

KLIMAATAKKOORD VAN PARIJS

VERTAALD NAAR AMEGA

UPDATE 2024



Amega Groep - uw partner voor
duurzame en slimme mobiliteit



VAN PLANNEN NAAR CONCRETE DOELEN

INLEIDING

Sinds de publicatie van het Klimaatakkoord is er op het terrein van duurzame mobiliteit een groot aantal stappen gezet om beleid te concretiseren en tot uitvoering brengen. Hieronder volgt een overzicht van de meest relevante veranderingen en vorderingen voor automobilititeit. We leggen eerst het onderwerp vanuit het Klimaatakkoord uit en in de blokken geven we per onderwerp een update. Klik hier voor het gehele [Klimaatakkoord](#).

KLIMAATAKKOORD

Het kabinet heeft met het nationale Klimaatakkoord een centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen in Nederland met 49% ten opzichte van 1990. Het is denkbaar dat Nederland al in 2030 een verdere reductie moet bereiken, dit is afhankelijk van een Europees besluit over verhoging van de Europese CO₂ reductiedoelstelling, dat in 2020 wordt verwacht. Het kabinet pleit in internationaal verband voor een verhoging van de Europese doelstelling naar 55% in 2030.

UPDATE februari 2024

Het nationale streefdoel uit 2019 van 49% reductie van de nationale uitstoot van broeikasgassen in 2030 is vervangen door het Europese streefdoel van ten minste 55% reductie in 2030. Om met voldoende zekerheid het aangescherpte doel van 55% reductie in 2030 te realiseren, wil het kabinet zich bij de uitwerking van het klimaatbeleid richten op 60% emissie reductie, zodat ook bij tegenvallers de 55% realiseerbaar is.

De Klimaat- Energieverkenning (KEV) verschijnt sinds 2019 jaarlijks in oktober. In de KEV zal gerapporteerd worden over de verwachte CO₂-emissies in 2030, op basis van de stand van zaken rondom de klimaat- en energiehuishouding in Nederland en de te verwachten toekomstige ontwikkelingen.

UPDATE februari 2024

De [Klimaat- Energieverkenning \(KEV\)](#) verschijnt sinds 2019 jaarlijks in oktober. De KEV geeft een actueel beeld van de Nederlandse energiehuishouding en verkent toekomstige ontwikkelingen in het energiesysteem en de uitstoot van broeikasgassen. Uit de KEV van oktober 2023 blijkt dat Nederland nog niet op koers ligt om in 2030 alle eerder dit jaar aangescherpte Europese doelen voor energiebesparing te halen. Cruciaal om ambitieuze plannen snel uit te werken, om doelen te halen.

Er zijn vijf sectortafels waar het Klimaatakkoord betrekking op heeft:

1. Gebouwde omgeving;
2. Mobiliteit;
3. Industrie;
4. Landbouw en landgebruik;
5. Elektriciteit.

MOBILITEIT

Visie: Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid 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. Deze visie wordt bereikt door in te zetten op een integrale benadering van het mobiliteitssysteem.

Globale ontwikkelingen in de tijd:

- 2019-2030: elektrische personenauto's concurrerend in 2025 en laadinfrastructuur volwassen | groei elektrische en waterstof oplossingen bedrijfswagens en zwaar wegvervoer | tijdelijk gebruik van hernieuwbare energiebronnen | slim laden | informatiesystemen bepalen reisgedrag | stedelijke zero-emissie zones nemen vlucht | groei slimme mobiliteitsoplossingen.
- 2030-2050: zero-emissie is de norm (elektrisch en waterstof) | zelfrijdende voertuigen breken door | stedelijke inrichting gericht op zero-emissie | ketenregie en innovatieve zero-emissie concepten zijn de norm | multimodale hubs voor logistieke ketens.

De voorgestelde systeemverandering maatregelen van de Mobiliteitstafel:

- De Rijksoverheid vormt het Infrastructuurfonds om naar een mobiliteitsfonds;
- Overheden maken tempo met regionale mobiliteitsplannen en een daarmee samenhangend nationaal mobiliteitsplan;
- Naar een andere bekostigingssystematiek (hervorming van de autobelastingen);
- Kennis en innovatie voor een duurzaam mobiliteitssysteem (ingrijpende systeemveranderingen doorvoeren).

UPDATE februari 2024

- 1.** Regionale overheden willen aan de slag met het stimuleren van elektrisch vervoer, maar lopen voor de uitvoering aan tegen een beperkte uitvoeringskracht (capaciteit, budget). Het kabinet heeft in het coalitieakkoord extra middelen voor uitvoeringskosten gereserveerd (5,6 miljard euro). Hoewel er inmiddels Tweede Kamer verkiezingen zijn geweest, is er nog geen nieuw coalitieakkoord. Hierom is het huidige coalitieakkoord nog steeds het uitgangspunt. Met IPO en VNG zijn in mei 2023 nieuwe bestuurlijke afspraken gemaakt over het komen tot een dekkend laadnetwerk voor bedrijven. Eerder werden er al afspraken gemaakt over een laadnetwerk voor personenauto's en bestelbussen.
- 2.** In het coalitieakkoord van Rutte IV stond ook het voornemen om betalen naar gebruik in te voeren in 2030. Na de val van het kabinet is dit controversieel verklaart: dit betekent dat de ontwikkeling van de plannen is gestopt vanaf 12 september 2023. Na de verkiezingen bepaalt het nieuwe kabinet of het een vervolg krijgt.
- 3.** De innovatieopgaven die voortvloeien uit het Klimaatakkoord zijn opgenomen in de Integrale Kennis- en Innovatie Agenda (IKIA). Deze agenda wordt verder uitgewerkt in Meerjarige Missie gedreven Innovatie Programma's (MMIP's). De innovatieagenda voor mobiliteit (alias Missie D+) is Rijksbreed vastgesteld en ondersteunt het binnen handbereik krijgen van maatschappelijke doelen voor mobiliteit, waaronder duurzaamheid, veiligheid, gezondheid en bereikbaarheid. De financiering is geregeld via het Kennis- en innovatieconvenant 2024-2027. De agenda gaat over alle modaliteiten, inclusief de sectoren maritiem en luchtvaart.

OPGAVE EN AMBITIE 2030

- 1.** Duurzame energiedragers
- 2.** Stimulering elektrisch (personen)vervoer
- 3.** Verduurzaming logistiek
- 4.** Verduurzaming personenmobiliteit (inclusief zakelijk reizen, OV en fiets)
- 5.** Verkenning andere vormen van bekostiging mobiliteit

1. DUURZAME ENERGIEDRAGERS OPGAVE KLIMAATAKKOORD

- Transitie naar 0% fossiele brandstoffen;
- Prioritering op elektrificeren en de inzet van hernieuwbare brandstoffen is middel om tijdig de emissiereducties te bereiken;
- Stimuleren waterstof (15.000 brandstofcel voertuigen, 3.000 zware voertuigen in 2025, doorgroeiend naar 300.000 in 2030. Realisatie van 50 waterstoftankstations in 2025;
- Duurzaam inkopen, bussen, doelgroepenvervoer, reinigingsvoertuigen.

De schaarse duurzame biobrandstoffen worden bij voorkeur ingezet voor de zwaardere segmenten. Er wordt gestuurd op een lage CO₂-emissie in de brandstofketen van alle energiedragers;

UPDATE februari 2024

De inzet van biograndstoffen voor laagwaardige toepassingen moet worden afgebouwd. Hieronder valt onder meer de inzet van biobrandstoffen, als hoogwaardige dieselvangers, voor personenauto's en bestelauto's. Op lange termijn zouden biograndstoffen alleen nog moeten worden ingezet voor hoogwaardige toepassingen. Inzet in mobiliteit valt daar niet onder. In de tussentijdse periode zijn er echter overbruggingstoepassingen waar alternatieven voor CO₂-reductie nog niet voorhanden zijn. Hieronder valt onder meer het gebruik van biobrandstoffen in het zware wegvervoer en in de scheepvaart en luchtvaart. Daarbij moeten lock-in-situaties worden voorkomen, zo stelt de SER: de inzet van biobrandstoffen in deze toepassingen mag er niet toe leiden dat de ontwikkeling en toepassing van duurzame alternatieven stagneren.

De RED II (Renewable Energy Directive) op Europees niveau is leidend bij hernieuwbare brandstoffen en ze mogen geen risico hebben op indirect veranderend landgebruik. Het implementatieproces van RED II is gestart en moet voor 1 juli 2021 zijn afgerond;

UPDATE februari 2024

De herziene RED III is op 1 november 2023 definitief goedgekeurd, het voorziet in een aanscherping van de duurzaamheidscriteria voor het gebruik van biomassa. RED III bevat een bindende doelstelling dat in 2030 42,5% van de energieconsumptie duurzame energie moet zijn. Daarbovenop komt een inspanningsplicht om 45% als doelstelling te hanteren.

Toename in biobrandstoffen moet overwegend worden gehaald uit duurzame reststoffen;

UPDATE februari 2024

Biobrandstoffen waren in 2023 verantwoordelijk voor 7,3% van het energieverbruik. Binnen de jaarverplichting van 42,5% in 2030 (zie RED III) geldt een minimum voor de inzet van geavanceerde biobrandstoffen en een maximum voor de inzet van biobrandstoffen uit voedsel en voedergewassen. De verplichting kan worden ingevuld door verschillende vormen van hernieuwbare energie in te zetten.

De overheid komt met een integraal duurzaamheidskader voor alle biomassa;

UPDATE februari 2024

Het vorige en ook het huidige (demissionaire) kabinet hebben aangegeven dat ze het gebruik van duurzame biomassa noodzakelijk vinden om de klimaatdoelen te realiseren. Het duurzaamheidskader voor biograndstoffen was gepresenteerd in oktober 2020 en is [beschikbaar als document](#) voor verdere analyse. Zowel in Nederland als in Europa wordt gewerkt aan de ontwikkeling en verder uitwerking van een duurzaamheidskader en duurzaamheidscriteria voor biomassa.

In de wet milieubeheer wordt een verplichting hernieuwbare energie in transport vastgelegd;

UPDATE februari 2024

Zie RED III (tweede punt sectie).

Verkenning Green Truck Fuel;

UPDATE februari 2024

Als concrete stap is een Roadmap Hernieuwbare Brandstoffen gepubliceerd in juni 2023, deze is [beschikbaar als document](#).

Nieuwe regeling SDE ++, Rijksoverheid reserveert 200 miljoen euro;

UPDATE februari 2024

Deze regeling is voor bedrijven en non-profitorganisaties om grootschalig duurzame (hernieuwbare) energie te produceren of CO₂-verminderende technieken toe te passen. Demissionair Minister van Klimaat en Energie Rob Jetten heeft aangekondigd dat er in zowel 2024 als in 2025 8 miljard euro beschikbaar zal zijn voor subsidie. Er wordt gewerkt aan wetgeving die overwinsten van bedrijven door SDE++ tegen moet gaan.

➔ Rijksoverheid en decentrale overheden zullen, in samenspraak met de regionale programma's voor slimme en duurzame groei, een integraal plan opstellen voor de behoefte in Nederland aan alternatieve tank- en laadinfrastructuur inclusief opslag:

UPDATE februari 2024

Deze infrastructuur moet voldoen aan de Europese AFID-richtlijn (Alternative Fuels Infrastructure Directive). In december 2022 is het meest recente monitoringsrapport uitgekomen, waarin Nederland richting de EU rapporteert over de stand van zaken over de uitrol van laad- en tankinfrastructuur. Nederland loopt voor een deel voor op streefwaardes uit de AFID-richtlijn (voornamelijk wat betreft elektrisch).

De AFID wordt momenteel herzien als onderdeel van het bredere 'Fit for 55'-pakket. De Europese Commissie stelt bindende doelstellingen voor in de vorm van een verordening, de AFIR (alternative fuels infrastructure regulation). De AFIR stelt eisen aan lidstaten over de dekking en het vermogen van het laadnetwerk voor logistiek en personenvervoer langs het hoofdwegennet. Ook beveelt de AFIR aan om te streven naar 1 publiek laadpunt per 10 elektrische voertuigen. Met een aantal van ruim 7,5 voertuigen per publiek laadpunt voldoet Nederland hier momenteel aan.

