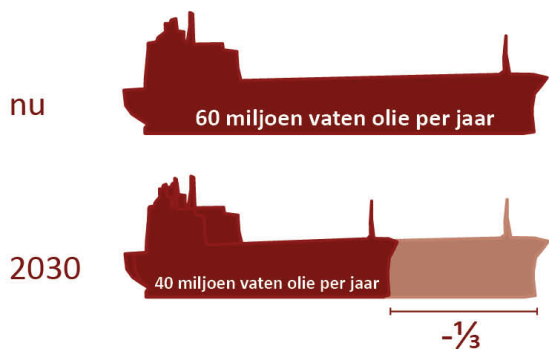


## Spiedplan voor minder aardolie

4 mei 2026

De escalatie van de oorlog in het Midden-Oosten in maart 2026 maakte één ding pijnlijk duidelijk: binnen enkele weken werd olie tientallen procenten duurder terwijl Nederland hier geen enkele controle over had en slechts kon toekijken. Dat is helaas geen incident, maar het gevolg van het huidige systeem waarin we vastzitten. Onze economie draait nog altijd op geïmporteerde aardolie en blijft daarmee afhankelijk van geopolitiek, prijsvolatiliteit en (buitenlandse) fossiele belangen die verandering vertragen. Dat is niet nodig. Alternatieven op schaal bestaan al, bijvoorbeeld in de mobiliteit. Toch houden de manier waarop we investeren, plannen en belonen ons gevangen in het oude, op olie gebaseerde systeem. Dit actieplan is bedoeld om die afhankelijkheid van aardolie niet langer te managen, maar actief af te bouwen en biedt daarvoor een eerste set aan maatregelen. Juist in deze periode bepalen we of we voorbereid zijn op wat volgt.

### Kabinetsplan nodig voor eenderde minder olie-import in 2030



bron: NVDE spiedplan minder aardolie (april 2026), visualisatie NVDE

Nederland verbruikt jaarlijks bijna 400 PJ aardolieproducten voor onze binnenlandse mobiliteit, wat vergelijkbaar is met zo'n 60 miljoen vaten olie (exclusief raffinageverliezen). De maatregelen in dit actieplan laten zien dat een groot deel van het Nederlandse verbruik op korte termijn al kan worden teruggedrongen, met stappen die direct uitvoerbaar zijn en structureel doorwerken.



Naast eigen verbruik vindt er in Nederland veel productie plaats van bunkerbrandstoffen (voor de internationale sloop- en luchtvaart) en gebruikt onze petrochemische industrie aardolie voor het maken van plastics en andere materialen (goedgevoel voor de export); ook daar is aardolie voor nodig. In totaal importeerde Nederland in 2024 zo'n 2400 PJ ruwe aardolie (bijna 400 miljoen vaten). Al die olie komt uit het buitenland: twee jaar terug nog importeerden we voor 29 miljard euro aan aardolie, tegen de toen nog gematigde olieprijs.

## Mobiliteit en industrie

De grootste kansen voor minder binnenlands aardoliegebruik liggen bij mobiliteit. Daar focust dit spiedplan op. Daarnaast gaat ruwweg twintig procent van onze binnenlandse olieconsumptie via ons gebruik van petrochemische materialen, onder meer plastics. Ook daar ligt een kans om de vraag af te bouwen en de overstap naar duurzame materialen te versnellen. Daar zijn inmiddels legio technieken voor, maar de praktijk is weerbarstig. Dit deel van ons aardolieverbruik is geen onderdeel van dit plan.

## Waarom juist nu versnellen?

Dit pakket is meer dan een reactie op geopolitieke spanningen. Het is een kans om gericht te investeren in een robuuster, schoner en betaalbaarder energiesysteem en om een afhankelijkheid af te bouwen die Nederland zich steeds minder kan permitteren. De vraag is dus niet óf we kunnen versnellen, maar waarom we het nog onvoldoende doen. De voordelen liggen immers op tafel:

- Lagere energiekosten voor huishoudens en bedrijven door efficiënter gebruik en minder brandstofverbruik
- Meer energie-onafhankelijkheid door gebruik van wind- en zonne-energie van eigen bodem en minder blootstelling aan instabiele internationale markten en regimes
- Snelle opschaling van efficiënte technologieën zoals elektrificatie van vervoer (met aanzienlijk lager energiegebruik per kilometer)
- Betere luchtkwaliteit en leefomgeving door minder uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof
- Versnelling van de klimaatdoelen

Urgentie, stimuleringsbeleid én het creëren van de juiste randvoorwaarden zijn essentieel bij het verminderen van onze verslaving aan benzine, diesel en olie. Dit pakket vraagt om consistente randvoorwaarden: voortvarend beleid, versnelde vergunningverlening, voldoende laadinfrastructuur voldoende capaciteit op het elektriciteitsnet en heldere systeemplanning. Slim laden en het benutten van daluren zijn nodig om het elektriciteitsnet toereikend te laten zijn, ook bij forse groei van elektrisch rijden. Zonder deze voorwaarden blijft de uitvoering achter bij de ambities.

