

STAND VAN ZAKEN

UITVOERING KLIMAATAKKOORD

MOBILITEIT

2021



Mei 2021

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Hoofdlijnen.....	4
Duurzame hernieuwbare energiedragers in mobiliteit.....	6
a. Meer hernieuwbare brandstoffen in mobiliteit	6
b. Stimuleren groene waterstof.....	8
c. Zero-emissie ov-bussen, doelgroepenvervoer en reinigingsvoertuigen.....	8
Elektrisch vervoer	10
d. Stimuleringsmaatregelen voor introductie en gebruik elektrische auto's	10
e. Nationale agenda laadinfrastructuur.....	12
f. Europese normen	14
g. Onderzoek naar varianten van betalen naar gebruik	14
Verduurzaming in logistiek.....	16
h. Zero-emissie zones in 30 tot 40 steden	16
i. Efficiëntieslag in logistiek.....	17
j. Zero-emissie bouwverkeer, mobiele werktuigen en GWW.....	18
k. CO2-reductie in de binnenvaart.....	19
Verduurzaming van personenmobiliteit.....	20
l. Werkgevers reduceren werkgerelateerde mobiliteit	20
m. Maatregelen die versnellen en ondersteunen	22
Dwarsdoersnijdende thema's	24
n. Regionale aanpak.....	24
o. Kennis & innovatie.....	25
De eerste resultaten.....	27

Het klimaatakkoord is nu ruim anderhalf jaar oud. Voor kinderen een leeftijd waarop, na de eerste vertwijfelde stapjes aan papa of mama's hand of been, zelfstandig lopen gewoon begint te worden. Ook het klimaatakkoord heeft de vroegste ontwikkelingsfase achter zich gelaten. Er wordt nog steeds op allerlei punten afgetast, uitgedacht, in kaart gebracht, onderhandeld en afgestemd, maar veel afspraken worden of zijn inmiddels gewoon uitgevoerd. De eerste concrete effecten van het akkoord zijn ook zichtbaar. Tegelijkertijd was het afgelopen jaar allerm minst een gewoon jaar voor de uitvoering. Hoewel de inmiddels al ruim een jaar durende Corona pandemie op sommige deel terreinen ongekende kansen voor duurzame mobiliteit biedt, zijn veel partijen door de pandemie in zwaar weer beland hetgeen zeker ook een negatieve weerslag kan hebben op de uitvoering van maatregelen.

De eerste Stand van zaken Uitvoering klimaatakkoord Mobiliteit (SUM2020) werd gepubliceerd op 16 april 2020, nu een jaar geleden. De SUM2020 bracht de belangrijkste afspraken uit het mobiliteitsdeel van het klimaatakkoord overzichtelijk in beeld, inclusief de op dat moment gerealiseerde en eerstvolgende acties. Omdat het klimaatakkoord op dat moment slechts een half jaar oud was, was de SUM2020 meer een nulmeting dan een echte stand van zaken. Deze tweede SUM (SUM2021) is dat wel. De SUM2021 geeft antwoord op de vraag 'hoe staat het met de afspraken in het klimaatakkoord op het terrein van mobiliteit' en 'wat kunnen we verwachten in de komende maanden'?

Net als vorig jaar focust de SUM2021 op het klimaatakkoord. Klimaatbeleid met een andere oorsprong (bijv. Urgenda of de stikstof-problematiek) maakt geen onderdeel uit van de SUM, maar kan natuurlijk wel een impuls geven aan de afspraken uit het klimaatakkoord. Andersom draagt het klimaatakkoord behalve aan CO₂-reductie ook bij aan stikstofreductie en aan gezondheidswinst. De uitvoering van de afspraken in het klimaatakkoord is zoveel mogelijk in handen van de deelnemende partijen; het is en blijft vooral een maatschappelijk akkoord. De Rijksoverheid is een van de partijen naast vele andere.

Voor mobiliteit telt het klimaatakkoord meer dan 140 verschillende afspraken. Deze zijn onderverdeeld in vier pijlers: (i) duurzame hernieuwbare energiedragers in mobiliteit, (ii) elektrisch vervoer, (iii) verduurzaming in logistiek en (iv) verduurzaming van personenmobiliteit. Voor elk van de vier pijlers zijn in deze SUM de belangrijkste acties beschreven, inclusief gerealiseerde en eerstvolgende stappen en het beoogde eindresultaat. Wat in de SUM2020 als gerealiseerd stond is ook onveranderd opgenomen, zodat de voortgang in een jaar tijd duidelijk wordt. Ook gaat de SUM in op dwarsdoorsnijdende thema's (regionale aanpak en innovatie). De SUM biedt geen compleet overzicht van alle acties, maar een beschrijving op hoofdlijnen.





De SUM is door IenW opgesteld om leden van de Tweede Kamer een indruk te geven van wat er is gedaan om de afspraken uit het klimaatakkoord te realiseren en wat de eerstvolgende opgaven zijn. Op een aantal plekken komen hierbij ook actuele uitdagingen in de uitvoering aan het licht, onder andere het koppelen van laadinfrastructuur en energievoorziening zodat er ook voor zwaardere voertuigen voldoende laad- en netwerkcapaciteit is om over te stappen op zero emissie en het voorzien in voldoende uitvoeringscapaciteit bij uitvoerende partijen en medeoverheden om alles op tijd gereed te hebben.

In het contact tussen het coördinerende ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de uitvoerende partijen vindt voortdurend het gesprek plaats of het lukt om met deze acties de gewenste transitie op gang te brengen, waar aanvullende acties nodig zijn en welke acties dat dan zijn. Het Uitvoeringsoverleg Mobiliteit (UO Mobiliteit) speelt hier ook een overkoepelende, stimulerende en zo nodig aanjagende rol in. In het UO van 6 april is de concept-SUM2021 kort besproken en partijen zijn gevraagd om een check op deze SUM uit te voeren.

HOOFDLIJNEN

De voortgang

Sinds de publicatie van het klimaatakkoord op 28 juni 2019 is inmiddels op het terrein van mobiliteit een groot aantal stappen gezet in de uitvoering. Hieronder zijn de belangrijkste kort weergegeven.

