

Opbrengsten sectortafels Klimaatakkoord 21 december 2018 voor gemeenten

Op 21 december zijn de opbrengsten van de sectortafels Klimaatakkoord overhandigd aan minister Wiebes van Economische Zaken. Dit document bevat een overzicht van punten die relevant zijn voor gemeenten en gepubliceerd zijn op www.vng.nl/klimaatakkoord. De volledige opbrengsten zijn terug te vinden op www.klimaatakkoord.nl.

1. Gebouwde omgeving.....	1
2. Sectortafel elektriciteit.....	3
3. Sectortafel industrie	6
4. Sectortafel mobiliteit	11
5. Sectortafel landbouw en landgebruik	15

1. Gebouwde omgeving

1.1 Wijkgerichte aanpak

- Gemeenten maken met betrokkenheid van stakeholders uiterlijk eind 2021 een transitievisie warmte waarin ze het tijdspad vastleggen waarop wijken van het aardgas gaan. Voor wijken waarvan de transitie voor 2030 is gepland, maken zij ook de potentiële alternatieve energie infrastructuur inzichtelijk.
- Het totaal van de transitievisies warmte (voor alle gemeenten opgeteld) is gericht op het aardgasvrij maken van 1,5 miljoen gebouwen in de periode 2022 t/m 2030.
- Gemeenten actualiseren in eerste instantie de transitievisie warmte elke 5 jaar. Deze actualisatietermijn wordt uiterlijk in 2022 geëvalueerd door het Rijk en de VNG.
- In een uitvoeringsplan op wijkniveau besluit de gemeente in samenspraak met de stakeholders op welke datum daadwerkelijk de toelevering van aardgas wordt beëindigd. Hierbij houdt de gemeente rekening met voldoende tijd benodigd voor investeringsplannen van onder andere netbeheerders en gebouweigenaren, waaronder woningcorporaties, maar uiterlijk 8 jaar voor de einddatum van het aardgas.
- Het Rijk beziet in overleg met de medeoverheden of er nadere inhoudelijke vereisten gesteld moeten worden aan de transitievisies en stelt hier zo nodig kaders voor op uiterlijk in juli 2019.
- Er moet een onafhankelijk (regionaal) energieloket zijn onder verantwoordelijkheid van de gemeente die kan ondersteunen in de wijkgerichte aanpak. Onder regie van de VNG en de Rijksoverheid komt er in 2019 een uitwerking voor deze energieloketten inclusief voorstellen voor minimumcriteria, standaardisering en uniformering van de werkwijze van de huidige energieloketten.

1.2 Monitoring

- Het Rijk en de decentrale overheden stellen uiterlijk in 2020 een procedure op over de wijze waarop wordt bijgestuurd indien blijkt dat de transitievisies warmte gezamenlijk onvoldoende optellen tot de streefwaarde van 1,5 miljoen gebouwen. Hierin wordt niet alleen gekeken naar de monitoring en het aanspreken van gemeenten maar van alle stakeholders die moeten bijdragen aan het behalen van deze doelstelling.
- Gemeenten geven via een nog te ontwikkelen tool (naar voorbeeld van het Actieplan Geluid) hun voortgang door om te komen tot de transitievisie warmte. Deze tool wordt in de toekomst uitgebouwd om ook de voortgang van de uitvoeringsplannen op wijkniveau te monitoren.

1.3 Ondersteuning voor gemeenten

- Om tot een zorgvuldig afwegingsproces te komen voor zowel de transitievisie warmte als voor het uitvoeringsplan op wijkniveau, worden gemeenten ondersteund vanuit een leidraad. Hierin wordt objectieve informatie beschikbaar gesteld op basis van transparante, gevalideerde feitelijke data. Deze data worden digitaal en op uniforme en gestandaardiseerde wijze ontsloten en gedeeld zodat alle stakeholders een eenduidige, openbare referentie krijgen die ondersteuning biedt voor de maatschappelijke en politieke discussie waarin de gemeenteraad een afgewogen besluit neemt. De leidraad bevat zelf geen afweging.
- Er komt een Expertise Centrum Warmte (ECW) welke gemeenten ondersteunt zodat zij in staat gesteld worden plannen te maken en voor te bereiden vanuit een geharmoniseerd startpunt. Het ECW heeft hiertoe een tweetal hoofdfuncties:
 - Beheer en ondersteuning van de leidraad;
 - Kenniscentrum, voornamelijk op het gebied van technische, economische en duurzaamheidsaspecten, maar ook als het gaat over nationale ontwikkelingen zoals marktordening, aquathermie en geothermie.
- Het Rijk zorgt voor een meerjarig Kennis en leerprogramma voor ondersteuning van gemeenten tot en met in ieder geval 2021. VNG en het Rijk zorgen voor een goede afstemming en samenwerking tussen het ECW en het KLP zodat gemeenten op een eenduidige manier op inhoud en proces worden ondersteund.
- Om de gemeenten in staat te stellen om deze wijkgerichte aanpak tot een succes te maken, moet een aantal randvoorwaarden ingevuld worden waaronder bevoegdheden en doorzettingsmacht die zijn verankerd in landelijke wet- en regelgeving. De Rijksoverheid zorgt voor de tijdige beschikbaarheid (2021 / 2022) van een wettelijk kader dat gemeenten voldoende mogelijkheden biedt om hun regierol bij de wijkgerichte aanpak te vervullen. Hiertoe is een wetgevingsagenda opgesteld. Voor de tussentijd kunnen gemeenten binnenkort al experimenteren via het op 20 december aangenomen amendement waarbij de gaswet gekoppeld wordt aan de transitiewet omgevingsrecht.
- Onderzocht wordt hoe de gemeente twee keer per jaar inzicht kan krijgen in het recente, algemene energiegebruik van een gebied (op postcode 6 niveau) mede op basis van input van netbeheerders en warmtebedrijven.
- Een spijtvrije standaard wordt ontwikkeld (in kWh/m²/jaar) waarmee gebouweigenaren al maatregelen aan hun woning kunnen nemen. Deze wordt gebaseerd op de bouwkundige/technische mogelijkheden in combinatie met de financiële haalbaarheid.

1.4 Financiering van de transitie voor gebouweigenaren

De Rijksoverheid stelt een bepaling op voor het Burgerlijk Wetboek zodat overdraagbaarheid van

financiering mogelijk wordt via gebouwgebonden financiering (GGF). Deze vormgeving (BW) moet het mogelijk maken om financierings- en ontzorgingsproducten via verschillende aanbieders beschikbaar te stellen aan de klant. Intentie is dat de aanpassing gereed is voor 2022.

Daarnaast wordt onderstaande mix aan beprijzings- en subsidie instrumenten ingezet:

- 100 miljoen euro/jaar ISDE subsidie;
- 100 miljoen euro/jaar korting
- 50 miljoen euro /jaar t/m 2022 Energie Investeringsaftrek voor verhuurders;
- Eén van de volgende varianten van een lastenneutrale schuif in de energiebelasting
 - Een verhoging van de energiebelasting van jaarlijks +1 cent op gas vanaf 2020 t/m 2029 i.c.m. de eerste vier jaar een verhoging belastingvermindering oplopend tot 65 euro, en daarna zes jaar verlaging elektriciteitsstarief met -0,5 cent. Aangevuld met een extra ISDE budget van 50 miljoen euro/jaar t/m 202
 - Een verhoging van de energiebelasting op gas in 2020 met +4 cent en verhoging belastingvermindering met 65 euro met in de zes jaar daarna een verhoging van de energiebelasting op gas van jaarlijks +1 cent en een verlaging van de energiebelasting op elektriciteit van jaarlijks -0,5 cent tot 2030.

Het PBL en CPB worden gevraagd beide varianten door te rekenen.

1.5 Compenserende middelen voor gemeenten

VNG en Rijk zijn het erover eens dat gemeenten extra taken krijgen om de energietransitie in de gebouwde omgeving vorm te geven. Daarvoor zijn de volgende afspraken gemaakt

- De Rijksoverheid stelt voor de periode 2019 t/m 2021 middelen ter beschikking (150 miljoen euro). Deze middelen zijn aanvullend op de al gereserveerde middelen in de Klimaatvelop voor onder andere de Proeftuinen Aardgasvrije Wijken en de RES. Nadruk bij deze aanvullende middelen ligt op de ondersteuning van de decentrale overheden bij het realiseren van de RES en de gemeenten bij de transitievisies warmte. Tevens is het in deze periode nodig bewoners en particuliere gebouwdeigenaren goed te informeren en om in voorkomende gevallen een start te maken met het opstellen van uitvoeringsplannen op wijkniveau. Verder kan een start worden gemaakt met laadpalen voor elektrisch vervoer.
- Het PBL gaat de maatregelen uit het Klimaatakkoord nog doorrekenen op hun bijdrage aan de CO₂-reductie. Mogelijk leidt dit nog tot nieuwe inzichten wat betreft de Gebouwde Omgeving, waarover de Rijksoverheid en de koepels samen om tafel gaan.
- Hoe de extra uitvoeringskosten voor gemeenten (met name de kosten voor de wijkgerichte aanpak) er na 2021 uitzien, is nog onzeker. De Rijksoverheid en de VNG vragen de Raad voor Openbaar Bestuur om dit inzichtelijk te maken middels een artikel 2-onderzoek, waarbij ook de eerste bevindingen van de proeftuinen benut kunnen worden. Het onderzoek moet voor 2021 gereed zijn. De uitkomsten worden door zowel de Rijksoverheid als de VNG overgenomen.

2. Sectortafel elektriciteit

In het ontwerp van het Klimaatakkoord is de gezamenlijke ambitie van een CO₂-vrij elektriciteitssysteem in 2050 beschreven. De transitie naar een CO₂-vrij elektriciteitssysteem is 'van iedereen'. Dat is cruciaal om maatschappelijk draagvlak te behouden en te bevorderen. De betrouwbaarheid van het elektriciteitssysteem

dient te allen tijde te worden geborgd als in 2030 een groot deel van alle elektriciteit hernieuwbaar wordt opgewekt. Samenwerking met de buurlanden daarbij is belangrijk.

2.1 Ambities productie elektriciteit uit hernieuwbare bronnen in 2030

	49% basispakket	55%
Wind op zee	49 TWh + PM	
Hernieuwbaar op land (> 15 kW)	35 TWh + PM (*)	120 TWh
Overige hernieuwbare opties (incl. CO ₂ vrij regelbaar vermogen)	PM	
Totaal	84 TWh + PM (**)	

* Mocht de opgave hoger worden dan 35 TWh, dan zal hierover opnieuw het gesprek worden gevoerd.

** Na de doorrekening van het ontwerp KA door PBL zal besloten worden of extra aanbod wordt opgenomen ten behoeve van doelbereik van 49% emissiereductie.

Alle partijen in het Klimaatakkoord erkennen dat het realiseren van deze hernieuwbare elektriciteitsopgave een forse ruimtevraag met zich meebrengt. Het inpassen vergt een zorgvuldige ruimtelijke afweging waarvoor het primaat ligt bij decentrale overheden (provincies en gemeenten). Naar aanleiding van de motie Dik-Faber (Kamerstukken TK 2018-2019, 32813 nr. 204) gaat het kabinet met de decentrale overheden, agrarische sector, zonne-energiesector, de netbeheerders en de Natuur- en Milieufederaties na welke waarborgen de huidige afwegingskaders bieden voor een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en of er nog meer nodig is om zon op daken te stimuleren.

In de RES zullen de volgende vier ruimtelijke principes in de regionale afweging mee worden genomen:

- Streef naar zuinig en (zoveel mogelijk) meervoudig ruimtegebruik.
- Breng vraag naar en aanbod van hernieuwbaar opgewekte elektriciteit zoveel mogelijk dicht bij elkaar.
- Combineer opgaven en ga indien nodig over tot uitruilen en herbestemmen.
- Sluit zo goed mogelijk aan bij gebieds-specifieke ruimtelijke kwaliteit.

2.2 Hernieuwbaar op land

Voor de productie van hernieuwbare elektriciteit op land (verder: hernieuwbaar op land) spreken partijen onder andere het volgende af:

- De RES leidt tot besluitvorming door gemeenten en provincies over de manier waarop de doelstellingen voor hernieuwbare elektriciteitsopwekking voor 2030 op land bovenop de afspraken van het Energieakkoord het beste gerealiseerd kunnen worden. Het gaat dan om ruimtelijke aspecten die de basis vormen voor de borging in het omgevingsbeleid op provinciaal en gemeentelijk niveau. Daarbij gelden de volgende afspraken:
 - De Rijksoverheid en andere RES-partijen spannen zich in om knelpunten in wet- en regelgeving zo snel als mogelijk op te lossen. Het nationaal programma RES inventariseert de ruimtelijke knelpunten met betrekking tot wet- en regelgeving. Indien op projectniveau wet- en regelgeving in de weg staat, zal dit door middel van maatwerkoplossingen zoveel mogelijk opgelost worden. Indien dit niet mogelijk blijkt, wordt gezamenlijk gezocht naar een andere oplossing. Bovenwettelijke regels en beleid worden door de betreffende overheid heroverwogen indien hierdoor de doelstelling van de RES niet binnen bereik ligt.
 - Ten aanzien van de planning zullen de decentrale overheden zorgen dat de ruimtelijke maatregelen

voor hernieuwbaar op land in een groot deel van de regio's medio 2021 zijn afgerond. Gezamenlijk doel is dat uiterlijk op 1 januari 2025 alle aangevraagde benodigde vergunningen zijn afgegeven en dat in voorkomende gevallen tenders voor uitgifte van projecten zijn afgerond, met het oog op de tijdige realisatie van de opgave. Om voldoende volume te waarborgen en uitval van projecten te compenseren, zal daarbij in de RES'en en omgevingsplannen meer ruimte worden gezocht en ingepland.

- De uitvoering van bestaande afspraken, waaronder die in het Energieakkoord, lopen door, waardoor in de praktijk een stilstand wordt voorkomen.
- De decentrale overheden zullen in het eerste kwartaal van 2019 inzichtelijk maken wat in de pijplijn zit aan projecten (in termen van verwachte jaarlijkse aantallen GW) inclusief planontwikkeling die (1) de komende jaar nog verwacht worden (2) waar op termijn middels de RES ruimte voor komt.
- Jaarlijks maken de partijen van het Klimaatakkoord een prognose van het benodigde uitrolpad in TWh op basis van de doelstellingen van het klimaatakkoord en de actuele prognose voor ontwikkeling van de markt. Als onderdeel van deze monitoring spreken partijen af dat, ten dienste van het kostenreductiepad, een indicatief uitrolpad wordt gehanteerd waarbij uiterlijk 1 januari 2023 50%, 1 januari 2024 70% en 1 januari 2025 100% van de te realiseren projecten planologisch is vergund. Knelpunten met het oog op het gestelde doel worden besproken tussen partijen en passende actie wordt alsdan ondernomen.
- Regio's zijn gebaat bij overzicht en eenduidigheid wat betreft kennis, ondersteuning en data. Om regio's optimaal te kunnen ondersteunen, maar zeker ook om als Nationaal Programma RES (kosten)efficiënt te werken, dient kennisversnippering daarom te worden voorkomen. Om dit te bewerkstelligen wordt er zoveel mogelijk gewerkt met één loket waar regio's met al hun hulp- en kennisvragen terecht kunnen: het Expertisecentrum Energietransitie. Overheden ontwerpen de contouren van dit centrum. Daarbij wordt betrokken of en op welke wijze partijen daaraan bijdragen.
- Participatie en acceptatie zijn van groot belang voor de ruimtelijke inpassing van de energietransitie en daarmee voor de uitvoerbaarheid. Participatie ziet toe op en bevordert de uitwerking van het motto 'iedereen kan meedoen'.
 - *Procesparticipatie*: Overheden zijn primair verantwoordelijk voor communicatie over nut en noodzaak van de energietransitie. In het kader van de Green Deal Participatie van de Omgeving bij Duurzame Energieprojecten (procesparticipatie tijdens ontwikkeling van projecten) en het nationaal programma RES (procesparticipatie tijdens de RES) worden handreikingen participatie opgesteld. Ontwikkelaars, overheden en daarmee ook financiers krijgen hiermee handvatten voor een participatieve aanpak.
 - *Omgevingsparticipatie*: De initiatiefnemer doorloopt een proces om te komen tot een wenselijke en haalbare vormgeving van participatie. Het gaat hierbij om de participatiewaai; dit kan zijn procesparticipatie, financiële participatie, financiële obligaties, eigendoms participatie, een omgevingsfonds of een combinatie hiervan. Het bevoegd gezag controleert dat initiatiefnemers en omgeving hierover het gesprek aangaan. Afspraken met de omgeving worden vastgelegd in een omgevingsovereenkomst.
 - *Omgevingsparticipatie*: Om de projecten voor de bouw en exploitatie van hernieuwbaar op land in de energietransitie te laten slagen, gaan in gebieden met mogelijkheden en ambities voor hernieuwbare opwekking, partijen gelijkwaardig samenwerken in de ontwikkeling, bouw en exploitatie. Dit vertaalt zich in evenwichtige eigendomsverdeling in een gebied waarbij gestreefd wordt naar 50% eigendom van de productie van de lokale omgeving (burgers en bedrijven). Investeren in een zon –en/of windproject is ondernemerschap. Dat vergt ook mee-investeren en risico lopen. Het streven voor de eigendomsverhouding is een algemeen streven voor 2030. Er is lokaal ruimte om hier vanwege lokale project-gerelateerde redenen van af te wijken.
- Door de RES zullen regionale verschillen ontstaan wat betreft ruimtelijke keuzen t.a.v. locaties en randvoorwaarden aan opwek, en daardoor in de kosten. Hierbij gaat het om kosten voor infrastructuur en

kosten van de opwek zelf. Partijen uit het Klimaatakkoord ontwikkelen in het eerste kwartaal van 2019 een kostenafwegingskader dat binnen de RES toegepast kan worden en dat regionale besluitvorming helpt om keuzes te maken tussen kosten en ruimtelijke randvoorwaarden. Dit afwegingskader omvat een kostenverdelingsmethode die beoogt dat de eventuele additionele regioafhankelijke meerkosten van de infrastructuur zo min mogelijk in rekening worden gebracht bij de andere regio's. Ten tweede beoogt het kostenafwegingskader dat de optelsom van de RES'en past binnen financiële middelen die (vanuit de SDE+) beschikbaar zijn en dat projecten nog steeds realiseerbaar blijven.

- In het kader van de participatie door de lokale omgeving wordt veel waarde gehecht aan lokale initiatieven. Een belangrijke belemmering voor hun participatie ligt op twee terreinen. In de eerste plaats bij een gebrek aan kennis. Lokale initiatiefnemers worden aangemoedigd om gebruik te maken van de kennis en expertise die voorhanden is bij het op te richten Expertisecentrum. Daarnaast zijn vooral de voorfinancieringskosten een belangrijke hindernis. EZK heeft hiervoor een bijdrage gedaan. InvestNL, ODE Decentraal, IPO en VNG hebben uiterlijk in juli 2019 onderzocht of provincies en gemeenten het mogelijk kunnen maken dat autonome energiecoöperaties een beroep kunnen doen op een regeling, waarmee de onderzoeken en daarmee samenhangende projectondersteuning, die noodzakelijk zijn voor het doen van een succesvolle vergunning aanvraag, kunnen worden gefinancierd. Hierbij zal onderzocht worden op welke wijze dit het meest efficiënt georganiseerd kan worden, waarbij ook (bestaande) regionale/provinciale fondsen worden meegenomen in het onderzoek. Het Ontwikkefonds, waarin de regeling zal vallen, is met hulp van NIA (InvestNL), Nationaal Groenfonds en REScoopNL ingericht en startklaar. Het gaat hier uitdrukkelijk niet om het financieren van het benodigde vermogen van het project. Bij een financial close van het project worden deze middelen teruggestort. Hiermee is een revolverend fonds in het leven geroepen. Tevens zal onderzocht worden of de leges die verbonden zijn aan het project pas bij financial close in rekening gebracht kunnen worden dan wel als het project gestaakt wordt.

3. Sectortafel industrie

De volgende vijf uitgangspunten vormen de leidraad voor de afspraken over de industrie:

- De indicatieve CO₂-reductieopgave in 2030 en klimaatneutraliteit in 2050, die moet worden gehaald. De afspraken moeten dat borgen.
- Nederlandse bedrijven moeten kunnen blijven concurreren met bedrijven in andere landen (level playing field). We willen een transitie van het productiesysteem en geen verplaatsing van productie naar andere landen waar meer vervuiling is toegestaan
- De meest kostenefficiënte opties krijgen voorrang om de betaalbaarheid van de transitie te borgen.
- De industrie moet het grootste deel van de totale kosten zelf dragen
- Afsgesproken maatregelen moeten voor alle partijen uitvoerbaar en handhaafbaar zijn.

Op basis van deze uitgangspunten is het de ambitie dat productie van Nederlandse bedrijven plaatsvindt in installaties die behoren tot de 10% meest CO₂-efficiënte installaties in de Europese industrie. Daarbij wordt het instrumentarium zo ingericht dat het behalen van de indicatieve doelstelling van 14,3 Mton effectief geborgd wordt.

3.1 Ambitie

- Scope 2 emissies voor de industrie zijn in beginsel scope 1 emissies voor andere sectoren. Zoals opgenomen in paragraaf B3 zal in overleg met CBS, RIVM en PBL worden onderzocht hoe beter zicht kan worden verkregen op scope 2 en 3 emissies (bv waterstof, restgassen, restwarmte).

- Onderzocht wordt en indien mogelijk geïmplementeerd, hoe een koolstofboekhouding de effecten van recycling en de inzet van (biobased) substitutiegrondstoffen in beeld kan brengen.
- Op de vijfjaarlijkse momenten van herijking (zie B4) wordt de inspanning van de industrie op scope 2 en 3 inzichtelijk gemaakt.

3.2 Opbouw

- Industrie en overheid maken voor medio 2019 de lijst van nieuwe groeimarkten waarvoor versnellingsmaatregelen moeten worden ontworpen definitief. Daartoe zullen de voorlopig geselecteerde groeimarkten nader onderzocht en gedefinieerd worden en eventuele additionele groeimarkten toegevoegd.
- Vanuit het Rijk zal de medeverantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van elk van de dan geselecteerde specifieke groeimarkten bij de vakdepartementen worden belegd; hiermee wordt geborgd dat de versnellingsmaatregelen aansluiten bij bestaand en te ontwikkelen beleid (bijvoorbeeld transitieagenda's, koploperaanpak).
- Het Rijk voorziet in een centraal kenniscentrum (bijvoorbeeld bij RVO) ter ondersteuning van de uitvoering van de versnellingsplannen (koploperaanpak en/of versnellingshuis voor de circulaire economie). Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de pilot's en demo's in de Integrale Kennis en Innovatieagenda (IKIA) en is kennisdeling en het toegankelijk maken van instrumenten voor kleine bedrijven/startups een centraal element.
- De industrie zegt medewerking aan de uitvoering van de versnellingsplannen toe.

3.3 Nieuwe technologieën

- Per technologie of thema wordt voor de zomer 2019 een publiek-private marsroute opgesteld; elke marsroute formuleert een heldere ambitie in de vorm van de beoogde kostenreductie in 2030. De marsroutes bestrijken de hele innovatieketen: van vroege technologieontwikkeling tot en met opschaling.
- Voor de eerste fasen van (toegepast) onderzoek (TRL-fasen 1 tot en met 4) worden agenda's en programma's opgesteld in het kader van onder andere de Nationale Wetenschapsagenda en de agenda's van topsectoren zoals Energie, HTSM en Chemie. Voor deze agenda's zijn de bestaande instrumenten beschikbaar, zoals de middelen voor de NWA, de pps-toeslag, regionale en Europese middelen, etc.
- Vanuit de klimaatenvelop is € 60 mln oplopend tot € 100 mln (vanaf 2023 en inclusief groene waterstof) per jaar beschikbaar voor het realiseren van de marsroutes. Hierbij ligt de focus op pilots en demo's die nodig zijn voor opschaling (TRL 5 tot en met 8). Uitgangspunt is dat de bedrijven ook additioneel hetzelfde bedrag investeren in de marsroutes.
- Op basis van door de topsectoren samen met de overheden, kennisinstellingen en bedrijven op te stellen marsroutes en de daarin beoogde kostenreductie wordt besloten waar en hoe het geld wordt ingezet. Bijzonder aandacht is nodig voor grotere projecten, die nog net niet geschikt zijn voor de SDE++. Bedrijfsleven en overheid zullen zich samen inspannen om maximaal nut te halen uit Europese middelen die voor demonstratie en first of a kind fabrieken beschikbaar zijn.
- De focus van de inzet van middelen wordt gericht op 3 of 4 families van technologieën, zoals bijvoorbeeld elektrolyse van water (groene waterstof), elektrificatie, CCU, circulaire processen en warmte-uitkoppeling. Daarnaast wordt ruimte gecreëerd voor een vrije categorie en de koploperaanpak.
- Periodiek worden marsroutes geactualiseerd, zodat een voortrollende agenda ontstaat.
- In 2019 kunnen initiatieven al worden ondersteund.

- Waar relevant zal een marsroute ook aandacht besteden aan randvoorwaarden, zoals wet- en regelgeving, vergunningen, infrastructuur, financiering, etc.
- De overheid werkt in consultatie met industrie voor medio 2019 de toe te passen instrumentenmix (afhankelijk van TRL-niveau) nader uit, ook met aandacht voor grotere projecten die nog niet geschikt zijn voor SDE++.
- De overheid en de industrie zetten zich gezamenlijk in voor kennisdeling en voor het toegankelijk en werkbaar maken van instrumenten voor kleinere bedrijven en start-up's.
- Voor de beoogde emissiereductie van de industrie is een versnelde uitrol van kostenefficiënte maatregelen het beste te bereiken door via de tendersystematiek van de verbrede SDE++ een tegemoetkoming te bieden in de additionele meerkosten van betreffende maatregelen. Kern van de verbrede SDE+ (SDE++) is dat op basis van een tender voorstellen met de laagste kosten per ton CO₂-reductie worden gesubsidieerd met een tegemoetkoming in de onrendabele kosten van CO₂-reducerende investeringen. Door de tendersystematiek worden bedrijven uitgedaagd om tegen een lage prijs in te schrijven, om de kans te vergroten dat zij subsidie ontvangen voor CO₂-reducerende investeringen die vroeg of laat noodzakelijkerwijs genomen moeten worden.
- Rangschikking van inschrijvers voor de tender wordt bepaald op basis van gevraagde subsidie-euro's per ton CO₂.
- De SDE++ werkt op voorhand niet met een vastgesteld budget per sector of technologie. Waar mogelijk wordt gewerkt zonder budget- of productieplafonds per sector of technologie.
- De SDE++ is geschikt voor projecten met een minimale schaalgrootte. Voor kleinere projecten en met name voor het MKB zal worden onderzocht hoe deze in aanmerking kunnen komen voor SDE++ middelen zonder te worden geconfronteerd met hoge administratieve lasten voor bedrijven en lagere uitvoeringskosten voor de overheid (RVO). CCS leidt niet tot ongewenste verdringing. Ongewenste verdringing treedt op als technologieën die noodzakelijk zijn voor de mix in 2030, maar nu nog te duur zijn in de SDE++, niet tijdig tot uitrol komen. Hiermee wordt voorkomen dat CCS het volledige SDE - budget opsoupeert.
- Het budget ten behoeve van CO₂-reductie in de industrie via de SDE++ komt in 2020 beschikbaar. Het budget loopt geleidelijk op naar indicatief € 550 mln in 2030. Deze € 550 mln leidt niet tot additionele SDE++ uitgaven maar zijn inpasbaar binnen het geraamde SDE++ budget
- De kosten voor de industrie stijgen met indicatief € 375 mln. Circa € 200 mln hiervan is het gevolg van de geraamde lastenstijging voor de industrie (geraamde stijging van de ODE-heffing). Hier bovenop is in de voorliggende varianten een lastenstijging van maximaal € 130 mln voorzien als gevolg van de verrekening van de infrastructuur voor nieuwe windparken op zee. Ten slotte stijgen de kosten met € 45 mln als gevolg van de beëindiging van de regeling ETS-compensatie. Het kabinet zal een alternatief voor afschaffing van de ETS- compensatieregeling doorvoeren ter compensatie van de kosten als gevolg van ETS onder de voorwaarde van adequate dekking te betalen door de industrie zelf.