## Onderscheid tussen korte- en middellangetermijn-maatregelen

In dit plan maken we onderscheid tussen maatregelen voor de korte en voor de middellange termijn. De kortetermijnmaatregelen zijn relatief makkelijk in te voeren, behoeven geen wetswijziging en kennen een korte voorbereidingstijd. Een deel van de kortetermijnmaatregelen, zoals de bandenspanning op orde krijgen, is daarnaast maatschappelijk onomstreden. Middellangetermijn-maatregelen vergen iets meer tijd (maar minder dan 5 jaar), en er is soms aangepaste regelgeving voor nodig. Ook kan het bij een

middellangetermijn-maatregel zo zijn dat er in eerste instantie kostenverhogingen plaatsvinden, veroorzaakt doordat de maatschappij ingericht is op basis van afhankelijkheid van aardolie.

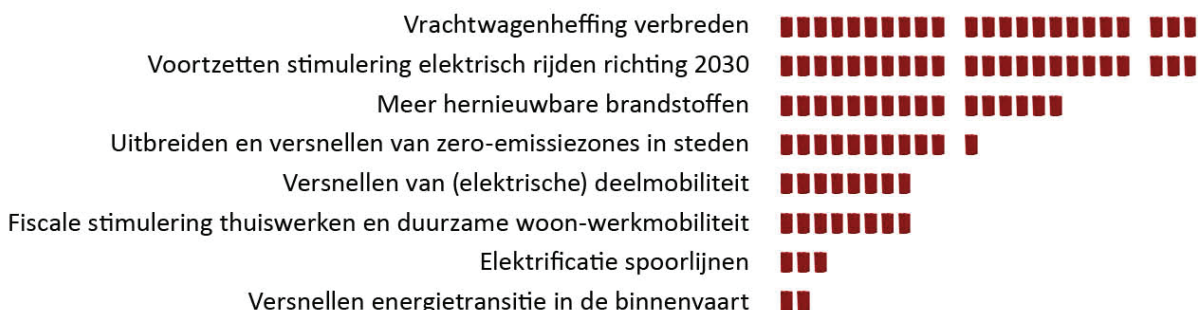
In de hieronder opgenomen tabellen 1 en 2 is een overzicht van de besparingskansen te vinden. De eerste tabel betreft de besparingskansen op korte termijn. De maatregelen worden toegelicht in bijlage A. In de tweede tabel staan de besparingskansen voor middellange termijn. Deze maatregelen worden toegelicht in bijlage B. De maatregelen voor korte en middellange termijn zijn niet zonder meer optelbaar, omdat ze deels kunnen overlappen. De bespaarde kosten van aardolieverbruik zijn berekend op basis van de prijs van 8 april rond 16 uur (92,43 US dollar per vat Brent). De prijzen waren toen net aanzienlijk gezakt vanwege het aangekondigde staakt-het-vuren; een dag eerder lag deze prijs nog rond de 110 dollar per vat. De prijs op het moment dat u dit leest is ongetwijfeld weer anders, de oliemarkt is op dit moment compleet onvoorspelbaar.

## Spiedplan voor minder aardolie

### Besparingskansen korte termijn



### Besparingskansen middellange termijn



■ besparing 0.1 mln vaten olie per jaar

**Tabel 1: Besparingskansen korte termijn**

Maatregel	olie- besparing (PJ) per jaar	Besparing aantal vaten (x1 miljoen) per jaar	Waarde in €'s (x1 miljoen) per jaar	CO <sub>2</sub> - reductie (in Mton) per jaar
Thuiswerken stimuleren	12	<b>1,9</b>	<b>150</b>	0,9
Carpoolen bevorderen	9	<b>1,5</b>	<b>120</b>	0,8
Stimuleren fiets- en ov-gebruik	7	<b>1,1</b>	<b>90</b>	0,5
Autoloze zondagen	5	<b>1,0</b>	<b>80</b>	0,4
Bandenspanning verhogen	4	<b>0,6</b>	<b>50</b>	0,3
Verlagen maximumsnelheid	3	<b>0,4</b>	<b>30</b>	0,2
Stimulering elektrische voertuigen	3	<b>0,4</b>	<b>20</b>	0,3
Autodelen bevorderen	2	<b>0,4</b>	<b>30</b>	0,2
<b>Totaal</b>	<b>45</b>	<b>7,3</b>	<b>570</b>	<b>3,6</b>

**Tabel 2: Besparingskansen middellange termijn**

Maatregel	olie-besparing (PJ) p/j	Besparing p/j aantal vaten (x1 miljoen)	Waarde in €'s (x1 miljoen) p/j	CO <sub>2</sub> - reductie (in M-ton) p/j
Vrachtwagenheffing verbreden	14	<b>2,3</b>	<b>180</b>	1
Voortzetten stimulering elektrische auto's richting 2030	14	<b>2,3</b>	<b>180</b>	1
Meer hernieuwbare brandstoffen	10	<b>1,6</b>	<b>130</b>	0,7
Uitbreiden en versnellen van zero-emissiezones in steden	7	<b>1,1</b>	<b>90</b>	0,5
Versnellen van (elektrische) deelmobiliteit	5	<b>0,8</b>	<b>60</b>	0,4
Fiscale stimulering thuiswerken en duurzame woon- werkmobiliteit	5	<b>0,8</b>	<b>60</b>	0,3
Elektrificatie spoorlijnen	2	<b>0,3</b>	<b>20</b>	0,2
Versnellen energietransitie binnenvaart	1	<b>0,2</b>	<b>20</b>	0,1
<b>Totaal</b>	<b>58</b>	<b>9,5</b>	<b>740</b>	<b>4,2</b>

## Bijlage A: Besparingskansen korte termijn

### Thuiswerken stimuleren

Tijdens de coronaperiode heeft Nederland laten zien dat een groot deel van het werk ook op afstand kan worden verricht. Veel organisaties hebben sindsdien hybride werkvormen ingevoerd, maar het aantal thuiswerkdagen verschilt sterk per sector en per organisatie. Gemiddeld werken Nederlanders momenteel ongeveer één dag per week thuis. In een periode van geopolitieke energie-onzekerheid ligt het voor de hand om thuiswerken opnieuw actief te stimuleren waar dit praktisch mogelijk is. Wanneer werknemers die dat kunnen, twee extra dagen per week thuiswerken, levert dat volgens PwC:

- 12 PJ energiebesparing
- 1,9 miljoen vaten olie per jaar minder
- 0,9 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- ruim 3 kton NO<sub>x</sub>-reductie

### Concrete maatregelen

Een effect van dezelfde orde grootte als hierboven kan worden bereikt door het inzetten van de volgende beleidsmaatregelen:

- een publiekscampagne
- via afspraken met grote werkgevers
- via gerichte fiscale instrumenten, bijvoorbeeld een lagere onbelaste woonwerkvergoeding voor werknemers die niet afhankelijk zijn van de auto en in staat zijn thuis te werken

Naast energiebesparing zorgt dit ook voor minder files, lagere reiskosten voor huishoudens en meer flexibiliteit voor werkgevers en werknemers.

### Carpoolen bevorderen

Nederland beschikt over een uitgebreide infrastructuur voor carpoolen, met honderden carpoolplaatsen langs snelwegen en diverse digitale platforms waarmee automobilisten elkaar kunnen vinden. Toch wordt carpoolen nog relatief weinig benut. Terwijl juist bij woon-werkverkeer een groot deel van de ritten plaatsvindt met slechts één inzittende per auto. Wanneer het aantal carpoolers wordt verdubbeld, leidt dit naar verwachting tot:

- 9 PJ energiebesparing
- 1,5 miljoen vaten olie per jaar minder
- 0,8 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- bijna 3 kton NO<sub>x</sub>-reductie

### Concrete maatregelen:

- Gerichte stimulering carpooling via werkgevers, mobiliteitsapps en publiekscampagnes
- Fiscale voordelen als een extra belastingvrije kilometerbonus bij aangetoonde carpool

Bijkomend voordeel is dat de maatregelen naast minder oliegebruik ook andere maatschappelijke voordelen opleveren zoals minder files en meer plezier onderweg.

## Fiets en openbaar vervoer voor woon-werkverkeer stimuleren

Voor woon-werkverkeer wordt in Nederland nog steeds het grootste deel van de kilometers met de auto afgelegd. Het gaat om ruim twee derde van de reizigerskilometers, vaak met slechts één inzittende. Voor een aanzienlijk deel van deze ritten bestaan praktische alternatieven, met name fiets en openbaar vervoer. In verschillende Europese landen worden deze alternatieven tijdelijk extra aantrekkelijk gemaakt wanneer energieprijzen stijgen. Ook Nederland kent al dergelijke kleinschalige initiatieven. Dit kan breder geïmplementeerd worden. Wanneer tien procent van de woon-werkreizigerskilometers verschuift naar fiets of ov, levert dit naar schatting:

- 7 PJ besparing aan motorbrandstoffen
- 1,1 miljoen vaten olie per jaar minder
- 0,5 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- bijna 2 kton NO<sub>x</sub>-reductie

## Concrete maatregelen

Een verschuiving van woonwerkverkeer van auto naar ov en fiets kan worden bereikt door het inzetten van een combinatie van prijsprikkels, werkgeversafspraken en publiekscampagnes, zoals:

- Een belastingvrije kilometervergoeding voor woon-werkfietsen (dezelfde fiscale behandeling voor fietsers zoals nu voor automobilisten). Of het afschaffen van de onbelaste vergoeding woon-werkverkeer per auto.
- Introductie van een mobiliteitspas/tegoed inzetbaar voor ov en deelvervoer zodat huishoudens met een laag inkomen of essentiële beroepen financieel ondersteund worden bij hun vervoersbehoefte (zie ook de suggestie van Natuur & Milieu [hier](#)).
- Initiatieven als de nationale fiets-naar-je-werkweek

Een deel van de maatregelen draagt niet alleen bij aan lagere energieconsumptie, maar ook aan betere bereikbaarheid van steden, een gezondere leefomgeving en door extra beweging ook aan een verlaging van de zorgkosten.

## Autoloze zondagen invoeren

Tijdens eerdere oliecrises voerde de Nederlandse overheid autoloze zondagen in voor niet essentiële autoritten. Sommige buitenlandse steden met een milieuzone dringen autogebruik terug door de ene dag even kentekens toe te staan en de andere dag oneven kentekens, met minder smogoverlast tot gevolg. Het loont dus om (gedeeltelijke) verboden om te rijden in te voeren en de maatregel went snel. Eerder onderzoek van PBL schat de impact van autoloze zondag op:

- 5 PJ
- 1 miljoen vaten
- 0,03 tot 0,4 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- ca. 2 kton NO<sub>x</sub>

## Concrete maatregel

- invoeren van een autoloze zondag voor niet-essentiële autoritten, met uitzonderingen voor ritten van cruciale beroepsgroepen in vitale sectoren én elektrische auto's.

Bijkomend voordeel van deze maatregel is dat er door het gebruik van olie tijdelijk te beperken momenten ontstaan waarin niet de mobiliteit, maar de kwaliteit van de leefomgeving centraal staat. Door deze maatregel groeit het inzicht dat minder autorijden ook andere opbrengsten heeft.

## Bandenspanning verhogen

Een relatief eenvoudige manier om brandstof te besparen is het op peil houden van de bandenspanning van auto's. Onderzoek van CE Delft laat zien dat een correcte bandenspanning kan leiden tot:

- 4 PJ energiebesparing
- 0,6 miljoen vaten olie per jaar minder
- 0,3 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- 1 kton NO<sub>x</sub>-reductie

Dit kan worden bereikt door het inzetten van:

- Publiekscampagnes rondom bandenspanning. Lopende campagnes kunnen worden versterkt. Eerdere campagnes kunnen worden herhaald.
- Plaatsen van gratis slimme bandenpompen (die op basis van kentekendata de juiste bandenspanning regelen) bij winkelcentra, parkeervoorzieningen, mobiliteitshubs en tankstations door gemeenten, (semi)overheden en private tankstations.

Bijkomend voordeel is dat door een relatief kleine collectieve investering (in het geval van pompen bij overheidsinstanties) individuele automobilisten tientallen euro's per jaar aan brandstofkosten kunnen besparen.

## Maximumsnelheid verlagen

De snelheid waarmee voertuigen rijden heeft een directe invloed op het brandstofverbruik. Hogere snelheden leiden tot een sterk toenemende luchtweerstand en daarmee tot meer brandstofgebruik. Een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen van 120/130 km/u naar 100 km/u gedurende het hele etmaal kan, op basis van cijfers uit het [IBO Klimaat](#) op korte termijn leiden tot:

- bijna 3 PJ brandstofbesparing
- 0,4 miljoen vaten olie per jaar minder
- 0,2 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- bijna 1 kton NO<sub>x</sub>-reductie

Een verdere verlaging naar 80 km/u zou nog eens een besparing opleveren van:

- 7 PJ brandstof
- 1,1 miljoen vaten olie
- 0,5 Mton CO<sub>2</sub>
- 2 kton NO<sub>x</sub>

## Concrete maatregelen

- maximum snelheid op de Nederlandse snelwegen waar nu harder dan 100 km/u gereden mag worden terugbrengen naar 100 km/u
- maximum snelheid op de Nederlandse snelwegen waar nu 100 km/u (en harder) gereden mag worden terugbrengen naar 80 km/u.

## Stimulering elektrische voertuigen

De afbouw van stimuleringsbeleid voor elektrische auto's (EV's) in de vorige kabinetsperiode was prematuur, juist omdat het beleid werkte. Zo liet bijvoorbeeld de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) zien wat gerichte overheidsinterventie met relatief beperkte middelen kan opleveren. Met €330 miljoen subsidie werden tussen 2020 en 2024 circa 120.000 volledig elektrische auto's aangeschaft. Dat resulteerde in:

- 3 PJ energiebesparing
- 0,3 miljoen vaten olie per jaar minder
- 0,3 Mton CO<sub>2</sub> minder
- 0,6 kton NO<sub>x</sub> minder

## Concrete maatregelen

Een soortgelijk effect als hierboven kan opnieuw worden bereikt door het inzetten van de volgende beleidsmaatregelen:

- Een herintroductie van de SEPP-regeling kan op korte termijn opnieuw zorgen voor versnelling van de elektrificatie van het wagenpark en verdere reductie van olieverbruik. Door de dalende prijsverschillen kan wellicht met minder budget dan voorheen hetzelfde bereikt worden, terwijl het effect overeind blijft of zelfs groeit.
- Introduceer een gratis State-of-Health (SOH) check voor accu's van tweedehands elektrische auto's. Niet omdat het technisch nodig is, maar omdat het vertrouwen soms ontbreekt. Door deze onzekerheid weg te nemen, verdwijnt een van de belangrijkste drempels in de tweedehandsmarkt, voor zowel koper als verkoper.

Dit draagt niet alleen bij aan lagere energieconsumptie, maar ook aan een gezondere leefomgeving door minder uitstoot.

## Autodelen bevorderen

In 2024 gebruikte twintig procent van de reizigers wel eens een leen- of deelauto. Het aantal gebruikers van commerciële aanbieders zoals MyWheels en Greenwheels is tussen 2022 en 2024 verdubbeld tot bijna 1 miljoen. Een groei van 200.000 extra gebruikers kan volgens Rijkswaterstaat verdere voordelen opleveren door een stapeling van effecten (zoals bewuster gebruik, nieuwere en zuinigere voertuigen), namelijk:

- 2,3 PJ brandstofbesparing
- 0,4 miljoen vaten olie per jaar minder
- 0,2 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- 0,6 kton NO<sub>x</sub>-reductie

## Concrete maatregelen

Om een groei in deilvervoer te bereiken is een pakket nodig dat autodelen snel verder faciliteert, bijvoorbeeld via:

- ruimhartige uitgifte van parkeervergunningen voor deelauto's en idealiter stringenter parkeerbeleid voor de eigen auto
- Regie van het rijk of grote gemeenten zodat binnen de belangrijke woongebieden (nieuw te bouwen en bestaand) deilvervoer projectoverstijgend georganiseerd wordt (wat leidt tot schaalvoordelen en kostendalingen)
- werkgeversprogramma's die gebruik van deilvervoer stimuleren

Andere voordelen van het stimuleren van deilvervoergebruik zijn minder ruimtegebruik door geparkeerde auto's doordat het particuliere autobezit erdoor vermindert en minder files (omdat deilvervoer gericht is).

## Bijlage B: besparingskansen middellange termijn

Gezien de huidige afhankelijkheid van aardolie in mobiliteit is het belangrijk om naast kortetermijnmaatregelen ook structurele veranderingen in het mobiliteitssysteem door te voeren. Dat kan door efficiëntere technieken, alternatieve brandstoffen en slimmere organisatie van mobiliteit. De effecten van deze maatregelen worden geleidelijk zichtbaar, maar kunnen richting 2030 substantiële reducties opleveren in oliegebruik, broeikasgasemissies en luchtverontreiniging.

### Vrachtwagenheffing verbreden

In het vrachtvervoer zijn belangrijke besparingen mogelijk. Eerder bleek al dat door bijvoorbeeld subsidieregelingen als AanZET (die bedrijven ondersteunt bij de aanschaf van zero-emissie vrachtwagens) hebben geleid tot ongeveer 1.000 extra zero-emissie trucks, met een brandstofbesparing van 0,7 PJ (0,1 miljoen vaten olie) per jaar. Ook de op 1 juli 2026 van kracht wordende vrachtwagenheffing gaat een besparing opleveren omdat deze de overgang naar zero emissie stimuleert. Door deze regeling nog breder te maken dan nu gepland, kan de volgende besparing worden gerealiseerd (tot 2030, gebaseerd op het [IBO Klimaat](#) waarin deze maatregel werd verkend):

- 14 PJ energiebesparing (effecten extra vraag naar elektriciteit verwerkt)
- 2,3 miljoen vaten olie
- 1,0 Mton CO<sub>2</sub>-reductie: 0,2 Mton door minder vrachtverkeer, 0,8 Mton door introductie van nul-emissie vrachtauto's.
- 3,8 kton NO<sub>x</sub>-reductie

### Concrete maatregelen

- Uitbreiding vrachtwagenheffing naar alle N-wegen en gemeentelijke wegen waarop substantiële uitwijk wordt verwacht
- Inzet extra inkomsten uit vrachtwagenheffing voor verdere en versnelde verduurzaming van de logistieke sector

De Total Cost of Ownership (TCO) van elektrische vrachtauto's is in sommige gevallen nu al gunstiger dan die van een dieseltruck. Dit zal mede door deze maatregel nog vaker het geval zijn.

## Case transportbedrijf Breytner: ‘De situatie in het Midden-Oosten geeft het laatste duwtje; de transportsector gaat elektrisch worden’

*Marie-José Baartmans van BREYTNER, managing director: “De transportsector gaat in z’n geheel als nieuwe sector toetreden tot de elektriciteitsmarkt. De situatie in het Midden Oosten geeft het laatste duwtje aangezien verladers geen fluctuerende dieselprijzen willen en door de stijging van de diesel de meerkosten voor zero emissie trucks aanzienlijk minder worden. De benodigde energievraag is enorm. Er worden in Nederland 7,4 miljard kilometers per jaar gereden met Nederlandse vrachtwagens. Dit zou een vraag van circa 8,8 tWh met zich meebrengen. Om minder afhankelijk te zijn van buitenlandse invloeden is het uiterst belangrijk dat wij als sector vooral inzetten op duurzaam opgewekte energie binnen Nederland waardoor de goederen die wij vervoeren betaalbaar blijven voor de consument.”*

*BREYTNER is een toonaangevend core business zero emissie transportbedrijf dat al sinds 2016 actief is binnen Nederland in partnerschap met Vlot Logistics en HN Post & Zonen. Met een gezamenlijke e-truckvloot van meer dan 36 e-trucks, 4 eigen laadpleinen waarbij solar gecombineerd wordt met batterijopslag en smart charging bedient BREYTNER een breed spectrum aan klanten in zowel supply chain trajecten, projecten als bouw- en infralogistiek.*

## Voortzetten stimulering elektrisch rijden richting 2030

Elektrisch rijden speelt een sleutelrol in het verminderen van het oliegebruik in mobiliteit. De afgelopen jaren hebben fiscale prikkels – zoals vrijstelling van MRB en BPM en een lagere bijtelling – sterk bijgedragen aan de groei van elektrische auto's. Deze stimulering is de afgelopen jaren echter aanzienlijk versoerd. Daardoor komt het ijkpunt van honderd procent zero-emissie nieuwverkoop van personenauto's in 2030 onder druk te staan. Voor investeringsbeslissingen van consumenten en leasemaatschappijen is langjarige beleidszekerheid echter cruciaal. Het is daarom belangrijk om tijdig duidelijkheid te bieden over het fiscale kader voor elektrisch rijden in de periode 2025–2030 en daarna.

### Concrete maatregelen

Instrumenten die bijdragen aan meer zekerheid voor de elektrische rijder en leiden tot groei van het elektrische wagenpark zijn onder meer:

- herintroductie van de SEPP-regeling voor nieuwe en tweedehands elektrische auto's en meerjarige zekerheid over het budget (in ieder geval tot 2030)
- afschaffen accijnskorting (zie ook maatregel 7.1 van de NVDE-[Menukaart voor groene groei](#))
- duidelijkheid over de fiscale positie van elektrisch rijden, idealiter door het invoeren van een fors hogere MRB (200 procent) voor nieuwe fossiele voertuigen vanaf 2029, een MRB op basis van de oppervlakte na 2029 (en tot die tijd een hogere gewichtscorrectie, 40 i.p.v. 30 procent), in stand houden van de bijtellingskorting, een verhoogde BPM voor nieuwe fossiel aangedreven auto's tot de introductie van een tennaamstellingsbelasting

- het invoeren van betalen naar gebruik vanaf 2030, eventueel met een voordeel voor elektrische auto's (zie ook maatregel 7.6 van de NVDE [Menukaart groene groei](#))
- de pseudo-eindheffing daadwerkelijk (heffing die alleen betaald hoeft te worden bij niet elektrische nieuwe zakelijke auto's) in laten gaan vanaf 2027 om elektrificatie van zakelijke vloten te versnellen
- het inzetten van een inruilregeling (slooppremie) voor auto's met verbrandingsmotor
- Stimuleren van private lease van kleinere elektrische auto's (vergelijkbaar met het social lease plan in Frankrijk, vastgelegd in het Franse PPE3, het derde Meerjarig Energieplan).
- Het versoberen van de youngtimerregeling en idealiter de introductie van een e-timerregeling
- een verlaagd tarief van de energiebelasting bij publieke laadpalen zodat wordt voldaan aan de cruciale voorwaarde dat slimme publieke en private laadpalen kunnen doorgroeien
- Stimuleren dat laadpalen slimmer en minder netbelastend worden

Het aanvullende effect hiervan, bovenop bestaande Europese vlootnormen, wordt geschat op:

- 14 PJ energiebesparing
- ruim 2 miljoen vaten olie
- 1 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- 3 kton NO<sub>x</sub>-reductie

## Meer hernieuwbare brandstoffen

Hernieuwbare biobrandstoffen zijn een directe vervanging van fossiele benzine en diesel. Nederland heeft al een goede positie voor de productie hiervan, mede omdat er een duidelijke doelstelling ligt richting 2030, inclusief de beleidsinstrumenten die hiervoor nodig zijn. Wij verwachten dat de markt in staat is om een beperkte verdere verhoging te leveren. Dat kan relatief eenvoudig via de jaarverplichting Hernieuwbare energie voor vervoer.

Wij gaan ervan uit dat het mogelijk is om 10 PJ extra aan hernieuwbare brandstoffen (1,6 miljoen vaten) in 2030 mogelijk is. Daartoe kan de jaarverplichting navenant verhoogd worden. We rekenen hier niet met een extra energiebesparingseffect doordat brandstofleveranciers de meerkosten van deze brandstoffen doorgeven in de prijs aan de pomp: omdat de fossiele brandstofprijzen nu relatief hoog zijn zal dat effect kleiner zijn dan eerder in onze Menukaart ingeschat.

De aanvullende effecten zijn dan:

- 10 PJ besparing aan fossiele brandstoffen
- 1,6 miljoen vaten olie
- 0,7 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- (nagenoeg) geen NO<sub>x</sub>-reductie

## Uitbreiden en versnellen van zero-emissiezones in steden

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat 30 tot 40 Nederlandse steden vanaf 2025 zero-emissiezones invoeren voor stadslogistiek. Uit analyses blijkt echter dat veel van de aangekondigde zones relatief beperkt blijven tot kleine binnenstedelijke gebieden. Daardoor wordt het potentiële effect van deze maatregel niet volledig benut. Dat is recent bevestigd in een [actualisatie van de landelijke effecten van zero-emissie stadslogistiek](#), waarin het effect van de nu geldende en nog voorgenomen zones op 0,55 Mton CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 wordt ingeschat.

Omdat in diezelfde studie de netto maatschappelijke baten van deze zones worden ingeschat op 1,4 miljard euro en omdat we inmiddels ruim een jaar ervaring hebben met de eerste zones is het een goed moment voor een versnelling, met introductie van nieuwe zero-emissiezones en uitbreiding van bestaande. Onze verwachting is dat er dan 0,5 Mton extra CO<sub>2</sub>-reductie mogelijk is binnen enkele jaren.

De aanvullende effecten zijn dan:

- 7 PJ energiebesparing
- ruim 1 miljoen vaten olie
- 0,5 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- 1,5 kton NO<sub>x</sub>-reductie

## Versnellen van (elektrische) deelmobiliteit

Deelmobiliteit kan een belangrijke rol spelen bij het efficiënter benutten van voertuigen (en kwam ook al terug bij de kortetermijnmaatregelen). Een deelauto rijdt gemiddeld namelijk 35.000 tot 40.000 kilometer per jaar, terwijl een particulier voertuig vaak een groot deel van de tijd stilstaat. Daardoor zijn er minder auto's nodig om dezelfde mobiliteit te bieden. Wanneer deelauto's elektrisch zijn, vervangen zij bovendien een groot aantal fossiele kilometers.