	<p>Duurzame energiedragers:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ontwikkeling en publicatie van een duurzaamheidskader voor biograndstoffen.• Wetsvoorstel voor implementatie van Europese RED-II richtlijn aangeboden aan de Tweede Kamer.• 200 miljoen euro beschikbaar voor de productie van duurzame biobrandstoffen via de SDE++.
	<p>Elektrisch vervoer:</p> <ul style="list-style-type: none">• Fiscale stimulering EV voor de periode tot en met 2025 opgenomen in het Belastingplan 2020.• Start van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) per 1 juli 2020. Deze aankoopsubsidie is beschikbaar voor nieuwe en tweedehands EV's.• Uitrol van laadinfrastructuur, inclusief slimme laadpleinen.
	<p>Verduurzaming van logistiek:</p> <ul style="list-style-type: none">• De uitvoeringsagenda voor Zero Emissie Stadslogistiek is op 9 februari 2021 ondertekend door gemeenten, branche- en koepelorganisaties en bedrijven. Inmiddels hebben 18 gemeenten een ZE-zones aangekondigd en binnenkort zullen nog een aantal gemeenten volgen.• De subsidieregeling voor emissieloze bestelauto's is op 15 maart 2021 van start gegaan.• Per 1 januari 2021 rijden er 1.151 nul-emissie OV-bussen in de dienstregeling, meer dan 20 procent van het totaal. Een roadmap met verdere plannen voor verduurzaming van bussen is in oktober 2020 gedeeld met de Tweede Kamer.• 500 miljoen euro is beschikbaar voor invulling van de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB).
	<p>Verduurzaming van personenmobiliteit:</p> <ul style="list-style-type: none">• Uitbreiding van de coalitie Anders Reizen naar ruim 70 grote ondernemingen, ruim 3.000 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.• Een normerende regeling voor werkgebonden verkeer is ontwikkeld en aangeboden voor internetconsultatie. Momenteel wordt de regeling verder besproken met stakeholders.• Publicatie van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Thema	Voortgang	Toelichting
Duurzame hernieuwbare energiedragers in mobiliteit		
a. Meer hernieuwbare brandstoffen in mobiliteit	●	Op schema. Duurzaamheidskader gereed, RED-II in behandeling in Tweede Kamer.
b. Stimuleren groene waterstof	●	Vertraagd. Besprekingen over convenant inmiddels gestart, uitrol waterstofstations vordert gestaag.
c. Zero-emissie ov-bussen, doelgroepenvervoer en reinigingsvoertuigen	●	Enigszins vertraagd door corona, maar op koers richting 2025 en 2030. Momenteel is meer dan 20 procent van de OV-bussen zero-emissie.
Elektrisch vervoer		
d. Stimuleringsmaatregelen voor introductie en gebruik elektrische auto's	● ● ●	Op schema. SEPP-regeling gestart, uitrol slimme laadpleinen verloopt voorspoedig. Vertraagd. Overheden verduurzamen hun wagenpark, maar nog niet in gewenste tempo. Uitstel. Het wetsvoorstel differentiatie parkeertarieven is controversieel verklaard.
e. Nationale agenda laadinfrastructuur	●	Op schema, maar extra uitdagingen in koppeling aan energievoorziening, vooral bij logistieke laadinfra.
f. Europese normen	●	In afwachting van CIE-voorstellen voor invulling Green Deal, verwacht op 14 juli. Nederlandse ambities hiervoor zijn helder.
g. Onderzoek naar varianten van betalen naar gebruik	●	Afgerond. Het onderzoek zoals aangekondigd in het klimaatakkoord is verzonden aan de Tweede Kamer.
Verduurzaming in logistiek		
h. Zero-emissie zones in 30 tot 40 steden	●	Op schema. Uitvoeringsagenda getekend door 19 gemeenten. Andere gemeenten voornemens om dit jaar nog aan te sluiten.
i. Efficiëntieslag in logistiek	●	Vertraagd. Inmiddels wel door de sector opgepakt, concrete plannen volgen binnenkort.
j. Zero-emissie bouwverkeer, mobiele werktuigen en GWW	●	Door stikstofcrisis eerst vertraagd en nu juist in versnelling gebracht met extra middelen en inzet.
k. CO2-reductie in de binnenvaart	●	Op schema. Extra middelen beschikbaar vanuit aanpak stikstofproblematiek.
Verduurzaming van personenmobiliteit		
l. Werkgevers reduceren werkgerelateerde mobiliteit	● ●	Werkgeversnetwerken uitgebreid en serieus om hier werk van te maken. De normerende regeling is uitgesteld tot besluitvorming door het volgende kabinet.
m. Maatregelen die versnellen en ondersteunen	●	Veel afspraken in gang gezet, enkele afspraken (bijv. MaaS-pilots) door corona vertraagd.
Dwarsdoornijgende thema's		
n. Regionale aanpak	●	Nog in ontwikkeling. Nog grote regionale diversiteit in ambitieniveau en capaciteit.
o. Kennis & innovatie	●	Op schema. Innovatieagenda mobiliteit opgesteld en concrete projecten

Legenda:

- = op schema
- = extra aandacht nodig
- = uit- of afgesteld

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. Dit gebeurt onder meer door inzet van de SDE++, maar opschalen van de productiecapaciteit zal wellicht meer aandacht nodig hebben.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

Om de acties te ondersteunen en te monitoren is er in juni 2020 een Brandstoffentafel opgericht, met stakeholders uit de hele keten van duurzame energiedragers en vanuit verschillende modaliteiten. Vanaf oktober 2020 is een onafhankelijk voorzitter aangesteld.

1. **Opstellen van een integraal duurzaamheidskader voor biomassa.** Een integraal duurzaamheidskader wordt opgesteld om over de verschillende sectoren waar biomassa wordt ingezet consistente duurzaamheidscriteria te hebben. Aan een speciale (SER-)commissie wordt advies gevraagd over dit duurzaamheidskader. Voor de langere termijn is het streven van partijen om duurzame biomassa in te zetten voor hoogwaardige toepassingen in sectoren waar weinig alternatieven zijn, bijvoorbeeld als grondstof in de industrie en als brandstof voor zware voertuigen en de lucht- en zeevaart.

Partijen: EZK (trekker), IenW, Natuur & Milieu, SER.

Gerealiseerd Q1 2020: Adviesverzoek SER (Q3 2019).

Gerealiseerd Q1 2021: SER-advies duurzaamheidskader (6 jul 2020), aanbieding duurzaamheidskader biograndstoffen aan Tweede Kamer (16 okt 2020). Parallel hieraan is door IenW een Visie Duurzame Energiedragers ontwikkeld en toegezonden aan de Tweede Kamer (5 okt 2020).

2. **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 en binnenvaart, 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.

Gerealiseerd Q1 2020: Voor de wijziging van de Wet milieubeheer (titel 9.7 en 9.8):

- internetconsultatie wetstekst (Q1 2020)
- toets Adviescollege Toetsing Regeldruk (Q1 2020)
- Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets door de Nederlandse Emissieautoriteit (Q1 2020).

Gerealiseerd Q1 2021: Voor het Besluit energie vervoer:

- internetconsultatie (Q1 2021)
- toets Adviescollege Toetsing Regeldruk (Q1 2021)
- Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets door de Nederlandse Emissieautoriteit).

Het wetsvoorstel ligt ter behandeling bij de Tweede Kamer (dossiernummer 35626), inclusief advies van de Raad van State (d.d. 5 nov 2020).

Eerstvolgende acties: Behandeling wetsvoorstel in de Tweede Kamer (Q2 2021), besluit energie vervoer 2022-2030 in Tweede Kamer (Q2/Q3 2021).

3. **Verkenning Green Truck Fuel.** Wat zijn de mogelijkheden voor de inzet van Green Truck Fuel? In een verkenning wordt onder andere gekeken naar de te behalen CO₂-reductie, of de brandstof voldoet aan de duurzaamheidseisen van het duurzaamheidskader en of er geen lock-in ontstaat die de introductie van zero-emissie voertuigen vertraagt.

Partijen: Transport & Logistiek Nederland (TLN, trekker), IenW, EvoFenedex.

Eerstvolgende acties: Verkenning Green Truck Fuel (Q3 2021).

4. **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 Q1 2021: Vaststellen van toepasbaarheid en kosteneffectiviteit SDE++ voor hernieuwbare brandstoffen in samenwerking met EZK en PBL (Q2/Q3 2020), brief aan de Tweede Kamer met aankondiging openstelling (22 feb 2021).

Eerstvolgende acties: Inregelen meetketen door RVO en NEa, staatssteuntoets, openstelling SDE++ (21 sept-14 okt 2021).

5. **Uitrol alternatieve laad- en tankinfrastructuur.** Doel is een infrastructuur die aansluit bij de groei van duurzame mobiliteit conform de Europese AFID-richtlijn (Alternative Fuels Infrastructure Directive). 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 Q1 2020: Oplevering van onderzoek naar de noodzakelijke hoofdinfrastructuur voor energie om 2030-doelen te realiseren (Q4 2019), opleveren van monitoringsrapport over uitvoering AFID (Q1 2020).