Vanaf 1 juli 2021 zijn laadpaalexploitanten verplicht om data over hun laadpalen online ter beschikking te stellen. Het is vastgelegd dat de informatie via de Nationale Databank Wegverkeergegevens (NDW) vindbaar moet zijn.

Met behulp van 5 miljoen euro subsidie is er in 2021 en 2022 geëxperimenteerd met 46 proeftuinen van slimme laadpleinen. De pilots waren gericht op het ontwikkelen van een standaard voor slim laden richting 2030, waarin vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar afgestemd worden. De belangrijkste conclusies van de pilot zijn dat laadpleinen definitief zijn doorgebroken in Nederland. De clustering van laadpunten zijn voordelig voor zowel automobilisten en gemeenten. Daarnaast kan met behulp van slimme technieken het laden zo worden gestuurd dat de beschikbare capaciteit van het stroomnet optimaal benut wordt.

Er is separaat van het Klimaatakkoord een [Agenda Laadinfrastructuur](#) opgesteld. Voor personenvervoer wordt een laadbehoefte voorzien van 1,8 miljoen (semi-)publieke en private oplaadpunten in 2030, 18.600 laadpunten voor bestelauto's en 7.400 voor vrachtauto's in 2030. Agenda gericht op versnellen van het proces, verbeteren van de informatievoorziening over de locatie en beschikbaarheid van laadpunten, inzetten van 'smart charging' om te zorgen voor een stabiel elektriciteitsnetwerk, innovatie inzetten om laadinfrastructuur toekomstbestendig te maken en robuuste laadinfrastructuur voor (stads)logistiek;

UPDATE februari 2024

Volgens de NAL waren er in december 2023 ruim 140 duizend (semi-)publieke laadpunten. Samen met thuislaadpunten zijn er volgens schatting ruim 630 duizend laadpunten in Nederland. Er is voorbereiding gedaan voor de inrichting van de overbruggingsfonds (mede door afschaffen fiscale stimuleringsregelingen per januari 2023). Er wordt een visie snellaadinfrastructuur voorbereid samen met bestuursconvenanten NAL tussen de NAL-regio's en lenW voor periode 2023- 2030. Er zijn meerdere pilots en projecten gestart om de 'smart charging' technologieën te testen en verder te ontwikkelen.

Er zijn al bedrijven die 'smart charging' oplossingen aanbieden voor bedrijven en particulieren.

De verwachte energiebehoefte aan waterstof bedraagt bij de groei in waterstof voertuigen 141 miljoen kg per jaar in 2030;

UPDATE februari 2024

Op 22 november 2022 verstuurde de staatssecretaris van lenW de kamerbrief 'Start stimuleringsbeleid waterstof in mobiliteit' met als bijlage een strategische verkenning van Ekinetix in 2022 'Basispad Waterstof in Mobiliteit 2030'. Het document schetst een haalbare weg naar realisatie van de ambities beschreven in het Klimaatakkoord (141 miljoen kg per jaar in 2030). In het Basispad is de afzet naar waterstof in 2030 jaarlijks 146 miljoen kg.

▶ Het H2 Platform stelt in 2020 een convenant 'stimulering waterstofmobiliteit' op met alle relevante betrokken stakeholders;

UPDATE februari 2024

Het convenant richt zich op het stimuleren van het gebruik van waterstof voor vervoer, zowel door burgers als door zakelijke partijen, en heeft als ambitie de realisatie van 50 waterstoftankstations, 15.000 waterstofpersonenauto's en 3.000 zware voertuigen met een brandstofcel op waterstof in 2025, als strategische basis voor versnelde groei richting 2030 en met name 2050.

De Rijksoverheid zegt: "Om het gebruik van waterstof te stimuleren, neemt de overheid verschillende maatregelen:

1. Er zijn [subsidies voor waterstofprojecten](#). Bijvoorbeeld voor innovatieve technieken.
2. Uitbouw van de mogelijkheden voor het transport en opslag van waterstof. Bijvoorbeeld via het [landelijk transportnetwerk voor waterstof](#) en in de toekomst infrastructuur op zee. Het landelijke transportnetwerk bestaat vooral uit pijpleidingen die eerst gebruikt werden voor gas.
3. Nieuwe afspraken met de waterstofsector over de ontwikkeling van waterstof via het [Nationaal Waterstof Programma](#). De plannen en acties voor de komende jaren staan in de [Routekaart Waterstof](#).
4. Bijdragen aan de ontwikkeling van Europees waterstofbeleid. Zodra er nieuw Europees beleid is, werkt de overheid het Nederlandse beleid uit in wet- en regelgeving.
5. Voorwaarden creëren voor de internationale markt voor waterstof. Samen met landen van over de hele wereld werkt de overheid aan regels, kwaliteitscriteria en veiligheidsnormen. Bijvoorbeeld op het gebied van transport, opslag en certificering van waterstof. En stimuleert de overheid de aanleg van importterminals".

▶ Rijksoverheid stimuleert het verduurzamen van de eigen vloot en vraagt decentrale overheden ook aan te sluiten;

UPDATE februari 2024

Departementale uitvoeringsplannen gericht op 50% CO₂-reductie in 2025 zijn opgesteld. Verdere toename emissieloos wagenpark is nodig. Medio 2023 was ruim 20% van het Rijkswagenpark zero-emissie. Er is een tussendoel gesteld van 75% van het Rijkswagenpark emissievrij in 2026. Op provinciaal niveau is de uitvoeringsagenda geïmplementeerd in de actieagenda Duurzaam Grond-, Weg en Waterbouw waaraan alle provincies zich hebben geëngageerd.

▶ BAZEB zorgt voor verdere uitrol en opschaling van zero-emissie bussen. 2025 zijn alle nieuw instromende OV-bussen zero-emissie, in 2030 zijn alle bussen zero-emissie (ongeveer 5.000 bussen). Onderdeel hiervan is dat 50% van de taxi's in 2025 zero-emissie zullen zijn;

UPDATE februari 2024

Provincies, vervoersregio's, netbeheerders, energieproducenten, de Rijksoverheid en het bedrijfsleven werken samen aan de uitrol en opschaling van zero-emissie busvervoer en de daarvoor noodzakelijke alternatieve tank- en laadinfrastructuur door middel van het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB).

Per maart 2023 reden er ruim 1.366 emissievrije bussen in Nederland (28%).

▶ In 2019 wordt een nieuw convenant voor zero-emissie reinigingsvoertuigen uitgewerkt.

UPDATE februari 2024

In 2019 werd een nieuw convenant gesloten. Volgens het convenant worden vanaf 2025 reinigingsvoertuigen op fossiele brandstoffen uitgefaseerd en vanaf 2030 zijn alle nieuw aan te schaffen voertuigen zero-emissie. Meer informatie [klik hier](#).

2. STIMULERING ELEKTRISCH (PERSONEN)VERVOER

OPGAVE KLIMAATAKKOORD

- 100% emissieloze nieuwverkoop personenauto's in 2030;
- De fiscale stimulering is techniekneutraal en geldt voor alle emissieloze auto's;
- De Rijksoverheid werkt aan invoering van een normstellende regeling onder de Omgevingswet die minimaal in 2022 wordt ingevoerd;
- Voor waterstof en zonnecelauto's geldt de cap. op de verlaagde bijtelling niet.

Belangrijke voorwaarde is dat mobiliteit betaalbaar blijft en dat lasten van de transitie eerlijk worden verdeeld, zodat alle Nederlanders de overstap naar emissieloze personenauto's kunnen maken;

UPDATE februari 2024

Om de transitie mogelijk te maken, zijn de KA afspraken verankerd in de Wet fiscale maatregelen uit het pakket Belastingplan 2020 en worden ook weer meegenomen in het belastingplan 2024.

Kabinet wil over stimulering van elektrisch vervoer voorkomen;

UPDATE februari 2024

Uit de Hand aan de Kraan (HADK)-analyse van 2023 blijkt dat de nieuwverkopen van elektrische auto's de komende jaren binnen de afgesproken bandbreedte in het KA vallen.

Als gevolg van EU-regelgeving kan Nederland niet zelfstandig CO₂-normen. Naar verwachting komt de Europese Commissie in 2023/2024 met een voorstel voor een nieuwe norm voor de periode na 2030;

UPDATE februari 2024

Als onderdeel van de Europese strategie om de CO₂-uitstoot van personenauto's terug te dringen zijn er CO₂-normen voor nieuwe auto's van toepassing. Het Europese Parlement steunde het voorstel van de Commissie om de CO₂-uitstoot van auto's en bestelwagens in 2035 tot nul terug te brengen met de tussentijdse emissiereductiedoelstellingen voor 2030 van 55% voor auto's en 50% voor bestelwagens. Voor cijfers, [klik hier](#).

De Rijksoverheid en decentrale overheden zeggen toe dat bedrijven die hun wagenpark hebben verduurzaamd een vorm van voordeel krijgen bij relevante aanbestedingen;

UPDATE februari 2024

Zero-emissie inkoop wordt vastgelegd door regionale overheden en gestimuleerd door het opnemen van [eisen in aanbestedingen](#). Voor de eerste termijn tot 1 januari 2026 worden alle aanbestedingen geregistreerd en een jaarlijkse rapportage aan de Tweede Kamer opgeleverd.

Partijen (Rijksoverheid, BOVAG, RAI Vereniging, ANWB) spreken af, te werken aan een verbeterde prijsvergelijking van auto's zodat de vaste kosten beter te vergelijken zijn. Wellicht met aanpassing in labelling;

UPDATE februari 2024

De partijen hebben een handreiking opgesteld met betrekking tot het tonen van de Total Cost of Ownership (TCO) in de showroom en online aan consumenten om een elektrisch personenauto te kunnen vergelijken met een conventionele auto. De kosten van de drie meest voorkomende aandrijfliijnen worden met elkaar vergeleken: batterij elektrisch (BEV), benzine en diesel. De handreiking wordt halfjaarlijks geüpdatet met de meest actuele waarden en aannames. De handreiking van juni 2023 is beschikbaar [hier](#).

Partijen (Rijksoverheid en Formule E-team) maken afspraken om in de voorwaarden voor het gebruik van een aanschafsubsidie een beperking op te nemen voor de export van auto's die met de aanschafsubsidie zijn gesteund;

UPDATE februari 2024

Er is in 2024 een totaalbudget van 58 miljoen euro beschikbaar voor de koop en private lease van nieuwe elektrische personenauto's samen, als er voldaan is aan de voorwaarden kan er per voertuig € 2.950,- subsidie aangevraagd worden. Voor meer informatie [klik hier](#).

De website [Nederlandelektrisch.nl](#) zal worden uitgebreid en informatie bevatten die relevant is voor de verdere introductie van elektrisch vervoer;

UPDATE februari 2024

De website [Nederlandelektrisch.nl](#) was in 2019 gelanceerd en is inmiddels gereed voor vragen over subsidie en elektrisch rijden.

Er wordt (door BOVAG en RAI Vereniging) een branche-brede opleiding ontwikkeld en aangeboden voor verkopers van auto's en tevens technische trainingen. Daarnaast ontwikkelen ze een duurzaam personeelsbeleid om voorbereid te zijn op de versnelling van de komst van elektrische voertuigen;

UPDATE februari 2024

De opleiding voor verkopers is ontwikkeld samen met [Innovam](#). BOVAG heeft een thema elektrisch rijden op de website ontwikkeld.

➤ Een uniforme batterijcheck en garantietermijn dient ontwikkeld te worden. Daarnaast dient er een systeem te komen waarbij de gebruikte batterijen die niet door de fabrikant worden teruggenomen (recycling) tegen reële waarde ingezet kunnen worden, onder andere voor de stabilisatie van het netwerk;

UPDATE februari 2024

Er wordt gewerkt aan de batterijcheck maar er is vertraging ten opzichte van het Klimaatakkoord. Autofabrikanten bieden onvoldoende inzicht in accudata waardoor de huidige batterijchecker niet goed kan aflezen.

➤ Om de elektrificering in de lease te versnellen gaat de VNA met een koplopersgroep van autoleasemaatschappijen o.b.v. hun geleerde lessen, inventariseren welke knelpunten en belemmeringen moeten worden weggenomen om nog meer effectief elektrisch vervoer te kunnen aanbieden en zal deze actief communiceren (publicatie vindt plaats voor 1 januari 2020); laadinfrastructuur, elektrische deelauto's en de auto als onderdeel van het lokale energiesysteem:

- Autoleasemaatschappijen gaan toestaan dat elektrische (private) leaseauto's door de leaserijder gedeeld mogen worden;
- Sector zal voor 2021 tot een branche-brede afspraak komen dat elektrisch leasen altijd wordt aangeboden o.v.v. de totale kosten per maand (leaseprijs en inschatting energiekosten);
- In 2019 wordt onderzocht wat de haalbaarheid is van leasen van tweedehands elektrische auto's (verwachting publicatie voor 1 januari 2020).

UPDATE februari 2024

Het Nederlandse autoleasepark groeide tot en met het tweede kwartaal van 2023 met 2,9% ten opzichte van eind 2022. Het park telt nu bijna 1.3 miljoen voertuigen (personenauto's en bestelwagens). Het park zakelijke lease personenauto's bestaat nu voor ruim een kwart uit stekkerauto's (volledig elektrisch en plug-in hybride). De leasector levert daarmee de grootste bijdrage aan de verduurzaming van het totale Nederlandse personenautopark. Dat bestaat voor zo'n 5% uit stekkerauto's. Maar er zijn ook zorgen. Zo zijn de laadkosten gestegen, is er meer bijtelling voor zakelijke rijders en moet ook voor EV's motorrijtuigenbelasting worden betaald. Meer informatie over het groei en ontwikkeling van de leaseauto's is beschikbaar op de [VNA-website](#).

Elektrificeren deelauto's: ambitie 100.000 deelauto's en 700.000 gebruikers in 2021. Rijksoverheid, gemeenten en bedrijven zetten zich in voor een campagne autodelen en het gebruik van zakelijke deelauto's buiten kantooruren door burgers en het inzetten van eenduidige parkeerplekken;

UPDATE februari 2024

De doelstelling van 700.000 deelauto gebruikers in 2021 is gehaald (van 730.000 gebruikers in maart 2020, naar 971.900 gebruikers in maart 2021). In het voorjaar van 2021 waren er ruim 87.000 deelauto's, waarvan 10,1% batterij elektrisch is en 3% PHEV. De Green Deal Autodelen II is vastgesteld beleid.

100% emissieloze snorfietsen ambitie, vanaf 2025 zullen alle nieuwverkopen van snorfietsen op de Nederlandse markt emissieloos zijn.

UPDATE februari 2024

Uit cijfers van RAI Vereniging, BOVAG en datacenter RDC lijkt de populariteit van elektrische brom- en snorfietsen af te nemen. Het aandeel elektrisch in de nieuwverkopen van bromfietsen daalde van 9.831 in de eerste twee kwartalen in 2022 naar 6.032 in dezelfde periode van 2023.

FISCALE STIMULERING

Voorwaardelijke (export is terugbetalen) subsidie particuliere markt wordt nog vormgegeven, 100 miljoen beschikbaar voor 2021-2024. De regeling wordt nog ontwikkeld maar zal inspelen op laadtegoed, aanschafsubsidie of een batterijgarantie;

UPDATE februari 2024

Veel particulieren maken sinds medio 2020 gebruik van de Subsidieregeling Elektrische Personen- auto's Particulieren (SEPP) om een deel van de hogere aanschafkosten te overbruggen. Voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische auto is in 2024 58 miljoen euro beschikbaar. Voor de aanschaf of lease van een tweedehandse elektrische auto is 29,4 miljoen euro beschikbaar dit jaar. Voor 2024 is [SEPP vanaf 9 januari beschikbaar](#). De subsidieregeling is [hier](#) beschikbaar;

PHEV betalen MRB met een correctiefactor vanwege het zwaardere gewicht t.o.v. brandstofauto's;

UPDATE februari 2024

Voor PHEV geldt dat de fiscale aftrekbaarheid van fossiele brandstofkosten voortaan wordt begrensd op maximaal 50%. De maximale fiscale aftrekbaarheid wordt beperkt tot 75% vanaf 2025 en 100% in 2026.

“Hand aan de kraan” stimulering. In 2024 vindt er een integrale evaluatie plaats, daarnaast vindt een jaarlijkse ijking van het stimuleringsinstrumentarium plaats om de ‘hand aan de kraan’ te houden en overstimulering te voorkomen.

UPDATE februari 2024

In de periode 2022-2024 komt er 90 miljoen euro voor particulieren bij. Hiervan is 80 miljoen euro voor de subsidiering van nieuwe en 10 miljoen euro voor de subsidiering van gebruikte elektrische personenauto's. Ook de voorheen vastgestelde subsidiebedragen per nieuwe auto zijn met een jaar naar voren geschoven. Zo geldt voor de aanschaf van een nieuwe elektrische auto met een cataloguswaarde tot € 45.000,- voor 2024 een subsidie van € 2.950,-. Het subsidiebedrag voor gebruikte elektrische personenauto's is € 2.000,-.

Tabel 1: Overzicht stimulering per instrument 2023-2026

BELEID STIMULERING	2023	2024	2025	2026
BPM vaste voet elektrisch (€)	0	0	376	376
MRB (FC)EV	0%	0%	25%	100%
Bijtelling percentage (*)	16%	16%	17%	22%
Bijtelling cap (€)	30.000	30.000	30.000	n.v.t.
SEPP- nieuw (€)	2.950	2.550	-	-
SEPP- gebruikt (€)	2.000	2.000	-	-

* Tot de cap, uitgaande van een standaard bijtellingspercentage van 22%.

3. VERKENNING ANDERE VORMEN VAN BEKOSTIGING MOBILITEIT OPGAVE KLIMAATAKKOORD

- De invoering van een nader te ontwikkelen instrumentarium voor het betalen naar gebruik, wordt meegenomen met de reeds voorgenomen belastingherziening in 2025;
- Drie scenario's: 1) beprijzing per km voor elektrische auto's | 2) tijd- en plaatsgebonden heffing met uitzondering van spits voor het gehele wagenpark | 3) Emissie-, tijd- en plaatsgebonden heffing voor het gehele wagenpark.

