



**Directoraat-generaal Klimaat
en Energie**
Directie Klimaat

Datum
29 oktober 2024

Kenmerk

Bijlage(n)
1) Overzicht stand van zaken
klimaatmaatregelen
2) Overzicht reserveringen MJP
2024 Klimaatfonds
3) Aanpak voorbereiding
voorjaarsbesluitvorming
autodossier

agenda

Omschrijving	BWO Klimaatbeleid mobiliteit, nationale emissies (deelnemers: MKGG, SIenW en SFIN)
Voorzitter	
Notulist	
Vergaderdatum en -tijd	Vrijdag 8 november van 9:15 tot 9:45 uur
Locatie	MS Teams

Stuk 9

Aanleiding

- De Klimaat- en Energieverkenning 2024 (KEV24) raamt een CO₂-emissie in de mobiliteitssector in 2030 van 23,2 Mton (20,6 – 25,4 Mton). Wanneer ook rekening wordt gehouden met geagendeerd beleid (snelheidsverhoging snelwegen, herinvoering rode diesel landbouwvoertuigen en versoberen gewichtscorrectie MRB elektrische auto's) neemt de CO₂-emissie in 2030 toe en verwacht PBL dat die uitkomt tussen 21,1 en 25,9 Mton. PBL acht de kans zeer klein (5%) dat het doel voor de sector mobiliteit van 21 Mton wordt gerealiseerd.
- Het finaal energieverbruik wordt in de KEV24 op basis van vastgesteld en voorgenomen beleid geraamd op 1744 PJ (1606-1804 PJ) in 2030. Inclusief geagendeerd beleid komt de bandbreedte op 1590-1828 PJ. Het streefdoel voor finaal energieverbruik uit de Europese Energie Efficiency Directive (EED) is 1609 PJ. Kans dat invulling wordt gegeven aan het doel is lager dan 5%.
- Dit betekent dat we niet op schema zitten t.a.v. realisatie van de klimaat- en energiedoelen in 2030. In dit gesprek wordt stilgestaan bij de stand van zaken van de klimaat- en energiemaatregelen die reeds in uitvoering zijn en hoe knelpunten in de uitvoering kunnen worden weggenomen. Daarnaast wordt stilgestaan bij welke alternatieve maatregelen in de sector mogelijk zijn om invulling te geven aan de klimaat- en energiebesparingsdoelen.

1. Actualiteiten

A. Herstel- en Veerkrachtplan (HVP)

- In het Nederlandse HVP is Betalen naar Gebruik (BnG) voor personen- en bestelauto's opgenomen als hervormingsmaatregel. Het niet behalen van een mijlpaal of doelstelling kan leiden tot een korting die kan oplopen tot €600 mln. Naar huidig inzicht kunnen de mijlpalen voor BnG niet worden behaald.
- Ambtelijk wordt tussen FIN en IenW een alternatief hervormingspakket onder het HVP voorbereid om het gesprek met de Europese Commissie aan te gaan. Uitgangspunt daarbij is dat het gaat om bestaand beleid dat nog geen onderdeel is van het HVP. Maatregelen die hiervoor ambtelijk worden overwogen zijn de vrachtwagenheffing en de extra bijmenging van biobrandstoffen, zoals die in het voorjaar van 2023 is afgesproken.

B. Stand van zaken Europese CO2-normen voor lichte voertuigen

- Italië en Tsjechië hebben middels een non-paper een pleidooi gepresenteerd voor versoepelende maatregelen voor voertuigfabrikanten ten aanzien van de CO2-reductiedoelstellingen in 2025 en een eerdere herziening van de Europese CO2-normen voor lichte en zware voertuigen.
- Er is nog geen sprake van dat de Europese Commissie ingaat op het verzoek tot eerdere herziening of aanpassing van de normen voor 2025.
- De CO2-emissienormen voor lichte voertuigen (personen- en bestelauto's) en zware bedrijfsvoertuigen (vrachtauto's en bussen) leveren een belangrijke bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelen voor mobiliteit en zorgen voor een gelijk speelveld voor de Europese auto-industrie.
- Nederland heeft hierin nog geen positie ingenomen en aangegeven dat het intern in beraad is over de CO2-normen.

C. Stand van zaken Social Climate Fund

- In de RFL van 5 november wordt besloten of de SCF middelen worden ingezet voor bestaand of nieuw beleid.
- Het gaat om €720. mln tussen 2026 en 2032, die moet worden besteed aan het verlichten van de impact van ETS2 op kwetsbare huishoudens en microbedrijven. Bij de inzet van SCF middelen zijn lidstaten verplicht 25% van het bedrag te cofinancieren en het bedrag voor te schieten. Het totaalbedrag is dus €960 mln.
- De inzet van het SCF zal integraal worden meegenomen in de voorjaarsbesluitvorming.

2. **Beleid in uitvoering mobiliteit**

- In de bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de mobiliteitsmaatregelen die door PBL zijn betrokken bij de totstandkoming van de KEV2024. Hierbij heeft PBL gebruikgemaakt van informatie van de workflowtool, aangevuld met de inhoud van het HLA en de uitkomsten van de augustusbesluitvorming.
 - Daarnaast is in bijlage 2 een overzicht opgenomen van de reserveringen en voorwaardelijke toekenningen die momenteel zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma 2025 van het Klimaatfonds.
 - Hieruit komt naar voren dat de uitvoering van reeds ingezet beleid over het algemeen op schema ligt. Hieronder zijn ter informatie enkele punten opgenomen die relevant zijn ten aanzien van het doelbereik:
- A. Ter info: Zero-emissiezones stadslogistiek (HLA/RP)
- Een aantal gemeenten voert op 1 januari 2025 een zero-emissiezone voor stadslogistiek in. In de Kamer is veel aandacht voor het onderwerp omdat in het HLA/RP is afgesproken dat 'Bezien wordt op welke manier het instellen van zero-emissiezones kan worden uitgesteld'.
 - Er is een motie aangenomen waarin het kabinet wordt opgeroepen om de zones uit te stellen tot 2029. De staatssecretaris van IenW bereid een kabinetsreactie voor.
 - Op 6 november is een tweeminutendebat Duurzaam Vervoer, waarbij mogelijk ook nog andere moties worden ingediend.
- B. Ter info: Beperken administratieve lasten 1,5 Mton werkgebonden personenmobiliteit
- Op 1 juli 2024 is het besluit van kracht geworden op basis waarvan werkgevers met 100 of meer werknemers jaarlijks moeten rapporteren over woon-werk en zakelijke mobiliteit.
 - Op verzoek van de minister van EZ wordt namens IenW en EZ nader bekeken wat de administratieve lasten zijn van de huidige invulling van de afspraken rondom werkgebonden personenmobiliteit. Hierbij is vooralsnog geen aanleiding (ondanks berichten in de media) dat de norm van 1,5 Mton moet worden losgelaten. En wordt vooral gekeken hoe de informatieverplichting voor bedrijven kan worden vereenvoudigd, met name door meer aan te sluiten bij de rapportageverplichting uit de Europese Corporate Sustainability Reporting Directive.

Bespreekpunt agendapunt 2:

- Eventueel kunt u aandachtspunten meegeven bij bovenstaande maatregelen.

Bijlage 1: Tabel met overzicht van maatregelen PBL

Bijlage 2 – bijgevoegd hieronder: Tabel met overzicht van reserveringen en voorwaardelijke toekenningen uit het Meerjarenprogramma 2025 van het Klimaatfonds en ambtelijke voorstellen Meerjarenprogramma 2026.

3. **Alternatief beleid voor Klimaat- en Energiedoelen**

- Conform afspraak in het Hoofdlijnenakkoord en Regeerprogrammas zal het kabinet alternatieve maatregelen treffen als de klimaat- en energiedoelen niet binnen bereik zijn.
- Hieronder zijn enkele maatregelen opgenomen die richting voorjaar worden uitgewerkt:

A. Hervorming autobelastingen en aanpalend mobiliteitsbeleid

- In het Regeerprogramma is afgesproken dat het kabinet in het voorjaar van 2025 met een plan voor hervorming van de autobelastingen en het aanpalende mobiliteitsbeleid komt om een nieuwe balans te vinden tussen 1) realisatie klimaatdoelen, 2) betaalbaarheid, 3) overheidsfinanciën op orde en 4) bereikbaarheid.
- In bijlage 3 is op hoofdlijnen een plan van aanpak opgenomen met een eerste doorkijk naar de probleemanalyse.

B. Invulling rode diesel door belastingvoordeel duurzame diesel

- Bij de uitwerking van de afspraak uit het Regeerprogramma kan worden verkend of het mogelijk is om de rode diesel in te vullen door duurzame diesel (HVO). De CO₂-reductie kan oplopen tot 1,2 Mton in 2030.
- Op dit moment wordt bezien of dit uitvoeringstechnisch mogelijk is.
- Aangezien de inzet van HVO leidt tot meerkosten, wordt hiervoor een fiche voorbereid voor het verkrijgen van middelen uit het Klimaatfonds.

C. Verplichting inzet duurzame scheepsbrandstoffen (HVO) bij tenders voor wind op zee

- Op dit moment wordt verkend door KGG/IenW in hoeverre dit kan worden toegepast bij het aangaan van nieuwe tenders.
- Aangezien de meeste tenders tot en met 2030 al zijn uitgegeven, wordt daarnaast gekeken in hoeverre vrijwillige afspraken gemaakt kunnen worden met bedrijven over de bestaande tenders. Hiervoor wordt een fiche voorbereid voor het Klimaatfonds. De CO₂-reductie kan oplopen tot 0,6 Mton in 2030

D. Ter info: Voorbereidingen Meerjarenprogramma 2025 (MJP2025) van het Klimaatfonds (KF)

In de bijlage is ter informatie een overzicht opgenomen van de maatregelen op het gebied van mobiliteit waar reeds middelen voor gereserveerd zijn uit het Klimaatfonds en nieuwe maatregelen die nog in ontwikkeling zijn.

E. Invulling energiebesparingsplicht uit Europese Energy Efficiency Directive (EED)

- Op dit moment worden mogelijke maatregelen geïdentificeerd door IenW die een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van het energieverbruik in de mobiliteitssector.

- Hierop volgt interdepartementale afstemming over per sector geïnterpreteerde maatregelen om te bezien of daarmee het energiebesparingsdoel gerealiseerd kan worden. Dit zal in combinatie met de klimaatmaatregelen plaatsvinden, zodat hierover in samenhang kan worden besloten.

Besprekingspunt agendapunt 3:

1. *Hoe wil SI&W invulling geven aan het indicatieve sectordoel van 21 Mton in 2030 en het nationale EED doel?*
2. *Ten aanzien van hervorming van de autobelastingen (onderdeel 3.A):*
 - a. Gaat u akkoord met de planning en aanpak zoals voorgesteld in bijgevoegd memo, met de afspraak dat zonder taboes maatregelen worden uitgewerkt richting het voorjaar?
 - b. Heeft u aandachtspunten bij de eerste aanzet van de probleemanalyse en de doorkijk naar mogelijke oplossingsrichtingen?
3. *Eventueel kunnen overige aandachtspunten worden meegegeven bij andere hiervoor genoemde maatregelen*

Bijlage 3: Aanpak voorbereiding voorjaarsbesluitvorming autodossier (hervorming autobelastingen).

Bijlage 2

Klimaatmaatregelen waarvoor in het Meerjarenprogramma 2025 een reservering is opgenomen of onder voorwaarden een bijdrage is toegekend uit het Klimaatfonds

Maatregel	Toelichting
Duurzame luchtvaartbrandstoffen (e-fuels)	Reservering € 150 mln. onder voorwaarde dat kennisdeling wordt geborgd en overlap met NIKI voorkomen wordt.
Subsidie voor waterstof in binnenvaart	Reservering € 33,5 mln. onder voorwaarde dat besluit REDIII naar RvS verzonden is met verplichting 14,5% CO ₂ -reductie en dat opt-in ETS2 blijft doorgaan.
M7: monitoren van CO ₂ -prestaties en prestatieafspraken goederenvervoer	Reservering € 6,0 mln. onder voorwaarde van nadere uitwerking en voldoende voortgang op CO ₂ -normering voor het goederenvervoer over weg, water en spoor.
Elektric Road system	€ 20 mln toegekend onder voorwaarde. Gekoppeld aan afronding en positieve uitkomst Haalbaarheidsstudie van TNO, waaruit ook moet blijken dat er voldoende prikkels zijn voor vervoerders om ook ERS-compatibele vrachtwagens aan te schaffen
Aanscherpen normen duurzaam inkopen	€ 30, 2 mln toegekend onder voorwaarde dat de internetconsultatie van de aanpassing van RBSW is afgerond en regeling is hierop aangepast.

- Vanuit IenW zijn op ambtelijk niveau in aanvulling hierop de volgende klimaatfondsvoorstellen in voorbereiding voor het MJP 2026:
 - Meerkosten HVO in landbouwvoertuigen in plaats van rode diesel (zie hiervoor)
 - Meerkosten HVO in werkschepen voor wind op zee (zie hiervoor)
 - Communicatie over juiste bandenspanning voertuigen
 - Realisatie van elektrisch aangedreven waddenveerboten.
 - Verduurzaming spoorgoederenvervoer. (bijv elektrificatie en subsidieregeling vervangen of ombouwen diesellocomotieven).
 - Gefaseerd vervangen dieselreizigerstreinen door zero-emissietreinen in noord-Nederland.
 - Bestaande Rail Technology Hub in Amersfoort uitbreiden met een Rail Power Lab, ter flexibilisering van de spoorse energievoorziening.
 - Inkomstgerichte bijdrage voor vervanging van oude, fossiele brandstofauto's (in combinatie met SCF).
- Alle maatregelen (zowel uitwerking reserveringen als nieuwe maatregelen) kunnen tot uiterlijk 8 november worden ingediend door MI&W en zullen dan door de MKGG vanuit haar rol als perceelhouder voor diverse percelen en als fondsbeheerder worden beoordeeld.
