

Budgettaire gevolgen in mln. € van het onderdeel mobiliteit van de Wet fiscale maatregelen Klimaatakkoord

	2020	2021	2022	na 2025
Stapsgewijs oplopen bijtelling elektrische voertuigen (EV)	28	8	3	82
Aanpassen vaste voet van de BPM op EV	19	-303	-350	-27
Aanpassen MRB EV	1	-156	-187	-67
Extra inkomsten energiebelasting door EV	-1	15	31	11
Aanpassing MRB bestelauto's	0	19	39	42
Accijnsverhoging diesel	1	32	-13	-5
Saldo mobiliteit	48	-385	-477	36

- Aanschafsubsidie EV nieuw: RVO samen met FET (uiterlijk medio 2020 gepubliceerd).
- Stimuleren tweedehands emissieloze auto's: verstrekken van laadtegoed voor de particulier, een kostenefficiënte aanschafsubsidie voor tweedehands elektrische auto's in lage segmenten, tegemoetkoming in de kosten voor de aanleg van een laadvoorziening thuis en/of een batterijgarantie of batterij lease (budget van € 100 mln voor 2021-2024)
- Jaarlijkse 'hand aan de kraan' principe bij BPM, MRB en bijtelling. Integrale evaluatie rond 2024.
- Wetsvoorstel om per 2021 gedifferentieerde parkeertarieven naar emissie door gemeenten mogelijk te maken
- Verplichte prijsvergelijking van alle brandstoffen / energiedragers bij het laad- of tankstation (=Europese verplichting per medio 2020) per 1 augustus 2019 (niet gehaald). Daarna, indien mogelijk, doorontwikkeling naar meer geavanceerde tool om brandstofkosten/energiekosten met elkaar te kunnen vergelijken

Andere maatregelen:
Voorlichting

- Centrale campagne over voordelen van elektrisch rijden (gekoppeld aan NederlandElektrisch.nl)
- Beter prijsvergelijking van elektrische en conventionele auto's in de showroom en online (zogenaamde Total Cost of Ownership berekeningen)
- Branche-brede afspraak dat leasemaatschappijen EV calculaties vanaf 2021 altijd zullen doen incl. energiekosten (ook als deze geen onderdeel uitmaken van het contract)
- Kopers van een elektrische auto kunnen bij aankoop van hun auto worden geholpen met de aanvraagprocedures van de gewenste laadinfra (ANWB, BOVAG, RAI Vereniging i.s.m. Nederlands Kennisplatform voor Laadinfrastructuur NKL)

Tweedehands markt helpen

- Vóór 1 januari 2020 onderzoek naar haalbaarheid leasen tweedehands EV's
- Partijen (waaronder BOVAG) voeren zo snel mogelijk een uniforme batterijcheck in. Hiervoor moet worden gelobbyd om inzicht in accu levensduur en oplaadcapaciteit Europeesrechtelijk af te dwingen. Zodra dit is geregeld, ontwikkelen marktpartijen verlengde garantieproducten (gericht op de tweedehands markt).
- Onderzoek naar hoe afgedankte accu's die niet door de fabrikant worden teruggenomen, anders kunnen worden inzet, zoals bijvoorbeeld stabilisatie van het netwerk

De autobranche klaarmaken

- BOVAG en RAI Vereniging zorgen voor universele technische trainingen voor het mogen en kunnen werken aan EV
- BOVAG en RAI Vereniging ontwikkelen een branchebrede opleiding over EV (niet-technische aspecten). Loopt inmiddels bij Innovam.
- BOVAG en RAI Vereniging ontwikkelen een duurzaam personeelsbeleid om voorbereid te zijn op de versnelling van de komst van elektrische voertuigen



Elektrische deelauto's

- Steeds meer leasemaatschappijen zullen toestaan dat elektrische leaseauto's gedeeld mogen worden (incl. samenwerking met autodeelplatforms en buurauto-achtige initiatieven).
- Stimuleren elektrische deelauto's (waaronder openstellen van elektrische deelauto's van gemeenten, overheidsdiensten en bedrijven voor burgers buiten kantooruren)

Overheidsinspanningen

- Er komt een onderzoek door het kabinet naar betalen naar gebruik ten behoeve van de volgende kabinetsformatie en de reeds voorgenomen belastingherziening van 2025. Grofweg twee smaken: voor alleen elektrische auto's of voor het héle wagenpark
- 100% emissieloze nieuwverkoop van auto's in 2030 kan alleen internationaal (Europees) worden afgedwongen. Nederland trekt daarvoor op met andere koploperlanden, in aanloop naar een nieuw Europees voorstel (verwacht in 2023/2024) over nieuwe CO2-normen na 2030
- Overheden gaan zelf duurzaam voertuigen en mobiliteit inkopen (uiterlijk 2030 (Rijksoverheid: 2028) alleen nog maar emissieloze lichte voertuigen
- Emissieloze mobiliteit belonen bij aanbestedingen
- Bestuursakkoord zero-emissie doelgroepenvervoer: 50% van de taxi's in 2025 nulmissie, uiterlijk 2030 volledig emissieloos

Schonere gemotoriseerde tweewielers

Vanaf 2025 moet 100% nieuwverkoop snorfietsen nulmissie zijn. Streven voor nieuwe bromfietsen is 100% elektrisch per 2030. Er komt een onderzoek naar leasemogelijkheden van elektrische tweewielers.

Bestelauto's en zwaar transport

Wetgeving voor bedrijven en/of burgers:

- Aanschafregeling voor de sector: t/m 2025 94 mln euro (elektrische vrachtauto's) en 185 mln euro (elektrisch bestel). PHEV's vallen er ook onder
- Korte termijn: compensatieregeling voor bio-LNG in 2019 en 2020

Andere maatregelen:

- Nulemissiezones stadslogistiek in 30 tot 40 grotere gemeenten in 2025 (1,0 mton besparing). Verwachting 2025: 50.000 nulemissie bestelauto's en 5.000 nulemissie/plug-in hybride vrachtauto's. Verwachting 2030: 115.000 en 10.000). Als die zones er in 2025 niet zijn dan komt het Rijk met wetgeving die dat per 2030 afdwingt. Tot 2023: ontheffing voor Euro-VI vrachtauto's niet ouder dan 5 (bakwagens) of 8 (trekkers) jaar
- Zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen (0,4 mton)
- Klimaatneutrale en circulaire grond-, weg- en waterwerken (GWW)
- Green Deal Binnenvaart (0,4 mton)
- Bestuursakkoord zero-emissie bus: vanaf 2025 alle nieuwe OV-bussen nulmissie, zodat deze in 2030 allemaal (5 duizend) nulmissie zijn (batterij-elektrisch én waterstof)

2. Duurzamere brandstoffen

Bio- en hernieuwbare brandstoffen (waaronder biodiesel en ethanol (bijgemengd of puur), bio-CNG, bio-LPG en bio-LNG)

Deze brandstoffen zijn een manier om op tijd de CO₂-doelstellingen te halen. Tussen de regels door is te lezen dat men na 2030 op een afnemende inzet hoopt en rekent. Hopelijk geen grootschalige inzet van biomassa voor personenvervoer en korte afstandtransport. De schaarse duurzame biobrandstoffen worden bij voorkeur ingezet voor vrachtverkeer en binnenvaart. Er zijn twee zorgen: (1) productie is onvoldoende duurzaam, en (2) er zijn andere toepassingen van toepassingen dan in mobiliteit die meer CO₂-winst opleveren. Maximale inzet in wegtransport bóven de Europese verplichting in 2030: 27 petajoule (goed voor 2 megaton CO₂)

Wetgeving voor bedrijven en/of burgers:

- In de Wet milieubeheer wordt een verplichting hernieuwbare energie in transport vastgelegd

Andere maatregelen:

- Mogelijke inzet van Green Truck Fuel (biodiesel)
- 200 miljoen euro subsidie voor innovatie en vergroting productie duurzame geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare synthetische brandstoffen
- Er komt eind 2019 een plan voor de behoefte in Nederland aan alternatieve tank- en laadinfrastructuur (zowel langs de snelweg als op het onderliggend wegennet)
- Heldere informatievoorziening naar de consument op en rond het wegennet

Stimuleren waterstof

De ontwikkeling van waterstof is belangrijk als energiedrager in de mobiliteit, zeker voor het zware transport. Er wordt een doorgroei voorzien naar mogelijk 300 duizend voertuigen in 2030.

- Volgend jaar convenant afsluiten om in 2025 15 duizend waterstofauto's en 3 duizend vrachtauto's op de weg te hebben, 50 waterstoftankstations. Vraagzijde (leasemaatschappijen, transporteurs) en aanbodzijde (autoproducenten, waterstofleveranciers) worden bij elkaar gebracht. Streven naar reductie investeringskosten voor H₂ infra van 10% per jaar.

3. Duurzamer reisgedrag

Werkgeversaankpak

Meer dan de helft van de wegkilometers personenverkeer is werkgerelateerd. Het streven is 8 miljard minder autokilometers in 2030. Dit moet 1,0 megaton CO₂ besparen.

Wetgeving voor bedrijven en/of burgers:

- Verplichting voor bedrijven via de Omgevingswet (2022) om CO₂-uitstoot van zakelijke mobiliteit te verminderen. Werkgevers met meer dan 100 medewerkers, is ruim 7000 werkgevers, 4,9 mln werknemers. Vorm: bijvoorbeeld maximum uitstoot per werknemer. Uitwerking in wet volgt. Ondergrens van het resultaat volgens de Mobiliteitstafel: minimaal 25% minder CO₂ werkgerelateerd verkeer in 2030 dan in 2016. Werkgevers rapporteren aan de Omgevingsdiensten.

Andere maatregelen:

- Uitbouw coalitie Anders reizen (nu 45 grote werkgevers): minimaal 80 (in 2020) en 500 werkgevers (in 2030) halveren CO₂-uitstoot zakelijke mobiliteit. Bedrijven die meedoen met de CAR moeten voordelen genieten, bijvoorbeeld onderdeel worden van inkoopinstrumenten zoals de CO₂ prestatieladder
- Delen van best practices: flexibel/thuis werken, parkeren alleen voor wie enkel met de auto naar werk kan komen, fietsstimulering, EV auto's van de zaak, verhuizen naar OV-locatie, etc.
- De Rijksoverheid, RAI Vereniging, BOVAG, NS, VNA en Anders Reizen, spreken af fiscale regelingen en het gebruik daarvan te onderzoeken om deze vervolgens in te zetten om verduurzamen van mobiliteit aantrekkelijker te maken voor werkgevers.
- ANWB, BOVAG, RAI Vereniging, de Fietsersbond en de coalitie Anders Reizen gaan duurzame mobiliteit (autodelen, fiets, banden, OV, EV, MaaS, reiskostenvergoeding) onder de aandacht brengen van hun leden.

Mobility-as-a-Service (MaaS)

- De Rijksoverheid voert momenteel 7 landelijk opschaalbare MaaS-pilots uit. De coalitie Anders Reizen en de Mobiliteitsalliantie zullen worden betrokken.
- De Rijksoverheid en lokale overheden willen samen met relevante marktpartijen een standaardtaal en protocollen vaststellen voor aanbieders binnen MaaS.

Banden

- Tot en met 2020 ondersteuning van publiekscampagnes door het Rijk (zoals Kies de Beste Band). Daarna aan de branche (RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA en Stichting Band op Spanning). Deze partijen hebben als ambitie het hele wagenpark gemiddeld op een label te brengen dat een trede hoger is voor rolweerstand dan in 2018. Daarnaast is de ambitie dat in 2030 het aantal voertuigen met de juiste bandenspanning met 50% is toegenomen ten opzichte van 2018.
- De bovengenoemde partijen willen samen een standpunt bepalen over aanscherping van de rolweerstand voor banden en dit inbrengen voor de onderhandelingen in Brussel en Geneve.
- Partijen spannen zich in dat bij het monteren van banden, met uitzondering van winterbanden, gebruik gemaakt wordt van exemplaren die minstens even zuinig zijn als vastgelegd in het Certificaat van Overeenstemming (CvO). Als bij een tussenevaluatie in 2022 blijkt dat dit, in combinatie met EU-lobby, onvoldoende effect sorteert, overweegt de Rijksoverheid aanvullende maatregelen om dit te verzekeren.
- De Rijksoverheid heeft samen met BOVAG en ANWB, materialen ontwikkeld ten behoeve van e-learning voor bandenprofessionals. De initiële kosten heeft de Rijksoverheid voor de rekening genomen. BOVAG draagt er zorg voor dat medewerkers de cursus gaan volgen, waarbij minstens



de helft deze in 2025 heeft afgerond. De werkgevers van de bandenprofessionals nemen de kosten van deelname aan de cursus voor hun rekening.

- De Rijksoverheid, VNG, IPO, RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA en Stichting Band op Spanning zullen bij de aanschaf van vervangingsbanden voor hun eigen wagenpark of bij het aangaan van nieuwe inkoopcontracten van vervangingsbanden voor hun eigen wagenpark, kiezen voor de beste band op basis van het hoogste ambitieniveau van de duurzame inkoopcriteria.

Logistiek

- 30% reductie van de CO₂-uitstoot logistieke efficiencyverbetering (o.a. beladingsgraad en modal shift) in 2030 (0,4 mton)

4. Infrastructuur

- Infrastructuurfonds wordt mobiliteitsfonds: meer flexibiliteit tussen modaliteiten (OV, weg, waterweg, fiets), oplossingen zoals Mobility-as-a-Service (MaaS) kunnen meewegen, kunnen investeren in intelligente transportsystemen zoals de zelfrijdende auto
- Bestaande regionale mobiliteitsplannen worden gestroomlijnd en voor de ontbrekende regio's worden plannen ontwikkeld voor infrastructuur, aanbod van (keten)mobiliteit, en sturing op ruimte en gedrag (zo veel mogelijk emissieloos). De plannen worden uiteindelijk in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgesteld
- Partijen spreken af bestaande MIRT-programma's tot 2028 slim te benutten voor duurzame mobiliteit (bijv. ombuigen naar meer investeringen in fiets-infra)
- 75 mln extra voor cofinanciering van investeringen in fietsenstallingen bij OV-knooppunten

Laadinfrastructuur

- In de nationale agenda laadinfrastructuur wordt toegewerkt naar 1,8 mln (semi-)publieke en private laadpunten in 2030 voor personenvervoer, 18.600 laadpunten voor stadslogistiek en 7.400 laadpunten voor vrachtauto's. Het lijkt niet zo zeer een kwestie van extra geld (naarmate er meer EV's komen bedruipen laadpalen zichzelf), maar wel van afstemming tussen Rijk en decentrale overheden, verbetering van informatievoorziening en open protocollen en inzetten op smart charging om deze doelstelling te behalen.
- NL wordt trekker van een Europees project om info over locatie en beschikbaarheid laadpalen te verbeteren en harmoniseren