de periode 1990-2030, zowel voor alle klimaatsectoren samen als voor mobiliteit alleen. De as links geldt voor klimaatsectoren samen (groen), de as rechts alleen voor mobiliteit (blauw).

Wat valt op?

- Waar alle sectoren samen sinds 1995 een consistent dalende trend vertonen, geldt dat voor de sector mobiliteit pas sinds 2006. De uitstoot vanuit mobiliteit bereikte in 2006 een piek met 40,6 megaton.
- Uit de eerste PBL-doorrekening van het Klimaatakkoord in 2019 kwam voor mobiliteit een verwachte uitstoot in 2030 van 31,6 megaton. Ten opzichte van 2006 een omvangrijke daling van 9,0 megaton, maar ten opzichte van 1990 een veel geringere daling van 0,6 megaton.
- In de KEV van 2021 kwam PBL op basis van het vaststaande en voorgenomen beleid uit op 28,7 megaton uitstoot in 2030. Daar is 0,5 tot 1,5 megaton aan mogelijke CO2-reductie door geagendeerd beleid nog niet in meegeteld. Fit for 55 en het coalitieakkoord zijn hier ook niet in meegenomen.
- In het coalitieakkoord is een aanscherping van het overkoepelende klimaatdoel naar 55 procent reductie ten opzichte van 1990 opgenomen. In februari 2021 heeft het kabinet een indicatieve verdeling over de klimaatsectoren gemaakt. Voor mobiliteit komt deze uit op een maximale CO2-uitstoot in 2030 van 23,7 tot 24,9 megaton. In de figuur is de laagste van deze range opgenomen.
- De KEV2022 moet uitwijzen in hoeverre mobiliteit de gewenste restemissie van 23,7 megaton in 2030 weet te realiseren. Het 'gat' van 5,0 megaton met de KEV2021 kan in theorie worden ingevuld met beleid uit het coalitieakkoord (3,3-3,5 megaton), Fit for 55 (maximaal circa 0,7 megaton) en eerder geagendeerd beleid uit het Klimaatakkoord (0,5-1,5 megaton).

Figuur 1: CO2-reductie tot 2030, in mobiliteit en alle sectoren totaal



Bron: KEV2021 (PBL), brief 11 februari 2022 (Minister voor Klimaat en Energie)