

DUURZAAMHEID IN BEWEGING

HOOFDLIJNENAKKOORD, DECEMBER 2008

Partijen:

1. De Minister van Verkeer en Waterstaat, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings, te dezen handelend als bestuursorgaan, gezeteld te 's-Gravenhage;
2. De Minister van Ruimte en Milieu, mevrouw dr J.M. Cramer, te dezen handelend als bestuursorgaan, gezeteld te 's-Gravenhage;
3. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevrouw J.C. Huizinga-Heringa, te dezen handelend als bestuursorgaan, gezeteld te 's-Gravenhage;
4. De Staatssecretaris van Financiën, de heer mr. drs. J.C. de Jager, te dezen handelend als bestuursorgaan, gezeteld te 's-Gravenhage;

Partijen 1 tot en met 4 tezamen hierna te noemen: Rijksoverheid;

5. De ANWB, statutair gevestigd te 's-Gravenhage, hierna te noemen: ANWB, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer mr. G.H.N.L. van Woerkom;
6. De RAI vereniging, statutair gevestigd te Amsterdam, hierna te noemen: RAI te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P.J.H. Janssen;
7. Koninklijk Nederlands Vervoer, statutair gevestigd te 's-Gravenhage, hierna te noemen: KNV, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer ir. W.N.C. Heeren;
8. De Vereniging BOVAG, statutair gevestigd te Bunnik, hierna te noemen: BOVAG, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer drs. J.G.S.M. Burgman;
9. De Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen, statutair gevestigd te Bunnik, hierna te noemen: VNA, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw R. Hemerik;
10. De Vereniging Transport en Logistiek Nederland, statutair gevestigd te Zoetermeer, hierna te noemen: TLN, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer drs. A.B. Sakkers;
11. De EVO, statutair gevestigd te Zoetermeer, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer mr. D. van den Broek Humphreij;
12. De Schiphol Group, statutair gevestigd te Schiphol, gemeente Haarlemmermeer, hierna te noemen: Schiphol, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer -J.A. Nijhuis RA;
13. KLM Royal Dutch Airlines, statutair gevestigd te Amstelveen, hierna te noemen: KLM, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer mr. J.E.C. de Groot;
14. Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, statutair gevestigd te Rotterdam, hierna te noemen: CBRB, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer ir. P. Struijs;

15. NS Reizigers, statutair gevestigd te Utrecht, hierna te noemen: NS,
te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer ir A. Meerstadt MBA;
16. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V., statutair gevestigd te Rotterdam, hierna te noemen:
Havenbedrijf Rotterdam,
te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer ing. A.G.F. Toet;
17. Het Platform Duurzame Mobiliteit,
te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer ir. G.A.M. Hermans;

Partijen genoemd onder 6 tot en met 17 tezamen hierna te noemen: Bedrijfsleven;

Rijksoverheid, ANWB en Bedrijfsleven, tezamen hierna te noemen: Partijen;

Hebben het volgende overwogen:

1. Het kabinet Balkenende-IV heeft zich in het Coalitieakkoord als doel gesteld in 2020 een reductie van 30% in de broeikasgasemissies te bereiken ten opzichte van 1990, bij voorkeur in Europees verband. Daarnaast is als doel gesteld jaarlijks een energiebesparing van 2% te realiseren en in 2020 voor 20% van de nationale energiebehoefte gebruik te maken van duurzame energie. Voorts is de ambitie uitgesproken dat Nederland in 2020 één van de duurzaamste en meest efficiënte energievoorzieningen in Europa heeft.
2. De doelen uit het Coalitieakkoord zijn uitgewerkt in het op 18 september 2007 door het kabinet gepresenteerde werkprogramma 'Nieuwe energie voor het klimaat – werkprogramma Schoon en Zuinig'. Hierin is uiteengezet op welke wijze het kabinet samen met de maatschappelijke partners deze doelen wil bereiken.
3. De sector 'Verkeer' zorgde voor een CO₂-uitstoot van 30 Mton in 1990 en van 39 Mton in 2005. In het werkprogramma Schoon en Zuinig is voor de sector 'Verkeer' als beoogd resultaat gesteld om de uitstoot van CO₂ in 2020 tot maximaal 30 – 34 Mton terug te brengen. Dit komt overeen met een reductie van 13-17 Mton (ofwel 28 à 36%) ten opzichte van de verwachte trendontwikkeling in 2020. Hieronder worden de nationale CO₂-emissies van het wegverkeer (bussen, personen-, bestel- en vrachtauto's, motoren), de binnenvaart, het spoorvervoer en mobiele machines begrepen. Niet inbegrepen zijn de emissies van luchtvaart en zeescheepvaart, inclusief bunkeremissies. Tevens is als doel gesteld dat in 2020 tenminste 10% van de jaarlijkse Nederlandse consumptie van motorbrandstoffen voor het wegverkeer uit duurzame (bio)brandstoffen moet bestaan.
4. Op 1 november 2007 heeft het kabinet een duurzaamheidsakkoord gesloten met VNO-NCW, MKB-Nederland en LTO-Nederland, waarin partijen op hoofdlijnen afspraken hebben gemaakt over de gezamenlijke aanpak van het werkprogramma Schoon en Zuinig. Het bedrijfsleven onderschrijft in het duurzaamheidsakkoord de noodzaak van een vooruitstrevend beleid in Nederland en tegelijk van het toewerken naar een mondiale aanpak. Partijen refereren aan de Europese doelstelling van een 30% reductie van CO₂-emissies in 2020 ten opzichte van 1990 in de context van een mondiale aanpak en van 20% reductie in Europa zolang die mondiale aanpak niet tot stand komt. Tevens hebben partijen afgesproken het duurzaamheidsakkoord concrete invulling te geven door middel van sectorakkoorden. In de sectorakkoorden benoemen de partijen de concrete doelen die zij samen willen bereiken, de wijze waarop deze worden bereikt en de inspanningsverplichtingen die ieder van de partijen op zich neemt.
5. Op 12 november 2007 hebben het kabinet en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten een 'Klimaatakkoord Gemeenten en Rijk 2007-2011' gesloten, waarin voor het thema 'schone en zuinige mobiliteit' afspraken zijn gemaakt met betrekking tot onder andere mobiliteitsmanagement, verduurzaming van eigen wagenparken, een

sloopregeling en het aanbod van alternatieve motorbrandstoffen. Rijksoverheid en gemeenten geven in de loop van 2008 nadere invulling aan deze afspraken.

6. In een high level bijeenkomst op 16 mei 2007 hebben partijen de bereidheid uitgesproken voor het tot stand brengen van een 'Klimaatcoalitie Mobiliteit en Logistiek' ter bevordering van concrete projecten en innovaties.
7. Er is in de sector 'mobiliteit en logistiek' reeds sprake van een groot aantal individuele initiatieven en voornemens die als aanzet kunnen dienen om de komende jaren substantieel bij te dragen aan het halen van de voor 2020 geformuleerde Schoon en Zuinig-doelen. Zo werken bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en Rijksoverheid al sinds 2005 intensief samen in het Platform Duurzame Mobiliteit, gericht op een versnelde marktintroductie van duurzame brandstoffen en voertuigtechnologie alsmede op een duurzamere wijze van omgaan met mobiliteit.
8. De klimaat- en energieproblematiek is een mondiaal probleem, waarvoor het van het grootste belang is dat via internationale onderhandelingen bindende afspraken worden gemaakt. Dit kan echter alleen geloofwaardig wanneer Nederland en de EU laten zien bereid te zijn ook zelf substantiële stappen te zetten.
9. Alhoewel ze geen onderdeel uitmaken van de Schoon en Zuinig-doelen, moeten en kunnen ook voor de luchtvaart en zeescheepvaart ambitieuze maatregelen worden genomen om broeikasgasemissies terug te dringen. Hiervoor is een door bedrijfsleven én Rijksoverheid gedragen ambitieuze en offensieve visie nodig. De mainports Schiphol en de haven van Rotterdam spelen in deze visie een sleutelrol.
10. In de sector 'verkeer' vertonen broeikasgasemissies nog steeds geen dalende lijn. De mobiliteitsvraag van consumenten stijgt nog steeds, evenals de vraag naar goederen, waardoor de sector zich geconfronteerd ziet met een aanhoudende groei in het aantal voertuigkilometers. Hoewel maatregelen in de sector vooralsnog relatief duur zijn ten opzichte van die in andere sectoren, zien partijen het als noodzakelijk en mogelijk om ook in de sector 'verkeer en vervoer' met maatregelen te komen die deze trend ombuigen. Anders dan voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (CO, HC, NOx, fijnstof) zijn er op korte termijn geen technologische oplossingen beschikbaar om de emissies per kilometer met meer dan een grootteorde te reduceren. Om tot de benodigde trendbreuk te komen zijn systeeminnovaties nodig, die ook na 2020 tot verdere reductie van de CO₂-emissies leiden.
11. Voor het bereiken van de 2020-doelen uit Schoon en Zuinig moet een breed palet aan maatregelen worden ingezet, zoals internationale emissienormering, duurzame (bio)brandstoffen, fiscale vergroening, prijsmechanismen, gedragsbeïnvloeding en transportefficiency. Tevens zijn ingrijpende innovaties nodig, zowel met betrekking tot het aanbod van duurzamere brandstoffen en voertuigtechnologie, als voor wat betreft de wijze van omgaan met mobiliteit. Innovaties zijn zowel nodig om het aanbod aan duurzame mobiliteit te laten groeien als om de vraag van bedrijven en burgers naar mobiliteit duurzamer te laten worden.
12. Er is een grote mate van bereidheid bij partijen om te komen tot innovatieve voorstellen die tot substantiële CO₂-reducties kunnen leiden. Tevens bestaat bij partijen echter nog onvoldoende inzicht in besparingspotentiëlen en kosten, en bestaat een grote behoefte aan nadere uitwerking en instrumentatie van voorstellen.
13. Het vooroplopen met het aanpakken van de klimaat- en energieproblematiek biedt voor Nederlandse bedrijven kansen om hun concurrentiepositie te versterken door met nieuwe producten en diensten 'first mover'-voordelen te behalen; een zienswijze die door bedrijven en overheid reeds enkele jaren tezamen in de praktijk wordt gebracht binnen het programma Energietransitie waarin Rijksoverheid en bedrijfsleven participeren.

Partijen komen het volgende overeen:

Artikel 1

DOELSTELLING VAN HET SECTORAKKOORD

1. Partijen zetten zich in voor de kabinetsdoelen uit Schoon en Zuinig voor de sector 'verkeer' om de CO₂-uitstoot terug te dringen tot maximaal 30-34 Mton in 2020. Partijen zijn bereid de mogelijkheden te verkennen om tot nog verdergaande reducties van CO₂-emissies te komen.
2. Partijen spreken af dat zij een nadere concretisering van de in dit sectorakkoord gemaakte afspraken zullen vastleggen. Deze nadere concretisering krijgt de vorm van concrete, beïnstuurde maatregelen en projecten, inclusief besparingspotentiëlen in termen van CO₂-reductie en/of energie-efficiency en gezamenlijke afspraken over de wijze waarop en de condities waaronder deze besparingspotentiëlen gerealiseerd kunnen worden. Deze afspraken kunnen per deelsector gestalte krijgen.

