Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2022–2023

31 305 Mobiliteitsbeleid

32 813 Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 380

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 januari 2023

Om duurzame mobiliteit voor iedereen bereikbaar te maken, is sinds ons vorige overleg op 29 juni jl. samen met kennisinstellingen, sectorpartijen en maatschappelijke organisaties mooie voortgang geboekt. Uw Kamer is daarover via een aantal brieven geïnformeerd. Met deze brief deel ik de belangrijkste ontwikkelingen sinds juni 2022 met uw Kamer. Daarnaast informeer ik uw Kamer over een aantal zaken voor de komende periode. In de bijlage van deze brief is een overzicht opgenomen waarin de laatste stand van zaken wordt gedeeld op diverse deelonderwerpen op het gebied van duurzaam vervoer.

Belangrijkste ontwikkelingen

De inzet op techniek en innovatie voor klimaatneutrale mobiliteit heeft geleid tot verdere verduurzaming van de mobiliteitssector. Het vertrouwen om in Europa de afspraak te maken om vanaf 2035 alleen nog maar emissievrije nieuwe personenauto's te verkopen, is een positieve uitkomst daarvan. Het is de verwachting dat binnen enkele jaren een vergelijkbare afspraak gemaakt wordt voor zware voertuigen. Dit past in de trend van steeds meer normeren, ook voor luchtvaart en scheepvaart. Europa volgt het Nederlandse voorbeeld en hiermee wordt een nieuwe fase ingeluid: we gaan van koploper naar de uitrolfase. Een groot deel van de bevolking is hier klaar voor. Dat merk ik aan de betrokkenheid bij de verschillende projecten en aan het volledig benutten van de subsidies voor Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP), Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB), Zero Emissie Trucks (AanZET) en Elektrische Bedrijfsauto's (SEBA). Het is niet meer de vraag óf we overgaan naar emissievrij vervoer, maar hoe en hoe snel. Dit brengt nieuwe opgaven met zich mee. Zo heeft de Minister van Klimaat en Energie u recent geïnformeerd over

kst-31305-380
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2023

de netcongestie.[1] Dit kan ook impact hebben op elektrisch rijden, met name voor de transportsector. Het is goed dat Nederland al relatief vroeg aan de slag is gegaan met pilots en experimenten voor de introductie van schone mobiliteit. Daardoor lopen we in een vroeg stadium tegen dit soort knelpunten aan en hebben we de tijd ze aan te pakken. Er is inmiddels een mooi netwerk van organisaties dat hiermee constructief aan de slag is.

Deze periode vraagt om het goed vasthouden aan de ingezette koers, met vertrouwen de samenwerking voort te zetten en het nauw betrekken van de burgers en bedrijven die de komende jaren te maken krijgen met deze ontwikkelingen. Helaas worden we daarbij ook geconfronteerd met de gevolgen van de Oekraïne-oorlog. Deze heeft effect op de energieprijzen en daarmee ook op de prijs van bijvoorbeeld elektrisch rijden. Het kabinet zet zich in om de meest ernstige gevolgen van deze prijsstijgingen te beperken. Zo is besloten de korting voor elektriciteit in de eerste schijf energiebelasting door te trekken tot en met 2024, wat een positief effect heeft op de laadprijs.

Komende periode

Met de mobiliteitssector draag ik bij aan het doel van het kabinet om tenminste 55 procent CO_2 te besparen in 2030, op weg naar klimaatneutraliteit in 2050. De meest actuele Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van het Planbureau voor de Leefomgeving[2] laat zien dat die ambitie nog niet binnen bereik is. Daarom is op 30 september jl. het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Klimaat van start gegaan. Het doel van dit IBO-klimaat is om inzichtelijk te maken welke aanscherpingen en aanvullingen op het beleidsprogramma mogelijk (en/of noodzakelijk) zijn om de klimaatdoelen te behalen. Het IBO-klimaat resulteert in concrete beleidsopties. Deze worden aan uw Kamer voorgelegd om afgewogen keuzes te kunnen maken tijdens de besluitvorming van de Voorjaarsnota 2023. Het betreft opties die uitgaan van beleid dat normerend en beprijzend is. Daarnaast verken ik op verzoek van uw Kamer ook subsidiëringsmaatregelen.