Gerealiseerd Q1 2021: (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) Oplevering van een interne survey richting lidstaten vanuit de Europese Commissie over de mogelijke minimum doelen voor alternatieve tank- en laadinfrastructuur voor wegvervoer in de AFID herziening, waarvan het voorstel wordt verwacht in juni 2021. (c) Oplevering van Nederlands position paper over de AFID ter voorbereiding op het herzieningsvoorstel van de Europese Commissie dat in juni 2021 wordt verwacht. Dit paper bevat een positie met op hoofdlijnen wat Nederland graag terug ziet komen in het herzieningsvoorstel.

Eerstvolgende acties: Meer gedetailleerde uitwerking van de Nederlandse standpunten ter voorbereiding van het AFID herzieningsvoorstel van de Europese Commissie in juni 2020 (Q2 2021).

Zie verder: Stimuleren groene waterstof (B1), Nationale Agenda Laadinfrastructuur (E1) en Compensatieregeling LNG (I4).

B. STIMULEREN GROENE WATERSTOF

Beoogd resultaat: De kabinetsvisie Waterstof is opgeleverd in maart 2020. Naar aanleiding daarvan wordt met stakeholders (bedrijfsleven, brancheorganisaties, regio's, gemeenten) gekeken welke ambities voor mobiliteit realistisch zijn en welke acties nodig zijn om dit te bereiken.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Een convenant voor stimulering van waterstofmobiliteit.** Het convenant is gericht op de eerste marktintroductie en opschaling met momenteel beschikbare waterstof, verduurzaming door combinatie met CCS en CCU (blauwe waterstof). Einddoel is transitie naar volledig groene waterstof. Met het ministerie van EZK is gewerkt aan een kabinetsvisie waterstof en een programmatische aanpak voor waterstof. Voor waterstof in de mobiliteit is deze visie cruciaal omdat met een Rijksbrede en cross-sectorale aanpak de benodigde schaal gerealiseerd kan worden voor kosteneffectieve productie van groene waterstof.

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

Gerealiseerd Q1 2020: Kabinetsvisie Waterstof (30 maart 2020).

Gerealiseerd Q1 2021: Financiering en opening van waterstofstations via DKTI, o.a. Den Haag (BP/Oranegas), Hoofddorp A4 (Shell), Westpoort (Shell en Oranegas) en Pesse (Shell).

Eerstvolgende acties: Voorbereidingen voor het convenant: in Q2 2021 een kick-off met betrokkenheid van de belangrijkste stakeholders, in Q4 2021 wordt de ondertekening van het convenant verwacht. Onder leiding van EZK wordt een Nationaal Waterstofprogramma opgezet (Q3 2021). Daarbij zijn betrokken BZK, IenW, IPO en een vijftiental private partijen, vooral koepelorganisaties.

Onder het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus (zie C1) zijn diverse initiatieven ontstaan voor busvervoer op waterstof. Zie verder: SDE++ (zie A4) en RED II (zie A2).

C. 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 5.100) zero-emissie, in 2025 is doelgroepenvervoer zero-emissie inclusief 50% van de taxi's voor doelgroepenvervoer, vanaf 1 januari 2030 zijn alle 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 Q1 2020: Er reden in het eerste kwartaal van 2020 770 ZE-bussen rond. Verwachting was dat daar in 2020 nog circa 550 bij zouden komen. Op 20 november 2019 is de samenwerkingsovereenkomst getekend voor de inzet van 50 waterstofbussen in het OV.

Gerealiseerd Q1 2021: Er rijden in Nederland sinds 1 januari 2021 meer dan 1.150 ZE-bussen rond en daar komen er dit jaar nog circa 450 bij. De Roadmap zero emissie bus is oktober 2020 verzonden aan de Tweede Kamer. De pilot van de provincie Zuid-Holland met elektrische bussen met waterstof range-extender is gestart. Sinds juni 2020 rijden de bussen in de dienstregeling. De andere (4) pilots zijn of worden binnenkort afgerond. Verschillende OV-vervoerders en OV-autoriteiten hebben hiermee waardevolle ervaringen opgedaan met het rijden met waterstofbussen in de dienstregeling.

Eerstvolgende acties: Op 23 maart ging de DKTI open. Voor innovaties op het gebied van de verduurzaming van OV-bussen wordt voor 6 miljoen euro bijgedragen vanuit de middelen van het klimaatakkoord. De eerste waterstofbussen komen in de dienstregeling in het kader van het JIVE-2 project om 50 waterstofbussen in Nederland te realiseren. Daarnaast worden de acties uit de Roadmap zero emissie bus samen met de sectorpartijen uitgewerkt.

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 Q1 2020: Mijlpaal van 100 deelnemers aan het BAZED bereikt.

Gerealiseerd Q1 2021: 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 Q2 2021 zijn de resultaten bekend van het onderzoek naar het voertuigenaanbod voor zero-emissie doelgroepenvervoer en de evaluatie van de MIA/Vamil-regeling voor het doelgroepenvervoer. In Q3 2021 wordt de nulmeting opgeleverd voor de verdere verduurzaming van het doelgroepenvervoer.

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 Q1 2020: Convenant zero-emissie reinigingsvoertuigen (getekend, 21 maart 2019), uitrol elektrische reinigingsvoertuigen in meer deelnemende gemeenten (getekend, 1 oktober 2019).

Gerealiseerd Q1 2020: 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.

D. STIMULERINGSMAATREGELEN VOOR INTRODUCTIE EN GEBRUIK ELEKTRISCHE AUTO'S¹

Beoogd eindresultaat: Streven naar 100% emissieloze nieuwverkoop 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 komt 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 lease). Inzet 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 het met Europese vrije verkeer van goederen.

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

Gerealiseerd Q1 2020: Aanpassingen in Belastingplan 2020 (bijtelling, BPM, MRB, accijns) (Q4 2019). subsidieregeling voor aanschaf van nieuwe en tweedehands elektrische auto's (ontwerp Q1 2020, implementatie per 1 juli 2020).

Gerealiseerd Q1 2021: Publicatie van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP, 3 juni 2020), opening loket SEPP (1 juli 2020), aanpassen doorschuifbepaling (30 okt 2020), 2^e ronde (4 jan 2021). De totale omvang van de SEPP bedraagt 252 miljoen euro, waarvan 152 miljoen voor nieuwverkoppen en 100 miljoen voor gebruikte EV's.

Eerstvolgende acties: Tussenevaluatie SEPP (Q2 2021), hand-aan-de-kraan (Q3 2021), opening 3^e ronde 3 januari 2022. In het klimaatakkoord is afgesproken dat het kabinet op basis van integrale tussenevaluaties in 2022 / 2024 een besluit moet nemen over voortzetting stimulering na 2025. Het FET heeft aangedrongen op een eerder besluit, bij voorkeur bij regeerakkoord.

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.

Gerealiseerd Q1 2020: Communicatiecampagne met o.a. de autokeuze-hulptool van Milieu Centraal (Q3 2019), website iedereen-doet-wat (IDW) opgezet (Q3 2019).

Gerealiseerd Q1 2021: 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, Q2 2020) en over veiligheid en elektrisch autodelen (Q1 2021), social media campagne elektrisch rijden (Q4 2020/Q1 2021), campagne EV particulier (Q2 2020).

¹ Met elektrische auto's worden in dit document tevens bedoeld: auto's op waterstof (FCEV).

Eerstvolgende acties: Uitbreiding IDW campagne in afstemming met sector (inclusief TCO laten zien in showrooms, overzicht tankkosten per km voor verschillende brandsoorten bij tankstations etc) (Q2 2021).

- 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 Q1 2020: Opstellen wetsvoorstel differentiatie parkeertarieven (Q1 2020).

Gerealiseerd Q1 2021: Wetsvoorstel differentiatie parkeertarieven bij parlement (7 jul 2020), wetsvoorstel controversieel verklaard (25 januari 2021), mystery shopper onderzoek autodealers, onafhankelijke garagebedrijven en leasemaatschappijen.

Eerstvolgende acties: TNO-rapport batterij-check (Q2 2021), brief aan Tweede Kamer over zero-emissie snor- en bromfietsen, DNV-rapport second-life toepassingen autobatterijen (Q2 2021), handreiking en communicatievoorstel Total Cost of Ownership (Q2 2021), inventarisatie knelpunten en belemmeringen elektrische (occasion)lease (Q2/Q3 2021).

- 4. Rijkswagenpark emissieloos in 2028.** De Rijksoverheid zorgt dat het eigen wagenpark in 2028 volledig emissieloos is. Tevens wordt de benodigde laadinfrastructuur bij rijksgebouwen en overige rijkskantoren en locaties gerealiseerd (circa 2.400 laadpunten).
Partijen: BZK (trekker), IenW, decentrale overheden.

Gerealiseerd Q1 2021: Departementale uitvoeringsplannen gericht op 50% CO₂-reductie in 2025 (Q2 2020). Vereisten vanuit de Clean Vehicles Directive zijn opgenomen in het groeipad voor het Rijkswagenpark.

Eerstvolgende acties: Eerste tussenstand van ontwikkeling naar emissieloos Rijkswagenpark.

- 5. Wagenpark en opdrachten regionale overheden emissieloos in 2030.** Regionale overheden stellen regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's) op waarin afspraken worden gemaakt over: (a) stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer: route naar zo veel mogelijk emissieloos vervoer in 2030 (inclusief verminderen en veranderen), (b) inkoop van eigen wagenpark: voor lichte voertuigen emissieloos in 2030, voor zware voertuigen (>3500 kg) zoveel mogelijk in 2030, (c) duurzame inkoop doelgroepenvervoer: zoveel mogelijk emissieloos in 2025, uiterlijk in 2030 volledig emissieloos en (d) inkoop van opdrachten: voorwaarde emissieloos vervoer uiterlijk in 2030.

Gerealiseerd Q1 2021:

- a) Stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer worden, naast vele andere afspraken, geborgd in de regionale mobiliteitsplannen. De RMP's verschillen onderling qua inhoud; de aandacht voor stimulering van elektrisch vervoer loopt uiteen en is sterk afhankelijk van de capaciteit in de regio. Regionale overheden willen aan de slag met het stimuleren van elektrisch vervoer, maar lopen voor de uitvoering aan tegen een beperkte uitvoeringskracht (capaciteit, budget). Vanuit de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL-regio's) is ondersteuning voor gemeenten in ontwikkeling. Deze voorziet primair in kennis, niet in de benodigde uitvoeringscapaciteit.

- b) Er zijn verschillende zogenaamde ‘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).
- c) Op 31 mei 2018 is het bestuursakkoord Zero emissie doelgroepenvervoer ondertekend. Een aantal gemeenten is aan de slag met de verduurzaming. De uitvoering is echter weerbarstig gezien het grote aantal opdrachtgevers en de diverse knelpunten (laadinfrastructuur, capaciteit van beschikbare voertuigen, financiering en toelating voertuigen).
- d) Door de gezamenlijke overheden is een uitvoeringsagenda opgesteld om te komen tot gezamenlijke aanbestedingscriteria en het opnemen van nul-emissie eisen. 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 monitor instrumenten voor de verschillende acties en de ontwikkeling van een ondersteuningsprogramma voor de RMP’s.

Zie ook: zero-emissie bussen, doelgroepenvervoer en reinigingsvoertuigen (C1, 2 en 3), regionale aanpak (N1 en 2).

E. NATIONALE AGENDA LAADINFRASTRUCTUUR

Beoogd eindresultaat: Voldoende laadpunten om de groei van elektrisch personenvervoer te kunnen faciliteren (volgens berekening in het klimaatakkoord zouden dat 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:

1. **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 Q1 2020: Besluitvorming plaatsing laadpalen voor Verenigingen van Eigenaren (VvE) vereenvoudigd door introductie van financieringsmogelijkheid via het Warmtefonds (Q4 2019).

Gerealiseerd Q1 2021: Ondertekening van regionale samenwerkingsovereenkomsten tussen zes NAL-regio's, netbeheerders en de rijksoverheid voor de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (8 juli 2020). Plannen voor regionale aanpak uitrol laadinfrastructuur zijn opgesteld. Het Convenant Laadinfrastructuur In Parkeergarages is ondertekend met Vexpan voor aanleg laadinfra op 5 procent van de parkeerplekken in (openbare) parkeergarages in 2025 en 10 procent in 2030 (4 maart 2021). Het onderzoek naar een E-Route du Soleil is afgerond en o.a. vertaald in een position paper voor revisie EU-richtlijn Alternatieve Brandstoffen Infrastructuur (AFID). Er is één aanvraagportaal voor laadpalen gerealiseerd (www.laadpaalnodig.nl).

Eerstvolgende acties: Consultatie wetswijziging vereenvoudiging besluitvorming plaatsing laadpalen VvE's (BZK), onderzoek naar optimale (financierings)strategie voor dekkend laadnetwerk, onderzoek naar inzet van omgevingswet voor instellen norm voor aanleg laadinfrastructuur, onderhandelingen over herziening Europese AFID-richtlijn, update basisset afspraken oplaadpalen bij aanbestedingen/concessies; uitbreiding functionaliteit www.laadpaalnodig.nl voor verdere versnelling. Inbedding van

de uitrol van laadinfrastructuur in regionale energie en mobiliteit strategieën (en de nieuwe energiewet), inclusief praktische ondersteuning hierbij voor gemeenten. Gemeentelijk en regionale laadvisies hebben vertraging opgelopen, o.a. door gebrek aan capaciteit. Een deel van de gemeenten heeft de visie en uitrolplanning uitgewerkt, een ander deel nog niet.

2. **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 Q1 2020: Inrichten van één toegangspunt voor data over locatie, beschikbaarheid en ad-hoc prijs van laden door heel Nederland. EU-project opgezet (NL is trekker) en gestart in Q1 2019, waarin alle 15 deelnemende landen zo'n toegangspunt gaan opzetten.

Gerealiseerd Q1 2021: Afspraken over uit te wisselen datacategorieën zijn vastgelegd in EU-project (Q1 2020). Wetgevingstraject wettelijke plicht voor beschikbaar stellen gebruikersinformatie oplaadpunten door exploitanten is afgerond: het wijzigingsbesluit, de grondslag en de wijzigingsregeling zijn gepubliceerd in de Staatscourant (april-mei 2021). Het besluit en de Regeling zullen per 1 juli 2021 in werking treden. Brandstofprijzervergelijkingsmethode wordt getoond bij steeds meer bemande tankstations langs rijkswegen (brandstofkosten per 100 km voor fossiele brandstoffen versus alternatieve brandstoffen); NKL heeft de benchmark ontwikkeld om periodiek de laadprijs transparantie te monitoren en verbeteringen aan te jagen.

Eerstvolgende acties: Inwerkingtreding van besluit en regeling gebruikersinformatie oplaadpunten (juli 2021); eerste keer uitvoeren benchmark prijstransparantie door NKL (Q2 2021).

3. **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 Q1 2020: Smart Charging Guide van ElaadNL uitgebracht (2019); Start van grootschalige experimenten/uitrol van ca. 50 slimme laadpleinen met 'vehicle to grid' mogelijkheden in zo'n 20 verschillende steden (Q4 2019), in Utrecht zijn twee laadpleinen gerealiseerd (Q1 2020).

Gerealiseerd Q1 2021: Meer dan 50% van de slimme laadpleinen bevindt zich in de realisatiefase en inmiddels zijn pleinen gerealiseerd in o.a. Culemborg, Gouda, Lelystad, Utrecht, Zeist en Haarlemmermeer.

Eerstvolgende acties: Verdere uitrol slimme laadpleinen; opzet van een programma opschaling slim laden met daarin aandacht voor uitwerking technische specificering van 'smart charging-ready' laadinfrastructuur; en uitwerking van een 'stuuringsmodel' ten behoeve van de landelijke implementatie van slim laden.

4. **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 Q1 2021: Handreiking logistieke laadinfrastructuur voor gemeenten (Q4 2020), roadmap logistieke laadinfrastructuur (Q1 2021), eerste twee onderzoeken uit onderzoeksprogramma Laden voor Logistiek afgerond (Q1 2021).

Eerstvolgende acties: Volgende onderzoeken vanuit onderzoeksprogramma Laden voor Logistiek (Q2 2021-Q1 2022), kennissessie over logistieke laadinfrastructuur voor stadslogistiek (Q2 2021), onderzoek naar toekomstbestendige netcapaciteit met bijzondere aandacht voor de noodzakelijke netverzwaringen voor logistiek laden (IenW, netbeheerders samen met EZK), opstarten kwartiermakersfase van pilotprogramma Heavy Duty laden (Q1 2021).

F. EUROPESE NORMEN

Beoogd eindresultaat: Stringentere normen om de groei van elektrisch vervoer te stimuleren, nemen van maatregelen ter stimulering van EV.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Europese normen.** Aanscherping van Europese CO₂-normering en emissie normen Euro 7/VII voor personenauto's, bestelwagens en zwaar vrachtovervoer.

Partijen: IenW (trekker), Formule E-team

Gerealiseerd Q1 2021: (a) Nederlands non-paper over de noodzaak voor aanscherping van de CO₂ normen (jan 2021), (b) gezamenlijk non-paper met Denemarken en 7 andere lidstaten met een oproep voor het uitfasen van verbrandingsmotoren (10 maart 2021), (c) reactie op de publicatie EU-strategie voor slimme en duurzame mobiliteit (9 dec 2020) via een BNC-fiche.

Eerstvolgende acties: Verdere beïnvloeding (Q2 2020) - in afstemming met de PV EU - van concrete voorstellen van de Europese Commissie (verwacht 14 juli 2021) en voorbereiding van reactie daarop (Q3).

2. **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 Q1 2021: Internetconsultatie Clean Vehicles Directive (14 april - 12 mei 2021)

Eerstvolgende acties: Inwerkingtreding Clean Vehicles Directive (Q3 2021).

G. ONDERZOEK NAAR VARIANTEN VAN BETALEN NAAR GEBRUIK

Beoogd resultaat: Varianten van betalen naar gebruik onderzoeken, voorbereidingen schetsen en waar mogelijk of nodig deze voorbereidingen treffen.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Uitwerking varianten van betalen naar gebruik.** In het Klimaatakkoord is afgesproken dat het kabinet, ten behoeve van de volgende kabinetsformatie, in elk geval drie specifieke varianten van betalen naar gebruik zal onderzoeken, voorbereidingen schetsen en waar mogelijk of nodig deze voorbereidingen treffen.

Partijen: Financiën (trekker), IenW. Bij de uitwerking van varianten zullen de belangrijke partners bij deze overgang, zoals de partijen uit het Formule E-Team, worden betrokken.

Afgerond: Tussen- en eindrapportage aan de Tweede Kamer (16 okt en 17 dec 2020). Betalen naar gebruik is als beleids optie opgenomen in 'Bestemming Parijs: wegwijzer voor klimaatkeuzes 2030, 2050', de eindrapportage van de studiegroep Invulling klimaatopgave Green Deal (jan 2021).

H. 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. **Opstellen 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. Partijen: lenW (trekker), TLN, Evofenedex, VNG, IPO, grote gemeenten, Topsector Logistiek en Natuur & Milieu.

Gerealiseerd Q1 2020: Ondersteuning van 24 gemeenten bij voorbereiding van ZE-zones door Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES), wet harmonisatie milieuzones (Q4 2019).

Gerealiseerd Q1 2021: Contouren geschetst van het toegangsregime (TK-brief, 5 okt 2020), ondertekening van de uitvoeringsagenda door 19 gemeenten en de staatssecretaris van lenW (9 feb 2021). Van de 19 gemeenten die de Uitvoeringsagenda hebben ondertekend, hebben er inmiddels 16 een zone aangekondigd.

Eerstvolgende acties: Aanvullende gemeenten die aangeven zich ook aan te willen sluiten bij de uitvoeringsagenda en/of voornemens zijn een zone aan te kondigen. Er worden nog ca. 13 aankondigingen van ZE-zones door gemeenten rond de zomer van 2021 verwacht.

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: lenW (trekker), TLN, Evofenedex.

Gerealiseerd Q1 2020: Vrijstelling rijbewijs C voor elektrische bestelauto's tot 4250 kg (Q2 2019).

Gerealiseerd Q1 2021: Internetconsultatie (30 nov 2020 - 12 jan 2021), publicatie van de Subsidierегeling Emissieloze Bedrijfsauto's in de Staatscourant (9 feb 2021), openstelling van de regeling (15 mrt 2021).

Eerstvolgende acties: Opstellen en uitwerken van een stimuleringsprogramma voor zero-emissie vrachtauto's dat de tijdige ingroei van voldoende zero-emissie vrachtauto's ondersteunt.

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: lenW (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.

Zie ook: Logistieke laadinfrastructuur (E4)

I. 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).

Gerealiseerd Q1 2021: Publicatie van de DKTI wijzigingsregeling in Staatscourant, inclusief ondersteuning van nieuwe logistieke concepten (5 feb 2021), openstelling DKTI-regeling (23 mrt 2021).

Eerstvolgende acties: Sectorale aanpak voor efficiëntere logistiek gereed in samenwerking met de Logistieke Alliantie en Topsector Logistiek (Q2 2021), afronding beleidsevaluatie DKTI (Q3 2021).

2. **Verduurzaming binnen het Europees bronbeleid.** Afspraken maken over verscherping bronbeleid op EU-niveau voor vracht- en bestelauto's.

Partijen: IenW (trekker), topsector Logistiek.

Gerealiseerd Q1 2020: Aangescherpt Europees bronbeleid (Q2 2019). Tot 2030 staan de normen vast; Nederland zal in de komende periode uitvoeringshandelingen in de gaten moeten houden, omdat deze de uitvoerbaarheid bepalen van de verordeningen.

Eerstvolgende acties: Evaluatie van normen voor vrachtwagens (2022). Nederland zet hierbij in op een aanscherping van de normen en een uitbreiding van de toepassing.

3. **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 Q1 2020: Internetconsultatie over wetsvoorstel VWH (Q3 2019).

Gerealiseerd Q1 2021: Wetsvoorstel goedgekeurd door de Ministerraad (Q2 2020), advies Raad van State (Q4 2020).

Eerstvolgende acties: Indiening wetsvoorstel bij de Tweede Kamer (2021).