Artikel 2

GENERIEKE AFSPRAKEN

1. Partijen verklaren zich bereid tot structurele samenwerking en gezamenlijke inspanningen voor het bewerkstelligen van een transitie naar duurzame brandstoffen, duurzame technologie van voer- en vaartuigen en een duurzamere wijze van omgaan met mobiliteit. Voor de Rijksoverheid betekent dit onder meer het stellen van kaders, het scheppen van de juiste prikkels in de markt en het versneld naar de markt helpen brengen van innovaties door duurzaam in te kopen en op te treden als *launching customer*. Voor het bedrijfsleven en de ANWB betekent dit onder meer het ontwikkelen van innovatieve producten en proposities voor het verduurzamen van mobiliteit.
2. Partijen spannen zich in om zowel voor de korte als de middellange termijn (vóór 2015) relevante resultaten te bereiken, als om de stappen voor te bereiden die na 2015 tot verdere CO₂-reducties moeten leiden.
3. Partijen streven ernaar om maatregelen gericht op klimaat en energievoorzieningszekerheid in samenhang aan te pakken met andere duurzaamheidsdoelen (luchtkwaliteit, geluid), bereikbaarheid en veiligheid. Partijen streven ernaar gezamenlijk zo veel mogelijk win-winsituaties te creëren voor deze onderdelen.
4. Partijen streven naar (verbetering van) kosteneffectiviteit, keuzevrijheid, (internationale) concurrentiepositie en stimulering van innovaties. Partijen richten hun inspanningen bij voorkeur op het toewerken naar een economisch optimum, waarin vanuit het perspectief 'people, planet, profit' kosten en baten met elkaar in balans zijn.
5. De Rijksoverheid spant zich maximaal in voor een consistent en op de langere termijn gericht overheidsbeleid dat transparant is en voor burgers en bedrijven reëel handelingsperspectief biedt. Beleidsvoorstellen die beogen de CO₂-uitstoot te verminderen, zullen worden getoetst op hun milieueffecten en op de administratieve lasten voor burgers en bedrijven. De Rijksoverheid waarborgt binnen haar mogelijkheden een internationaal bespeelbaar *level playing field*, opdat het halen van de in dit sectorakkoord genoemde doelen gebeurt binnen eerlijke concurrentieverhoudingen en de ondersteuning van innovaties niet achterblijft.
6. Partijen erkennen dat om tot substantiële CO₂-reducties te komen voor zowel personenvervoer als goederenvervoer prijsmechanismen een grote rol kunnen spelen. Partijen benadrukken dat de diverse prijsmechanismen (zoals fiscaliteit, Anders Betalen voor Mobiliteit, internalisering externe kosten) in samenhang met elkaar en met andere

maatregelen die uit deze overeenkomst voortvloeien bezien en afgewogen moeten worden. De Rijksoverheid zal de partners in dit sectorakkoord nauw betrekken bij de formulering van het Nederlands standpunt op het voorstel van de Europese Commissie inzake internalisering van externe kosten, alsmede bij de voorbereiding van de besluitvorming over andere prijsmechanismen.

7. De Minister en de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zullen in hun investeringsbeslissingen met betrekking tot de hoofdinfrastructuurnetwerken de doelen van dit sectorakkoord mee in beschouwing nemen. In het kader van de Mobiliteitsaanpak is bij de Begroting 2009 een integrale budgettaire afweging gepresenteerd. Deze afweging is onder meer gebaseerd op de bevindingen uit de LMCA's.
8. De Rijksoverheid neemt in 2009 het initiatief om regelgeving en procedures die innovaties en maatregelen voor CO₂-reductie in de verschillende sectoren in de weg staan of onnodig vertragen, aan te pakken.
9. De Rijksoverheid zal in 2009 met gemeenten, provincies en kaderwetgebieden een samenwerkingsagenda opstellen om initiatieven op het gebied van schone en zuinige mobiliteit te stimuleren. De Rijksoverheid spant zich in om tot maximale synergie te komen tussen de in dit convenant opgenomen afspraken en de afspraken met medeoverheden.

Artikel 3

INNOVATIE EN SYSTEEMVERANDERING

Partijen onderschrijven het belang van verdergaande innovatie om een transitie naar een werkelijk duurzame energievoorziening met idealiter *zero emission* te bewerkstelligen, waardoor ook de sector mobiliteit, logistiek en infrastructuur verder kan verduurzamen. Partijen onderschrijven de noodzaak om in dit sectorakkoord afspraken te maken over de daarvoor benodigde transitie.

Artikel 3.1

‘Transitie naar andere aandrijftechnologie en brandstoffen’

Partijen onderschrijven, met name met het oog op de noodzakelijke verdergaande reducties in CO₂-emissies op de langere termijn, het belang van nieuwe, zeer zuinige aandrijftechnologie en klimaatvriendelijke brandstoffen zoals biobrandstoffen, aardgas en biogas. Het Platform Duurzame Mobiliteit, als samenwerkingsverband van Rijksoverheid, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties, richt zich op de verdere ontwikkeling van kansrijke transitiepaden. Voorbeelden van kansrijke transitiepaden zijn hybridisering en elektrificering van het wagenpark, de toepassing van duurzame (bio)brandstoffen en het rijden op waterstof. Een keuze voor transitiepaden is echter niet limitatief. Naast elkaar zullen meerdere paden bewandeld moeten worden, inclusief de ontwikkeling van ultraschone en ultrazuinige benzine/diesel-technologie. Voorop staat de potentie die transitiepaden bieden om te komen tot vergaande reducties in CO₂-emissies op de middellange en lange termijn.

De Rijksoverheid heeft het programma ‘De Auto van de Toekomst Gaat Rijden’ ingesteld, met als doel de marktintroductie van schone, zuinige, klimaatvriendelijke voertuigen en brandstoffen op de Nederlandse markt te versnellen. Zij werkt hierin nauw samen met het Platform Duurzame Mobiliteit. De omvang van het budget waarover het programma ‘De Auto van de Toekomst Gaat Rijden’ kan beschikken, zal bepaald worden bij de verdeling van de innovatiegelden in het kader van het programma Schoon en Zuinig. Voorts verkent de Rijksoverheid samen met het Bedrijfsleven en de ANWB de mogelijkheden op welke wijze een fiscaal kader ondersteunend kan zijn voor de verdere ontwikkeling van transitiepaden.

Voor het behalen van de hoge gestelde CO₂-reductiedoelstellingen is de inzet van biobrandstoffen (naast voertuigtechnologie en gedragsaanpassing) zeer belangrijk. Het kabinet streeft naar hogere aandelen duurzame biobrandstoffen. Hiervoor is een effectief

overheidsbeleid nodig ten aanzien van het ondersteunen van de doelstelling voor de inzet van duurzame biobrandstoffen. De Rijksoverheid zal daartoe operationele en economische eisen voor duurzame biobrandstoffen verder ontwikkelen en introduceren. Zulks binnen de mogelijkheden die Europese regelgeving biedt.

Artikel 4 **PERSONENVERVOER**

Partijen onderschrijven het belang van een geïntegreerde aanpak om in het personenvervoer te komen tot een substantiële reductie van CO₂-emissies dankzij selectiever reisgedrag (waaronder slimmer omgaan met autokilometers), efficiënter rijgedrag, efficiëntere voertuigen en duurzamere brandstoffen. In zo'n geïntegreerde aanpak dienen voertuigtechnologie, brandstoffentechnologie en gebruiks- en aankoopgedrag van de consument nauw op elkaar te zijn afgestemd. Partijen benadrukken dat realisering van een geïntegreerde aanpak nauwe samenwerking vergt tussen partijen uit de personenauto- en mobiliteitsbranche, gebruikersorganisaties, OV-bedrijven en de Rijksoverheid.

Partijen erkennen dat voor het realiseren van deze gezamenlijke en geïntegreerde aanpak een stabiel, op de langere termijn gericht overheidsbeleid een kritische conditie is. De fiscale behandeling van voertuigen en brandstoffen speelt daarbij een sleutelrol, evenals de wijze waarop de kilometerprijs wordt vormgegeven. Voorts benadrukken zij dat om de gewenste doelen te behalen, het collectief personenvervoer een groter aandeel in het totale vervoersaanbod zal moeten hebben.

Artikel 4.1 *Duurzaamheidsvisie RAI/BOVAG*

RAI en BOVAG onderschrijven de noodzaak tot het treffen van concrete maatregelen om tot een significante reductie van CO₂-emissies in 2020 te komen.

RAI, BOVAG en Rijksoverheid zien mogelijkheden om door middel van een geïntegreerde aanpak te komen tot verregaande CO₂-reducties in het individueel personenvervoer en in het vrachtvervoer. Er zal, vóór 1 juni 2009, een kwantitatief onderbouwde visie voorgelegd worden, waarin de mogelijkheden en randvoorwaarden worden beschreven om invulling te geven aan de in onderhavig document verwoorde doelstellingen ten aanzien van CO₂-reductie. Deze visie zal worden uitgewerkt in nauw overleg met de Rijksoverheid, het Platform Duurzame Mobiliteit en de overige partijen uit dit sectorakkoord. RAI Vereniging zal de taak op zich nemen voor het schrijven en kwantificeren van de algemene langetermijnvisie op de verduurzaming van het personen- en vrachtvervoer. BOVAG en RAI zullen gezamenlijk uit deze visie conclusies trekken en deze uitwerken tot concrete acties richting de automobielbranche en de consument, in de vorm van een uitgewerkt plan.

In dit plan zal worden ingegaan op onder meer de volgende elementen:

- Het versneld op de Nederlandse markt krijgen van voertuigen voorzien van zeer energie-efficiënte aandrijftechnologie. Het gaat daarbij zowel om optimaliseren van bestaande aandrijftechnologie (bijvoorbeeld ultraschone en -zuinige dieseltechnologie), als om fundamenteel andere aandrijftechnologie (hybride, elektrisch, waterstof);
- Het gebruik van telematica ter optimalisering van het gebruik van het voertuig. Dit kan een belangrijke bijdrage leveren aan een verlaging van het aantal voertuigkilometers en maakt, gekoppeld aan verkeersinformatie en beschikbaarheid van andere modaliteiten, het kiezen van de optimale vervoersvorm per verplaatsing eenvoudiger;
- Een verschuiving in autobelastingen, -heffingen en stimuleringsregelingen van het bezit naar het gebruik van de auto, hetgeen een versnelde verjonging van het wagenpark ten goede zal komen. Hierbij zal ook het versneld verschroten van zeer oude voertuigen betrokken worden;
- Transparante en begrijpelijke informatievoorziening aan consumenten voor het kunnen maken van optimale keuzes in de aanschaf en het gebruik van voertuigen;

- De te maken keuzes ten aanzien van een grotere inzet van duurzame biobrandstoffen en andere alternatieve brandstoffen;
- Het bevorderen van een zuinig rijgedrag.

RAI en BOVAG baseren zich bij het opstellen en uitwerken van de bovengenoemde visie en het daarop aansluitende plan op de BOVAG/RAI duurzaamheidagenda.

Artikel 4.2 *Zuinig rijden*

Partijen zien een zuinige rijstijl als een *no regret*-optie. Zuinig rijden draagt direct bij aan een reductie van de CO₂-uitstoot en levert door de brandstofbesparing ook direct een kostenbesparing op. Om een zuinig rijgedrag te stimuleren, ondernemen Partijen de volgende acties:

1. De samenwerking tussen Partijen in de campagne 'Het Nieuwe Rijden' wordt in de periode 2008-2011 verder uitgebouwd. De Rijksoverheid heeft hiervoor een bedrag van €15 miljoen gereserveerd, bovenop reeds geprogrammeerde middelen.
2. Het Bedrijfsleven stimuleert een zuinige rijstijl door de cursus 'Het Nieuwe Rijden' te promoten, waarmee een brandstofbesparing van 5-10% gerealiseerd kan worden.
3. Door autobanden op de juiste spanning te houden kan 2,5% in brandstofverbruik, CO₂-uitstoot en kosten worden bespaard. Vooruitlopend op een Europese verplichting stimuleren partijen daarom het aanbod van en de vraag naar bandenspanningsmeters.
4. Zuinige banden leveren bij een gelijke kostprijs een energiebesparing van 3 tot 4% ten opzichte van gewone autobanden. Partijen stimuleren daarom de vraag naar zuinige, stille en veilige banden. De Rijksoverheid spant zich in haar eigen wagenpark te voorzien van stille en zuinige banden. BOVAG en de Rijksoverheid bereiden, mede in het kader van het programma 'Het Nieuwe Rijden' een voorlichtingscampagne voor de autobedrijven voor.

Artikel 4.3 *'Schone en zuinige voertuigen sneller op de Nederlandse markt'*

4.3.1 *Stimuleren van het aanbod*

Partijen onderschrijven de noodzaak om het aandeel schone en zeer zuinige auto's in het Nederlandse wagenpark fors te vergroten. Hierbij is de komende jaren zowel een rol weggelegd voor het optimaliseren van bestaande, energie-efficiënte aandrijftechnologie (zoals ultrazuinige benzine en dieselveertuigen die versneld aan Euro-6 normen voor luchtkwaliteit voldoen) als voor de introductie van nieuwe technologie (zoals ontwikkelingen in de richting van geheel elektrisch rijden, waaronder onder andere start/stop systemen, verbeterde (plug in) hybride en volledig elektrisch vallen).

De grootschalige marktintroductie van dergelijke ultraschone en -zuinige voertuigen kan worden versneld door Europese emissienormering, gericht flankerend beleid (waaronder fiscale vergroening), en het actief vergroten van het aanbod voor de Nederlandse markt. Gezien de toename van de complexiteit van het bovengenoemde flankerend beleid en daarmee gemoeide financiële stromen, dient bij de nadere uitwerking van dit sectorakkoord aandacht te worden besteed aan grijze circuits die zich aan het hier genoemde beleid onttrekken of hiervan onterecht gebruik maken.

Fiscale vergroening

1. Fiscale vergroening is één van de maatregelen om het wagenpark schoner en zuiniger te maken. De Rijksoverheid zet zich daarom, in overleg met Bedrijfsleven en ANWB, in voor verdere vergroening van het fiscale stelsel met betrekking tot mobiliteit.
2. De Rijksoverheid heeft de fiscale stimulering voor hybride voertuigen verlengd tot 1 juli 2010. Voor de langere termijn beziet de Rijksoverheid hoe om te gaan met een technologieneutrale, op CO₂-emissie gebaseerde systematiek om, al dan niet langs fiscale weg, de marktintroductie te stimuleren van voertuigen met zeer energie-efficiënte aandrijftechnologie.

Vergroten aanbod voor de Nederlandse markt

3. RAI, BOVAG en Rijksoverheid werken, ondersteund door het Platform Duurzame Mobiliteit en in aanvulling op de fiscaliteit, vóór 1 juni 2009 voorstellen uit om al vanaf 2009 het aanbod van schone en energiezuinige auto's op de Nederlandse markt jaarlijks in de verschillende grootteklassen te laten stijgen. Het gaat om voertuigen waarvan de CO₂-uitstoot substantieel lager ligt dan het op dat moment geldende Europese gemiddelde. RAI wendt haar contacten met de auto-industrie aan om het aanbod van voertuigen met energie-efficiënte aandrijftechnologie (waaronder hybrides) op de Nederlandse markt verder te vergroten.

Artikel 4.3.2 Stimulering van de vraag

Partijen delen de opvatting dat niet alleen het aanbod van, maar ook de vraag naar schone en zuinige voertuigen gestimuleerd moet worden. Beheerders van grote wagenparken, waaronder leasemaatschappijen en de Rijksoverheid spelen daarbij een sleutelrol door de omvang van hun wagenparken en de hoge vervangingsnelheid. Daarnaast is generieke consumentenvoorlichting van groot belang om duurzame consumentenkeuzes te stimuleren.

Verduurzaming van het leasewagenpark

1. De VNA streeft naar duurzaam zakelijk reizen en informeert haar leden over relevante ontwikkelingen op dit vlak en stimuleert haar leden hier actief in te zijn. Dat houdt concreet in het via het leasepakket stimuleren van schone en zuinige voertuigen en het ontwikkelen van producten en diensten rond andere modaliteiten zoals openbaar vervoer en taxibedrijven.
2. Daarnaast zal de VNA de Rijksoverheid actief informeren over en ondersteunen bij het onderzoeken van kansrijke oplossingen die het gebruik van andere vervoersmodaliteiten naast het zakelijk gebruik van de auto bevorderen en de keuzes voor het gebruik van de meest duurzame auto's stimuleren.

Verduurzaming van het Rijkswagenpark

3. De Rijksoverheid beschikt zelf over een omvangrijk wagenpark en heeft zich verbonden aan de doelstelling in 2010 100% duurzaam in te kopen. In de brief van de staatssecretaris van VROM van 14 juli 2006 is, naar aanleiding van de motie Koopmans-De Krom concreet als doel beschreven dat in 2010 gemeenten voor 75% duurzaam inkopen en de provincies en waterschappen voor 50%.
4. Voor verdere verduurzaming van haar eigen wagenpark, stelt de Rijksoverheid zich bovendien op als *launching customer* om kansrijke innovaties die zich nog niet in de markt bewezen hebben, versneld naar de markt te brengen.

Stimuleren duurzaam consumentengedrag

5. RAI, BOVAG en ANWB streven ernaar om via gezamenlijke campagnes en in samenwerking met andere maatschappelijke organisaties en de Rijksoverheid aan consumenten proactief en eenduidig voorlichting te geven over het aanbod van schone en zuinige auto's, inclusief de financiële voordelen bij aanschaf én gebruik. In deze voorlichting is een actieve rol weggelegd voor autobedrijven bij de verkoop van nieuwe en gebruikte auto's.
6. Partijen spreken uit dat het wenselijk is om het energielabel voor personenauto's op Europees niveau te harmoniseren. Hierbij moet het mogelijk worden dat de milieuprestaties en hun financiële consequenties van nieuwe en tweedehands personenauto's en bestelauto's inzichtelijk worden voor verkopers, potentiële kopers, eigenaars en overheden. De Rijksoverheid zal zich er sterk voor maken, dat bij invoering van maatregelen op nationaal en lokaal niveau Partijen zo goed mogelijk op deze indeling zullen aansluiten.
7. RAI en BOVAG hebben daartoe inmiddels gezamenlijk het Instituut voor Duurzame Mobiliteit opgericht, dat onder andere tot doel heeft de autobranche toe te rusten om de verkoop van schone en energiezuinige auto's te stimuleren en voorlichting en instructie van eigen personeel daartoe ter hand te nemen. De Rijksoverheid ondersteunt de financiering van dit instituut.

Artikel 4.4

Slimmer omgaan met mobiliteit

Dynamisch verkeersmanagement en het gebruik van Intelligente Transport Systemen kunnen op de korte termijn een instrument zijn om de beschikbare wegcapaciteit beter te benutten en daarmee congestie en CO₂-uitstoot te voorkomen. Op de middellange termijn biedt ITS perspectief op nieuwe concepten voor autorijden, waarbij computers de besturing geheel of gedeeltelijk overnemen. Voertuigen kunnen dan dichter op elkaar rijden, wat de benutting van de wegcapaciteit sterk vergroot en een forse bijdrage kan leveren aan een reductie van de luchtweerstand, wat tot tientallen procenten kan schelen in het brandstofverbruik. Dit middellange termijnperspectief biedt kansrijke aanknopingspunten voor het realiseren van milieuwinst alsmede voor het verder uitbouwen van de sterke kanten van de Nederlandse *automotive*-sector. Partijen zijn daarom voornemens de volgende acties te ondernemen:

Intelligente Transport Systemen

1. Intelligente Transportsystemen helpen doorstroming van het verkeer te verbeteren, files te verminderen en energie te besparen. De Rijksoverheid introduceert kaders voor grootschalige proeven met nieuwe ICT-technologie. Partijen in dit akkoord zeggen hun medewerking toe voor deelname aan deze proeven.

Anders Betalen voor Mobiliteit

2. Partijen onderschrijven het belang van de invoering van een systeem van kilometerbeprijzing conform het kabinetsbesluit van 30 november 2007. Tevens onderschrijven zij het belang van een volledige afbouw van de BPM zoals voor wat betreft het Rijk is beschreven in de brief van 30 mei 2008 van de staatssecretaris van Financiën over de fiscale aspecten van Anders Betalen van Mobiliteit. De Rijksoverheid voert een kilometerprijs in heel Nederland in, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken, en een inningsstelsel dat werkt op basis van de modernste satelliettechnologie. Op deze wijze wordt de bereikbaarheid verbeterd, wordt een effectieve bijdrage geleverd aan de beperking van de milieubelasting van het vervoer en wordt een eerlijker systeem voor het betalen voor mobiliteit geïntroduceerd, waarin voor het gebruik van een voertuig betaald wordt in plaats van voor het bezit ervan.