De inspanningen die ik in het kader van de CO_2-opgave verricht, dragen eveneens bij aan stikstof- en fijnstofreductie en dragen bij aan het oplossen van knelpunten in de (stedelijke) bereikbaarheid. U ontvangt in het voorjaar een Stand van zaken Uitvoering Klimaatakkoord Mobiliteit (SUM) waarin ik nader inga op de voortgang van afspraken uit het Klimaatakkoord. Verder zal tijdens de voorjaarsbesluitvorming zowel over de maatregelen uit het IBO-klimaat als de toekenning van de middelen uit het Klimaat Transitie Fonds (KTF) worden besloten.

Tot slot wil ik vermelden dat ik blij ben met de resultaten die samen met partijen in het veld het afgelopen jaar zijn gerealiseerd. We zijn echter nog niet klaar en moeten samen alles op alles blijven zetten om de doelen van het Klimaatakkoord in 2030 en daarna te halen. In bijlage 1 van deze brief neem ik u mee met overige ontwikkelingen. Ik doe dat via de vier pijlers uit het Klimaatakkoord op het gebied van duurzame mobiliteit, deze zijn: duurzame energiedragers, elektrisch vervoer, verduurzaming logistiek en verduurzaming personenmobiliteit. Deze vindt u op de volgende pagina's van deze brief terug.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

---

[1] Kamerstuk 29 023, nr. 358.
[2] Energie en energievoorziening | PBL Planbureau voor de Leefomgeving.

Bijlage 1:

Voortgang Duurzaam vervoer

In aanloop naar het geplande Commissiedebat Duurzaam vervoer van 24 januari 2023 breng ik u op de hoogte van de voortgang op de vier pijlers uit het Klimaatakkoord mobiliteit 2021 namelijk: duurzame energiedragers, elektrisch vervoer, verduurzaming logistiek en verduurzaming personenmobiliteit. Daarnaast geef ik u een korte toelichting op enkele nog openstaande toezeggingen en moties op het gebied van Duurzame mobiliteit.

Duurzame energiedragers

Inzet energiedragers

Tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 29 juni jl. (Kamerstuk 31 305, nr. 363) is aan lid Bontenbal (CDA) toegezegd uw Kamer voor het einde van het jaar een reflectie te geven op de vraag hoe energiedragers het meest zinvol kunnen worden ingezet en in welke sector. Momenteel wordt er binnen IenW gewerkt aan de zogenaamde transitiekaarten voor alle modaliteiten. Recent zijn er twee rapporten afgerond die hieraan bijdragen. Op 1 september 2022 heeft het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) het rapport «Energieketens voor CO_2 neutrale mobiliteit» gepubliceerd (bijlage 2). Het onderzoek behandelt energie-efficiëntie, kosten en ruimtegebruik van energieketens. Daarnaast heeft TwijnstraGudde in maart 2022 een rapport afgerond over de kansen, knelpunten en samenhang in de toepassing van biomassa in duurzame mobiliteit (bijlage 3). Deze rapporten zijn input voor het mobiliteitsdeel van het Nationaal Plan Energiesysteem (NPE) van het Ministerie van EZK (onderdeel van het Programma Energiesysteem (PES)). Dit plan beschrijft hoe Nederland een energiesysteem ontwikkelt dat past bij een klimaatneutrale samenleving. Op de vraag van Bontenbal hoe energiedragers het meest zinvol ingezet kunnen worden over de verschillende sectoren verwijs ik naar dit programma. In Q2/Q3 van 2023 zal het concept NPE gepubliceerd worden en in Q4 van 2023 zal het definitieve NPE gepubliceerd worden. Vanuit IenW zullen de transitiekaarten als input dienen voor het NPE.

Voortgang van de batterijenstrategie

Zoals toegezegd in de Kamerbrief over de voortgang van de batterijenstrategie in 2021[3] heb ik uw Kamer in detail geïnformeerd over de voortgang van de Nederlandse batterijenstrategie op 23 december 2022.[4] Vanuit de strategische aanpak batterijen is dit jaar in samenwerking met EZK en sectorpartijen de Actieagenda Batterijsystemen afgerond en aan de Kamer gestuurd.[5] De gezamenlijke agenda geeft concrete richting over de kansen binnen de batterijenwaardeketen voor Nederlandse partners en internationale samenwerking. Met de totstandkoming van deze Actieagenda wordt invulling gegeven aan de motie[6] van het lid Bontenbal, die de regering oproept om een coördinerende rol op zich te nemen in het samenbrengen van partijen om een concreet plan te ontwikkelen voor het batterijenecosysteem in Nederland.