4. **Compensatieregeling bio-LNG.** Voor de verduurzaming van het wegvervoer op korte termijn werkt het Rijk aan een compensatieregeling voor bio-LNG voor de jaren 2019 en 2020

Partijen: IenW (trekker), platform (bio)LNG.

Afgerond: Stimuleringsregeling bio-LNG (Q4 2019).

J. ZERO-EMISSIE BOUWVERKEER, MOBIELE WERKTUIGEN EN GWW

Beoogd eindresultaat: ZE-bouwverkeer en zero- en lage emissie mobiele werktuigen in de stad. Bij Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW) beoogt de Rijksoverheid in 2030 zelf circulair te werken en klimaatneutraal te zijn in de GWW.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

- 1. *Stimulering groen bouwverkeer en zero-emissie bouwmachines.*** Randvoorwaarden binnen regelgeving creëren, zodat steden kunnen sturen op verduurzaming van bouwverkeer en mobiele werktuigen, bijvoorbeeld via het opleggen van een monitoringsverplichting voor uitstoot en beladingsgraad.
Partijen: IenW (trekker), RWS, gemeenten, (bouw)sector.
Gerealiseerd Q1 2020: Inventarisatie van mogelijkheden die de Omgevingswet biedt om te sturen op duurzaam bouwverkeer en mobiele werktuigen (Q4 2019).
Gerealiseerd Q1 2021: Start pilots met zero emissie mobiele werktuigen: A16 bij Rotterdam (RWS) en hoogwaardig openbaar vervoer in 't Gooi (ProRail), 500 miljoen euro voor stikstofreductie in de bouw in de periode 2021-2030 (Kamerstuk 32 847 nr. 681).
Eerstvolgende acties: Routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB, Q3 2021). In onder meer het Klimaatakkoord, de strategie Klimaatneutrale en Circulaire Rijksinfraprojecten, het Schone Lucht Akkoord en de Aanpak Stikstof 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 en bouwlogistiek tot 2030 vorm krijgt.
- 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 Q1 2021: 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).

K. 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 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. Onderdeel hiervan is ook om de Richtlijn hernieuwbare energie (REDII) in de nationale wetgeving te implementeren.

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

Gerealiseerd Q1 2020: 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 op het gebied van milieuzones, oplossen container congestie in de haven van Rotterdam en ondersteunende Taskforce.

Gerealiseerd Q1 2021: 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.

Eerstvolgende acties: Afronding van Europees onderzoek naar een verduurzamingsfonds (Q2 2021). Eerste zero emissie binnenvaartschip (batterij-elektrisch) wordt in mei/juni 2021 in de vaart genomen. Eind 2021 implementatie labelsysteem. Laadstation staat klaar in Alphen aan den Rijn. IenW subsidieert de bouw van een waterstofschip.

L. 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), normering van werkgerelateerd verkeer en eigen wagenparken voor werkgevers met meer dan 100 werknemers, bereiken van alle werkgevers en werknemers met publieksvoorlichting.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **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 Q1 2020: Oprichting programmateam Anders Reizen, oprichting netwerk van Young Professionals om initiatieven te versnellen en draagvlak te vergroten, Anders Reizen heeft 50 leden (organisaties) met in totaal 325.000 medewerkers (zomer 2019), de Rijksoverheid treedt toe tot Anders Reizen (ondertekening 1 oktober 2019).

Gerealiseerd Q1 2021: 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:

- Afgesproken 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: 1 juli 2020 - 31 december 2020) afspraken gemaakt. Overeengekomen is dat naar alle bestemmingen die binnen 8 uur met de trein bereikbaar zijn niet wordt gevlogen, mits de totale reistijd hierdoor niet meer dan 1,5 keer langer wordt. Hierdoor is voor Rijksambtenaren de trein de enige manier om naar Londen, Parijs en Berlijn te reizen; dat zijn nu nog de meest bevlogen bestemmingen. Ook wordt de aanschaf van een fiets voor woon-werkverkeer extra financieel gestimuleerd en wordt er vanaf mei 2021 gestart met de uitvoering van een rijksbrede pilot met het aanbieden van een leasefiets aan werknemers. Afgesproken 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, in Q4 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 in 2021 verder aan de uitvoering van plannen om de CO₂-uitstoot van de eigen mobiliteit te reduceren.

2. **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 Q1 2020: Afspraken in MIRT-overleggen met regionale werkgeversverbanden over duurzame mobiliteit en ondersteuning van werkgevers bij de transitie (Q4 2019).

Gerealiseerd Q1 2021: Circa 3.000 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.

3. **Normstelling werkgerelateerde mobiliteit.** Onder werkgerelateerde mobiliteit wordt verstaan: woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en goederenvervoer. Doel is om de inspanningen van werkgevers te stimuleren, een level playing field te creëren en achterblijvers mee nemen. Het streven is een norm die gefaseerd kan worden aangescherpt. De norm voor woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en eigen wagenpark geldt voor werkgevers met 100+ medewerkers. Het betreft ruim 7.000 werkgevers en 4,9 miljoen werknemers. 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 Q1 2021: Internetconsultatie concept-regeling "CO₂-prestatie werkgebonden personenmobiliteit" (28 okt - 26 nov 2020), finale besluitvorming over de normerende regeling wordt overgelaten aan het volgende kabinet.

Eerstvolgende acties: Verder bespreken van de concept-regeling 'CO₂-prestatie werkgebonden personenmobiliteit' met stakeholders (inclusief technische expertise en outsiders, Q1-Q2 2021) om de regeling goed te laten aansluiten bij de praktijk van werkgevers en handhavers en zo de uitvoeringslasten te beperken. Er wordt gestreefd naar normering in wetgeving met ingang van 2022.

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 met regelingen, fiscale mogelijkheden, voorbereiding op normering en best practices voor werkgevers op terrein van verduurzamen van werk gerelateerde personenmobiliteit (Q3 2019, 1 okt 2019), beknopte evaluatie Low Car Diet (Q4 2019).

Gerealiseerd Q1 2021: 5 edities van e-zine Werken aan duurzame mobiliteit. Hiermee worden werkgevers en werkgeversnetwerken geïnformeerd over (fiscale) regelingen, goede voorbeelden van werkgevers en gedragsinzichten die kunnen helpen bij het verduurzamen van mobiliteit. In de afgelopen edities is onder andere aandacht besteed aan elektrisch rijden, fiets en MaaS. Uitreiking van de 'thuiswerkgever en thuiswerknemer van het jaar' (16 maart 2020).

Eerstvolgende acties: Komend jaar wordt fiscale informatie versterkt door een intensievere samenwerking met het ministerie van Financiën en de Belastingdienst. In Q2 2020 vindt een 1-meting plaats van de bekendheid, vindbaarheid en algemeen oordeel van het e-zine. De uitgestelde editie van Low Car Diet 2020 vindt later dit jaar plaats (sept 2021). Ook wordt in 2021 een gedragsonderzoek opgeleverd.

M. MAATREGELEN DIE VERSNELLEN EN ONDERSTEUNEN

Beoogd eindresultaat: Versnelling en ondersteuning van duurzame personenmobiliteit.