Hoogwaardige gebruikersinformatie

3. Hoogwaardige technologie vraagt om goed geïnformeerde gebruikers om de voordelen van de techniek optimaal te benutten. Partijen bevorderen, elk binnen hun eigen rol en

verantwoordelijkheid, de inzet van rijderstrainingen, *on board*-schakelinformatie, betrouwbare, multimodale en dynamische pre-trip en on-trip reisinformatie, intelligente *cruise control*-systemen en integraal vervoermanagement om slim met de technologie om te kunnen gaan. Dit geldt zowel voor het gebruik van het voertuig, als voor de keuze van de vervoersmodaliteit die het best past bij de gewenste verplaatsing. Partijen zijn voornemens hun inspanningen te bundelen om tot een voor de gebruiker begrijpelijke en implementeerbare informatievoorziening te komen.

Mobiliteitsmanagement

4. Partijen spreken hun steun uit aan de doelstellingen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement die in 2007 door de Rijksoverheid is ingesteld. De Taskforce richt zich op het ontwikkelen van voorstellen die leiden tot een reductie van het aantal autokilometers in de spits met minimaal 5% en een vergelijkbaar effect op de milieuemissies in gezamenlijk overleg tussen werkgeversorganisaties, werknemersorganisaties, bedrijven en decentrale overheden. De voorstellen hebben betrekking op afspraken in de sfeer van de arbeidsvoorwaarden en op de totstandkoming van regionale en lokale convenanten tussen werkgevers en overheden.

Artikel 4.5

Verduurzaming en groei van het openbaar vervoer

Partijen onderkennen het vergroeningspotentieel van het openbaar vervoer. Zo is de CO₂-uitstoot van de trein per reizigerskilometer gemiddeld tweederde minder dan een auto-kilometer, terwijl het besloten busvervoer een zeer lage CO₂-uitstoot per reizigerskilometer veroorzaakt vergeleken met andere gemotoriseerde vormen van personenvervoer. Partijen spreken de ambitie uit om het collectief personenvervoer aantrekkelijker te maken voor potentiële reizigers en hen nadrukkelijk op de aantrekkelijke aspecten te wijzen.

Stimuleren duurzaam collectief personenvervoer

1. Het KNV neemt het initiatief tot oprichting van een instituut duurzaam collectief personenvervoer, dat tot doel heeft om het aanbod van openbaar vervoer, taxivervoer en busvervoer te verduurzamen en het gebruik ervan te stimuleren.

Verduurzaming en groei van het personenvervoer per spoor

2. NS vergroot de energie-efficiency van het reizigersvervoer per spoor met als doel in 2010 20% energie-efficiënter te werken dan in 1997.
3. NS onderzoekt tevens de mogelijkheid om het aandeel groene stroom naar 2020 toe verder te vergroten dan de huidige 10%.
4. NS stelt zich ten doel om in 2020 de CO₂-emissies met 20% te reduceren ten opzichte van 1990, ongeacht de groei van het aantal reizigers.
5. NS breidt de samenwerking met de leasebranche uit om door middel van maatproducten voor zakelijke automobilisten groei te creëren van het reizigersvervoer per spoor in de daluren.
6. NS en de Rijksoverheid verkennen gezamenlijk de mogelijkheden voor het beperken van het aantal kilometers dat met lege treinen naar opstellocaties wordt gereden. Logistieke maatregelen en het beter benutten van, alsmede het vergroten van de opstelcapaciteit in Nederland maken onderdeel uit van deze verkenning.
7. De Rijksoverheid heeft de ambitie om in de huidige kabinetsperiode het aantal reizigerskilometers per spoor met 5% per jaar te laten stijgen. Daartoe geeft ze tot en met 2012 uitvoering aan het actieplan 'Groei op het spoor', gericht op het aantrekkelijker maken van de trein voor steeds meer mensen door te investeren in de kwaliteit van het treinvervoer en door in te zetten op verdere spreiding van de mobiliteit. Het actieplan

omvat acties die ingrijpen op alle stappen die een reiziger doorloopt bij een treinreis (o.a. verbetering voor- en natransport, verbetering informatievoorziening, differentiatie in kaartsoorten, vergroting treinaanbod). Voor uitvoering van het actieplan heeft de Rijksoverheid € 200 miljoen beschikbaar gesteld.

8. De Rijksoverheid en de NS hebben de ambitie op lange termijn om de kwaliteit van het vervoer op het spoor op een hoger plan te brengen en de reizigersgroei tot 2020 te faciliteren. Die ambitie en het afwikkelen van de groei voor reizigers en goederen vergen nieuwe investeringen. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in de beleidsbrief Netwerkaanpak d.d. 19 november 2007 een raming gegeven van de benodigde investeringen voor de kwaliteitssprong. In de brief "Voortgangsrapportage Kabinetsambities Spoor", d.d. 4 september 2008, is dit verder uitgewerkt. Inmiddels zijn de middelen in de begroting geregeld. In het programma Hoog Frequent Spoor wordt gewerkt aan de nadere uitwerking van de vervolgaanpak, zodat het Kabinet uiterlijk voor de zomer 2010 projectbesluiten kan nemen, die met de Kamer zijn besproken.
9. De Rijksoverheid stimuleert, in samenspraak met decentrale overheden en aanbieders van openbaar vervoer, in het kader van het programma Randstad Urgent de kwaliteit van ketenmobiliteit door verbetering van de onderlinge afstemming van de verschillende schakels in de reisketen. Tot en met 2011 investeert de Rijksoverheid, samen met decentrale overheden, in onder meer verbetering van P+R-faciliteiten bij stations, kwaliteitsverbetering van overstappunten, verbetering van aansluitingen in het openbaar vervoer en verbetering van fietsverbindingen op zeer drukke plaatsen.

Verduurzaming en groei van het (openbaar en besloten) busvervoer

Voor het openbaar busvervoer spreken partijen de ambitie uit Nederland tot Europese koploper te maken in schoon en zuinig busvervoer. De Rijksoverheid heeft de ambitie om in de huidige kabinetsperiode het aantal reizigerskilometers per regionaal openbaar vervoer met 2,1% per jaar te laten stijgen. In 2007 heeft het besloten busvervoer in Nederland ca. 7,1 miljard reizigerskilometers geproduceerd, hetgeen zo'n 5% van de mobiliteit vertegenwoordigt.

10. In 2007 is door de Rijksoverheid een 'Innovatieve Bussenregeling' gestart, gericht op het stimuleren van innovatieve duurzame vormen van openbaar busvervoer. Met deze 'Innovatieve Bussenregeling' is een bedrag van € 10 miljoen gemoeid. De Rijksoverheid is, indien daarvoor de financiële middelen kunnen worden gevonden, voornemens te komen tot een uitbreiding met een tweede tranche van nog eens € 10 miljoen vóór 2010.
11. De Rijksoverheid maakt in overleg met KNV, mede op basis van de resultaten van de 'Innovatieve bussenregeling', met de concessieverlenende overheden nadere afspraken over het opnemen van duurzaamheidscriteria in de concessievoorwaarden bij de aanbesteding van concessies voor openbaar busvervoer. De Rijksoverheid zal hiertoe een bestuursakkoord met de concessieverlenende overheden sluiten. Ruimte voor maatwerk en aansluiten bij de economische realiteit van de individuele concessies is hierbij van belang.
12. De Rijksoverheid en KNV stellen een advies op dat dient als aanbeveling aan decentrale overheden bij het specificeren van duurzaamheidscriteria bij het aanbesteden van besloten busvervoer.
13. Ten aanzien van het besloten busvervoer spreken de Rijksoverheid en KNV af vóór 1 juni 2009 te rapporteren over de mogelijkheden van (innovatieve) investeringen en maatregelen in energie-efficiency en duurzame energie en over de wijze waarop de toepassing hiervan door vervoerders ondersteund kan worden in bestaande stimuleringsregelingen.
14. KNV Busvervoer rapporteert vóór 1 juni 2009 over de mogelijkheid om CO₂-compensatie te bieden aan bedrijven en personen die er voor kiezen om met een touringcar klimaatneutraal te reizen.

Verduurzaming en groei van het taxivervoer

Partijen erkennen dat taxivervoer een essentieel onderdeel uitmaakt van aantrekkelijk openbaar vervoer, dat Regiotaxivervoer in landelijke gebieden in een aantal gevallen de enige overgebleven openbaar vervoersvoorziening is en dat bepaalde (sociale) groepen in de bevolking in sterke mate van taxivervoer afhankelijk zijn voor vervoer van en naar zorg- en onderwijsinstellingen.

15. Partijen onderzoeken vóór 1 juni 2009 de mogelijkheid om taxi's die 'groen' rijden te certificeren. Waar mogelijk zal de Rijksoverheid dit mede faciliteren.
16. KNV en de Rijksoverheid rapporteren vóór 1 juni 2009 over de mogelijkheden van (innovatie) investeringen en maatregelen in energie-efficiency en duurzame energie in het taxivervoer en op welke wijze de toepassing hiervan door vervoerders ondersteund kan worden in bestaande stimuleringsregelingen.
17. De Rijksoverheid maakt in overleg met KNV, ter invulling van de met decentrale overheden gemaakte afspraken over duurzaam inkopen, met de regionale overheden nadere afspraken over het opnemen van duurzaamheidscriteria bij de aanbesteding van het regionaal contractvervoer per taxi.

Artikel 5

GOEDERENVERVOER EN LOGISTIEK

Het goederenvervoer gaat de komende jaren enorm in volume toenemen. Tot 2020 wordt een groei verwacht van minimaal 40%. Partijen onderschrijven de noodzaak en urgentie om te komen tot duurzame groei van het goederenvervoer. Partijen zeggen toe zich ieder in de eigen sector in te spannen om de in het sectorakkoord gestelde CO₂-doelen te realiseren. Duidelijk is dat dit gekoppeld aan de sterke volumegroei voor het goederenvervoer een grote uitdaging is. Oplossingen hiervoor dienen gezocht te worden binnen alle modaliteiten, zowel over de weg, via de binnenvaart als per rail. Ook inzet op intermodaliteit kan een bijdrage leveren aan de opvang van de groei en het tegelijkertijd bereiken van de CO₂-reductiedoelstellingen. Daarnaast moet de oplossing komen door verbetering en innovatie van de logistieke efficiency.

Partijen committeren zich om zich binnen hun mogelijkheden in te spannen om voor zowel het wegvervoer, het vervoer per spoor als de binnenvaart de uitstoot per vervoerseenheid substantieel te verminderen. De Partijen zeggen toe een objectief en breed gedragen model te ontwikkelen, waarmee het mogelijk is om de gerealiseerde reductie van CO₂-uitstoot te kwantificeren en hierover te rapporteren.