3.4 CO₂-reductieplannen

Partijen formuleren als doelstelling/ambitie om - op basis van bovenstaande vormgeving en maatvoering van de SDE++ - een gemiddelde kostenreductie van ten minste € 10 per ton te realiseren ten opzichte van het basispad PB. Het maken van individuele transitieplannen en -afspraken draagt ertoe bij dat alle bedrijven een bijdrage leveren, koplopers worden beloond en achterblijvers die niet conform reductieplan leveren en free-riders worden gestraft. Bedrijven met een uitstoot van 10 kton CO₂ of meer krijgen in samenhang met de in het tweede kwartaal van 2019 te sluiten sectorklimaatafpraak de wettelijke plicht om een CO₂-reductieplan op te stellen.

In de CO₂-reductieplannen wordt het volgende opgenomen:

- de CO₂ reductie en de CO₂-efficiency tot en met 2030;

- een doorkijk naar CO₂-neutrale productie in 2050;
- welke CO₂ reducerende investeringen de komende 5 jaar worden gedaan inclusief een tijdslijn van voorbereidende werkzaamheden (feasibility, engineering, final investment decision, vergunningsprocedure, etc) en welke voorbereidingen worden getroffen voor investeringen na 2025;
- De verplichte maatregelen: dit zijn maatregelen met een terugverdientijd van 5 jaar of korter en maatregelen op de erkende maatregelen lijst;
- welke investeringen bovenop de verplichte maatregelen afhankelijk zijn van SDE++ ondersteuning;
- aan welke innovatie- en pilotprogramma's het bedrijf meedoet;
- welke eventuele scope 2 en scope 3 maatregelen worden genomen;
- welke investeringen conditioneel zijn aan inspanningen van anderen anders dan SDE++ ondersteuning (bijvoorbeeld infrastructuur die niet door het bedrijf zelf wordt aangelegd of vergunningen).

Hierover:

- Bedrijven met een goedgekeurd reductieplan die de maatregelen niet conform het reductieplan ten uitvoer brengen, krijgen een malusheffing over de te veel uitgestoten CO₂.
- Bovenstaande aanpak zal in het eerste kwartaal van 2019 verder worden uitgewerkt inclusief het door RVO op te stellen toetsingskader.
- Jaarlijks wordt de voortgang van de uitvoering van de CO₂-reductieplannen gerapporteerd aan RVO. In die rapportage wordt aandacht besteed aan geplande en uitgevoerde projecten, bereikte CO₂-besparing, resterende CO₂-uitstoot en de levering van restwarmte tussen industriële partijen onderling en actoren uit andere sectoren binnen het Klimaatakkoord. Ook rapporteren bedrijven over de acties die zijn genomen om belemmeringen weg te nemen en de activiteiten die zijn ondernomen om in aanmerking te komen voor subsidiegelden. RVO aggregereert deze informatie ten behoeve van de KEV; in de uitvoering wordt de samenwerking gezocht met de NEa (ETS-bedrijven) en RIVM (niet ETS-bedrijven).

3.5 ETS en de internationale context

- De Nederlandse regering zal zich in Europees verband actief inzetten voor de steun van andere koploperlanden in het verhogen van de CO₂-reductiedoelen resulterend in een CO₂-prijs van tenminste € 30 in 2030. Naast het feit dat dit noodzakelijk is om het 55% doel te realiseren heeft een Europese samenwerking tevens als voordeel dat de impact op het level playing field voor het bedrijfsleven wordt geminimaliseerd.
- De Nederlandse overheid spant zich in om landen die achterblijven bij de doelstellingen van Parijs aan te sporen tot actie.
- De Nederlandse brancheverenigingen voor de industrie zullen de verschillende roadmaps en de opgedane kennis met het CO₂-reductiedoel van 49% actief delen en beschikbaar stellen voor hun Europese counterparts.
- Partijen zetten zich ervoor in dat er voor de periode na 2030 een verlenging van voor de *carbon leakage* voorzieningen in de ETS Richtlijn komt, dan wel een alternatief ervoor.
- De Nederlandse regering zal zich actief inzetten om in het ETS erkenning voor relevante CO₂-reductiemaatregelen te krijgen, zoals CCU en elektrische boilers.

3.6 Afspraken afvang en opslag CO₂

Partijen spreken hierbij het volgende af:

- CCS mag de structurele ontwikkelingen van alternatieve klimaatneutrale technieken of activiteiten voor CO₂-emissiereductie niet in de weg staan. In het algemeen is het wenselijk afgevangen CO₂-emissies onder de grond op te slaan waar alternatieven niet snel genoeg met voldoende volume of kostenefficiënt beschikbaar zijn en waarbij er (op termijn) potentie is voor hergebruik van CO₂ als grondstof (CCU).
- De SDE++subsidie kan alleen voor CCS-projecten worden benut die bijdragen aan de opgave voor de industrie, waarvoor geldt dat er redelijkerwijs geen kosteneffectieve alternatieven zijn en die passen in een transitie naar CO₂-neutraliteit in 2050 zoals blijkend uit een goedgekeurd CO₂ transitieplan. Ook mag CCS niet leiden tot ongewenste verdringing.
- Gedurende de periode van het Klimaatakkoord zal de CO₂ afkomstig van de CCS-projecten enkel onder zee ondergronds worden opgeslagen.
- Het Rijk vraagt betrokken partijen om uiterlijk medio 2019 (eventuele knelpunten ten aanzien van) de benodigde infrastructuur in kaart te brengen om de plannen van de industrie ten uitvoer te brengen.
- Het Rijk werkt principes uit rond de marktordening en de aansprakelijkheden, en beziet of, wanneer en onder welke randvoorwaarden publieke partijen betrokken kunnen zijn bij CCS.