[3] Kamerstuk 31 209, nr. 236.
[4] Kamerstuk 31 209, nr. 240.
[5] Kamerstuk 31 209, nr. 239.
[6] Kamerstuk 32 813, nr. 749.

Export Laagwaardige Brandstoffen naar West-Afrika

In de Kamerbrief van 23 september jl. (Kamerstukken 31 209 en 26 485, nr. 238) over de Beleidsregel export laagwaardige benzine en diesel naar West-Afrika heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over twee internationale evenementen over dit onderwerp, namelijk de klimaat COP 27 (Kamerstuk 31 793, nr. 234) in Egypte en een ministeriële bijeenkomst met Afrikaanse lidstaten in Nairobi, Kenia. Op 16 november heeft Nederland in samenwerking met UNEP, de Wereldbank en de Afrikaanse Unie het side event «*Motorization management and trade of used vehicles*» georganiseerd. Hier heb ik het belang van exportstandaarden, brandstofkwaliteitsnormen en handhaving op kwaliteit en onderhoud van gebruikte auto's nogmaals benadrukt. Twee weken later vond de *Africa Petroleum Ministerial Meeting* plaats, georganiseerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de VN milieuorganisatie UNEP. Tijdens dit evenement hebben 24 Afrikaanse lidstaten, exporterende landen, de oliemaatschappijen en andere stakeholders de ambitie uitgesproken om sneller toe te werken naar laagzwavelige brandstoffen (50 ppm) en naar een minimum Euro IV/4 standaard voor voertuigen. Dit geldt zowel voor de importerende als exporterende landen. Met betrekking tot de 50 ppm-limiet werd waardering uitgesproken voor de Nederlandse beleidsregel zoals afgelopen zomer ingesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Nederland zal de uitwerking verder oppakken met andere exporterende Europese landen.

Fijnstof afkomstig van autobanden en treinen

Tijdens het commissiedebat Duurzaam vervoer op 29 juni 2022 heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over het verschil tussen fijnstof afkomstig van autobanden en treinen. De fijnstofemissies naar lucht van verschillende bronnen hebben een verschillende chemische samenstelling en deeltjesgrootteverdeling. Tegenwoordig komt ongeveer 40% van de fijnstofemissies van het wegverkeer van slijtage van banden. Fijnstof van bandenslijtage bestaat onder andere uit metalen, koolstof/roet, krijt, polymeren (plastics) en organische stoffen. Bovendien ontstaat er door het contact van de band met de weg fijnstof door slijtage van het wegdek. Fijnstof bij treinen is het gevolg van slijtage van wielen en remmen en slijtage door contact van pantograaf en bovenleiding. Het bestaat voornamelijk uit ijzerstof, zand/silicaten, koper en koolstof.

Toxicologisch onderzoek wijst uit dat niet al het fijnstof even schadelijk is, maar er is onvoldoende epidemiologisch onderzoek om een onderscheid tussen schadelijkheid voor verschillende componenten te maken. In lijn met het advies van de WHO wordt daarom elke component van het fijnstofmengsel als belangrijk beschouwd.

Dieselfraude

Mede door dieselfraude is een nieuw toezichtsysteem, *«in-service conformity»* ingevoerd. De Europese typegoedkeuringsautoriteiten (waaronder de RDW) controleren of de uitstoot van schadelijke stoffen en gassen van voertuigen die al in gebruik zijn, voldoen aan de gestelde eisen tijdens het gebruik. De RDW voert toezicht uit op de voertuigen waarvoor de RDW de emissie certificaten heeft afgegeven. Het *in-service conformity* toezicht is ingesteld voor personen- en lichte bedrijfsvoertuigen vanaf Euro 5 en Euro 6. Sinds de inwerkingtreding van de EU-verordening 2018/1832 zijn de voorschriften voor controles van de conformiteit tijdens het gebruik aangepast om ervoor te zorgen dat de emissies in reële rijomstandigheden ook tijdens de normale levensduur van de voertuigen, onder normale gebruiksomstandigheden, effectief