Partijen committeren zich aan een aanpak die op de korte termijn gericht is op het terugdringen van verspilling door het bevorderen van zuinig brandstofgebruik en het verbeteren van de logistieke efficiency. Dat is ook in het belang van het Bedrijfsleven, omdat het verminderen van het energieverbruik in de logistieke keten zowel voor vervoerder als verlader leidt tot kostenvermindering. Partijen onderschrijven daarnaast dat verdergaande innovaties op de langere termijn noodzakelijk zijn om de gewenste CO₂-reductie te kunnen realiseren en tot duurzame groei te komen. Daarbij gaat het zowel om innovaties gericht op voertuig- en brandstoftechnologie, als om innovaties waarbij innovatieve logistieke concepten centraal staan.

Artikel 5.1

Zuinig rijden: doen wat nu al kan

Partijen onderkennen de mogelijkheid om het brandstofverbruik in het goederenvervoer en de logistiek verder omlaag te brengen en ondernemen daarom de volgende acties:

1. Partijen maken afspraken over het opzetten van een monitoringsprogramma voor de uitstoot van CO₂ per bedrijf en werken daartoe vóór 1 juni 2009 nadere voorstellen uit.
2. Partijen zullen het aflopende convenant 'Verbetering verkeersveiligheid bestelverkeer' verlengen, waarin ook maatregelen ter verbetering van het rijgedrag zijn opgenomen. Een belangrijk onderdeel daarin is een proef met beperking van de rijsnelheid ('snelheidsmonitor'). De intentie van betrokken partijen is om bij positieve resultaten voor het brandstofverbruik de toepassing bij de aangesloten leden te bevorderen.
3. Partijen stimuleren zuinig rijgedrag onder hun leden. Daartoe spannen zij zich in de cursus 'Het Nieuwe Rijden' zo snel mogelijk tot een vast onderdeel te maken van de (na)scholing van chauffeurs en stimuleren zij dat hun leden hun bedrijfsvoering aanpassen aan sturen op brandstofgebruik. Bovendien stimuleren zij hun leden tot het doen van investeringen in brandstofbesparende voorzieningen zoals boordcomputers, ritoptimalisatiepakketten, *adaptive cruise control* en automatische versnellingsbakken.

Artikel 5.2

Vergroten logistieke efficiency

Partijen spannen zich in om de logistieke efficiency in het goederenvervoer te vergroten om daarmee het energieverbruik in de logistieke keten te verminderen. Daarbij richten de inspanningen zich zowel op het verbeteren van de efficiency in de logistieke ketens als op verbetering van de voertuigefficiency. Partijen ondernemen de volgende acties:

Verbetering efficiency in logistieke ketens

1. Partijen spannen zich in om de logistieke operatie van hun leden efficiënter te maken door instrumenten zoals de Digiscan Logistiek. In het kader van het Innovatieprogramma Duurzame Logistiek werken zij aan een vermindering van het energiegebruik in de logistieke keten. De inzet is erop gericht de bedrijfseconomische rendabiliteit en de effecten op duurzaamheid inzichtelijk te maken. Met de projecten wordt beoogd het vervoer compacter, slimmer en energiezuiniger te maken.
2. Partijen gaan na hoe een combinatie van verruiming en differentiatie van venstertijden, een vermindering en harmonisering van de voertuigbeperkingen door gemeenten, en de toepassing van schone, zuinige en stille voertuigen de stedelijke distributie efficiënter kan maken en daarmee CO₂-reductie kan bewerkstelligen. Hierbij wordt een efficiëntere ritplanning en een hogere beladingsgraad meegenomen. Hiervoor zullen nadere voorstellen gedaan worden vóór 1 juni 2009, inclusief de opzet van concrete (pilot)projecten in geselecteerde gemeenten. Partijen zullen hiertoe in overleg treden met koploper-gemeenten en -regio's. De Rijksoverheid zal dit thema agenderen bij het opstellen van de in artikel 2 lid 9 bedoelde samenwerkingsagenda met decentrale overheden.
3. Indien pilots met depots voor microdistributie succesvol blijken, spannen Partijen zich in om de pilots uit te breiden naar andere steden. De Rijksoverheid onderzoekt de mogelijkheid om een financiële bijdrage te leveren.

Verbetering van voertuigefficiency

4. De Rijksoverheid heeft 15 mei 2008 een besluit genomen over de toelating van LZV's tot 60 ton in de ervaringsfase. De Rijksoverheid geeft daarbij een precisering van de wijze waarop en de condities waaronder LZV's worden toegelaten. In ieder geval dienen LZV's aantoonbaar geen grotere belastingeffecten op de infrastructuur te veroorzaken dan de huidige zware vrachtwagens. Voor het gebruik van het onderliggend wegennet zet de Rijksoverheid zich in om overeenstemming te bereiken met de decentrale overheden.

5. Om de voertuigefficiëntie verder te verbeteren, spant het Bedrijfsleven zich in om de inzet van dubbeldeks opleggers door hun leden te vergroten.
6. De Rijksoverheid spant zich in om op Europees niveau de voorschriften voor voertuigmaten te doen aanpassen zodat meer aerodynamische voertuigontwerpen mogelijk zijn, zonder toe te geven op de laadcapaciteit van het voertuig.

Artikel 5.3

Innovaties in voertuig- en brandstoftechnologie

Partijen onderschrijven de noodzaak om het aandeel schone en zeer zuinige vracht- en bestelauto's in het Nederlandse wagenpark fors te vergroten. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor het optimaliseren van bestaande energie-efficiënte aandrijftechnologie. Ook op handen zijnde nieuwe technieken zijn nodig om de doelen te bereiken. Daarbij is de ontwikkeling en introductie van koolstofarme en koolstofvrije aandrijfsystemen een kansrijke optie voor de langere termijn.

1. Partijen spannen zich in om innovatieve schone en zuinige voertuigen versneld in de Nederlandse transportvloot (vracht- en bestel) te introduceren.
2. Partijen werken mee om intelligente transportsystemen, zoals externe snelheidsaanpassing en externe besturingssystemen die thans in de industrie in ontwikkeling zijn in de praktijk te introduceren door mee te werken aan proeven.
3. De Rijksoverheid ondersteunt vanuit het programma 'De Auto van de Toekomst Gaat Rijden' veldproeven met hybride aandrijfsystemen voor bestel- en vrachtauto's.
4. Partijen stimuleren onder personen- en vrachtvervoerders het gebruik van duurzame (bio)brandstoffen en, indien beschikbaar, de inzet van geavanceerde, CO₂-vriendelijke aandrijfsystemen voor trucks (waaronder hybrides). Zij doen dit onder meer door deel te nemen aan innovatieve pilots rond de inzet van dergelijke brandstoffen en aandrijfsystemen.
5. Partijen bevorderen de ontwikkeling van koolstofarme aandrijfsystemen zoals waterstofaandrijving voor vrachtauto's door mee te werken aan proeven.

Artikel 5.4

Verbeteren verkeersdoorstroming

1. Partijen spannen zich in om avond- en nachtdistributie met stille, schone en zuinige voertuigen te stimuleren en mogelijk te maken.
2. De Rijksoverheid spant zich in om knelpunten in de weginfrastructuur aan te pakken, door investeringen rond knelpunten in het kwaliteitsnet goederenvervoer. Partijen onderschrijven dat aanpassing aan de huidige weginfrastructuur gewenst is om de doelstellingen te halen. Op lokaal niveau gaat het bijvoorbeeld om: het afstellen van verkeerslichten, speciale rijstroken voor zwaar verkeer en bus, instellen groene golf en verruiming van de wegcapaciteit. De Rijksoverheid spant zich in om de investeringen ter bevordering van de doorstroming op het rijkswegennet te realiseren en bovenstaande oplossingen bij de regionale overheden te bevorderen.

Artikel 5.5

Stimulering van de binnenvaart als zuinige modaliteit

Vanwege haar lage energiegebruik per tonkilometer scoort de binnenvaart goed op de uitstoot van CO₂. De Rijksoverheid heeft in haar beleidsbrief 'Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart' ambities geschetst om de concurrentiekracht van de binnenvaart te vergroten en haar positie als energiezuinige wijze van transport te versterken en de problematiek van de luchtverontreiniging te verminderen. Daartoe zal de Rijksoverheid zich onder meer inspannen om een goed innovatieklimaat te scheppen voor de binnenvaart.

Het CBRB spant zich in om tezamen met de industrie binnenvaartschepen schoner en energie-efficiënter te maken. Hiertoe spreken Partijen de volgende acties af:

1. De Rijksoverheid voert het programma 'Voortvarend besparen' uit, gericht op een energiebesparing van 5% in de binnenvaart in 2010 ten opzichte van 2007. Voor de uitvoering van het programma is een bedrag van € 4,2 miljoen ter beschikking gesteld. Het CBRB stimuleert de invoering van een transponder op ieder binnenvaartschip die het omvaren helpt verminderen en de wachttijden bij terminals helpt bekorten. Ook stimuleert het CBRB de ontwikkeling en toepassing van energiebesparende innovaties zoals de tipplaatschroef, de adviserende tempomaat en dieselelektrische voortstuwing.
2. Het CBRB start een voorlichtingscampagne om het gebruik van EN-590 nu al te stimuleren, voor deze brandstof per 1 januari 2010 door de Europese Commissie verplicht wordt gesteld voor de binnenvaart.
3. Het CBRB spant zich in om voor containervaart voor de lange afstand de beladingsgraad te verhogen naar schepen van 400 tot 500 containers, wat bijdraagt aan een energiebesparing van naar schatting 15-20% per tonkilometer.
4. Het CBRB spant zich in om containers vanuit de Container Terminals op de beide Maasvlakten zoveel mogelijk via de binnenvaart verder landinwaarts te brengen. Om dit doel te bereiken is het nodig het containerterminalnetwerk optimaal te benutten en waar mogelijk adequaat te koppelen aan de overige modaliteiten. Het CBRB ontwikkelt hiertoe nadere voorstellen.
5. Voor de beleving van regionale logistieke knooppunten en steden bevordert het CBRB de inzet van kleinere schepen, mits dit leidt tot een reductie in CO₂-uitstoot. Het CBRB spant zich in om in het kader van de uitvoering van het Convenant tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de binnenvaartsector, ondertekend op 14 november 2006, dit plan met de Rijksoverheid nader uit te werken.

Artikel 5.6

Duurzaamheid in het railgoederenvervoer

KNV en de Rijksoverheid onderschrijven de inspanningsverplichting om (CO₂-)emissies ten gevolge van het vervoer van goederen per spoor te reduceren, daarbij in acht nemend dat het aandeel van goederenvervoer per spoor in het totale vrachtvolume in de komende jaren naar verwachting sterk zal stijgen.

Kenmerkend voor het spoorvervoer is de noodzaak om maatregelen nauw af te stemmen met andere vervoerders en met de autoriteiten verantwoordelijk voor het beheer en de aanleg van spoorinfrastructuur. Ten aanzien van mogelijke maatregelen, die op effectiviteit dienen te worden onderzocht, worden onderscheiden:

- maatregelen te nemen door goederenvervoerders
- maatregelen te nemen door goederenvervoerders in samenwerking met Rijksoverheid en inframanagers.

Maatregelen te nemen door goederenvervoerders

Met betrekking tot maatregelen te nemen door goederenvervoerders, die zoveel als mogelijk door de Rijksoverheid worden ondersteund, worden de volgende activiteiten in gang gezet:

1. KNV middels de aangesloten goederenvervoerders streeft ernaar het aandeel elektrische locomotieven (locs) voor de langere afstanden in de Nederlands vloot procentueel te verhogen met in acht name van bedrijfseconomische overwegingen.
2. KNV en Rijksoverheid rapporteren vóór 1 juni 2009 over de mogelijkheden van (innovatieve) investeringen en maatregelen in energie-efficiency en duurzame energie en

op welke wijze de toepassing hiervan door goederenvervoerders ondersteund kan worden in bestaande stimuleringsregelingen.

3. Rijksoverheid en KNV middels de aangesloten goederenvervoerders zetten zich in om, na de subsidie vanuit de Nederlandse overheid, ook de EU-subsidie voor de invoering van ERTMS/ETCS zoveel mogelijk te benutten, mede met als doel het aandeel van elektrische tractie te verhogen.
4. KNV rapporteert uiterlijk 1 juni 2009 over de haalbaarheid en mogelijke milieu-effecten van individuele vrije inkoop van elektriciteit (bovenleidingspanning) op de grootverbruikersenergiemarkt.
5. KNV rapporteert uiterlijk 1 juni 2009 over de mogelijkheden en milieueffecten van de aanleg van 380 volt-punten in de Rotterdamse haven of elders ter preventie van koude start en stationair draaien bij diesellocomotieven.
6. KNV rapporteert uiterlijk 1 juni 2009 over de mogelijkheid en milieueffecten als gevolg van aanpassingen in de werkwijze bij rangeren (Rotterdamse haven). Hierbij valt te denken aan rangeren met lieren of elektrische tractie.
7. KNV rapporteert uiterlijk 1 juni 2009 over de haalbaarheid en milieueffecten van het opzetten van een biobrandstof 'tankplaats' voor locomotieven in Nederland.
8. Rijksoverheid en KNV middels de aangesloten goederenvervoerders inventariseren de behoefte aan dieseltractie op lange termijn, zoals op bouwplaatsen waarbij de bovenleiding is uitgeschakeld of trajecten waar geen bovenleiding aanwezig is en stellen een advies op over de mogelijkheden en kosteneffectiviteit om bestaande diesellocomotieven uit te rusten met roetfilters met (financiële) ondersteuning van de Rijksoverheid.
9. KNV middels de aangesloten goederenvervoerders verkent vóór 1 juni 2009 de mogelijkheden voor het verminderen van het aantal losse loc-ritten door operationele samenwerking tussen vervoerders te faciliteren.

*Maatregelen te nemen door goederenvervoerders
in samenwerking met Rijksoverheid en inframanagers*

Met betrekking tot maatregelen te nemen door goederenvervoerders in samenwerking met de Rijksoverheid en inframanagers worden de volgende activiteiten in gang gezet:

10. Goederenvervoerders onderzoeken de mogelijkheden om doorgaande internationale goederentreinpaden te creëren, zonder dat dit leidt tot onnodig oponthoud voor of aan de grenzen van Nederland en/of tot onnodig oponthoud voor het reizigersvervoer per trein.
11. Goederenvervoerders intensiveren reeds bestaande onderzoeken om waar mogelijk doorgaande nationale goederentreinpaden te creëren en zoveel mogelijk onnodig oponthoud door de zogenaamde 'non-commerciële stops' te voorkomen zonder dat dit leidt tot onnodig oponthoud voor het reizigersvervoer per trein.
12. Spoorvervoer wordt door veel verladers, ook zonder eigen spoor aansluiting, steeds meer als een aantrekkelijke vervoersoptie gezien. Onderzocht wordt welke opstap- en transferconcepten (zoals railports, wagensgroepenvervoer, spoor aansluitingen) hier een kosteneffectieve en efficiënte oplossing kunnen bieden.
13. Partijen betrekken in de Kandidaat Planstudie Toekomstvaste Routing Spoorgoederenvervoer ook de effecten op milieu-emissies.
14. Partijen intensiveren hun samenwerking in de zogenaamde 'ketenbenadering' en betrekken daarbij ook de bestaande spoorterminals.

Overige maatregelen

Het door KNV te ontwikkelen meetsysteem voor het bepalen van bespaarde CO₂-emissies, *de Meetlat*, zal ook spoorgoederenvervoerders de mogelijkheid bieden om een nulmeting te verrichten en de effecten van CO₂-besparende maatregelen te evalueren.

Artikel 6 **LUCHTVERVOER**

Nederland is een internationaal vermaard luchtvaartland. De in het Coalitieakkoord erkende doelstelling om de luchthaven Schiphol verder te ontwikkelen als Europese mainport schept voor overheid en sector ook op het gebied van reductie van emissies verplichtingen én kansen om internationaal een voortrekkersrol te vervullen. De visie van Partijen is te komen tot de eerste klimaatneutrale mainport van de wereld, zowel op de grond als in de lucht. Partijen geloven dat die visie binnen bereik ligt door een intelligente combinatie van innovatie, durf én economisch realisme.

Luchtvaart is meer dan alleen starten en landen. Het reikt van het transport van en naar de luchthaven, de operatie op het platform tot het daadwerkelijke vliegen. In deze keten van grond- en vluchtgerelateerde processen zijn belangrijke emissiereducties (zowel voor CO₂ als voor NOx en fijnstof) en/of energiebesparingen te realiseren. De emissies in de luchtvaart zijn hoofdzakelijk vliegtuiggerelateerd, vanwege het gebruik van fossiele brandstoffen. Op basis van technologische beperkingen lijkt een absolute reductie van de vluchtgerelateerde CO₂-emissies in het komende decennium nog niet haalbaar. De onmiddellijke aanpak zal daarom moeten bestaan uit 'bevrozing' van de huidige uitstootvolumes in combinatie met de inzet op innovatie en onderzoek om doorbraken in de toekomst wel mogelijk te maken. Met betrekking tot de CO₂-emissies van grondgerelateerde processen is de verwachting dat een aanzienlijke absolute reductie wel snel mogelijk is. KLM en Schiphol hebben daartoe o.a. het werkplan 'Duurzame Klimaatinnovaties in de Nederlandse Luchtvaart' opgesteld.

Artikel 6.1

Verduurzaming van vluchtgerelateerde processen

1. Zolang fossiele brandstoffen worden gebruikt, zullen Rijksoverheid en luchtvaartsector alles in het werk stellen om zuiniger vliegen mogelijk te maken. Voor de in Nederland gevestigde en onder Nederlandse vervoersvergunning / AOC opererende luchtvaartmaatschappijen betekent dat de aanschaf en inzet van de meest brandstofefficiënte vliegtuigtypes en vliegprocedures en de inbouw van nieuwe technieken in bestaande vloot. De Rijksoverheid op haar beurt zal zuinig vliegen bevorderen door het mogelijk maken van kortere vliegroutes en vereenvoudiging van de aan- en uitvliegprocedures rond luchthavens, zolang dit niet leidt tot nadelige (geluids-)effecten, en door het bevorderen van een zo efficiënt mogelijk gebruik van het Nederlandse luchtruim.
2. Verdere reductie van broeikasgasemissies kan worden bereikt door tal van grotere en kleinere verbeteringen van de huidige vliegpraktijk. In dat kader spreken partijen af om vóór 1 juni 2009 de in het werkplan 'Duurzame Klimaatinnovaties in de Nederlandse Luchtvaart' genoemde voorstellen nader uit te werken en zo spoedig mogelijk tot uitvoering te brengen. De Nederlandse luchtvaartkennisinstituten stellen hun kennis ter beschikking; de Rijksoverheid gaat na of zij financiële ondersteuning kan leveren voor specifieke doelen hierbinnen. Deze innovaties hebben niet alleen betekenis voor de wereldwijde verduurzaming van de luchtvaart, het geeft ook de Nederlandse kennisinstituten een nieuwe impuls. Bij de onderzoeksprojecten wordt gezocht naar zo veel mogelijk synergie tussen reductie van CO₂-emissies en de reductie van andere luchtverontreinigende emissies (NOx, fijnstof) alsmede vliegtuigeluid. De uit te werken acties betreffen in ieder geval:
 - baanbrekend onderzoek naar een 50% schoner en 50% stiller vliegtuigtype;
 - onderzoek naar en ontwikkeling van alternatieve vliegtuigbrandstoffen;

- het onderzoeken van de mogelijke toepassing van ijswerende, vuilafwerende en/of aerodynamische coating op vliegtuigen;
- gewichtsbesparing aan boord;
- het veranderen van naderingsprocedures;
- het modificeren van de bestaande motoren van Boeing 737-vliegtuigen.

Hiervoor zullen berekeningsmodellen worden uitgewerkt voor luchtvervuiling en klimaat-effecten op nationaal en EU-niveau.

3. In Europees verband zullen partijen zich maximaal inzetten om zo snel mogelijk te komen tot implementatie van *Functional Airspace Blocks*, als concrete tussenstap op weg naar een gemeenschappelijk luchtruim in Europa, de *Single European Sky*, en als maatregel met een CO₂-reductiepotentieel in de orde van grootte van 5 à 10%.

Partijen steunen een emissiehandelssysteem (ETS) voor de luchtvaart en zullen zich inzetten om zo spoedig mogelijk te komen tot een goed en werkbaar systeem. Om *carbon leakage* te voorkomen spannen partijen zich maximaal in om te komen tot een mondiaal systeem. In de aanloop daarheen bestaat de beste optie uit een Europees systeem dat rekening houdt met zowel de CO₂-effectiviteit als met de internationale concurrentiepositie van de Europese luchtvaartsector.. Het Kabinet heeft goede nota genomen van de zorgen over concurrentiekracht. De luchtvaart mag zich niet uit de markt prijzen. Een onnodige stapeling van kosten kan niet de bedoeling zijn. Invoering van ETS mag per saldo niet tot stapeling van kosten en nationale belastingen leiden, die niet in verhouding staat tot omringende landen

4. Aan de volumekant zullen partijen maatregelen nemen voor een meer selectieve groei van de luchtvaart op de mainport Schiphol. Duurzaamheid en economische bijdrage van de betrokken vliegbewegingen zijn daarbij leidend. Voor de kortere afstanden zal waar mogelijk worden overgeschakeld naar duurzame alternatieve vervoerswijzen. Samenwerkingsverbanden tussen de verschillende vervoerswijzen kunnen die ontwikkeling bevorderen.
5. Partijen zijn zich bewust van de kracht van de markt. Zij zullen daarom zoveel mogelijk ook de consumenten betrekken bij hun initiatieven om de luchtvaart duurzamer te maken. Te denken valt aan voorlichting, reisadvies, klimaatcompensatieprogramma's, reisgewicht-reductie, etc.

Artikel 6.2

'Verduurzaming van het grondgebonden verkeer'

Partijen onderschrijven de potentie van Schiphol als proeftuin voor duurzame mobiliteit. Zij spannen zich in om de landzijdige kant van Schiphol te verduurzamen en de ervaringen die hierbij worden opgedaan te benutten bij andere initiatieven en waar mogelijk op te schalen.

Partijen spreken af de volgende bestaande en nieuwe activiteiten uit te voeren:

1. Luchthaven Schiphol spant zich in het vergroeningspotentieel van de luchthaven in kaart te brengen. Schiphol verricht daartoe vóór 1 juni 2009 een nulmeting waarin de huidige emissies op en rond de luchthaven in kaart worden gebracht. Hierbij worden in elk geval de grondvoertuigen op de luchthaven en de transportbedrijven en taxi's die van en naar de luchthaven rijden meegenomen. Tevens brengt Schiphol de potentiële emissiereducties van maatregelen in kaart, waaronder maatregelen gericht op het schoner en zuiniger maken van de grondvoertuigen op de luchthaven en maatregelen om alleen schone en zuinige taxi's en vrachtvoertuigen op het terrein toe te laten.
2. Partijen spannen zich in om het vrachtverkeer van en naar Schiphol te vergroenen. Doel is de tonkilometers van het vrachtverkeer rond Schiphol 50% meer klimaat efficiënt te maken door het verhogen van logistieke efficiency, verbeteren van aandrijfefficiëntie en

het gebruik van emissiereducerende brandstoffen. Deze actie richt zich op de logistieke luchtvracht die in Nederland een behandelstap nodig heeft, van het Schipholterrein wordt afgevoerd en binnen een straal van 40 km wordt verwerkt om vervolgens in diezelfde vrachtwagens weer terugvervoerd te worden naar Schiphol. Partijen gaan de vrachtoperators helpen rond Schiphol deze vergroeningsactie te realiseren.

3. Schiphol en KLM werken vóór 1 juni 2009 een plan uit om het voertuigpark van Schiphol door middel van een innovatieve proeftuin te verduurzamen. Voertuigen zullen daarbij bijvoorbeeld gaan rijden met hybride aandrijving, gaan rijden op geavanceerde (toekomstige) duurzame biobrandstoffen en er worden proeven gedaan met de eerste kleine series voertuigen op waterstof.
4. Schiphol onderzoekt vóór 1 juni 2009 de mogelijkheid om taxi's die naar Schiphol rijden groen te certificeren. Eveneens onderzoekt Schiphol de mogelijkheden waaraan een groen certificaat kan worden gekoppeld. Aangezien 90% van de taxi's op Schiphol van Amsterdam komt, zal Schiphol hiervoor in overleg treden met de gemeente Amsterdam en de Amsterdamse taxibranche. Waar nodig zal de Rijksoverheid dit mede faciliteren.
5. Schiphol en KLM onderzoeken in het kader van het project 'Green Zone' de mogelijkheid om uit afvalstromen (o.a. boordafval en afvalwater) op en rond het terrein energie (biogas) te produceren die ingezet kan worden voor mobiele toepassingen. Waar nodig zal de Rijksoverheid dit mede faciliteren.

Artikel 7 **MAINPORT ROTTERDAM**

De mainport Rotterdam is een knooppunt van internationale goederenstromen en een industriecomplex van wereldformaat. Met een overslag van ruim 400 miljoen ton goederen is Rotterdam verreweg de grootste zeehaven van Europa. De petrochemie en energiesector hebben een aandeel van ongeveer 20% in de totale productiecapaciteit van Noordwest-Europa. Om een wereldklasse haven te blijven, stimuleert het Havenbedrijf Rotterdam de duurzame ontwikkeling van het haven- en industriecomplex. Duurzaamheid draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de mainport voor klanten, is noodzakelijk voor behoud van de *licence to operate* en hoort bij de maatschappelijke verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf Rotterdam. De belangrijkste partners hierbij zijn de bedrijven die in de haven zijn gevestigd dan wel in de mainport hun diensten aanbieden.

Artikel 7.1 *Focus op luchtkwaliteit en klimaat*

Rotterdam is met de haven en de in de mainport gevestigde industrie wereldspeler op het gebied van energie en heeft in vele opzichten zijn verantwoordelijkheid op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat genomen. Zo participeert het Havenbedrijf Rotterdam in regionale en gemeentelijke trajecten en heeft in het kader van Maasvlakte 2 met partijen een Overeenkomst Lucht afgesloten. Het Havenbedrijf Rotterdam zet zich op een breed vlak in met als doel:

- Gezondheid van de omwonenden. Het Havenbedrijf Rotterdam levert een proactieve bijdrage gericht op het oplossen van de aanwezige overschrijdingen van de huidige luchtkwaliteitsnormen nabij de woonomgeving direct grenzend aan het haven- en industriecomplex;
- Ruimte voor economische ontwikkeling. Het Havenbedrijf Rotterdam voert aanvullende maatregelen uit gericht op het creëren van milieuruimte voor verdere economische groei binnen de huidige normen voor luchtkwaliteit;
- Reductie van de CO₂-uitstoot. Het Havenbedrijf Rotterdam streeft proactief naar een reductie van de CO₂-emissies gerelateerd aan het haven- en industriecomplex en de eigen activiteiten (eigen *footprint*).

Daarnaast heeft Rotterdam de ambitie zich de komende jaren verder te ontwikkelen tot CO₂-arme stad en *Energy-port* bij uitstek. Het Rotterdam Climate Initiative (RCI) is het programma van de gemeente Rotterdam, Deltalinqs, DCMR Milieudienst Rijnmond en het Havenbedrijf Rotterdam ter verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat. De ambitie voor klimaat is vertaald in de doelstelling van 50% CO₂-reductie in 2025 ten opzichte van 1990. Voor de stad en de haven, en dat tegelijk in een periode van enorme expansie. Het snel realiseren van een schonere toekomst is met het oog op de economische positie en kwaliteit van de leefomgeving juist voor de mainport van essentieel belang.

Artikel 7.2 *Verduurzaming van de keten*

Het RCI gaat uit van een ketenbenadering. Naast de reductie op Rotterdams grondgebied leiden de lucht- en klimaatactiviteiten ook tot resultaten elders. Besparingen hier die elders tot een grotere stijging leiden, worden niet uitgevoerd. Andersom geldt ook dat maatregelen die in Rotterdam tot een stijging leiden maar wereldwijd tot een grotere reductie wel zullen worden uitgevoerd voor zover dit past binnen de ambitie van het RCI. De ketenbenadering wordt ook regionaal en binnen bedrijven toegepast, bijvoorbeeld bij het gebruik van CO₂ in de kassen en bij *co-siting*. Ook werkt het Havenbedrijf Rotterdam samen met andere wereldhavens om de emissies van de zeescheepvaart en terminalactiviteiten te reduceren, innovatief transport en energie-efficiency te stimuleren en de luchtkwaliteit op leefniveau te verbeteren.

Artikel 7.3 *Mijlpalen*

De partijen binnen het RCI erkennen dat het voor het halen van de ambitie van groot belang is om mijlpalen vast te leggen voor de komende jaren. Alleen met een goede balans tussen korte termijn-maatregelen en lange termijn-maatregelen is de ambitie haalbaar. De inzet en bijbehorende mijlpalen zijn opgenomen in het Actieprogramma 2007-2010 van het RCI. De topprioriteiten voor de mainport Rotterdam zijn:

- Jaarlijkse energiebesparing met 2% via deelname van bedrijven aan het Deltalinqs Energy Forum;
- Versnelde realisatie CO₂-afvang, benutting, transport en ondergrondse opslag;
- Bevorderen van kennisuitwisseling, innovatie en het creëren van een *level playing field* door het vormgeven en (doen) uitvoeren van de acties en projecten die het vervolg zijn van de C40 World Industry and Ports Conference voor haven- en industriesteden;
- Maatregelen gericht op terugdringing scheepvaartemissies en uitwerking haalbare CO₂-maatregelen scheepvaart in samenhang met het programma luchtkwaliteit. Het internationaal congres is o.a. gericht op internationale afspraken rond zeescheepvaart;
- Vergroten aandeel duurzame energie door inzet biomassa in energieopwekking, industrie en transport;
- Voorbeeldgedrag partijen binnen RCI door bijvoorbeeld wagenpark, leaseregeling en eigen gebouwen.

Artikel 7.4 *Verantwoordelijkheden en monitoring*

Het actieprogramma kent meetbare doelen. De partijen binnen het RCI zijn verantwoordelijk en afrekenbaar op het uitvoeren van de opgenomen acties. Of de doelen gerealiseerd worden, hangt echter niet alleen af van de uit te voeren acties. Om de doelen te realiseren, moet worden voldaan aan onder meer politieke, economische en juridische randvoorwaarden. Zo zal het mondiale klimaatbeleid ook na 2012 moeten worden voortgezet met een scherpe Europese doelstelling daarbinnen, is ondersteuning vanuit de Rijksoverheid en EU nodig voor het realiseren van pilotprojecten en zullen in internationaal verband juridische afspraken moeten worden gemaakt over het regime waaronder CO₂-opslag mogelijk is en wie verantwoordelijk is voor de monitoring en beheer van opgeslagen CO₂.

De voortgang van het programma zal jaarlijks gemonitord worden, zowel de activiteiten als de effecten. De resultaten hiervan zullen in een jaarlijks uit te brengen actieprogramma verwerkt worden.

