

Vergaderjaar 2018–2019

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 325

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 mei 2019

Op 17 april vond in uw Kamer een rondetafelgesprek plaats over de klimaattafel mobiliteit. Voorafgaand aan het rondetafelgesprek heeft TNO, als een van de genodigden van dit gesprek, de Tweede Kamer een position paper gestuurd. De vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat heeft het kabinet gevraagd om een reactie te geven op dit position paper. Dat doe ik hierbij.

TNO benadrukt in het position paper dat voor het bereiken van de klimaatdoelen een doorlopend proces van adaptieve beleidsprogrammering nodig is dat wordt ondersteund door een sterke kennisinfrastructuur. TNO geeft bovendien aan dat zij de ambitie heeft om een stevige rol te spelen in deze kennisinfrastructuur. Daarmee wil TNO bijdragen aan het succes van het Nederlandse klimaatbeleid. TNO verwijst hierbij naar de diverse beleidsondersteunende kennis en tools die ze hiervoor beschikbaar heeft.

Het kabinet ondersteunt het belang dat TNO hecht aan de adaptiviteit van beleid en aan de noodzaak van een sterke kennisinfrastructuur. Innovatie is niet voor niets een doorsnijdend thema binnen het Klimaatakkoord. In de Kamerbrief «Naar Missiegedreven Innovatiebeleid met Impact» (d.d. 13 juli 2018 (Kamerstukken 33 009 en 32 637, nr. 63)) hebben de Staatssecretaris en Minister van Economische Zaken en Klimaat het proces naar het Klimaatakkoord nadrukkelijk een voorbeeldproces genoemd voor het moderniseren van het innovatiebeleid. De integrale kennis- en innovatieagenda (IKIA) die is opgesteld als onderdeel van het ontwerp-Klimaatakkoord articuleert via 13 concrete meerjarige missiegedreven innovatieprogramma's (MMIP's) de benodigde kennis en innovatie voor de maatschappelijke opgave die de klimaatafspraken betekent. De periode tot 1 juli 2019 wordt benut om de IKIA en de MMIP's nader uit te werken. Dit gebeurt, zoals TNO bepleit, in gezamenlijkheid vanuit de topsectoren, TO2-instituten, wetenschap, bedrijfsleven en overheid. Ook TNO maakt hier deel van uit.

Bij de totstandkoming van het ontwerp-Klimaatakkoord heeft TNO, samen met de andere partners in het zogenoemde kennisconsortium (CE Delft, ECN), al een belangrijke rol vervuld. De observaties die TNO in het position paper met de Tweede Kamer deelt, zijn daarom niet nieuw voor betrokkenen bij het Klimaatakkoord. Hieronder volgt een reactie op de observaties die TNO in het position paper schetst:

- *Vormgevingonzekerheid.* TNO waarschuwt dat bij het omzetten van beleidsvoornemens in concreet beleid er aan effectiviteit kan worden ingeboet. Dit is een terecht aandachtspunt; de praktijk is immers weerbarstig. In de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord heeft PBL ook al gewezen op de verschillende vormen van onzekerheid die meespelen in de effectbepaling van deze maatregelen in 2030. Naast gedragonzekerheid (wat is de reactie van burgers en bedrijven op beleidsprykkels?) heeft PBL vormgevingonzekerheid daarom ook nadrukkelijk meegenomen. Inclusief gedrags- en vormgevingonzekerheid schat PBL het effect van de mobiliteitsmaatregelen in het ontwerp-Klimaatakkoord in op een CO₂-reductie tussen 4,2 en 8,0 Mton. De beoogde reductie binnen de sector mobiliteit met 7,3 Mton ligt hier binnen. Tegelijkertijd maakt de bandbreedte duidelijk dat het niet vanzelf goed gaat. Het pleidooi van TNO voor adaptief beleid is daarom op zijn plaats. Het kabinet geeft adaptief beleid vorm door de uitvoering van klimaatmaatregelen nauwkeurig te monitoren en bij te sturen waar nodig.
- *Schone en efficiënte verbrandingsmotoren.* TNO wijst erop dat in 2030 een groot deel van het wagenpark nog uit auto's bestaat met een conventionele verbrandingsmotor. In het ontwerp-Klimaatakkoord is aangegeven dat binnen de verduurzamingsstrategie van de verschillende vervoersmiddelen de prioritering op zero-emissie motoren ligt. Tegelijkertijd is aangegeven dat de inzet van hernieuwbare brandstoffen een middel kan zijn om tijdig de gewenste emissiereducties te bereiken in het wegverkeer. Voor de langere termijn is het streven van partijen om duurzame biomassa in te zetten voor hoogwaardige toepassingen in de economische sectoren waar weinig alternatieven zijn, bijvoorbeeld als brandstof in zware voertuigen en de lucht- en scheepvaart.
- *Rebound-effecten bij innovaties in mobiliteit en logistiek.* TNO wijst de Tweede Kamer op rebound-effecten wanneer innovaties in mobiliteitsystemen betere dienstverlening of lagere kosten tot gevolg hebben. Dit betekent dat de betere dienstverlening of de lagere kosten die voortvloeien uit innovaties kunnen leiden tot een toename in de vraag naar personen- en goederenvervoer en dus tot meer CO₂-uitstoot. TNO adviseert om via carbon accounting en benchmarking van bedrijven of diensten prykkels op te leggen aan het mobiliteitsstelsel. In de doorrekening van PBL is nadrukkelijk rekening gehouden met de rebound-effecten waar TNO op wijst.
- *Stimulering van duurzame mobiliteit via subsidies aan bedrijven.* TNO wijst de Tweede Kamer op de mogelijkheid om stimulering vorm te geven via directe subsidies aan bedrijven en/of door bedrijven te stimuleren om te concurreren op een zo laag mogelijke onrendabele top. Directe subsidies aan bedrijven zijn een beproefd instrument in klimaatbeleid. De Demonstratieregeling Klimaat-Technologieën en -Innovaties in transport (DKTI) is hier een voorbeeld van. De verbrede SDE+ stimuleert koploperbedrijven bij de ontwikkeling van schone technologieën, waarmee de onrendabele top wordt verlaagd. In de kabinetsappreciatie op het voorstel voor hoofdlijnen van een Klimaatakkoord (d.d. 5 oktober 2018) heeft het kabinet aangegeven dat er naast subsidiëring ook voldoende aandacht moet zijn voor de mogelijkheden van normering en beprijzing, zodat de juiste balans in de instrumentenmix ontstaat. Het belang van bijvoorbeeld Europese normering is ook uit de doorrekening van het ontwerp-akkoord door