worden beperkt. Om de conformiteitsprocedure tijdens het gebruik doeltreffender te verifiëren, hebben de typegoedkeuringsinstanties de verantwoordelijkheid gekregen om ieder jaar op een door een risicomodel bepaalde selectie van de goedgekeurde voertuigtypen controletesten te verrichten. Deze manier van toezicht houden op voertuigfabrikanten heeft een preventieve werking op het voorkomen van emissieoverschrijdingen. En heeft tot doel ervoor te zorgen dat de fabrikant correctieve maatregelen neemt als er tóch overschrijdingen van de eisen geconstateerd worden. Op de website van de RDW is meer te lezen over deze manier van toezicht houden.[7]

In februari 2021 deed het Ministerie van IenW aangifte tegen enkele autofabrikanten. Daarop is het Openbaar Ministerie een oriënterend onderzoek gestart. Dit onderzoek is nodig om te bepalen of kan worden overgegaan op een strafrechtelijk onderzoek. Het oriënterende onderzoek bevindt zich in de afrondende fase. Bij nieuwe ontwikkelingen informeer ik uw Kamer daarover.

Implementatie EU-Richtlijn Aanleg Infrastructuur voor Alternatieve Brandstoffen

Bij deze brief treft u de tweede monitoringsrapportage (bijlage 4) aan. We stellen deze rapportage op om de voortgang van de in het Nationale Beleidsplan opgenomen doelstellingen inzichtelijk te maken. Dit Nationale Beleidsplan werd opgesteld in 2016 en geactualiseerd naar aanleiding van het Klimaatakkoord.
Het monitoringsrapport beschrijft de maatregelen die genomen zijn ter ondersteuning van de aanleg van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in Nederland en brengt de voortgang in kaart. Hieruit valt op te maken in hoeverre de streefcijfers en doelen worden behaald met betrekking tot de te realiseren afzet van en infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Het tweede monitoringsrapport pakt door op de eerdere rapportages en laat zien dat Nederland de doelstellingen met betrekking tot de aanleg van laadinfrastructuur, walstroom, waterstof en CNG en LNG-tank- en bunkerinfrastructuur uit het beleidsplan al heeft behaald, of goed op weg is deze voor de gestelde deadlines (2025–2030) te behalen. Inmiddels zijn de onderhandelingen over de herziening van de AFID-richtlijn in een vergevorderd stadium. Op dit moment vinden er onderhandelingen plaats tussen de Europese Commissie, de Raad en het Europese Parlement. Het is de verwachting dat Nederland op basis van die herziening een nieuw en uitgebreid beleidskader op zal stellen.

Elektrisch Vervoer (EV)

Tien procent van alle CO_2-uitstoot in Nederland komt door personenauto's, deze stoten ook stikstof uit. Daarom streven we ernaar in Nederland vanaf 2030 alleen nog auto's te verkopen die geen schadelijke stoffen meer uitstoten. Een snelle overgang naar elektrisch rijden is dus belangrijk voor zowel het leefklimaat in ons land als ook het behalen van de afgesproken (inter)nationale klimaatdoelen en voor het reduceren van stikstofuitstoot.
COP27 heeft Nederland de kans gegeven haar voortrekkerspositie op duurzaam transport te demonstreren Nederland is tijdens COP27 lid geworden van de mondiale koplopersgroep die het Verenigd Koninkrijk heeft gelanceerd. Deze *Accelerate-to-zero* streeft er naar dat zoveel mogelijk landen zich committeren aan de verkoop van enkel nul-emissie voertuigen, uiterlijk in 2035.

[7] https://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/dossiers/controle-uitstoot-voertuigen-in-gebruik.

Het Nederlandse personenwagenpark van 8,8 miljoen voertuigen bevatte eind oktober ruim 300.000 emissieloze personenauto's (3,5%). Het ingroeipercentage op alle nieuwverkopen stokt, net als de afgelopen twee jaar, rond het verkoopaandeel van 20% voor volledig elektrische auto's. Daarmee is een op de vijf nieuwe auto's volledig emissieloos aan de uitlaat. Zoals in de brief van de Staatssecretaris van Financiën van 7 juli 2022[8] is aangegeven, ligt de stimulering van EV's tot 2025 hiermee ruimschoots binnen de door het kabinet gesteld bandbreedte-afspraken. Echter, de kabinetsambitie om 100% van de nieuwverkopen in 2030 volledig emissieloos te hebben, is nog wel uit zicht (laatste KEV-prognoses, inclusief de EU-plannen van uitfasering verbrandingsmotor in 2035, komen uit op 60%). Daarom onderzoek ik conform de aangenomen motie[9] van de leden Bontenbal en Van Ginneken momenteel de mogelijkheden voor scenario's voor de stimulering van duurzame mobiliteit tussen 2025 en 2030. Ook heb ik het Formule E-Team (FET) gevraagd met voorstellen te komen. Deze scenario's draaien mee in het IBO-klimaat voor zover het normerings- en beprijzingsmaatregelen betreft. Om de in het Coalitieakkoord vastgestelde ambitie van 100% verkoop van emissievrije auto's in 2030 te kunnen bereiken werk ik naast de normerings- en beprijzingsmaatregelen ook subsidiëringsmaatregelen uit die niet in de scope van het IBO passen, maar wel kunnen bijdragen aan deze ambitie. Besluitvorming over zowel de IBO-klimaat varianten als aanvullende scenario's vinden plaats bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2023.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Komende jaren zullen nieuwe concessies, gebaseerd op de prognoses, zorgen voor voldoende laadzekerheid richting 2030. In het wetgevingsoverleg differentiatie parkeertarieven op 28 september 2022 heb ik conform de motie Koerhuis toegezegd om inzichtelijk te maken of de plannen van gemeenten en provincies voldoende zijn om de doelstellingen voor laadinfrastructuur te halen. Dit inzicht geef ik op basis van aantallen laadpunten in gegunde concessies, omdat hier concrete afspraken voor realisatie over zijn gemaakt. Momenteel is de plaatsing van 40.000 publieke laadpunten tot 2025 gegund binnen de lopende concessies van gemeenten en provincies. Een optelling van de 40.000 publieke laadpunten die nu in de pijplijn zitten en het huidige aantal publieke laadpunten, laat zien dat we op koers liggen om de prognose van behoefte aan publieke laadpunten eind 2024 te realiseren[10].
Voor de aanleg van deze laadpunten zijn veel vakmensen nodig, maar vakmensen zijn schaars. Om de vaart erin te brengen en te houden, heb ik samen met 11 partijen op 3 november jl. de krachten gebundeld in de vorm van een «*Human Capital Agenda Laadinfra*» (HCA). Vanuit dit samenwerkingsverband is inmiddels de opleiding tot laadpaalmonteur verkort van 24 maanden naar 9 maanden[11] en komt er een nieuw keuzevak Elektrische Voertuigen voor mbo-studenten. Daarnaast komen er nieuwe methoden om laadpalen eenvoudiger – en daardoor met minder inzet van menskracht – aan te sluiten.

[8] Kamerstuk 32 813, nr. 1080.
[9] Kamerstuk 31 305, nr. 350.
[10] Kamerstuk 31 305, nr. 364.
[11] Nederland Elektrisch – Startsein voor Human Capital Agenda Laadinfra elektrisch vervoer.

Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP):

Eerder heb ik u geïnformeerd[12] over de uitputting van het subsidiebudget voor nieuwe emissieloze personenauto's (€ 71 miljoen), waarmee subsidie aangevraagd kon worden door particulieren. Dat jaarbudget was op 1 juni 2022 uitgeput. Op 5 juli was ook het jaarbudget van in totaal € 20,4 miljoen voor gebruikte auto's overtekend. Particulieren kunnen vanaf 10 januari 2023 weer subsidie aanvragen voor een nieuwe of gebruikte elektrische (emissieloze) personenauto. Dit kan alleen met een koop- of leaseovereenkomst, die is afgesloten op of na 1 januari 2023. De jaarbudgetten in 2023 bedragen respectievelijk € 67 miljoen (nieuw) en € 32,4 miljoen (gebruikt). In 2023 wordt het subsidiebedrag voor een nieuwe auto € 2.950 en voor een gebruikte auto € 2.000.

Normering zakelijke wagenpark

Zoals toegezegd aan uw Kamer in het 2-minuten debat Duurzaam Vervoer op 1 juni 2022 (Handelingen II 2021/22, nr. 86, item 2) wil ik u bij deze ook nader informeren over de voortgang van mijn onderzoek naar de mogelijkheden van de normering van de zakelijke markt. Dit ook met betrekking tot de op 7 juni 2022 door de Tweede Kamer aangenomen (Handelingen II 2021/22, nr. 88, item 14) motie[13] van het lid van Ginneken (D66). Concreet onderzoek ik de mogelijkheden om bedrijven te verplichten vanaf 2025 bij de aanschaf of lease van nieuwe personenauto's te kiezen voor een zero-emissie voertuig. Uit eerste verkennende doorrekeningen blijkt dat een dergelijke normering van de zakelijke markt een zeer effectief instrument kan zijn om aanvullende CO_2- reductie te realiseren in het personenvervoer.

Tegelijkertijd kan Nederland de invoering van een zakelijke norm niet zomaar invoeren. Nederland moet het wetsvoorstel bij de Europese Commissie notificeren waarna deze beoordeelt of de beoogde norm – die verder zou gaan dan wat er Europees is afgesproken- verenigbaar is met Europese wetgeving en de interne markt. Daarbij krijgen ook andere lidstaten en belanghebbende partijen de gelegenheid om hierover hun mening te geven. Ik verwijs u voor nadere informatie over de toetsing door de Commissie ook naar de juridische *quickscan* die in mijn opdracht is uitgevoerd door Natuur en Milieu (bijlage 5). Zoals in dat rapport beschreven, is er een reëel risico dat de Commissie negatief zal oordelen over de proportionaliteit van de normering zakelijke markt in Nederland.

Dit betekent geenszins dat ik in dit stadium af wil zien van een zakelijke normering voor Nederland. Verschillende onderzoeken die nodig zijn voor de verdere uitwerking van een eventueel wetgevingsvoorstel zijn in volle gang.[14] Vanwege de risico's van een normerende route is het van groot belang om tegelijkertijd ook relevante alternatieven te verkennen en vervolgens de voor- en nadelen van alle beschikbare beleidsopties integraal tegen elkaar af te wegen. De voorbereidingen voor deze afweging geschieden op dit moment in het kader van het IBO-klimaat waarover u bent geïnformeerd[15] in het ontwerp-beleidsprogramma klimaat. Als het kabinet in dat besluitvormingsproces kiest voor de verdere uitwerking van de normering zakelijke markt, zal ik me maximaal

---

[12] Kamerstuk 32 813, nr. 1048.
[13] Kamerstuk 31 305, nr. 343.
[14] Dit betreft bijvoorbeeld de vraag of er in alle segmenten wel voldoende elektrische voertuigen beschikbaar zijn voor bedrijven, en hoe de handhaving vormgegeven kan worden op een manier die grote en kleine bedrijven niet te zeer belast. Ook de uitwijkeffecten worden momenteel verder onderzocht.
[15] Kamerstuk 32 813, nr. 1091.

inspannen om hierover vervolgens ook een positief oordeel van de Commissie te verkrijgen.

Flankerend EV-beleid:

- Evaluatie flankerend EV-beleid:
  Naar aanleiding van het afspraken uit het Klimaatakkoord heeft afgelopen zomer een extern bureau een evaluatie gemaakt van het flankerend EV-beleid (bijlage 6). De hoofdconclusie is dat de afgesproken maatregelen uit het Klimaatakkoord zijn opgepakt door de partijen vertegenwoordigd in het FET, maar dat de implementatie vaak vertraagd is. De conclusies en aanbevelingen zullen in FET-verband worden opgepakt. Over de uitkomst daarvan zal ik uw Kamer informeren.
- Aanpassing besluit «etikettering energiegebruik personenauto's»:
  Zoals gemeld in mijn voortgangsbrief van 22 maart jl.[16] bereid ik de aanpassing voor om het energielabel personenauto's ook betekenisvol te laten zijn voor emissieloze personenauto's. De Europese Commissie (EC) heeft op 16 november jl. aangegeven uiterlijk eind 2024 met een evaluatie van de Richtlijn 1999/94 te komen en bij die gelegenheid met voorstellen te zullen komen voor nieuwe regelgeving voor zowel personen- als bestelauto's. Ik bereid mij voor om in samenspraak met o.a. Dienst voor het wegverkeer (RDW) en de autobranche voorstellen aan de EC te doen voor zo'n nieuw Europees labelsysteem.