3.7 Overige afspraken

- Op zee opgewekte energie wordt bij aanlanding aangesloten op het hoofdnetwerk nabij industriële clusters aan de kust en wordt daar zo veel mogelijk gebruikt.
- Voor industriële clusters verder landinwaarts gelegen zoals Emmen en Chemelot wordt ook gekeken naar alternatieven in de elektriciteitsvoorziening in plaats van directe aansluiting op energie opgewekt op zee die leiden tot afdoende, tijdige en betaalbare oplossingen.
- CO₂-opslag vindt vooralsnog enkel plaats in lege gasvelden in zee.
- In de CO₂-reductieplannen van de industrie wordt de infrastructuurbehoefte voor elektriciteit, gassen, vloeistoffen en warmte voor de industrie in beeld gebracht.
- In de RES'en wordt de infrastructuurbehoefte voor elektriciteit, gassen, en warmte voor de gebouwde omgeving in beeld gebracht, alsmede de locatie van hernieuwbare energie-opwek in de regio en daaraan gekoppelde infrastructuur. In de RES'en kan in kaart worden gebracht waar en hoeveel restwarmte van de industrie kan worden afgenomen.
- In 2020 stelt het Rijk, mede op basis van input van partijen aan de tafels en stakeholders, een brede visie marktordening & energietransitie vast, inclusief beleidsagenda richting 2030. Hierin wordt vanuit een systeemperspectief ingegaan op de ordening, regulering en bekostiging van nieuwe infrastructuur voor met name warmte, waterstof en CO₂; rekening houdend met de implicaties voor gas en elektriciteitsnetwerken en ruimtelijke impact en vertrekkend vanuit scenario's voor 2030 en 2050. Vooruitlopend daarop komt het rijk in 2019 met een Rijksvisie marktordening CCS en bekostiging CO₂-infrastructuur; de wettelijke kaders moeten uiterlijk 2021 zijn aangepast.
- Het Rijk consulteert de maatschappelijke partners die van de infrastructuur gebruik maken als onderdeel van de borging van dit Klimaatakkoord voorafgaand aan de vaststelling van de aanpak en programma. Bestaande CO₂ en H₂ infrastructuur en reeds werkende marktmechanismen voor huidige toepassingen cq gebruik van H₂ en CO₂ blijven gerespecteerd.
- Op basis van de door de partners in het Klimaatakkoord besproken en gedeelde aanpak wordt de daartoe benodigde wetgeving zo snel mogelijk aan de Tweede Kamer aangeboden.
- Gasunie en TenneT starten in 2019, samen met de regionale netbeheerders, een integrale infrastructuurverkenning 2030-2050 (oplevering is voorzien in 2021), die de basis vormt voor afspraken rond investeringen in infrastructuur tussen netbeheerders en overheden. In de verkenning zijn inzichten vanuit de energiesector, vraagontwikkeling in de industrie en bevindingen vanuit RES'en meegenomen.

- Het Rijk zal bij de ontwikkeling van Warmtewet 2.0 meer duidelijkheid geven over de marktordening bij warmtenetten. Mogelijk zullen ook de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet daarbij gewijzigd moeten worden.
- Het Rijk kijkt in 2019 op welke wijze financiële ondersteuning voor (industriële) warmtenetten kan worden vormgegeven.

3.8 CO₂-voetafdruk en circulair aanbesteden

- In de onderzoeksagenda van het Rijk en de partners in het Klimaatakkoord wordt expliciet ruimte gemaakt voor onderzoek en implementatie van het bepalen van de CO₂-voetafdruk van producten en diensten; hierbij vormt ontwikkeling van een digitale accounting van de CO₂-footprint in de keten (bijvoorbeeld via blockchains) onderdeel van deze agenda.
- Europees zet Nederland zich in voor de ontwikkeling door de Europese Commissie van CO₂ labelling van half- en eindfabrikaten op basis van geharmoniseerde methodologieën.
- Het Rijk heeft de marktvraag naar circulaire, biobased en klimaatneutrale/-positieve producten en diensten vanuit alle overheden in 2018 een impuls gegeven vanuit de klimaatvelop; d.m.v. nationale leernetwerken voor het circulair en klimaatneutraal inkopen van bijvoorbeeld ICT, energie, textiel en bouw, kennisontwikkeling rond CO₂-schaduwbeprizing, en ondersteuning van inkooppilots. Het Rijk zet dit beleid voort in samenspraak met marktpartijen en intensiveert dit als onderdeel van het Klimaatakkoord, ook na 2019.
- Via de Green Deal Circulair Inkopen en de Community of Practice Biobased Inkopen wordt de opgedane kennis gedeeld met uiteenlopende branches van het inkopende bedrijfsleven.
- In de Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW) stimuleren het Rijk en andere overheden klimaatneutrale en circulaire innovaties binnen de eigen aanleg- en onderhoudsprocessen, mede door maatregelen te nemen op het gebied van materialen (zoals asfalt, beton, grond en staal) en producten, bijvoorbeeld door middel van ketenakkoorden.

4. Sectortafel mobiliteit

Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd. Dit is de visie die de deelnemers aan de Mobiliteitstafel willen bereiken door in te zetten op een integrale benadering van het mobiliteitssysteem, waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden ontwikkeld en benut én alle modaliteiten schoon zijn. Hiermee wordt niet alleen voldaan aan de afspraken van Parijs, maar wordt ook een significante bijdrage geleverd aan de terugdringing van overige milieuschade.

In het perspectief van deze opdracht en de doelen voor 2030 en 2050 concludeert de Mobiliteitstafel dat de bestuurlijke kaders en uitgangspunten uit het Regeerakkoord ontoereikend zijn om het mobiliteitssysteem toekomstbestendig te maken. De langetermijnhorizon van een robuust mobiliteitssysteem vereist diverse systeemveranderingen.

De Mobiliteitstafel stelt dat de volgende drie maatregelen onmisbaar zijn, en in 2019 uitwerking vergen voor zo spoedig mogelijke invoering:

1. **De Rijksoverheid vormt het Infrastructuurfonds om naar een mobiliteitsfonds.**

Belangrijk hierbij is om de nieuwe uitgangspunten bij het Mobiliteitsfonds op korte termijn al toe te passen bij nieuwe opgaven, zoals het nadrukkelijker meewegen van slimme maatregelen waarmee de flexibiliteit tussen de modaliteiten (OV, weg, waterweg, fiets) wordt vergroot. Extra investeringen om bestaande en nieuwe knelpunten in (stedelijke) bereikbaarheid op te lossen en modal shift een verdere impuls te geven acht de tafel noodzakelijk. Het huidige Infracfonds biedt hiervoor onvoldoende (vrij besteedbare) middelen.

2. Overheden maken tempo met regionale mobiliteitsplannen en een daarmee samenhangend nationaal mobiliteitsplan.

Voor het realiseren van zorgeloze mobiliteit heeft iedere regio een specifieke integrale aanpak nodig. De regionale schaal is hét schaalniveau om met concrete oplossingen en maatwerk te komen. Deze plannen vormen de gedeelde basis voor gezamenlijke investeringen en de afspraken uit het Klimaatakkoord worden hier onderdeel van.

3. Een verkenning naar een andere bekostigingssystematiek.

Het kabinet constateert in de kabinetsappreciatie van 5 oktober 2018 dat: “de transitie op termijn structurele gevolgen heeft voor de inkomsten van de overheid, bijvoorbeeld doordat de inkomsten via de energiebelasting op aardgas en verschillende belastingen in de mobiliteitssector teruglopen. Daarom zal het kabinet zich, als onderdeel van de verkenning voor de verbetering van het belastingstelsel, buigen over de mogelijkheden deze endogene belastingderving op te vangen”.

4.1 Duurzame energiedragers

- Bij concessieverlening van tankstations de tank- en laadinfrastructuur voor duurzame energie bronnen in het vervoer versnellen (en waar nodig aanpassingen voor veiligheid maken).
- Uitrol & opschaling van zero emissie bussen & alternatieve tank- laadinfrastructuur (vervoersregio's & concessie-verlenende overheden).
- Uitrol & opschaling zero emissie doelgroepenvervoer.
- Nieuw convenant voor zero emissie reinigingsvoertuigen wordt in 2019 uitgewerkt.

4.2 Stimulering elektrisch (personen)vervoer

- Bedrijven met een verduurzaamd wagenpark in het voordeel gunnen bij aanbestedingen: duurzaamheid als eis of zwaarwegende wegingsfactor bij gunningen.
- Rijk dient in 2019 wetvoorstel in dat gedifferentieerd parkeren vanaf 2021 of eerder wettelijk mogelijk maakt. Gemeentes kunnen parkeerbeleid inzetten in combinatie met o.a. een milieuzone.
- Inkoop eigen wagenpark (lichte voertuigen ZE in 2030, zware voertuigen zoveel mogelijk emissieloos in 2030).
- Duurzame inkoop doelgroepenvervoer (zoveel mogelijk ZE in 2025, max 2030 zonder emissies).
- Inkoop opdrachten: voorwaarde emissieloos vervoer uiterlijk 2030.
- Gemeenten onder de green deal autodelen steunen het elektrificeren van autodelen door:
 - Parkeernormen in nieuwbouwwijken waar mogelijk naar beneden te stellen (rekening houdend met de lokale gewenste mobiliteitsmix), bij hoogstedelijke inbreidingslocaties wordt een zo laag mogelijke parkeernorm aanbevolen.
 - Elektrische deelautos buiten kantooruren voor gebruik van burgers open stellen.
 - Voor standplaats gebonden deelauto's zorgt de gemeente voor een vaste parkeerplaats. Voor deelauto's zonder vaste standplaats onderzoeken gemeenten naar mogelijkheden voor gemeentebrede en wederzijds erkende parkeervergunningen (resultaten daarvan uiterlijk medio 2019)

openbaar).

- Onderzoek naar een campagne auto delen (met andere partijen).

4.3 Laadinfrastructuur

- Uitgangspunt bij de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is geen directe financiële overheidsstimulering voor de aanleg en exploitatie laadinfrastructuur.
- Wel is ondersteuning nodig voor innovaties, procesbegeleiding, monitoring en evaluatie.
- Decentrale overheden hebben voorts circa 5 miljoen euro per jaar voor uitvoeringskosten ten behoeve van de implementatie van de agenda geclaimd. Dit bedrag wordt nader onderbouwd en krijgt een plak in de afspraken over de decentralisatie van het Klimaatakkoord.
- Onderzoek naar versnelling gebruik elektrische tweewielers & beschikbaar stellen van parkeerplekken met bijhorende laadinfra.
- In de Nationale Agenda Laadinfra worden samenwerkingsregios ingericht of versterkt, daar worden afspraken over laadinfrastructuur, plaatsingsbeleid & uitrolplannen gemaakt en elke twee jaar geactualiseerd.
- Het realiseren van robuuste laadinfrastructuur voor (stads)logistiek ten behoeve van een verdere ingroei van elektrische mobiele werktuigen en elektrisch vervoer van goederen.

4.4 Verduurzaming logistiek

- In de 30-40 grotere steden worden in Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES)-verband uiterlijk in 2020 middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) vastgesteld zoals die met ingang van 2025 voor goederenvervoer zullen gelden. Andere gemeenten kunnen zich hierbij aansluiten.
- Voor de ZE-zones die met ingang van 2025 zullen gaan gelden, zal uiterlijk in 2020 (via een gestructureerd proces onder gezamenlijke regie van Rijksoverheid en gemeenten) vastgesteld worden hoe de invoering zal plaatsvinden, zodat het bedrijfsleven zich hierop tijdig kan voorbereiden. Andere gemeenten, die in een later jaar een zero-emissie zone instellen, zullen dit minimaal vier jaar van tevoren aankondigen ten behoeve van een gestructureerde voorbereiding voor overheid en bedrijfsleven.
- De VNG neemt het voortouw om met gemeenten organisatorische en IT-randvoorwaarden te realiseren om in 2025 zero-emissie zones in te kunnen voeren. Gemeenten stimuleren de ontwikkeling van de markt vraag door in vergunningsverlening, inkoop en aanbestedingen (van decentrale overheid én van derden) duurzame logistiek in te bouwen en te belonen. Tevens werken zij aan infrastructurele aanpassingen (aan bijvoorbeeld de fietsinfrastructuur en de publieke laadinfrastructuur) die noodzakelijk zijn om nieuwe concepten mogelijk te maken.
- Indien de uitvoeringsagenda's in 2025 nog niet geleid hebben tot het instellen van middelgrote zero-emissie zones in 30-40 steden, verplicht de Rijksoverheid uiterlijk in 2026 om in 2030 zero-emissie zones in te stellen. De voortgang van het aansluiten van gemeenten zal voortdurend gemonitord worden. De Rijksoverheid zal reeds starten met het voorbereiden van wetgeving opdat snelle invoering van een wettelijke verplichting kan plaatsvinden.
- Het systeem van milieuzones (met onderdeel zero emissie zones) wordt in 2022 geëvalueerd & het Rijk creëert in overleg met regionale overheden randvoorwaarden tbv een level playing field voor toegang tot ZE zones.
- Gemeenten stimuleren de ontwikkeling van de markt vraag door in vergunningsverlening, inkoop en aanbestedingen duurzame logistiek in te bouwen en te belonen. Tevens werken zij aan infrastructurele aanpassingen om nieuwe concepten mogelijk te maken.

- Zero-emissie mobiele werktuigen op nemen in inkoopprocessen van bijvoorbeeld bouwwerkzaamheden en groenvoorziening.

4.5 Verduurzaming personenmobiliteit (incl. fiets, OV, zakelijk reizen)

- Minimaal 80 werkgevers in 2020 en 500 werkgevers uiterlijk in 2030 gaan voor minimaal 50 procent CO₂-reductie van zakelijke mobiliteit in 2030 ten opzichte van 2016; daarvoor goede afstemming tussen land en regio om administratie voor werkgevers te beperken.
- Gemeenten kunnen zich als werkgever bij Anders Reizen aansluiten.
- Vanaf begin 2022 normering in wetgeving voor werkgevers met meer dan 100 medewerkers; decentrale overheden zijn verantwoord voor toezicht en handhaving.
- CO₂-reductie realiseren met behulp van gemeentelijk parkeerbeleid
- Binnen NOVI ruime fietsparkeernormen bij bedrijven en woningen als nieuwe norm en eis.
- In de afspraken over duurzaam aanbesteden dient in de klanteisen rekening gehouden te worden met de gevolgen voor de fiets.

4.6 Regionale mobiliteitsprogramma's

- Voor het realiseren van zorgeloze mobiliteit heeft iedere regio een specifieke integrale aanpak nodig. De regionale schaal is hét schaalniveau om met concrete oplossingen en maatwerk te komen.
- Om de regionale uitvoering van het Klimaatakkoord vorm te geven, wordt per regio een programma voor slimme en duurzame mobiliteit opgezet (hierna te noemen: 'regionale programma's'), met een landelijke equivalent (hierna te noemen: 'nationaal programma').
- Deze programma's vormen de gedeelde basis voor gezamenlijke investeringen en de afspraken uit het Klimaatakkoord worden hier onderdeel van. In gebieden waar nog geen passende governance structuur is, wordt deze ontwikkeld. Samenwerking van overheden in deze regionale programma's is cruciaal (en equivalent aan de Regionale Energiestrategieën (RES)).
- De plannen worden uiteindelijk in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgesteld.
- De Rijksoverheid faciliteert de regionale programma's met actieve participatie en ondersteuning, en voert regie voor onderlinge samenhang en regio-overschrijdende landelijke aspecten (wet- en regelgeving, uniformering, kaders, etc.). Voor deze landelijke regie initieert de Rijksoverheid een nationaal programma Slimme en Duurzame mobiliteit met bestuurlijke, strategische gesprekken met vertegenwoordiging van regio en overige partijen. Onderdeel van dit gesprek zijn:
 - De ingezette omslag naar een duurzaam en klimaatbestendig mobiliteitssysteem.
 - De relatie tussen mobiliteit en ruimte, de Woonagenda en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).
 - De gewenste mobiliteitstransitie zoals verwoord in Zorgeloze Mobiliteit.
 - Wat dit vraagt aan instrumenten, zoals de Mobiliteitsagenda en het Mobiliteitsfonds, en afspraken over governance en samenwerking. Over een van deze instrumenten, het Mobiliteitsfonds, vindt momenteel met betrokken partijen reeds overleg plaats.
 - Op een bestuurlijk overleg begin 2019 wordt het proces vastgesteld te komen tot regionale en het nationale programma. De eerste concept plannen kunnen op de Bestuurlijke Overleggen voor het MIRT (BO's MIRT) in het najaar van 2019 worden besproken. De plannen worden uiteindelijk in het kader van het MIRT vastgesteld.

4.7 MIRT

De bestaande MIRT-programma's tot 2028 worden slim benut voor duurzame mobiliteit, daartoe:

- Spreken Rijk, VNG en IPO af om bij lopende MIRT-trajecten te verkennen of maatregelen voor fiets en multimodale hubs, kansrijk zijn om mee te nemen bij aanpassingen aan infrastructuur.
- Bij bepaling van de scope van een project worden kansen en impact voor de fiets overwogen. Tevens wordt een verkenning opgezet naar kansen en belemmeringen voor het realiseren van fietsprojecten binnen de programma's.
- Rijk, IPO en VNG spreken in het kader van Tour de Force af dat begin 2019 een verkenning wordt afgerond naar kansrijke koppelingmogelijkheden tussen lopende rijksprogramma's en inventarisaties van Provincies, VNG, F10, en RWS naar de gewenste en benodigde fietsinvesteringen.
- Op basis van de verkenning wordt met de Tour de Force voor eind mei 2019 een gezamenlijk overzicht met kansrijke fiets- en stedelijke logistiek projecten en multimodale hubs vastgesteld.

4.8 Mobility as a Service (MaaS)

- Rijk en lokale overheden faciliteren en stimuleren deelconcepten. In de fysieke ruimte, onder andere dicht bij OV-locaties, neemt de gemeente parkeergelegenheid en laadmogelijkheid op in bestemmingsplannen. Deelconcepten zijn onderdeel van de MaaS-pilots.
- Het Rijk, provincies en VNG nemen in de afspraken over duurzaam aanbesteden op dat er bij aanbesteding, wanneer een aanbesteding de fiets raakt, ook specifiek in de klanteisen hiermee rekening te houden.

5. Sectortafel landbouw en landgebruik

5.1 Gezamenlijk aan de slag in de varkens- en zuivelsector

De klimaatambities in de zuivelsector en de varkenssector zijn een gezamenlijke opgaven. Dit vraagt van gemeenten stappen te zetten waar zij een rol hebben.

- Gemeenten zetten zich in voor een voortvarende afhandeling van de klimaatmaatregelen, door ons in te zetten op een beslistermijn van 13 weken. Hiermee lopen we vooruit op de nieuwe omgevingswet van 2021.
- Gemeenten dragen bij in de sloop van stallen die meedoen met de saneringsregeling en stoppersregeling. Met name door het ruimtelijke instrumentarium en herbesteding van locaties.
- Het ondersteunen van gebruik van nieuwe stalsystemen door heldere wet- en regelgeving en een heldere vastlegging van wat een proefstalstatus is.
- Het koppelen van de varkenssector en zuivelsector aan de Regionale Energiestrategie (RES) als potentieel energieopwekking om zo de verdienmodellen te versterken.

5.2 Inzetten op meer groen en bomen in de gemeente

Opslag van CO₂ is een belangrijk onderdeel in het tegengaan van de klimaatverandering. Gemeenten moeten inzetten op het niet laten verdwijnen van bestaand groen én het realiseren van nieuw groen.

- Gemeenten leveren inspanning om ontbossing te beperken tot het onvermijdelijke. Hiervoor wordt een

adequate CO₂-compensatie voor geleverd.

- Gemeenten streven samen met andere grondbezitters naar het vergroten van het areaal bomen met 1% per jaar voor heel Nederland.
- Gemeenten combineren de invulling van openbare ruimte zoveel mogelijk met CO₂-vastlegging, biodiversiteit, en ruimtelijke kwaliteit.
- Bij nieuwbouwprojecten maken gemeenten extra groene ontwikkelingen mogelijk en berekenen deze bij de ontwikkelingskosten mee.
- Bij de herziening van de omgevingsvisies in het ruimtelijke beleid leggen gemeenten de realisatie van bos in nieuwbouw wijken vast.

5.3 Het verminderen van verspilling van voedsel

Om voedsel te verminderen is gedragsverandering nodig en een verminderde consumptie. Gemeenten zitten hier het dichtst bij de mensen.

- Gemeenten zetten in op campagnes, acties, en 'living labs' om gedrag te veranderen.
- Gemeenten hebben een voorbeeldfunctie als voedselafnemer.
- Gemeenten financieren lokale en kleinschalige initiatieven
- Gemeenten monitoren de voortgang in de vermindering van de verspilling.

5.4 Eén programma per veenweidegebied

In het veenweide gebied is veel CO₂ opgeslagen. Als we hier niet gezamenlijk een goed plan voor maken kan deze vrij komen en een extra opgave creëren.

- Gemeenten leiden samen met provincies en waterschappen gebiedsprocessen. De financiering hiervan ligt bij deze drie partijen. Hiervoor komt een conceptprogramma. Hierin wordt de rol, financiën, monitoring, en verbinding bestaande processen beschreven. Uiterlijk eind 2019 zal een beeld zijn of de opgave van 1mton CO₂-eq reductie gehaald wordt.
- Gemeenten benutten dit conceptprogramma veenweide in samenhang met de RES en nemen het op in hun omgevingsvisie.