de planbureaus prominent naar voren gekomen. In het ontwerp-Klimaatakkoord zijn daarnaast ook initiatieven opgenomen waar bedrijven samen gestimuleerd worden om de transitie naar minder CO₂-uitstoot te versnellen, zonder meteen het subsidie-instrument in te zetten. De werkgeversaanpak van de coalitie Anders Reizen is hier een voorbeeld van. In de coalitie Anders Reizen hebben ruim 45 grote ondernemingen zich gecommitteerd aan een halvering van de CO₂-uitstoot op zakelijke mobiliteit en woon-werk verkeer in 2016–2030. Om de beoogde halvering te bereiken is een top tien van maatregelen opgesteld – het Nieuwe Normaal – gebaseerd op best practices van deelnemende partijen.

- *Nieuwe logistieke diensten voor ZE-stadslogistiek*. TNO wijst erop dat bij invoering van zero-emissie zones voor stadslogistiek niet alleen beschikbaarheid van voldoende zero-emissie voertuigen van belang is, maar ook van zero-emissie logistieke dienstverlening. In het ontwerp-Klimaatakkoord is afgesproken dat bedrijven in de logistieke ketens initiatief nemen om duurzame oplossingen te implementeren. Ten behoeve daarvan ontwikkelt de Topsector Logistiek kennis, nieuwe concepten en pilots om aantoonbare duurzame oplossingen mogelijk te maken, inclusief monitoring. Tevens ontwikkelt de Topsector Logistiek kwantitatieve modellen voor de logistieke deelsectoren om de afweging tussen financiële inspanning, concurrentievermogen en CO₂-besparing inzichtelijk te maken, zodat investeringsbeslissingen versneld kunnen worden. Op deze manier zullen duurzame en efficiënte stadslogistiek elkaar versterken, waardoor het bij zero-emissie stadslogistiek niet alleen gaat om de 1-op-1 vervanging van bestaande voertuigen door emissieloze voertuigen, maar ook om de verbetering van de logistieke systemen. Zo wordt ook de bereikbaarheid en doorstroming van steden verbeterd.
- *Luchtvaart en zeevaart*. TNO wijst de Tweede Kamer op de emissies door zee- en luchtvaart en dat bij de luchtvaart naast een focus op CO₂-emissies ook aandacht nodig is voor de gevolgen van uitstoot van andere emissies, waaronder waterdamp op grote vlieghoogte. In het ontwerp-Klimaatakkoord is toegelicht dat voor de internationale zee- en luchtvaart met name mondiale afspraken worden gemaakt vanwege het grensoverschrijdende karakter van deze modaliteiten. De binnenlandse uitstoot maakt wel onderdeel uit van de klimaatafspraken en worden verder uitgewerkt in de duurzame luchtvaarttafel en de Green Deal binnenvaart, zeevaart en havens.

Ik vertrouw erop uw Kamer hiermee van een adequate reactie te hebben voorzien.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer