

Doelen voorop, sector centraal

TLN-duurzaamheidsvisie van nu tot later

De omslag naar een duurzame bedrijfsvoering in transport en logistiek is in Nederland ingezet met het Klimaatakkoord van 2019. De Europese Commissie heeft intussen wetsvoorstellen in voorbereiding om versnelling aan te brengen in de transitie. CO₂-reductie vormt een van de grootste uitdagingen van deze tijd. Het regeerakkoord van Rutte-IV stelt een ambitie van 60% CO₂-reductie in 2030 ten opzichte van 1990. Daarmee is ook voor onze sector de overstap naar hernieuwbare energie en zero emissie voertuigen urgent. De eerste duurzaamheidsvisie van TLN dateert van 2017.

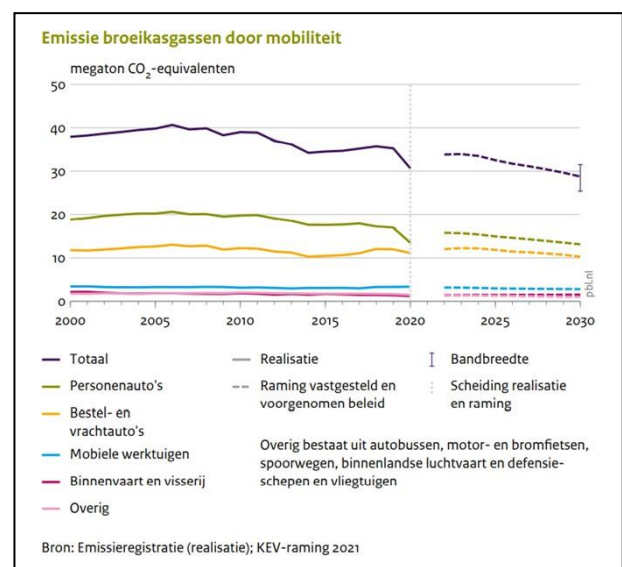
I Introductie

Klimaatverandering heeft de afgelopen jaren veel teweeggebracht. Ook voor transport en logistiek ziet de toekomst er ineens heel anders uit. Met stevige uitdagingen voor de kortere termijn. Maar ook met kansrijke perspectieven. TLN heeft in 2017 een eerste duurzaamheidsvisie uitgebracht en daarmee voorgesorteerd op de veranderingen voor de sector. Een heel aantal ideeën is overgenomen in het Nederlandse klimaatakkoord van 2019. Daarmee is de ‘verbouwing’ intussen in volle gang. Maar het gaat niet snel genoeg. Vorig jaar publiceerde de Europese Commissie als onderdeel van de European Green Deal wetsvoorstellen onder de noemer Fit-for-55 om de ambities aan te scherpen. Dat betreft alle sectoren, dus ook transport en logistiek. Begin dit jaar kwam het kabinet Rutte-IV met haar nieuwe regeringsverklaring. Daarin is het inzetten op CO₂-reductie een van de kernonderwerpen. Met een samenlevingsbrede ambitie van 60% CO₂-reductie in 2030 laat het kabinet weten dat het roer om moet. De ontwikkelingen gaan dus snel waardoor nieuwe inzichten kunnen ontstaan. Voldoende redenen dus om de TLN-visie van 2017 waar nodig aan te passen aan ‘de kennis van nu en de verwachtingen voor morgen’.

De klimaattransitie is ingewikkeld en uitdagend maar ook onveranderlijk en noodzakelijk. De uitwerking kent heel wat weerbarstige vraagstukken. Op hoofdlijnen zijn de uitgangspunten niettemin vrij overzichtelijk.

De verwachte daling van de emissies tussen 2019 en 2030 bedraagt ruim 6 megaton. Deze daling betreft voor een groot deel het personenauto-verkeer. De uitstoot van personenauto's daalt tussen 2019 en 2030 met naar schatting bijna 4 megaton (22 procent), ondanks een lichte toename van het aantal gereden kilometers. Bij het bestel- en vrachtautoverkeer daalt de uitstoot volgens de raming tussen 2019 en 2030 met respectievelijk 0,4 en 1,2 megaton. Voor alle drie de voertuigcategorieën geldt dat de daling van de emissies primair wordt veroorzaakt door een toenemend aantal elektrische voertuigen en een toenemend aandeel hernieuwbare brandstoffen.

Bron: Nationale Energie- en Klimaatverkenning 2021 van PBL





Transport en logistiek ontwikkelt van een fossiel gedreven sector naar een bedrijfstak die functioneert op hernieuwbare energie.

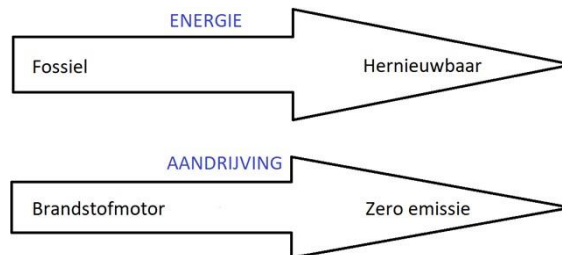
Daarbij verschuift de aandrijving waar mogelijk van verbrandingsmotoren naar zero emissie technologie. Dat betreft vooral elektromotoren die van elektriciteit worden voorzien door batterijen (BEV) of door waterstof (H2EV) via een brandstofcel.

CO2-emissies in 2020	Aandeel (Mton)	Percentage
Mobiliteit	30	22
Elektriciteit	32,5	23
Industrie	47,1	34
Landbouw	7,5	6
Gebouwde omgeving	21,3	15
Totaal	138,3	100

Bron CBS, afronding TLN

De stip op de horizon is een transportsector die uitsluitend werkt met zero emissie vracht- en bestelauto's. Of dit haalbaar is en wanneer dat moment bereikt kan zijn, is voor een groot deel afhankelijk van de beschikbaarheid van voertuigen en laad/tank-systemen en van de betaalbaarheid van de nieuwe technologie. Transportondernemers moeten ook met zero emissie voertuigen concurrerend kunnen werken. Voor de opschaling van zero emissie technologie is dus van belang dat

transporteurs een goede business case kunnen realiseren. Prijsbeleid vormt een belangrijk instrument om de gewenste opschaling te realiseren. Uitgangspunt is een internationaal gelijk speelveld om de concurrentiepositie van Nederlandse transportbedrijven te waarborgen.