Wanneer we het aantal autodelers in Nederland met 500.000 mensen vergroten en het bijbehorende wagenpark verder elektrificeert, kan dit leiden tot:

- bijna 5 PJ energiebesparing
- bijna 1 miljoen vaten olie
- 0,4 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- ruim 1 kton NO<sub>x</sub>-reductie

## Concrete maatregelen

De groei van elektrische deelmobiliteit kan worden versneld:

- deelmobiliteit nadrukkelijk verbinden aan nationale klimaat- en mobiliteitsdoelen
- een wettelijke definitie deelauto, deelfiets en deelscooter vastleggen
- deelmobiliteit onderdeel uit laten maken van publieke mobiliteit (dus ook behandelen als openbaar vervoer, bijvoorbeeld op gebied van btw en subsidie voor de onrendabele top)
- bestaande subsidieregelingen beter toegankelijk maken voor deelinitiatieven
- regelgeving en verzekeringsproducten beter aan laten sluiten op gedeeld autogebruik

- bij nieuwbouwprojecten ruimte reserveren voor elektrische deelmobiliteit(/auto's) om parkeerdruk te verminderen en voldoende toegang tot (auto)mobiliteit te garanderen
- deelmobiliteit onderdeel maken van het kostenverhaal in gebiedsontwikkeling conform het omgevingsbesluit, zodat er instrumenten komen om deelmobiliteitsaanbod af te dwingen

## Fiscale stimulering thuiswerken en duurzame woon-werkmobiliteit

Gedragsveranderingen die tijdens de coronaperiode zijn ontstaan – zoals vaker thuiswerken en vaker fietsen – kunnen ook op langere termijn bijdragen aan lagere energieconsumptie. Wanneer dergelijke maatregelen structureel leiden tot meer gebruik van (deel)fiets en openbaar vervoer, kan dit naar verwachting leiden tot:

- 5 PJ energiebesparing
- 0,8 miljoen vaten olie
- Ca 0,3 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- 1,13 kton NO<sub>x</sub>-reductie

### Concrete maatregelen

Om deze trends structureel te ondersteunen kan worden gekeken naar fiscale prikkels die duurzame mobiliteitskeuzes aantrekkelijker maken. Denk bijvoorbeeld aan:

- Verlaging van de autokilometervergoeding voor woon-werkverkeer
- Maatregelen die openbaar vervoer financieel aantrekkelijker maken
- Fiscale stimulering van fietsgebruik
- Verdere stimulering van de deelfiets

## Elektrificatie spoorlijnen

Een groot deel van het Nederlandse spoor is inmiddels geëlektrificeerd (hoofdrailnet), maar op sommige trajecten rijden nog dieseltreinen. Het volledig elektrificeren van deze lijnen vraagt investeringen, maar levert structureel energiebesparing op. De potentiële besparing wordt geschat op:

- 2 PJ energiebesparing
- 0,3 miljoen vaten olie
- 0,2 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- 0,4 kton NO<sub>x</sub>-reductie

### Concrete maatregel

Elektrificatie diesellijnen via bovenleiding of indirect via alternatieve elektrische aandrijfsystemen

## Versnellen energietransitie binnenvaart

De binnenvaartsector heeft al stevige stappen gezet richting een forse CO<sub>2</sub>-reductie in 2030. De groei van emissievrije schepen laat zien dat de transitie in gang is. Tegelijkertijd is het speelveld nog niet in balans: waar dieselschepen geen energiebelasting betalen, doen emissievrije schepen dat indirect wel. Door dit recht te trekken en stimuleringsbeleid uit te breiden en te verfijnen, kan de sector sneller verduurzamen. Snellere verduurzaming van de binnenvaart kan leiden tot de volgende besparingen:

- 1 PJ energiebesparing
- 0,2 miljoen vaten olie
- 0,1 Mton CO<sub>2</sub>-reductie
- 0,3 kton NO<sub>x</sub>-reductie

## Concrete maatregelen

- Subsidies voor onrendabele verduurzamingsinvesteringen (nieuwbouw en retrofit)
- Stimuleren van toegankelijke financieringsmogelijkheden
- Subsidies voor operationele meerkosten van varen op hernieuwbare energie
- Gelijker fiscaal speelveld tussen fossiele en elektrische schepen
- Opschaling productie en levering van hernieuwbare bunkerbrandstoffen
- Subsidies voor bunker-, laad- en vulinfrastructuur

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie door het bundelen van krachten uit de gehele sector. De aangesloten bedrijven zijn actief in hernieuwbare elektriciteit, warmte en gassen en in duurzame mobiliteit, de gebouwde omgeving en de industrie. De activiteiten voor duurzame energie bij 1.600 aangesloten bedrijven vertegenwoordigen nu al een omzet van ruim € 43 miljard en bijna 200.000 werknemers in Nederland.