Artikel 8 GROND-, WEG- EN WATERBOUW

Duurzaam inkopen door de Rijksoverheid heeft niet alleen betrekking op mobiliteit, maar ook op de aanleg en het onderhoud van verkeersinfrastructuur. Door haar inkoopkracht kan de Rijksoverheid direct bijdragen aan de verduurzaming van de grond-, weg- en waterbouw door in de aanbestedingseisen duurzaamheid zwaar mee te laten wegen. De Rijksoverheid stelt zich daarnaast op als *launching customer* om zo technologie die zich nog niet op grote schaal in de markt bewezen heeft, versneld naar de markt te brengen. De Rijksoverheid onderneemt de volgende activiteiten gericht op verduurzaming van de grond-, weg- en waterbouw:

1. De Rijksoverheid streeft naar verduurzaming van de infrastructurele werken en installaties die in haar beheer zijn. De Rijksoverheid streeft ernaar het energieverbruik van die infrastructurele werken en installaties met 20 procent terug te brengen in 2010 ten opzichte van 2006. De Rijksoverheid onderzoekt hoe in de periode tot 2020 tot verdergaande reductie kan worden overgegaan. Daartoe stimuleert de Minister van Verkeer en Waterstaat met het programma 'Zeker Duurzaam' de markt om innovatieve, energiezuinige installaties te ontwikkelen.
2. LED-systemen zijn een zeer energiezuinige vorm van verlichting. De Rijksoverheid past LED-systemen waar mogelijk toe in verkeersregelvoorzieningen en stimuleert de markt daarbij tot standaardisatie en optimalisatie van de technologie.
3. De Rijksoverheid werkt aan een instrument om de milieueffecten van grondstofwinning, aanleg, beheer en sloop van infrastructuur in één getal weer te kunnen geven. Dit getal wordt vervolgens gebruikt bij aanbestedingen voor nieuwe infrastructurele werken. Daarnaast wil de Rijksoverheid door innovatieve contractvormen de opdrachtnemer al in de ontwerpfase betrekken en uitdagen mee te denken over duurzaamheid.
4. De Rijksoverheid wil de toepassing van nieuwe, duurzame vormen van energie stimuleren. In het kader van het innovatieprogramma 'Wegen naar de Toekomst' vindt daarom een pilot plaats met waterstofaggregaten in de GWW-sector. Deze pilot krijgt vorm via een SBIR-traject, waarbij marktpartijen uitgenodigd worden voorstellen te doen voor de ontwikkeling van dergelijke aggregaten. Uiteindelijk worden 2 voorstellen daadwerkelijk ontwikkeld en toegepast.
5. In Nederland wordt jaarlijks ongeveer 400.000 ton bermgras gemaaid. Met een stookwaarde van 4 GJ/ton vertegenwoordigt het bermgras 1,6 PJ per jaar aan bio-energie. Bermgras wordt beschouwd als een duurzame vorm van biomassa. De Minister van Verkeer en Waterstaat onderzoekt, samen met andere wegbeheerders, de mogelijkheden en condities voor het gebruik van bermgras als duurzame biomassa. Tevens verkent de Rijksoverheid, aansluitend op initiatieven vanuit de markt, overige mogelijkheden voor dubbel grondgebruik voor de productie van duurzame biomassa.

OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 9 ORGANISATIE EN KOSTEN

Partijen maken nadere afspraken over de baten en de lasten die uit de inspanningen voortkomen, zoals deze in dit sectorakkoord zijn overeengekomen.

Artikel 10
TOETREDING TOT HET SECTORAKKOORD

1. Organisaties die de doelstelling van dit sectorakkoord onderschrijven en een identificeerbare bijdrage aan de realisatie willen leveren, kunnen gedurende de looptijd van het sectorakkoord als partij toetreden. Een verzoek tot toetreding kan schriftelijk worden ingediend bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze beslist over toetreding na schriftelijke consultatie van de overige deelnemers aan het sectorakkoord. Een toetredende partij dient de verplichtingen die voor haar uit het sectorakkoord voortvloeien, te aanvaarden. Toetreding geschiedt via het tekenen van een toetredingsverklaring door de toetredende partij en door de Minister van Verkeer en Waterstaat.
2. De toetredingsverklaring wordt als bijlage aan het sectorakkoord gehecht. Van de toetreding wordt mededeling gedaan in de Staatscourant.

Artikel 11
TOETREDING TOT HET KOPLOPERNETWERK

1. Partijen spreken af dat een (internationaal) koplopernetwerk gecreëerd wordt, gericht op uitwisseling van informatie, gezamenlijk leren en innovatie.
2. Partijen spannen zich in om individuele (koploper)bedrijven te mobiliseren om middels concrete acties en projecten bij te dragen aan de doelstelling van het sectorakkoord. Om tot innovatieve projecten te komen kunnen partijen voor procesondersteuning gebruik maken van de stichting Carbon Light Mobility. Deze stichting helpt projecten van de grond te trekken en is voor dit sectorakkoord in het leven geroepen. De Rijksoverheid financiert ten minste tot eind 2009 deze stichting.
3. Om bedrijven die milieuverantwoord willen opereren in de gelegenheid te stellen dit ook naar elkaar en naar de maatschappij toe geobjectiveerd kenbaar te maken is certificering behulpzaam. De stichting Mobius, die ten behoeve van dit sectorakkoord in het leven is geroepen heeft hiertoe een methodiek ontwikkeld. Partijen in dit sectorakkoord kunnen van deze methodiek gebruik maken.

Artikel 12
NULMETING EN MONITORING

Partijen hebben behoefte aan inzicht in hun besparingspotentieel. Zij willen daarom over een inzichtelijk en verifieerbaar overzicht van hun CO₂-balans kunnen beschikken, dat inzicht geeft in de huidige CO₂-uitstoot van Partijen en dat een helder beeld geeft van de potentie en te verwachten effectiviteit van CO₂-gerelateerde maatregelen. Partijen zullen vóór 1 juni 2009 bepalen welke instantie hiermee wordt belast. De stichting Mobius is behulpzaam bij het uitvoeren van monitoring van werkzaamheden en bundelt gegevens ten behoeve van voortgangsrapportages in dit sectorakkoord.

Artikel 13
AANVULLING OP HET SECTORAKKOORD

1. Onder verwijzing naar het gestelde in artikel 1 lid 2, zullen Partijen komen tot een uitwerking en nadere verbijzondering van de afspraken zoals gemaakt in de artikelen 1 tot en met 12 van dit sectorakkoord.

2. De aanvulling op het sectorakkoord zal, ondertekend door Partijen, als bijlage aan het sectorakkoord worden toegevoegd.

Artikel 14 PERIODIEK OVERLEG EN EVALUATIE

1. Ten minste eenmaal per jaar, en zoveel vaker als Partijen daarvoor aanleiding zien, zullen Partijen overleg hebben over de uitvoering van het sectorakkoord en het bereiken van de doelstelling.
2. Ten minste eenmaal per vier jaar, en zoveel vaker als Partijen daarvoor aanleiding zien, zullen de afspraken in het sectorakkoord geëvalueerd en geactualiseerd worden.
3. In 2010 zullen Partijen, in samenhang met de evaluatie van het kabinetsprogramma Schoon en Zuinig, voor de eerste maal de werking van het sectorakkoord evalueren. Hierin zal onder andere de voortgang in het behalen van de doelstelling worden meegenomen. Indien hiertoe aanleiding is, kan het sectorakkoord worden aangepast of aangescherpt en kunnen nieuwe afspraken worden vastgelegd.

Artikel 15 NALEVING EN GESCHILOPLOSSING

1. Partijen zijn verantwoordelijk voor het naleven van de afspraken uit het sectorakkoord. Indien dit niet in voldoende mate gebeurt, zullen Partijen elkaar hierop aanspreken.
2. Indien de beoogde doelen van het sectorakkoord niet worden gehaald of indien er geschillen ontstaan over de naleving van het sectorakkoord, zullen Partijen in overleg treden.

Artikel 16 WIJZIGING

1. Indien er zich onvoorziene omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat een wijziging van het sectorakkoord noodzakelijk is, indien Partijen om andere redenen wijziging van het sectorakkoord wenselijk achten of indien de evaluatie van het sectorakkoord in 2010 aanleiding geeft tot wijziging van het sectorakkoord, zullen Partijen hierover zo spoedig mogelijk overleggen.
2. Het sectorakkoord kan alleen gewijzigd worden indien alle Partijen daar schriftelijk mee instemmen. De wijzigingen in het sectorakkoord zullen, ondertekend door Partijen, als bijlage aan het sectorakkoord worden toegevoegd.

Artikel 17 OPZEGGING

1. Indien er zich omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat een Partij zijn deelname aan het sectorakkoord wil opzeggen, treden Partijen hierover in overleg.
2. Indien na het in het eerste lid bedoelde overleg de betreffende Partij nog steeds zijn deelname aan het sectorakkoord wil opzeggen, dan kan de betreffende Partij het sectorakkoord per direct schriftelijk opzeggen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat.

3. Indien één of meer Partijen het sectorakkoord opzeggen, blijft het sectorakkoord voor de overige Partijen van kracht.

Artikel 18
INWERKINGTREDING EN DUUR

1. Het sectorakkoord treedt in werking op de dag volgend op de ondertekening van de laatste van de in het hoofd van het sectorakkoord genoemde Partijen, maar in ieder geval op 15 februari 2009 met de Partijen die op dat moment hebben ondertekend. Als een Partij de termijn van 15 februari 2009 niet haalt, kan deze Partij later alsnog aansluiten. Artikel 10 is dan van toepassing.
2. Het sectorakkoord treedt niet in de plaats van eerdere afspraken tussen Partijen.
3. Partijen zijn alleen gebonden aan die bepalingen, waarin zij als Partij staan genoemd.
4. Eventuele bijlagen bij het sectorakkoord maken integraal deel uit van het sectorakkoord.
5. Het sectorakkoord eindigt ten laatste op 31 december 2020, of zoveel eerder als door Partijen tussentijds wordt overeengekomen.
6. Het sectorakkoord kan alleen verlengd worden indien alle Partijen daar schriftelijk mee instemmen.

Artikel 19
ONDERTEKENING

Ondertekening van het sectorakkoord vindt plaats in enkelvoud. Alle deelnemers aan het sectorakkoord ontvangen een door de Minister van Verkeer en Waterstaat gewaarmerkt afschrift van het sectorakkoord.

ONDERTEKENING

Aldus overeengekomen en in enkelvoud ondertekend:

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
de heer ir. C.M.P.S. Eurlings

De Minister van Ruimte en Milieu,
mevrouw dr J.M. Cramer

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
mevrouw J.C. Huizinga-Heringa

De Staatssecretaris van Financiën,
de heer mr. drs. J.C. de Jager

Namens ANWB,
de heer mr. G.H.N.L. van Woerkom

Namens RAI vereniging,
de heer P.J.H. Janssen

Namens KNV,
de heer ir. W.N.C. Heeren

Namens BOVAG,
de heer drs. J.G.S.M. Burgman

Namens de VNA,
mevrouw R. Hemerik

Namens TLN,
de heer drs. A.B. Sakkers

Namens EVO,
de heer mr. D. van den Broek Humphreij

Namens Luchthaven Schiphol,
de heer J.A.Nijhuis RA

Namens CBRB,
de heer ir.P. Struijs

Namens NS,
de heer ir. A. Meerstadt MBA

Namens Havenbedrijf Rotterdam,
de heer ing. A.G.F. Toet

Namens KLM,
de heer mr. J.E.C. de Groot

Namens Platform Duurzame Mobiliteit,
de heer ir. G.A.M. Hermans