Doelen voor CO2-reductie kunnen niet alleen door overheid of bedrijfsleven gerealiseerd worden. Dit vraagt nauwe samenwerking waarbij publieke en private inzet gezamenlijk de randvoorwaarden en dynamiek moeten brengen om de gestelde doelen op tijd te verwezenlijken. En omdat dit transitievraagstuk de nodige jaren vergt waarbij inzichten kunnen wijzigen, vormt het monitoren en bijsturen van acties en maatregelen een belangrijk onderdeel van de aanpak.

De Europese Commissie heeft met Fit-for-55 wetgeving aangekondigd die economisch verantwoorde verduurzaming voor transportbedrijven mogelijk moet gaan maken. Het effect van die maatregelen zal de prijs van fossiele energie opdrijven om het prijsverschil met hernieuwbare brandstoffen en zero emissie technologie te verkleinen. Waar het gaat om de brandstoffen en energie komt dat voort uit de richtlijn voor een emissie handelssysteem (ETS) en uit de richtlijn voor brandstofaccijns (ETD). Daarnaast zet de EU erop in dat truckfabrikanten een steeds groter aandeel van hun productie zero emissie dienen te verkopen. Behalve CO2-reductie komt het bovendien aan op energiebesparing. Groene energie, opgewerkt door wind, zon of potentieel door kerncentrales, zal voorlopig een relatief schaars product zijn. Simpelweg omdat de vraag ernaar bijzonder groot is.

De nationale en internationale wet- en regelgeving dient de transitie naar hernieuwbare energie en zero emissie aandrijving mogelijk te maken en te ondersteunen.



Aandachtspunten hierbij zijn dat prijssturing die volgt uit wet- en regelgeving daadwerkelijk dient te leiden tot vergroening van energie en voertuigen. Fiscale maatregelen zonder handelingsperspectief zijn immers niet meer dan een enkelvoudige lastenverzwaring.

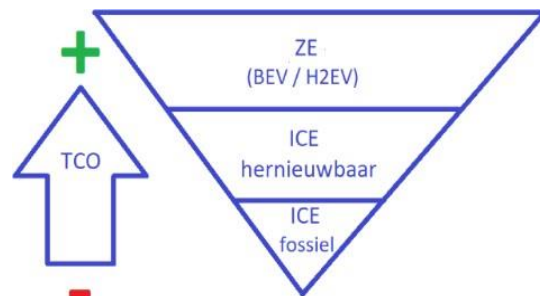
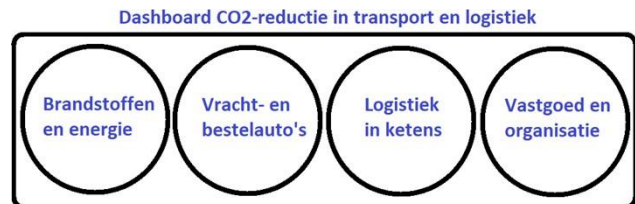
II Samenvatting

CO2-reductie in transport en logistiek kent vier dominante invalshoeken: brandstoffen en energie, vracht- en bestelauto's, logistiek in ketens en vastgoed en organisatie. Voor de sector als geheel is verreweg de meeste CO2-winst te halen met de inzet van andere brandstoffen/energie en voertuigen. Niettemin schuilt er ook een groot reductiepotentieel in efficiëntere ketenlogistiek door de vervoersprestatie te realiseren met minder kilometers. Dit vergt intensieve samenwerking tussen verladers, transporteurs en ontvangende partijen. Vanwege de veelsoortige logistieke ketens vormt dit een uitdagende maar tevens zeer wezenlijke ambitie. Bovendien kunnen TLN-leden op deze invalshoek een relatief grote invloed hebben in vergelijking met afhankelijkheden die aan de orde zijn bij zero emissie voertuigen en hernieuwbare brandstoffen. De verbetering van ketenefficiëntie biedt daardoor boeiende perspectieven voor toegevoegde waarde van de logistieke dienstverlening. Daarnaast liggen er mogelijkheden voor energiebesparing in vastgoed en organisatie. Dat betreft bijvoorbeeld de isolatie, verwarming en verlichting van bedrijfshallen maar ook van de kantoorlocaties. Daaronder wordt ook verstaan het energieverbruik door woon/werkkilometers van medewerkers.

De genoemde vier invalshoeken vormen de kern van de TLN-duurzaamheidsvisie. Voor elke invalshoek zijn in deze notitie de ambitie voor 2040 benoemd met de afgeleide TLN-doelen voor 2030.

Daarnaast zijn telkens actiepunten voor het bedrijfsleven en voor de overheid opgenomen.

Indeling	Ambitie 2040	Doel 2030	Actie sector	Actie overheid	Aandachtspunten
Brandstof en energie	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5
Vracht- en bestelauto's	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5
Logistiek in ketens	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
Vastgoed					



- TCO = Total Cost of Ownership
- ICE = Internal Combustion Engine (verbrandingsmotor)
- ZE = Zero Emission
- BEV = Batterij Elektrisch Voertuig
- H2EV = Waterstof Elektrisch Voertuig

Tenslotte kent elke invalshoek een of enkele aandachtspunten die het succes van de ontwikkeling beïnvloeden. In onderstaande overzicht zijn de ambities en doelen weergegeven. De volledige uitwerking inclusief de actie- en aandachtspunten is opgenomen in de toelichting en in de bijlage van deze notitie.



1. BRANDSTOFFEN EN ENERGIE	
1.1 Ambitie TLN 2040	1.2 Doel TLN 2030
De transportsector beweegt van fossiele brandstof naar hernieuwbare energie. Uitgangspunt is een volledige overgang naar zero emissie vracht- en bestelauto's. Zulke voertuigen worden beschouwd als klimaatneutraal. De vereiste groene energie (elektriciteit/waterstof) betreft een opgave voor de energiesector. Zolang zero emissie nog niet volledig toegepast kan worden, rijden voertuigen in het beroepsgoederenvervoer met een brandstofmotor zoveel mogelijk op hernieuwbare energie. Uitgangspunt is dat er in 2035 uitsluitend nog hernieuwbare energie wordt toegepast in vracht- en bestelauto's met een verbrandingsmotor.	<p>a. In 2030 betreft 50% van de energiebehoefte in Nederland van diesel vracht- en bestelauto's hernieuwbare brandstof zoals HVO100 of bioLNG.</p> <p>b. In 2035 rijden vracht- en bestelauto's waarvoor zero emissie nog niet haalbaar is in Nederland uitsluitend op hernieuwbare brandstoffen zoals HVO100 en bioLNG.</p>
2. VRACHT- EN BESTELAUTO'S	
2.1 Ambitie TLN 2040	2.2 Doel TLN 2030
Vanaf 2040 zijn alle nieuw-verkochte vrachtauto's zero emissie. Voor bestelauto's is dit omslagpunt bereikt in 2035. Alleen voor specifieke niches waarvoor dan geen zero emissie technologie op de markt is, blijft de verbrandingsmotor beschikbaar. Verbrandingsmotoren zullen dan uitsluitend gebruikt worden in combinatie met hernieuwbare brandstoffen. Deze voertuigen kunnen niet ingezet worden in aangewezen zero emissie zones. Op deze manier kan worden bereikt dat de transportsector uiterlijk in 2050 CO2-neutraal functioneert.	<p>a. Vanaf 2030 beleveren transportbedrijven de zero emissie zones van 30 tot 40 grotere Nederlandse gemeenten met elektrisch aangedreven voertuigen.</p> <p>b. Vanaf 2030 bedraagt het aandeel zero emissie vrachtauto's ten minste 30% van de nieuw-verkopen.</p> <p>c. Vanaf 2030 bedraagt het aandeel zero emissie bestelauto's ten minste 50% van de nieuw-verkopen.</p>
3. LOGISTIEK IN KETENS	
3.1 Ambitie TLN 2040	3.2 Doel TLN 2030
Goederenvervoer is onmisbaar maar vermijdbaar transport is niet meer van deze tijd. De ambitie is gericht op het herzien van logistieke ketens zodat de transportbehoefte met zo min mogelijk kilometers en energieverbruik kan worden gerealiseerd. Logistieke partijen zetten samen met hun ketenpartners in op het voorkomen van vermijdbaar transport en op het inrichten van maximaal efficiënt vervoer. Het inzetten van een optimale mix van transportmodaliteiten vormt onderdeel van de aanpak. Geharmoniseerde en verifieerbare CO2-berekening en -toerekening vormt de leidraad voor procesoptimalisaties.	In 2030 houden alle transportbedrijven met meer dan 10 vrachtauto's een CO2-registratie bij waarmee zij in overleg met hun klanten sturen op CO2-reductie. Op elke vrachtbrief of factuur tonen bedrijven dan de CO2-emissies van de desbetreffende zending.
4. VASTGOED EN ORGANISATIE	
4.1 Ambitie TLN 2040	4.2 Doel TLN 2030
In transport en logistiek zijn voertuigen de meeste energie-intensieve component. Niettemin vormen energiebesparingen in kantoren en warehouses ook een belangrijke kans om CO2-reductie te realiseren. De huidige wet- en regelgeving verlangt van ondernemers, met een energieverbruik van meer dan 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 kubieke meter gas per jaar, om ten minste 'no regret'-energiebesparingen te realiseren met een terugverdientijd van minder dan 5 jaar. Daarnaast kunnen vastgoedsituaties zich ook goed lenen voor zogenoemde off-grid duurzame energie-opwekking en -toepassing voor eigen gebruik. Het verminderen van de CO2-emissies door woon-werkverkeer van medewerkers wordt beschouwd als onderdeel van deze opgave. Uitgangspunt is dat vanaf 2040 het segment Vastgoed en organisatie CO2-neutraal functioneert.	Uiterlijk in 2030 hebben alle leden van TLN met een gebouwgebonden energieverbruik van meer dan 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 kubieke meter gas per jaar een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om een CO2-neutrale bedrijfsvoering voor vastgoed & organisatie te bereiken.



1. BRANDSTOFFEN EN ENERGIE

1.1 Ambitie TLN

De transportsector beweegt van fossiele brandstof naar hernieuwbare energie. Uitgangspunt is een volledige overgang naar zero emissie vracht- en bestelauto's. Zulke voertuigen worden beschouwd als klimaatneutraal. De vereiste groene energie (elektriciteit/waterstof) betreft een opgave voor de energiesector. Zolang zero emissie nog niet volledig toegepast kan worden, rijden voertuigen in het beroepsgoederenvervoer met een brandstofmotor zoveel mogelijk op hernieuwbare energie. Uitgangspunt is dat er in 2035 uitsluitend nog hernieuwbare energie wordt toegepast in vracht- en bestelauto's met een verbrandingsmotor.

1.2 Doelen TLN

- a. In 2030 betreft 50% van de energiebehoefte in Nederland van diesel vracht- en bestelauto's hernieuwbare brandstof zoals HVO100 of bioLNG.
- b. In 2035 rijden vracht- en bestelauto's waarvoor zero emissie nog niet haalbaar is in Nederland uitsluitend op hernieuwbare brandstoffen zoals HVO100 en bioLNG.

1.3 Actiepunten sector

- a. TLN informeert leden over de toepassingsmogelijkheden van hernieuwbare brandstoffen.
- b. Transportbedrijven zetten in samenspraak met hun klanten in op HVO100 of bioLNG voor situaties waarin zero emissie technologie nog niet haalbaar is.
- c. Transportbedrijven verlangen van hun brandstofleveranciers een opgave van de well-to-wheel CO₂-emissies van de brandstof.

1.4 Actiepunten overheid

- a. Ontwikkel prijsprikkels waardoor een toereikend aandeel hernieuwbare brandstoffen tegen marktconforme prijzen beschikbaar komt voor het goederenvervoer.
- b. Waarborg de concurrentiepositie van Nederlandse transportbedrijven in relatie tot de buurlanden.
- c. Realiseer een systematiek die transportbedrijven betrouwbare waarborgen biedt over de CO₂-emissies van de getankte hernieuwbare brandstoffen (Clean Fuel Contracts).
- d. Erken dat brandstofvoertuigen die aantoonbaar volledig op hernieuwbare brandstof rijden tank-to-wheel CO₂-neutraal worden beschouwd.

1.5 Aandachtspunten

Een groeiende toepassing van hernieuwbare brandstoffen in het goederenvervoer over de weg kan en in andere sectoren kan leiden tot schaarste en een verdelingsvraagstuk. Voor een betrouwbare invulling met investeringsperspectief voor ondernemers is van belang dat overheid en transportsector gezamenlijk komen tot een brandstofstrategie voor de periode tot 2035. Daarna zullen overeenkomstig de ambitie van TLN de resterende brandstof-



motoren in het goederenvervoer uitsluitend nog gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen.

2. VRACHT- EN BESTELAUTO'S

2.1 Ambitie TLN

Vanaf 2040 zijn alle nieuw-verkochte vrachtauto's zero emissie. Voor bestelauto's is dit omslagpunt bereikt in 2035. Alleen voor specifieke niches waarvoor dan geen zero emissie technologie op de markt is, blijft de verbrandingsmotor beschikbaar. Verbrandingsmotoren zullen dan uitsluitend gebruikt worden in combinatie met hernieuwbare brandstoffen. Deze voertuigen kunnen niet ingezet worden in aangewezen zero emissie zones. Op deze manier kan worden bereikt dat de transportsector uiterlijk in 2050 CO₂-neutraal functioneert.

2.2 Doelen TLN

- a. Vanaf 2030 beleveren transportbedrijven de zero emissie zones van 30 tot 40 grotere Nederlandse gemeenten met elektrisch aangedreven voertuigen
- b. Vanaf 2030 bedraagt het aandeel zero emissie vrachtauto's ten minste 30% van de nieuw-verkopen
- c. Vanaf 2030 bedraagt het aandeel zero emissie bestelauto's ten minste 50% van de nieuw-verkopen

2.3 Actiepunten sector

- a. Ondernemers in transport en logistiek dienen zich voor te bereiden op de tijdige overstap naar zero emissie voertuigen.
- b. TLN informeert leden over de ontwikkelingen en de beschikbare stimuleringsregelingen.
- c. TLN adviseert leden bij hun overwegingen voor de aanschaf van zero emissie voertuigen en laad- en tankfaciliteiten.

2.4 Actiepunten overheid

- a. Zorg voor een zodanige stimuleringsregeling dat ondernemers met zero emissie voertuigen en de vereiste laadinfrastructuur kunnen concurreren met gebruikers van dieselveertuigen.
- b. Voorkom dat capaciteitsgebrek van het stroomnet de transitie naar zero emissie blokkeert.
- c. Verleng voor stadslogistiek de toepassingsmogelijkheid van hybride-trucks tot 2035 wanneer die in zero emissie zones aantoonbaar en onomstotelijk rijden op basis van zero emissie techniek.
- d. Verhoog de belastingdruk op bestelauto's met verbrandingsmotor maximaal ter grootte van de benodigde compensatie van de inkomstenderving door de inzet van (gedeeltelijk) vrijgestelde zero emissie bestelauto's.

2.5 Aandachtspunten

- a. De stimulering van de toepassing van zero emissie voertuigen vergt voor de opschaling



wezenlijke budgetten. In het regeerakkoord Rutte III is al voorzien in de financiering door de netto opbrengsten van de vrachtwagenheffing terug te sluisen naar het goederenvervoer over de weg ten behoeve van verduurzaming en innovatie. De ingeschatte netto opbrengst van meer dan 250 miljoen euro per jaar is met ingang van 2024 noodzakelijk om de afspraken voor verduurzaming in het klimaatakkoord tijdig te kunnen realiseren.

b. Het regeerakkoord Rutte IV schetst plannen voor het invoeren van BPM op zakelijk gebruikte bestelauto's. Naar inschatting van TLN levert dit een onevenredig nadeel op voor ondernemers in het beroepsgoederenvervoer die door hoge jaarkilometrages de veel hogere aanschafkosten in korte tijd dienen af te schrijven. TLN ziet liever een solidaire verhoging van de gebruiksbelasting op bestelauto's met een brandstofmotor die niet groter is dan ter dekking van de inkomstenderving door de inzet van (gedeeltelijk) voor MRB vrijgestelde zero emissie bestelauto's. Daarmee sorteert de heffingsgrondslag constructief voor op de situatie die vanaf 2030 ontstaat door de invoering van betalen naar gebruik voor personen- en bestelauto's.

c. Voor stedelijke logistiek tekent zich een opkomst af van lichte elektrische voertuigen, de zogenoemde LEV's. De inzet van LEV's zal ook voor vervoerders die stedelijke logistiek verzorgen een groeiend transportconcept vormen. Belangrijk is wel dat er ten behoeve van harmonisatie een duidelijke (internationale) categorisering beschikbaar komt op grond van maten en gewichten. Voor hybride vrachtauto's in de inzetduur tot 2035 van belang om natuurlijke afschrijving mogelijk te maken. Daarnaast zal ook de regelgeving voor koelinstallaties voor de laadruimte van vrachtauto's tenderen naar zero emissie technologie.

d. De toepassing van batterij-elektrische vrachtauto's (BEV) en waterstof-elektrische trucks (H2EV) maken beide deel uit van de zogenoemde zero emissie voertuigen. Hiermee is bedoeld 'geen motoremissies'. Beide concepten lijken te gaan voorzien in een toepassingsbehoefte. Waar de actieradius van een BEV tekortschiet kan een H2EV de inzet van zero emissie technologie mogelijk maken. Waar het met een BEV kan, verdient dat de voorkeur op grond van de betere energie-efficiëntie. Daarnaast zal de total cost of ownership (TCO) van beide technologieën de toepassingsmogelijkheden beïnvloeden.

3. LOGISTIEK IN KETENS

3.1 Ambitie TLN

Goederenvervoer is onmisbaar maar vermijdbaar transport is niet meer van deze tijd. De ambitie is gericht op het herzien van logistieke ketens zodat de transportbehoefte met zo weinig mogelijk kilometers en energieverbruik kan worden gerealiseerd. Logistieke partijen zetten samen met hun ketenpartners in op het voorkomen van vermijdbaar transport en op het inrichten van maximaal efficiënt vervoer. Het inzetten van een optimale mix van transportmodaliteiten vormt onderdeel van de aanpak. Geharmoniseerde en verifieerbare CO2-berekening en -toerekening vormt de leidraad voor procesoptimalisaties.



3.2 Doelen TLN

In 2030 houden alle transportbedrijven met meer dan 10 vrachtauto's een CO₂-registratie bij waarmee zij in overleg met hun klanten sturen op CO₂-reductie. Op elke vrachtbrief of factuur tonen bedrijven dan de CO₂-emissies van de desbetreffende zending.

3.3 Actiepunten sector

- a. TLN informeert leden en stimuleert hen tot het gebruik van de CO₂-meter of een vergelijkbaar instrument voor registratie en reductie van CO₂-emissies. Ook voor transportbedrijven met minder dan 10 vrachtauto's biedt TLN dezelfde informatie, advies en begeleiding.
- b. TLN informeert leden en stimuleert hen tot een optimale inzet van de meest toepasselijke vervoersmodaliteiten en verstrekt aanbevelingen die bijdragen aan ketenefficiëntie
- c. TLN draagt actief bij aan de voorbereidingen qua automatisering die uiterlijk in 2030 sectorbreed 'CO₂-emissies op vrachtbrief/factuur' mogelijk maken.

3.4 Actiepunten overheid

- a. De brede begeleiding van transportbedrijven bij CO₂-registratie en -reductie door het verbeteren van ketenefficiëntie dient uiterlijk met ingang van 2024 financieel mogelijk gemaakt te worden op basis van de afgesproken terugsluis van de netto opbrengsten van de vrachtwagenheffing
- b. De methodiek voor registratie van CO₂ in transport en logistiek vergt een geharmoniseerde aanpak in Nederland én in de EU. Bedrijven moeten niet concurreren op basis van de gehanteerde methodiek maar op grond van de feitelijke emissies en toerekening ervan aan logistieke stromen.
- c. Overweeg een communicatiecampagne die consumenten informeert over wat zij in de business-to-consumer goederenstromen zelf kunnen bijdragen aan het verminderen van transportbewegingen.

3.5 Aandachtspunten

- a. Automatisering is van groot belang voor de geharmoniseerde toepassing van CO₂-berekeningen. Sector en overheid trekken via de Topsector Logistiek gezamenlijk op bij het realiseren van automatiseringsoplossingen voor CO₂-berekening voor transport en logistiek. Voor zover nodig kan besloten worden de terugsluis van de vrachtwagenheffing in te zetten voor een stimulering van de ingroei van automatiseringsoplossingen voor dit doel.
- b. Zowel voor verladers, ontvangers als voor vervoerders nemen de belangen voor CO₂-reductie toe. Dat biedt in logistieke ketens kansen voor transport- en expeditiebedrijven omdat zij veelal het meeste inzicht hebben in de logistieke stromen van verschillende klanten en ketens. Zonder direct te spreken over regie liggen hier wel mogelijkheden voor aansturing van CO₂-reductie in logistieke ketens juist vanuit transport en logistiek. Potentieel levert dit een meerwaarde op die de onderhandelingspositie van de logistieke sector kan verbeteren. Naast horizontale en verticale ketenpartners liggen er ook kansen



voor TLN-leden in andere samenwerkingsverbanden. Denk bijvoorbeeld aan samenwerking op bedrijfsterreinen om laad- of tankinfrastructuur concurrerend te realiseren.

4. VASTGOED EN ORGANISATIE

4.1 Ambitie TLN

In transport en logistiek zijn voertuigen de meeste energie-intensieve component. Niettemin vormen energiebesparingen in kantoren en warehouses ook een belangrijke kans om CO₂-reductie te realiseren. De huidige wet- en regelgeving verlangt van ondernemers, met een energieverbruik van meer dan 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 kubieke meter gas per jaar, om ten minste 'no regret'-energiebesparingen te realiseren met een terugverdientijd van minder dan 5 jaar. Daarnaast kunnen vastgoedsituaties zich ook goed lenen voor zogenoemde off-grid duurzame energie-opwekking en -toepassing voor eigen gebruik. Het verminderen van de CO₂-emissies door woon-werkverkeer van medewerkers wordt beschouwd als onderdeel van deze opgave. Uitgangspunt is dat vanaf 2040 het segment Vastgoed en organisatie CO₂-neutraal functioneert.

4.2 Doelen TLN

Uiterlijk in 2030 hebben alle leden van TLN met een gebouw-gebonden energieverbruik van meer dan 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 kubieke meter gas per jaar een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om een CO₂-neutrale bedrijfsvoering voor vastgoed & organisatie te bereiken.

4.3 Actiepunten sector

- a. TLN publiceert uiterlijk in 2023 voor haar leden een routekaart voor energiebesparing op het vlak van vastgoed en organisatie.
- b. TLN informeert bedrijven in de genoemde doelgroep over de ontwikkelde routekaart en biedt in samenwerking met partners begeleiding aan voor het opstellen van een verkenning van de mogelijkheden voor een CO₂-neutrale bedrijfsvoering.
- c. Hoewel de genoemde diensten primair worden ontwikkeld voor de grotere bedrijven biedt TLN dezelfde faciliteiten aan voor kleinere lid-bedrijven.

4.4 Actiepunten overheid

- a. Werk mee aan de ontwikkeling van de routekaart energiebesparing voor bedrijven in transport en logistiek.
- b. Organiseer in samenwerking met het bevoegd gezag incentives die bedrijven stimuleren te kiezen voor de bovenwettelijke aanpak van een verkenning van de mogelijkheden voor een CO₂-neutrale bedrijfsvoering.

4.5 Aandachtspunten

- a. Voor grote bedrijven bestaat er al de wettelijke Energy Efficiency Directive (EED). Deze EED Energie-audit is een verplichting die voortkomt uit de Europese Energie-Efficiency Richtlijn. Het doel ervan is om bedrijven bewust te maken van hun energieverbruik én van



de mogelijkheden om energie te besparen en te verduurzamen. De energie-audit geeft een gedetailleerd overzicht van alle energiestromen binnen de onderneming. Ook geeft de audit inzicht in de mogelijke besparingsmaatregelen en de te verwachten effecten daarvan. Het gaat hier onder andere om het energieverbruik van gebouwen, industriële processen en installaties, inclusief het vervoer en de warmte. De energiebesparingsrichtlijn is van toepassing op bedrijven met meer dan 250 fte of met een jaaromzet van meer dan € 50 miljoen euro én een jaarlijkse balanstotaal van meer dan € 43 miljoen.

b. Bedrijven met op- en overslagfaciliteiten met een energieverbruik vanaf 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 m³ aardgas per jaar dienen al te voldoen aan de lijst erkende maatregelen bedrijfshallen. Zulke bedrijven zijn verplicht om energiebesparende maatregelen te nemen met een terugverdientijd van 5 jaar of minder. Dit is de energiebesparingsplicht. Op 1 juli 2019 is daar voor die doelgroep de informatieplicht bij gekomen op grond waarvan deze bedrijven moeten rapporteren welke energiebesparende maatregelen zijn uitgevoerd.



V Bijlage

De ambities, doelen en acties die onderdeel uitmaken van deze notitie zijn ontleend aan onderstaande brondocument in Excel-format. Feitelijk voegt deze tabel geen extra informatie toe maar vormt het vooral de leidraad voor het werkprogramma van TLN.

Doelen voorop, sector centraal DEF				
1. BRANDSTOFFEN EN ENERGIE				
1.1 Ambitie TLN 2040	1.2 Doel TLN 2030	1.3 Actiepunten sector	1.4 Actiepunten overheid/politiek	1.5 Aandachtspunten
De transportsector beweegt van fossiele brandstof naar hernieuwbare energie. Uitgangspunt is een volledige overgang naar zero emissie vracht- en bestelauto's. Zulke voertuigen worden beschouwd als klimaatneutraal. De vereiste groene energie (elektriciteit/waterstof) betreft een opgave voor de energisector. Zolang zero emissie nog niet volledig toegepast kan worden, rijden voertuigen in het beroepsgoederenvervoer met een brandstofmotor zoveel mogelijk op hernieuwbare energie. Uitgangspunt is dat er in 2035 uitsluitend nog hernieuwbare energie wordt toegepast in vracht- en bestelauto's met een verbrandingsmotor.	a. In 2030 betreft 50% van de energiebehoefte in Nederland van diesel vracht- en bestelauto's hernieuwbare brandstof zoals HVO100 of bioLNG. b. In 2035 rijden vracht- en bestelauto's waarvoor zero emissie nog niet haalbaar is in Nederland uitsluitend op hernieuwbare brandstoffen zoals HVO100 en bioLNG.	a. TLN informeert leden over de toepassingsmogelijkheden van hernieuwbare brandstoffen. b. Transportbedrijven zetten in samenpraak met hun klanten in op HVO100 of bioLNG voor situaties waarin zero emissie technologie nog niet haalbaar is. c. Transportbedrijven verlagen van hun brandstofleveranciers een opgave van de well-to-wheel CO2-emissies van de brandstof.	a. Ontwikkelt prijsgaranties waardoor een toereikend aandeel hernieuwbare brandstoffen tegen marktconforme prijzen beschikbaar komt voor het goederenvervoer. b. Waarborgt de concurrentiepositie van Nederlandse transportbedrijven in relatie tot de buurlanden. c. Realiseert een systematiek die transportbedrijven betrouwbare waarborgen biedt over de CO2-emissies van de getankte hernieuwbare brandstoffen (Clean Fuel Contracts). d. Erken dat brandstofvoertuigen die aantoonbaar volledig op hernieuwbare brandstof rijden tank-to-wheel CO2-neutraal worden beschouwd.	Een groeiende toepassing van hernieuwbare brandstoffen in het goederenvervoer over de weg kan leiden tot schaarste en een verdelingsvraagstuk. Intensievere toepassing van hernieuwbare brandstoffen kan leiden tot schaarste en een verdelingsvraagstuk. Voor een betrouwbare invulling met investeringsperspectief voor ondernemers is van belang dat overheid en transportsector gezamenlijk komen tot een brandstofstrategie voor de periode tot 2035. Daarna zullen overeenkomstig de ambitie van TLN de resterende brandstofmotoren in het goederenvervoer uitsluitend nog gebruiken van hernieuwbare brandstoffen.
2. VRACHT- EN BESTELAUTO'S				
2.1 Ambitie TLN 2040	2.2 Doel TLN 2030	2.3 Actiepunten sector	2.4 Actiepunten overheid/politiek	2.5 Aandachtspunten
Vanaf 2040 zijn alle nieuw-verkochte vrachtauto's zero emissie. Voor bestelauto's is dit omslagpunt bereikt in 2035. Alleen voor specifieke niches waarvoor dan geen zero emissie technologie op de markt is, blijft de verbrandingsmotor beschikbaar. Verbrandingsmotoren zullen dan uitsluitend gebruikt worden in combinatie met hernieuwbare brandstoffen. Deze voertuigen kunnen niet ingezet worden in aangegeven zero emissie zones. Op deze manier kan worden bereikt dat de transportsector uiterlijk in 2050 CO2-neutraal functioneert.	a. Vanaf 2030 beleveren transportbedrijven de zero emissie zones van 30 tot 40 grotere Nederlandse gemeenten met elektrisch aangedreven voertuigen. b. Vanaf 2030 draagt het aandeel zero emissie vrachtauto's ten minste 30% van de nieuw-verkopen. c. Vanaf 2030 draagt het aandeel zero emissie bestelauto's ten minste 50% van de nieuw-verkopen.	a. Ondernemers in transport en logistiek dienen zich voor te bereiden op de tijdige overstap naar zero emissie voertuigen. b. TLN informeert leden over de ontwikkelingen en de beschikbare stimuleringsregelingen. c. TLN adviseert leden bij hun overwegingen voor de aanschaf van zero emissie voertuigen en laad- en tankfaciliteiten.	a. Zorg voor een zodanige stimuleringsregeling dat ondernemers met zero. Zorg voor een zodanige stimuleringsregeling dat ondernemers met zero emissie voertuigen en de vereiste laaifaciliteiten kunnen concurreren met gebruikers van dieselveertuigen. b. Voorkom dat capaciteitsgebrek van het stroomnet van transitie naar zero emissie blokkeert. c. Verleg voor stadlogistiek de toepassingsmogelijkheid van hybride-trucks tot 2035 wanneer die in zero emissie zones aantoonbaar en onomstotelijk rijden op basis van zero emissie techniek. d. Verhoog de belastingdruk op bestelauto's met verbrandingsmotor maximaal ter grootte van de benodigde compensatie van de inkomstenderving door de inzet van (gedeeltelijk) vrijgestelde zero emissie bestelauto's.	a. De stimulering van de toepassing van zero emissie voertuigen vergt voor de opschaling van de netto opbrengsten van de vrachtwagenheffing terug te sluiten naar het goederenvervoer over de weg ten behoeve van verduurzaming en innovatie. De ingeschatte netto opbrengst van meer dan 250 miljoen euro per jaar is met ingang van 2024 noodzakelijk om de afspraken voor verduurzaming in het Klimaatakkoord tijdig te kunnen realiseren. b. Het regeerakkoord Rutte IV schetst plannen voor het invoeren van BPM op zekelijk gebruikte bestelauto's. Naar inschatting van TLN levert dit een onevenredig nadeel op voor ondernemers in het beroepsgoederenvervoer die door hoge jaarkilometrages de veel hogere aanschafkosten in korte tijd dienen af te schrijven. TLN ziet liever een solidaire verhoging van de gebruiksbelasting op bestelauto's met een brandstofmotor die niet groter is dan ter dekking van de inkomstenderving door de inzet van (gedeeltelijk) voor MRB vrijgestelde zero emissie bestelauto's. Daarmee sortert de heffingsgrondslag constructief voor de situatie die vanaf 2030 ontstaat door de invoering van betalen naar gebruik voor personen- en bestelauto's. c. Voor stedelijke logistiek tekent zich een opkomst af van licht elektrische voertuigen, de zogenaamde LEV's. De inzet van LEV's zal ook voor vervoerders die stedelijke logistiek verzorgen een groeiend transportconcept vormen. Belangrijk is wel dat er ten behoeve van harmonisatie een duidelijke (internationale) categorisering beschikbaar komt op grond van maten en gewichten. Voor hybride vrachtauto's is de inzetduur tot 2035 van belang om natuurlijke afschrijving mogelijk te maken. d. De toepassing van batterij-elektrische vrachtauto's (BEV) en waterstof-elektrische trucks (H2EV) maken beide deel uit van de zogenaamde zero emissie voertuigen. Hiermee is bedoeld 'geen motoremissies'. Beide concepten lijken te gaan voorzien in een toepassingsbehoefte. Waar de actieradius van een BEV toereikend kan een H2EV de inzet van zero emissie technologie mogelijk maken. Waar het met een BEV kan, verdient dat de voorkeur op grond van de betere energie-efficiëntie. Daarnaast zal de total cost of ownership (TCO) van beide technologieën de toepassingsmogelijkheden beïnvloeden.
3. LOGISTIEK IN KETENS				
3.1 Ambitie TLN 2040	3.2 Doel TLN 2030	3.3 Actiepunten sector	3.4 Actiepunten overheid/politiek	3.5 Aandachtspunten
Goederenvervoer is onmisbaar maar verrijdbaar transport is niet meer van deze tijd. De ambitie is gericht op het herzien van logistieke ketens zodat de transportbehoefte met zo min mogelijk kilometers en energieverbruik kan worden gerealiseerd. Logistieke partijen zetten samen met hun ketenpartners in op het voorkomen van verrijdbaar transport en op het inrichten van maximaal efficiënt vervoer. Het inzetten van een optimale mix van transportmodaliteiten vormt onderdeel van de aanpak. Geharmoniseerde en verifieerbare CO2-berekening en -toerekening vormt de leidraad voor procesoptimalisaties.	In 2030 houden alle transportbedrijven met meer dan 10 vrachtauto's een CO2-registratie bij waarmee zij in overleg met hun klanten sturen op CO2-reductie. Op elke vrachtbrief of factuur tonen bedrijven dan de CO2-emissies van de desbetreffende zending.	a. TLN informeert leden en stimuleert hen tot het gebruik van de CO2-meter of een vergelijkbaar instrument voor registratie en reductie van CO2-emissies. Ook voor transportbedrijven met minder dan 10 vrachtauto's biedt TLN dezelfde informatie, advies en begeleiding. b. TLN informeert leden en stimuleert hen tot een optimale inzet van de meest toepasselijke vervoersmodaliteiten. c. TLN draagt actief bij aan de voorbereidingen qua automatisering die uiterlijk in 2030 sectorbreed CO2-emissies op vrachtbrief/factuur mogelijk maken.	a. De brede begeleiding van transportbedrijven bij CO2-registratie en reductie door het verbeteren van ketenefficiëntie dient uiterlijk met ingang van 2024 financieel mogelijk gemaakt te worden op basis van de afgesproken terugslag van de netto opbrengsten van de vrachtwagenheffing. b. De methodiek voor registratie van CO2 in transport en logistiek vergt een geharmoniseerde aanpak in Nederland én in de EU. Bedrijven moeten niet concurreren op basis van de gehanteerde methodiek maar op grond van de feitelijke emissies en toerekening ervan aan logistieke stromen. c. Overveeg een communicatiecampagne die consumenten informeert over wat zij in de business-to-consumer goederenstromen zelf kunnen bijdragen aan het verminderen van transportbewegingen.	a. Automatisering is van groot belang voor de geharmoniseerde toepassing van CO2-berekeningen. Sector en overheid trekken via de Topsector Logistiek gezamenlijk op bij het realiseren van automatiseringsoplossingen voor CO2-berekening voor transport en logistiek. Voor zover nodig kan besloten worden de terugslag van de vrachtwagenheffing in te zetten voor een stimulering van de ingroei van automatiseringsoplossingen voor dit doel. b. Zowel voor verladers, ontvangers als voor vervoerders nemen de belangen voor CO2-reductie toe. Dat biedt in logistieke ketens specifiek kansen voor bedrijven in transport en logistiek omdat zij veelal het meeste inzicht hebben in de logistieke stromen van verschillende klanten en ketens. Zonder direct te spreken over regio liggen hier wel mogelijkheden voor beïnvloeding van logistieke ketens juist vanuit transport en logistiek. Potentieel levert dit een meerwaarde op die de onderhandelingspositie van de logistieke sector kan verbeteren. Naast ketens horizontale en verticale ketenpartners liggen er ook kansen voor TLN-leden in andere samenwerkingsverbanden. Denk bijvoorbeeld aan samenwerkingsvormen op bedrijfstreinen om laad- of tankinfrastructuur op een concurrerende manier voor elkaar te krijgen.
4. VASTGOED EN ORGANISATIE				
4.1 Ambitie TLN 2040	4.2 Doel TLN 2030	4.3 Actiepunten sector	4.4 Actiepunten overheid/politiek	4.5 Aandachtspunten
In transport en logistiek zijn voertuigen de meeste energie-intensieve component. Niettemin vormen energiebesparingen in kantoren en warehouses ook een belangrijke kans om CO2-reductie te realiseren. De huidige wet- en regelgeving verlangt van ondernemers, met een energieverbruik van meer dan 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 kubieke meter gas per jaar, om ten minste 'no regret'-energiebesparingen te realiseren met een terugverdientijd van minder dan 5 jaar. Daarnaast kunnen vastgoedlocaties zich ook goed lenen voor zogenaamde off-grid duurzame energie-opwekking en -toepassing voor eigen gebruik. Het verminderen van de CO2-emissies door woon-werkverkeer van medewerkers wordt beschouwd als onderdeel van deze opgave. Uitgangspunt is dat vanaf 2040 het segment Vastgoed en organisatie CO2-neutraal functioneert.	Uiterlijk in 2030 hebben alle leden van TLN met een gebouw-gebonden energieverbruik van meer dan 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 kubieke meter gas per jaar een werking uitgevoerd naar de mogelijkheden om een CO2-neutrale bedrijfsvoering voor vastgoed & organisatie te bereiken.	a. TLN publiceert uiterlijk in 2023 voor haar leden een routekaart voor energiebesparing op het vlak van vastgoed en organisatie b. TLN informeert bedrijven in de genoemde doelgroep over de ontwikkelde routekaart en biedt in samenwerking met partners begeleiding aan voor het opstellen van een verkenning van de mogelijkheden voor een CO2-neutrale bedrijfsvoering. c. Hoewel de genoemde diensten primair worden ontwikkeld voor de grotere bedrijven biedt TLN dezelfde faciliteiten aan voor kleinere lid-bedrijven.	a. Werk mee aan de ontwikkeling van de routekaart energiebesparing voor bedrijven in transport en logistiek b. Organiseer in samenwerking met het bevoegd gezag incentives die bedrijven stimuleren te kiezen voor de bovenwettelijke aanpak van een verkenning van de mogelijkheden voor een CO2-neutrale bedrijfsvoering	a. Voor grote bedrijven bestaat er al de wettelijke Energy Efficiency Directive (EED). Deze EED Energie-audit is een verplichting die voortkomt uit de Europese Energy-Efficiency Richtlijn. Het doel ervan is om bedrijven bewust te maken van hun energieverbruik én van de mogelijkheden om energie te besparen en te verduurzamen. De energie-audit geeft een gedetailleerd overzicht van alle energiestromen binnen de onderneming. Ook geeft de audit inzicht in de mogelijke besparingsmaatregelen en de te verwachten effecten daarvan. Het gaat hier onder andere om het energieverbruik van gebouwen, industriële processen en installaties, inclusief het vervoer en de warmte. De energiebesparingsrichtlijn is van toepassing op bedrijven met meer dan 250 tje of met een jaaromzet van meer dan € 50 miljoen euro én een jaarlijkse balanstotaal van meer dan € 43 miljoen. b. Bedrijven met op- en overslagfaciliteiten met een energieverbruik van 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 m3 aardgas per jaar dienen al te voldoen aan de lijst erkende maatregelen bedrijvenhallen. Zulke bedrijven zijn verplicht om energiebesparende maatregelen te nemen met een terugverdientijd van 5 jaar of minder. Dit is de energiebesparingsplicht. 1 juli 2019 is daar voor die doelgroep de informatieplicht bij gekomen op grond waarvan deze bedrijven moeten rapporteren welke energiebesparende maatregelen zijn uitgevoerd.