

9 Pijler 7: Mobiliteit en transport

9.1 Proces en borging

Partijen hebben een 'groene groei'-agenda opgesteld met perspectieven voor de lange termijn en maatregelen voor de korte termijn. In totaal worden stappen gezet op twaalf hoofdonderwerpen.

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

Partijen spreken af actieve en volledige medewerking te verlenen aan de in het Energieakkoord overeengekomen uitvoerings- en governancestructuur. Aanvullend komen partijen overeen om onder auspiciën van de SER te bezien of ze uiterlijk in het tweede kwartaal van 2014 kunnen komen tot afspraken over aanvullende maatregelen, op basis van het eerder geïnventariseerde aanvullend pakket. Hierbij kunnen ook andere partijen (bijv. koplopers in het bedrijfsleven) betrokken worden. Voor fiscale maatregelen geldt een apart traject; hierover wordt in het kader van de totstandkoming van de Autobrief II met relevante partijen gesproken. Uitgangspunt blijft dat werkgevers binnen de fiscale kaders voor zakelijke reizen energie-efficiënte vervoerwijzen gunstig kunnen behandelen.

9.2 Ambities en doelstellingen

Het primaire doel van de partijen uit de mobiliteit- en transportsector is om de uitstoot van broeikasgassen door de sector te reduceren. Partijen omarmen de ambitie dat in 2050 de broeikasgasemissie van de mobiliteit- en transportsector met minimaal 60 procent is gereduceerd ten opzichte van 1990, en maken hiertoe afspraken (tabel 9.1). Daarbij wordt waar mogelijk gestreefd naar vermindering van andere ongewenste (milieu)effecten. Als tussendoel hanteren partijen een vermindering van de uitstoot van de sector in 2030 tot maximaal 25 Mton CO₂-equivalent (circa -17% t.o.v. 1990). Deze reductiedoelstellingen vragen om een relatief nog grotere reductie, gezien de voorspelde toename van verplaatsingen tot en met 2050.

Tabel 9.1 – Ontwikkeling broeikasemissies, 1990-2050

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

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

²⁰ Uit berekeningen van PBL blijkt dat in 2020 al 18 PJ zal worden gerealiseerd door de voorgenomen Europese CO₂-normering en door de voortgang die wordt geboekt in het bestaande sectorconvenant *Duurzaamheid in beweging*.

vaart. Deze vragen vanwege de extraterritoriale aspecten een afzonderlijke benadering.

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

9.3 Langetermijnperspectieven: Groene groei

1. *Duurzame brandstoffenmix*. Partijen ontwikkelen uiterlijk in het voorjaar van 2014 een gezamenlijke visie op de toekomstige brandstoffenmix. Doel is een zo effectief en efficiënt mogelijke inzet van brandstoffen, gebaseerd op beschikbaarheid, CO₂-reductiepotentieel, (toekomstig) beschikbare alternatieven voor de verschillende modaliteiten en overige duurzaamheidseffecten passend in de gewenste klimaattransitie, waarin ook de optimale toepassing van duurzame biobrandstoffen en LNG wordt benoemd. Hierin worden bovendien kansen voor Nederlands koploperschap geïdentificeerd.
2. *Zero-emissie*. Via een ingroeimodel met tussendoelen zijn vanaf 2035 alle nieuw verkochte personenauto's in staat om CO₂-emissievrij te rijden; in 2050 geldt dit voor alle personenauto's. Partijen beogen bovendien in 2014 een Green Deal te sluiten over zero-emissie stadsdistributie die regionale pilots faciliteert en richting geeft; er start in ieder geval een pilot in Rotterdam. Ook Eindhoven, Maastricht, Amsterdam en Zutphen hebben belangstelling.
3. *Betalen voor gebruik*. Partijen starten een onderzoek naar de huidige en toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van 'betalen voor gebruik' voor voertuigen. Daarbij wordt ook in kaart gebracht op welke wijze Nederland op die

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

4. *Ruimtelijk beleid*. Partijen ondernemen acties om klimaatdoelen en verduurzaming van mobiliteit te verwerken in lokaal ruimtelijk beleid en de daarbij gehanteerde bereikbaarheidsindicator.