- Bij alle varianten wordt rekening gehouden met het handelingsperspectief en is privacy nadrukkelijk een aandachtspunt;
- Bij de ontwikkeling van andere vormen van bekostiging wordt ook meegenomen: gewenste ambitie elektrificeren, mogelijkheid om de totale lasten binnen het autodomein te laten dalen en de eventuele gevolgen voor de rijksbegroting en hoe deze op te vangen.

UPDATE februari 2024

In het Coalitieakkoord is afgesproken om in 2030 voor alle personen- en bestelauto's de MRB om te vormen tot een belasting op basis van het aantal gereden kilometers in binnen- en buitenland (Betalen Naar Gebruik ofwel BNG). Het eerste onderzoeksrapport naar tariefstructuur voor betalen is in november 2022 opgeleverd. Er zijn opties onderzocht waarbij elke auto hetzelfde tarief per kilometer betaalt en opties onderzocht waarbij rekening wordt gehouden met het gewicht, de brandstofsoort of de CO₂-uitsoot van de auto. Meer informatie over dit rapport is beschikbaar op de [website van de Rijksoverheid](#). Na de val van het kabinet is Betalen Naar Gebruik controversieel verklaart: dit betekent dat de ontwikkeling van de plannen is gestopt vanaf 12 september 2023.

4. VERDUURZAMING IN LOGISTIEK OPGAVE KLIMAATAKKOORD

- Middelgrote zero-emissiezones stadslogistiek in 30-40 grotere gemeenten in 2025;
- Zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen;
- Klimaatneutrale en circulaire grond-, weg- en waterwerken (GWW);
- Logistieke efficiëntieverbetering: 30% reductie van de CO₂-uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030;
- Verduurzamen binnenvaart (Green Deal).

TLN, Evofenedex, Topsector Logistiek en andere sectorpartijen stellen samen met de Rijksoverheid, VNG, IPO, grote gemeenten en Natuur & Milieu een uitvoeringsagenda op voor verschillende deelsectoren in de stadslogistiek (bijvoorbeeld bouw, retail, vers, afvalstromen, horeca, facilitair en e-commerce), met als doel dat de transportactiviteiten uiterlijk in 2025 zonder emissie kunnen worden uitgevoerd. Deze uitvoeringsagenda bevat ten minste afspraken over financiering van oplossingen, communicatie, het faciliteren en ondersteunen van ondernemers, monitoring en governance;

UPDATE februari 2024

De invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek is vanaf 1 januari 2025 mogelijk. De zero-emissiezone voor stadslogistiek geldt alleen voor vrachtauto's en bestelauto's. Het betreft een zone voor vrachtauto's én bestelauto's tezamen (dus niet voor een van beide voertuigcategorieën). Er is een overgangsregeling voor bepaalde typen bestelauto's en vrachtauto's, deze staat beschreven twee blokken hieronder. Kijk [hier](#) voor meer informatie.

De Topsector Logistiek ontwikkelt kennis, nieuwe concepten en pilots om aangetoonde duurzame logistieke oplossingen te maken, inclusief monitoring;

UPDATE februari 2024

Dit zijn projecten gericht op bijvoorbeeld overslag aan de rand van de stad (hubs), inzet van Light Electric Vehicles (LEV's) en vrachtfietsen, vervoer over water en verbeteren van de samenwerking in de keten. Uitgebreide informatie en voorbeelden van de pilots en oplossingen zijn beschikbaar op de [Top Sector Logistiek website](#).

Voor bestaande vrachtauto's van voor 1/1/2025 geldt een overgangsregeling tot 1/1/2030;

UPDATE februari 2024

Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten zero-emissie aan de uitlaat zijn om de zero-emissiezone voor stadslogistiek in te mogen, klik [hier](#) voor de overgangsregeling.

Om de groei te stimuleren heeft de Rijksoverheid een stimuleringsprogramma: omvang voor vrachtauto's tot en met 2025 94 miljoen euro en voor bestelauto's 185 miljoen euro. Het uitgangspunt van deze stimuleringsregeling is een aanschafregeling met een dekking van maximaal 40% van de meerkosten van een ZE-voertuig ten opzichte van het fossiele alternatief;

UPDATE februari 2024

Om de aanschaf van bestelauto's met batterij-elektrische of waterstof-elektrische aandrijving aantrekkelijk te maken is er een stimuleringsprogramma van kracht, in de vorm van een aanschafsubsidie. Deze subsidieregeling voor emissieloze bedrijfsauto's (SEBA) is in 2021 van start gegaan en loopt tot en met 31 december 2025. Het subsidiebedrag is 10% of 12% (voor kleine ondernemingen en non-profit instellingen) van de netto catalogusprijs en bedraagt maximaal 5.000 euro voor iedere bedrijfsauto. Deze subsidie is per jaar gemaximeerd. Het subsidiebedrag was in 2023 33 miljoen euro. Dat was een derde hoger dan in 2022. Het budget voor 2024 is nog onbekend omdat de begroting voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nog niet is goedgekeurd in verband met de recente verkiezingen. De SEBA zal naar verwachting niet voor eind maart 2024 opengaan. Zodra er meer bekend wordt gemaakt is komt dat op [deze pagina](#).

De Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZet) is op 25 april 2022 gepubliceerd en 9 mei 2022 opengesteld. Vanaf 2024 wordt deze beschikbaar voor meer ondernemers. Het is nu namelijk niet meer mogelijk om meer dan 1 vrachtwagen per bedrijf per dag aan te vragen. Hierdoor is loting overbodig geworden.

Voor de zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen wordt voortgeborduurd op de 'Green Deal', 'Het Nieuwe Draaien' en de 'Green Deal Bouwlogistiek';

UPDATE februari 2024

Bedrijven, overheden en kennisinstellingen hebben al in 2014 een convenant gesloten om de stedelijke logistiek efficiënter en duurzamer te maken: de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES). Circa 200 bedrijven, overheden en organisaties hebben inmiddels de Green Deal ZES ondertekend.

In 2019 komt er een 'Challenge Klimaat Neutrale Bouwplaats';

UPDATE februari 2024

In 2019 is het bedrijfsleven samen met de overheden, kennisinstututen en Natuur & Milieu gestart met een 'Challenge Klimaatneutrale Bouwplaats'.

Overheid neemt maatregelen bij aanbestedingen voor zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen en agendeert in Europa CO₂-labelling en -normering van mobiele werktuigen;

UPDATE februari 2024

De volgende instrumenten zijn opgezet voor de inzet van 500 miljoen euro voor emissiereductie in de bouw in de periode 2021-2030: de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB), mogelijk maken van schone en emissieloze aanbestedingen door rijksdiensten, een kennis- en innovatieprogramma. In 2023 was er 66 miljoen euro beschikbaar. In 2024 is dit 56 miljoen euro.

Indien maatregelen niet leiden tot het gewenste effect, verplicht de Rijksoverheid uiterlijk in 2026 om zero-emissie groen bouwverkeer en mobiele werktuigen op te leggen;

UPDATE februari 2024

Op basis van de huidige gegevens is berekend dat de CO₂-uitstoot van mobiele werktuigen ongeveer 1,5 Mton in 2022 bedraagt. In het Klimaatakkoord is als doel opgenomen dat er de komende 10 jaar 0,4 Mton (rond 30%) kan worden gereduceerd. Op dit moment worden er nog slechts enkele zero- en lage emissie mobiele werktuigen ingezet.

GWW afhankelijk van overheidsinkoop en stimuleren naar klimaatneutraal en circulair opereren;

UPDATE februari 2024

In 2020 zijn er twee handreikingen Circulair Inkopen in 8 stappen gelanceerd. Een voor de burger- en utiliteitsbouw (B&U) en een voor de grond-, weg- en waterbouw (GWW). De handreikingen helpen opdrachtgevers bij hun uitvraag, inkoop en aanbesteding voor circulaire gebouwen en infrawerken. De handreikingen zijn beschikbaar op de [website van pianoo](#).

De Rijksoverheid en decentrale overheden stellen hun ervaring met duurzaam GWW beschikbaar en zullen kennis delen. Bij aanbestedingen en uitvoering van GWW-projecten wordt het gunningvoordeel gegeven aan aanbieders met een lagere CO₂-uitstoot;

UPDATE februari 2024

De Rijksoverheid scoort bij aanbestedingen en uitvoering van Grond-, Weg- en Waterbouw op CO₂-uitstoot en geeft gunningsvoordeel aan aanbieders met een lagere uitstoot. De uitwerking van de strategie is beschikbaar in het document van IenW '[naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuurprojecten](#)'.

➤ Rijksoverheid neemt maatregelen om bij de binnenvaart en het spoor capaciteitsknelpunten weg te nemen en vlot en betrouwbaar vervoer mogelijk te maken;

UPDATE februari 2024

De binnenvaart is in Nederland verantwoordelijk voor maar liefst 35% van al het goederenvervoer, en zal de komende jaren alleen maar belangrijker worden. Om te voorkomen dat het drukke wegennet de komende jaren nog voller wordt, zet het kabinet in op meer vervoer over water. Deze zogenaemde 'modal shift' kan niet alleen de groei van het wegvervoer verminderen, maar is ook een belangrijke stap in het tegengaan van klimaatverandering. Meer informatie over de toekomst van de binnenvaart is beschikbaar op de [website van de Rijksoverheid](#).

De plannen voor de uitbreiding van het spoor zijn onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stuurt jaarlijks een overzicht van de MIRT-plannen naar de Tweede Kamer. Meer informatie over het MIRT is beschikbaar op de [website van de Rijksoverheid](#).

➤ De Rijksoverheid voert in 2023 een vrachtwagenheffing in;

UPDATE februari 2024

De Rijksoverheid is voornemens in de loop van 2026 een vrachtwagenheffing in te voeren. Bij invoering wijzigt het systeem van een vaste belasting naar een variabele heffing per kilometer. Het wetsvoorstel is in juli 2022 goedgekeurd door de Tweede en Eerste kamer. Meer informatie daarover is te vinden op [deze pagina](#).

➤ De Binnenvaartsector en de overheid zet in op groei naar 150 emissievrije schepen.

UPDATE februari 2024

In 2021 werd het eerste elektrisch aangedreven binnenvaartschip in gebruik genomen. Het voorstel is om 45 elektrische schepen in de vaart te brengen voor eind 2026. Ook worden 77 batterijcontainers en 14 laadstations gerealiseerd. Het uiteindelijke doel is om daarna door te groeien naar 150 elektrische schepen in 2030 en 400 in 2050. [Voor dit project](#) is door het Nationaal Groeifonds 50 miljoen euro gereserveerd.

5. VERDUURZAMING PERSONENMOBILITEIT

OPGAVE KLIMAATAKkoord

- 8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030;
- Minimaal 1.000 werkgevers halveren de CO₂-uitstoot van zakelijke mobiliteit in 2030;
- Vanaf 2022 volgt normering in wetgeving voor werkgevers met meer dan 100 medewerkers;
- Brede publieksvoorlichting is gezamenlijke verantwoordelijkheid van partijen.

➤ Meer dan de helft van de wegekilometers in het personenvervoer is werk gerelateerd, werkgevers hebben een grote rol in het verduurzamen van de totale mobiliteit (slimme, duurzame mobiliteit);

UPDATE februari 2024

De aanpak van de verduurzaming van personenauto's heeft ten doel dat in 2030 100% van de nieuwverkopen emissieloos is. Dit wordt ingevuld met batterij-elektrische (BEV) of waterstof-elektrische (FCEV) auto's. In 2023 was ruim 30% van de totaal verkochte nieuwe auto's volledig elektrisch. Waterstof-voertuigen (Fuel Cell Electric Vehicles - FCEV) zitten met enkele honderden voertuigen nog in een andere marktphase.

➤ Stimuleren van duurzaam vervoer heeft invloed op de huidige infrastructuur OV en fiets. Er wordt gekeken hoe de infrastructuur nog beter benut kan worden om de verwachte groei op te kunnen vangen;

UPDATE februari 2024

In het [Nationaal Toekomstbeeld Fiets](#) (NTF) hebben Rijk, Provincies en Vervoerregio's uitgewerkt hoe de regionale fietsnetwerken er in 2040 uit moeten zien en welke maatregelen daarbij horen. Samen met decentrale overheden formuleert IenW – mede op basis van het NTF – plannen voor het uitbreiden en verbeteren van fietsenstallingen en veilige fietsroutes ook in relatie tot de mobiliteitstransitie en woningbouwopgave.

- ▶ De 'Coalitie Anders Reizen' (AR) laten bedrijven zich committeren om de helft van de CO₂-uitstoot van zakelijke mobiliteit te realiseren (2016-2030). Er is een top tien van maatregelen opgesteld "het nieuwe normaal" om de halvering te bereiken. Ambitie 1.000 aangesloten werkgevers;
- ▶ Alle deelnemende partijen aan het Klimaatakkoord sluiten zich als werkgever aan bij AR, inclusief overheden;
- ▶ Er wordt gekeken of lidmaatschap bij AR onderdeel kan worden van inkoopinstrumenten;

UPDATE februari 2024

De ambitie van de coalitie AR is om 500 werkgevers in 2030 te hebben aangesloten. AR telt momenteel ruim 70 deelnemende grote organisaties met in totaal 550.000 medewerkers. Deelnemers gaan een vrijwillige afspraak aan met als doel een CO₂-reductie van 50% in 2030 ten opzichte van 2016 binnen het zakelijk reizen.

Er zijn ruim 4.000 werkgevers lid van regionale netwerken en er zijn bovendien afspraken gemaakt over de ondersteuning van werkgevers door de regionale netwerken. Werkgevers kunnen

- ▶ De Rijksoverheid werkt aan invoering van een normstellende regeling onder de Omgevingswet bedoelt om de voor het klimaat negatieve effecten van werkgerelateerd verkeer, eigen wagenparken en logistiek terug te dringen. Onder werkgerelateerd verkeer wordt woon-werk en zakelijk verkeer verstaan. De vormnormering wordt ingezet op een maximum uitstoot per werkgever. De norm wordt vastgesteld in 2019. Uitgangspunt hiervoor is dat de norm minimaal leidt tot een totaal-reductie over alle bedrijven heen, van ten minste 25% van de totale CO₂-uitstoot van werkgerelateerd verkeer in 2030 t.o.v. 2016 (ondergrens). De norm is dynamisch en wordt, indien nodig en waar nodig, gefaseerd aangescherpt;

UPDATE februari 2024

De inwerkingtreding van de CO₂-registratieverplichting voor werkgevers met 100 werknemers of meer is opgeschort naar 1 juli 2024. Werkgevers zijn vanaf dan verplicht gegevens aan te leveren over het woon-werk en zakelijk verkeer van werknemers, met als concreet doel een reductie van 1 megaton CO₂ in 2030. Het gaat concreet om alle zakelijke ritten en het woon-werkverkeer waarvoor de werknemers een financiële vergoeding ontvangen of waarvoor ze een auto van de zaak krijgen. Meer informatie hierover is te vinden op [deze pagina](#).

➤ Inzet maatregelen: fiets, hyperspits, vraag beïnvloeding, capaciteitsuitbreiding en optimalisatie dienstregeling, MaaS, banden, autodelen.

UPDATE februari 2024

In 7 verschillende regio's zijn Mobility as a Service-pilots uitgevoerd. Door corona is de uitvoering van de pilots uitgesteld maar er wordt gewerkt aan de apps die relevant zijn bij de MaaS-projecten.

Binnen Europa is sinds 1 mei 2021 een nieuw bandenlabel van kracht met bijbehorende verplichtingen voor verkopers en distributeurs van nieuwe banden en voertuigen. Het doel is in 2030 een toename van 50% van het aantal voertuigen met de juiste bandenspanning te hebben gerealiseerd ten opzichte van 2018.

Rijksoverheid, decentrale overheden, marktpartijen en Natuur & Milieu (in totaal 42 partijen) hebben in de Green Deal Autodelen II de ambitie uitgesproken om te groeien naar 100.000 deelauto's en 700.000 gebruikers van deelauto's in 2021.

De fiets wordt gestimuleerd via werkgevers door middel van 'Fiets van de zaak', de campagne 'Daszogefietst' en financiële bijdragen aan regio's voor fietsstimulering via de werkgeversnetwerken.

De maximale belastingvrije reiskostenvergoeding is in 2024 verhoogd naar 23 eurocent per kilometer.

NB: De afspraken over zee- en luchtvaart maken geen onderdeel uit van de afspraken gemaakt door partijen aan de Mobiliteitstafel van het Klimaatakkoord, omdat voor de zeevaart en de luchtvaart met name internationale afspraken worden gemaakt vanwege het grensoverschrijdende karakter van deze modaliteiten.

AFKORTINGENLIJST

AFID	Europese Alternative Fuels Infrastructure Directive
AR	Coalitie Anders Reizen
BAZEB	Bestuursakkoord zero-emissie bus
BEV	Batterij Elektrische Voertuigen
CNG	Compressed Natural Gas
DKTI-regeling	Demonstratieregeling Klimaattechnologieën en -innovaties in transport
EVI	Electric Vehicle Initiative
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicles
H2	Waterstof
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IKIA	Integrale Kennis- en Innovatie Agenda
KA	Klimaatakkoord
KEV	Klimaat- Energieverkenning
LNG	Liquified Natural Gas
MaaS	Mobility as a Service
MMIP's	Meerjarige Missiegedreven Innovatie Programma's
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PHEV	Plug-in hybride
PJ	Pentajoule
Power-to-X	De opties om het overschot aan opgewekte hernieuwbare elektriciteit uit zon en wind op te slaan en te gebruiken, bijvoorbeeld in de vorm van e-benzine, e-gas, e-methaan, etc.
RED II	Renewable energy directive
SDE++	Stimulering Duurzame Energieproductie
TCO	Total Cost of Ownership
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VNA	Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen
ZES	Zero Emissie Stadslogistiek

Disclaimer

Hoewel deze informatie over 'het Klimaatakkoord: update 2024' met de grootst mogelijke zorg is samengevat, kunnen er geen rechten aan worden ontleend of aanspraak worden gemaakt op de juistheid en volledigheid van de inhoud. Bij het gebruikmaken van hyperlinks (verwijzingen naar websites) aanvaardt Amega Groep geen enkele aansprakelijkheid voor de geboden informatie op deze sites. Ook aanvaarden wij geen aansprakelijkheid voor eventuele schade die daardoor kan ontstaan.