Belangrijkste acties en betrokken partijen:

1. **Borging in cao's.** Rijksoverheid en coalitie Anders Reizen gaan in 2020 in gesprek met vakbonden om duurzame mobiliteit te borgen in cao's. Trekker: IenW. **Gerealiseerd:** In de cao voor het Rijk zijn afspraken gemaakt over duurzaam vervoer. **Eerstvolgende acties:** In de volgende cao is aandacht voor hybride werken in combinatie met verduurzamen van het eigen vervoer. Afspraken over verduurzaming van zakelijk vervoer in meer cao's.
2. **Gemeentelijk beleid.** IPO, VNG en de Rijksoverheid spreken af binnen de Nationale Omgevingsvisie (NOVI, en regionale uitwerkingen daarvan) ruime fietsparkeernormen bij bedrijven en woningen als nieuwe norm en eis toe te passen. Trekkers: IenW en VNG. **Gerealiseerd:** Onderzoek Fietsberaad naar fietsparkeerproblematiek in centrumgebieden, publicatie nationaal toekomstbeeld fiets (8 mrt 2021). **Eerstvolgende acties:** In Tour de Force verband wordt gekeken welke acties nodig zijn om de tekorten aan fietsparkeerplekken in de stadscentra aan te pakken en worden gemeenten ondersteund bij het moderniseren van hun fietsparkeernormen. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets brengt in beeld welke investeringen nodig zijn om het aantal fietsparkeerplekken in de steden op peil te brengen.
3. **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:** KIM-onderzoek naar de infrastructuur- en externe kosten van vliegen, auto, bus en trein naar Brussel, Parijs, Londen, Frankfurt, Berlijn en Düsseldorf (Q3 2019). CE Delft onderzoek naar de prijs van een vliegreis (Q4 2019). Internationale workshop georganiseerd door IenW met EU waar de kostenopbouw van de internationale treinreis besproken is (Q4 2019). Aanbieding onderzoek aan Tweede Kamer (18 nov 2019). **Eerstvolgende acties:** Inzet is om de internationale treinreis hoger op de EU-agenda te krijgen en om EU-breed een meer geharmoniseerde kostenopbouw voor internationale treinkaartjes te realiseren.
4. **Fiets.** Investering van 75 miljoen euro extra voor fietsenstallingen bij OV-knooppunten bij NS-stations. Verkenning van kansrijke koppelmogelijkheden tussen infra-investeringen en fietsinvesteringen. Trekker: IenW. **Eerstvolgende acties:** In het BO MIRT zijn eind 2020 afspraken gemaakt over investeringen in de voorbereiding van stallingen en over financiering van de realisatie van een aantal

stallingen. Met een groot deel van de projecten zijn inmiddels goede vorderingen gemaakt. Eind 2021 zal een besluit worden genomen over de inzet van het resterende budget. Verder wordt verkend hoe een evenredige kostenverdeling voor fietsparkeren bij stations bereikt kan worden om de fietsparkeerplekken ook op de langere termijn te kunnen financieren.

5. **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 onderwijstijden. Trekker: IenW. **Eerstvolgende acties:** Als gevolg van Corona is de term hyperspits in een ander daglicht komen te staan. Hoewel er op dit moment aanzienlijk minder mensen met OV in de spits reizen, is het belang van spreiding actueler dan ooit. Tijdens Corona is spreiding van belang voor het managen van drukte, 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. Hier wordt prijsdifferentiatie in meegenomen.
6. **Mobility as a Service (MaaS).** Rijksoverheid voert 7 MaaS-pilots uit. De Rijksoverheid en lokale overheden faciliteren en stimuleren deelconcepten en streven naar spelregels, standaardtaal en protocollen. Trekker: IenW. **Eerstvolgende acties:** 6 van de 7 pilots stonden gepland om in 2020 te lanceren, maar dit is in verband met corona uitgesteld. De periode tot lancering wordt gebruikt om aanvullende vervoerders bij de apps te betrekken en verbeteringen door te voeren in het gebruik van de apps. Er is nauw contact met Europese Commissie, Benelux Business round table, wereldwijde MaaS Alliance en Noordrijn-Westfalen om standaarden voor data-uitwisseling ook internationaal geaccepteerd te krijgen. Ook wordt gewerkt aan inrichting van de governance voor samenwerking met MaaS. In zes van de zeven apps is het al mogelijk om het CO₂-verbruik van een reis in te zien, in enkele apps is het al mogelijk om de meest duurzame reis te plannen.
7. **Kies de Beste Band.** Doel: in 2030 rijdt het Nederlandse wagenpark op een bandenlabel dat een klasse hoger is voor rolweerstand dan in 2018 en is het aantal voertuigen met de juiste bandspanning met 50 procent toegenomen ten opzichte van 2018. Trekker: IenW. **Gerealiseerd:** Uitvoeringstoets RDW voor ontsluiting van rolweerstandsklasse bandenlabel bij typegoedkeuring (Q4 2020). Voor het vergroten van het bandenbewustzijn en het faciliteren van de doelgroepen zijn watismijnbandenspanning.nl en vindbandenpomp.nl gelanceerd (Q1 2021). Op de website kunnen automobilisten zien waar ze betaald en waar ze gratis lucht kunnen pompen. **Eerstvolgende acties:** Monitoring (ongoing), communicatie (2021), lancering actiematige campagne 'De Teller Loopt' gericht op wagenparkbeheerders (Q2 2021). Uitvoering e-learning voor bandenprofessionals (Q3 2021).
8. **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 inmiddels gehaald (730.000 gebruikers in maart 2021). **Eerstvolgende acties:** Trainingen aan gemeenten vanuit het EU-project Carsharing zijn in gang. Alle gemeenten hebben kennistraining kunnen volgen; een samenvatting is in webinar-vorm gegeven aan alle belangstellenden. Vervolgstappen zijn kennismaking met de communicatie toolkit en individuele begeleiding op basis van self-assessment. Corona heeft het aantal reisbewegingen flink beperkt met een weerslag op de financiële positie van aanbieders. Tegelijkertijd zien we dat de populariteit van de deelauto blijft stijgen, ook als alternatief voor het OV. Dit kan ertoe leiden dat de doelstelling van 100.000 deelauto's in 2021 mogelijk niet wordt behaald. In maart 2020 stond de teller op 64.000 deelauto's. Momenteel werkt CROW aan een update van deze cijfers, de resultaten worden tegen de zomer verwacht. Werkzaamheden voor de Visie deelmobiliteit 2021-2025 zijn gestart; naar verwachting zal deze eind Q2 2021 gereed zijn.

N. REGIONALE AANPAK

Beoogd eindresultaat: Regionale doorvertaling en borging van klimaatakkoord maatregelen, onder andere bij laadinfrastructuur (elektrisch én waterstof), parkeren, ZE-zones, autodelen, stadslogistiek, fietsinfrastructuur en afspraken met (regionale) werkgevers. Doel is om samenhangende en op de regio afgestemde pakketten te ontwikkelen en vanuit lenW 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. 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.). Anders dan in het klimaatakkoord aangegeven doet lenW dat niet via een nationale tegenhanger van de RMP's, maar via regelmatig contact met regionale partijen.
Partijen: Provincies, gemeenten, lenW, private partijen als werkgevers en dienstaanbieders, andere regionale stakeholders als onderwijsinstellingen en ziekenhuizen.
2. **Slim benutten van MIRT-programma's voor duurzame mobiliteit.** Bij MIRT-trajecten 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 koppelingmogelijkheden tussen fietsinvesteringen van het rijk en andere overheden.

Gerealiseerd Q1 2020: 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).

Gerealiseerd Q1 2021: 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. Van de meekoppelkansen voor fiets bij rijksinfra projecten, die vorig jaar opgehaald zijn, is een aantal verzilverd. In het project hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en in de verkenning A4 Burgerveen-N14, bij het Sluis II Project bij het Wilhelminakanaal worden meekoppelkansen nader onderzocht. Ook is verkend hoe de fiets structureel kan worden meegenomen in het MIRT proces en is gestart met meekoppelkansen voor de fiets bij spoorprojecten.

Eerstvolgende acties: In de regio worden de regionale mobiliteitsprogramma's verder vorm gegeven en daarbij ook verbinding gezocht met aangrenzende onderwerpen zoals de RES. Verder verkent het Rijk samen met IPO en VNG hoe de regionale mobiliteitsplannen het best ondersteund en aangejaagd kunnen worden.

O. 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 innovatieopgave van duurzame mobiliteit moet worden verbonden aan bestaande topsectoren, met name high tech systemen & materialen, chemie, energie en logistiek.

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

Gerealiseerd Q1 2020: Uitgewerkte MMIPS voor duurzame mobiliteit zijn aangeboden aan EZK (Q2 2019), duurzame mobiliteit is vastgesteld in het Kennis- en innovatiecontract (Q3 2019), governance en use-cases zijn overeengekomen in het missieteam toekomstbestendige duurzame mobiliteit (Q1 2020), toekenning van project 'On the MOVE' (Call Transitions and Behaviour, Q1 2020).

Gerealiseerd Q1 2021: De innovatieagenda voor mobiliteit (alias Missie D+) is 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)stelsel 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.

Concrete projecten die Missie D+ in 2020 heeft opgezet:

- Demo project Heavy duty laadinfrastructuur: pilots hoe zware voertuigen kunnen laden (samen met topsectoren Energie en Gebouwde omgeving).
- Aanjagen en vormgeven van COVID-19 steunmaatregel mobiliteitssector.
- Aanjagen en vormgeven van verbreding MOOI-regeling van topsector Energie naar mobiliteit. Vervolgens is er gezorgd dat zeven consortia zich hebben ingeschreven voor de MOOI-regeling.
- Toekenning van project On the MOVE van NWO-call 'Transitions and Behaviour'.
- Oplevering van de Roadmap klimaatneutrale brandstoffen.
- Haalbaarheidsstudie batterijtechnologie is opgestart. Dit heeft geresulteerd in de opzet van het Batterij Competence Center.
- Whitepaper over digitalisering en platforms is opgestart, dit kijkt naar mogelijkheden voor de mobiliteitssector op dit terrein.
- Pilot/demo van elektrische binnenvaart met Heineken door middel van ketenfinanciering.
- Tijdens Innovember, is een Social Innovation Challenge opgezet en zijn er workshops gehouden 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.

Eerstvolgende acties:

- Organiseren van consortia die meedoen aan de COVID-19 steunmaatregel voor de mobiliteitssector en vervolgens coördineren van gehonoreerde projecten 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 inzet op topsectoren is belangrijk, maar de transitie vraagt daar bovenop ook meer aandacht voor het grotere innovatie ecosysteem. Ontwikkelingen in de mobiliteitssector voltrekken zich via uiteenlopende patronen en in verschillende snelheden. Dat vraagt om adaptief programmeren via een versterkte kennis- en innovatiecultuur.

Partijen: IenW (trekker).

Gerealiseerd Q1 2020: Roadmap versterken innovatiecultuur 2020-2021 (Q3 2019), toolkit Innovatie ontwikkeld (Q3 2019), samenwerking vastgesteld met IenW-OVERMORGEN (organisatie ontwikkelingstraject, Q1 2020), opzet programma Accelerate yourself (Q1 2020).

Gerealiseerd Q1 2021: Missie D+ pakt 'systeembouten' 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 IenW cultuur- en verandertraject 'Overmorgen'. De eco-systeemaanpak wordt vooral meegenomen in de casuslabs van IenW 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.

Eerstvolgende acties:

- Toewerken naar manieren om systemisch leiderschap te agenderen en implementeren.
- Opzetten van een rijksbrede community om sociale innovatie op de kaart te zetten.
- Continueren van activiteiten om missiegedreven innovatie beleid en handelingsperspectief verder uit te bouwen.

DE EERSTE RESULTATEN

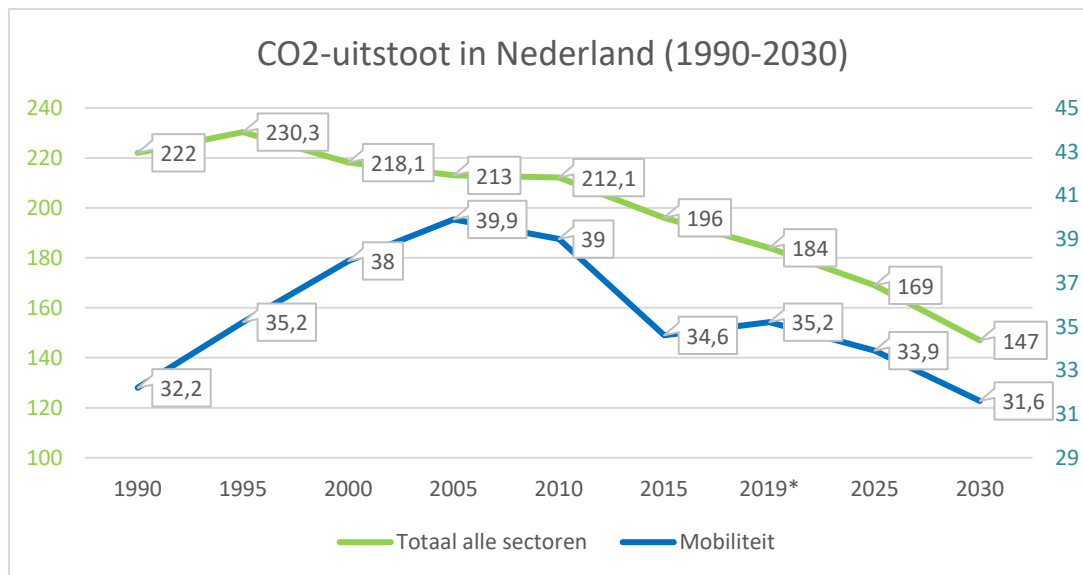
Eind oktober 2020 heeft PBL de Klimaat- en Energieverkenning voor 2020 (KEV2020) gepubliceerd. De grafiek hieronder geeft de gerealiseerde en de verwachte ontwikkeling in de CO₂-uitstoot weer.

Twee dingen vallen op:

- Sinds 2005 weet de sector mobiliteit de trend van toenemende CO₂-uitstoot te keren. Dit effect is nog los van een eventueel corona-effect op mobiliteit. Het PBL vond de KEV2020 te vroeg om een uitspraak over dit effect – en zeker over een structurele doorwerking – te doen. Op emissieregistratie.nl is een voorlopige inschatting te vinden die uitkomt op 31,5 Mton in 2020. Deze is niet in de figuur opgenomen.
- Het niveau in 2030 komt volgens PBL met alle plannen en afspraken uit onder het niveau van 1990. De reductie van per saldo 0,6 Mton is nog bescheiden, maar het begin is gemaakt. Voor de KEV 2021 is de verwachting dat de CO₂-uitstoot van mobiliteit lager zal uitkomen, omdat na 1 mei 2020 nog maatregelen voldoende concreet gemaakt c.q. van kracht geworden zijn.

De sector mobiliteit heeft daarmee anderhalf jaar na de publicatie van het klimaatakkoord het overgrote deel van de afspraken op de rit staan. De megatonnen worden later dit jaar waarschijnlijk ook ingeboekt. En toch is het werk zeker nog niet gedaan. Er is nog een lange weg te gaan naar zero emissie mobiliteit. Gelukkig heeft een anderhalf jarige een steile leercurve.

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



Bron: KEV2020 (PBL) en emissieregistratie.nl (Rijksoverheid)