9.4 Kortetermijnmaatregelen

5. *Bronbeleid*. Partijen steunen het akkoord met betrekking tot CO₂-uitstoot van personenauto's en zetten zich gezamenlijk in om te zorgen dat Europese CO₂-normen en -beleid worden vastgesteld c.q. aangescherpt, ook voor de transportwijzen in het goederenvervoer.
6. *Publiek-private marktvoorbereiding*. Uiterlijk in 2014 komt er een publiek/privaat-programma dat het kader biedt om businesscases en producten te ontwikkelen voor de transitie naar duurzame mobiliteit. Daarnaast worden energiebesparende technologieën versneld geïmplementeerd.
7. *Koploperschap nieuwe technologieën*. Het privaat-publieke project elektrisch rijden wordt voortgezet; de opstart van nieuwe (proef)projecten wordt mogelijk gemaakt en er komt uiterlijk in 2013 een afspraak over de uitrol van publieke laadinfrastructuur. Daarnaast komt er onderzoek naar andere marktkansen, onder andere op het gebied van biogas en LNG in de binnenvaart.

8. *Fiscale stimulering van ultrazuinige voertuigen.* Het Rijk zorgt ervoor dat in de periode tot en met 2018 ultrazuinige personenauto's – zero-emissie personenauto's en personenauto's met een lage CO₂-emissie – fiscaal worden gestimuleerd. Een en ander zal na overleg met de partijen in de Autobrief 2014 worden uitgewerkt. Het ligt voor de hand de periode daarna in een volgende Autobrief te regelen.
9. *Mobiliteitsmanagement en brandstofbesparing.* Per januari 2014 start een fiscale pilot met mobiliteitsbudgetten waarmee forenzen en zakelijke reizigers worden gestimuleerd om duurzamer, minder en/of buiten de spits te reizen. Deze pilot valt binnen de fiscale kaders van 19 cent per kilometer. Deze private pilot wordt aangegaan door bedrijven die hiertoe vrijwillig initiatieven willen nemen. Het Rijk verleent hieraan waar nodig medewerking. Indien begin 2016 de pilot positief wordt geëvalueerd, zal bezien worden hoe uitrol vorm gegeven kan worden. Er komen CO₂-reductieplannen bij grote bedrijven die erop gericht zijn om binnen vijf jaar 20% emissiereductie te realiseren. In 2015 zijn er 1 miljoen mobiliteitspassen in gebruik en in 2020 zijn er 100.000 deelauto's met een gemiddeld zeer lage uitstoot. Het Nieuwe Rijden en Het Nieuwe Draaien worden gestimuleerd. Er komt een langdurige campagne om de wenselijke verandering in mobiliteitscultuur te stimuleren.
10. *Openbaar vervoer en schone tweewielers.* Een modelbestek en afspraken met concessieverleners over klimaatdoelstellingen verduurzamen het OV. Voor eind 2014 bevorderen VNG in samenwerking met ANWB, Fietsersbond en NS dat regionale afspraken worden gemaakt om het aandeel van schone tweewielers in verplaatsingen te verhogen naar 35 procent in 2030 (2011: 26%).
11. *Efficiëntie logistiek en uniforme meetmethodiek.* In 2015 is er voor vervoerend en verladend bedrijfsleven één systematiek waarmee een objectieve vergelijking van prestaties op het gebied van duurzame logistiek tussen bedrijven gemaakt kan worden. EVO en TLN nemen hiertoe het initiatief. In 2020 heeft 100% van de grote en 25% van de

overige transportbedrijven een nulmeting verricht en een plan geïmplementeerd om minimaal 20% CO₂ in vijf jaar te reduceren met rendabele maatregelen. Voor de overige bedrijven stijgt dat naar 75% in 2030. In 2025 wordt ten minste 25% van het goederenvervoer gegund aan vervoerders met een gevalideerde CO₂-registratie. Dat loopt daarna op naar 75% in 2035.

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