Batterijcheck voor gebruikte elektrische auto's

De meeste consumenten zullen voor het eerst emissieloos gaan rijden in een *gebruikte* elektrische auto. Voor de aanschaf van een gebruikte elektrische auto is vertrouwen in het batterijpakket – vooral tegen het einde van de fabrieksgarantie en daarna – van essentieel belang. Het ontbreekt nu vaak aan betrouwbare informatie over de batterijconditie. De binnenkort van kracht wordende Europese Batterijverordening zorgt er na 2025 voor dat een voertuiggebruiker inzicht heeft in de gezondheid van de aandrijfbatterij. Maar modellen die vóór de inwerkingtreding van die wet op de Europese markt zijn gekomen, hebben deze meldingsplicht niet. Het duurt nog ruim 15 jaar voordat deze cohort modellen niet meer dominant zijn op de occasionmarkt, dus de in het Klimaatakkoord bedoelde batterijcheck blijft nodig. Er ligt inmiddels een ontwerp voor een nationale EV-batterijcheck waar ik marktpartijen op aanspoor om dit zo snel mogelijk te operationaliseren, mede ter uitvoering van de gewijzigde motie van het lid Peter De Groot van 1 juli 2021.[17]

De totale kosten van eigendom

Conform de motie[18] van het lid Nijboer c.s. van 1 juli 2021 over de vergelijking van de «*Total Cost of Ownership*» in de showroom en online is een Handreiking TCO Berekening[19] met de partijen opgesteld en passen sommige partijen op hun website de vergelijking toe (zoals op de ANWB website). Voor de autobranche blijkt deze methode omslachtig te zijn en wordt er gewerkt aan een nieuwe methode die een grotere flexibiliteit voor de verkoper en actueler prijsinformatie voor de consument in zich draagt. Nadere afspraken met de autobranche over deze methode worden begin volgend jaar verwacht, waarover ik uw Kamer zal informeren.

---

[16] Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 352.
[17] Kamerstuk 32 813, nr. 759.
[18] Kamerstuk 32 813, nr. 741.
[19] Handreiking TCO-berekening voor personenauto's (rvo.nl).

Verduurzaming logistiek

Voor de verduurzaming van de logistiek blijf ik bedrijven ondersteunen bij de aanschaf van schone en emissievrije vrachtauto's en bouwmaterieel.

COP27 heeft Nederland de kans gegeven haar voortrekkerspositie op duurzaam transport te demonstreren. Als grootste resultaat zie ik de elf nieuwe ondertekenaars van de door Nederland tijdens COP26 (Kamerstuk 31 793, nr. 230) geïnitieerde mondiale overeenkomst voor emissieloos vrachtvervoer.[20] Met deze vorig jaar gelanceerde overeenkomst spreken ondertekenaars de ambitie uit om in 2040 alle nieuwverkoop van deze voertuigen emissieloos te laten zijn. Met goede diplomatieke inspanningen wist Nederland de elf nieuwe landen te laten tekenen: de VS, Oekraïne, België, Ierland, Kroatië, Litouwen, Liechtenstein, de Dominicaanse Republiek, Curaçao, Aruba en Sint-Maarten. Nederland heeft daarnaast ook de *Zero Emission Government Fleet Declaration* van de VS getekend (bijlage 7). Ondertekenaars spreken de ambitie uit dat in 2035 alle nieuwe aanbestedingen van civiele overheidsvoertuigen emissieloos zullen zijn, waaronder auto's, maar ook bestelbussen, bussen en trucks. Deze verklaring vult de *Europese Clean Vehicle Directive* [21] aan die Nederland op dit moment implementeert en de afspraak uit het Klimaatakkoord om in 2028 alleen nog maar emissieloze personenauto's in het Rijkswagenpark te hebben.

Subsidieregeling Logistiek

In oktober is het subsidieplafond voor 2023 voor de Subsidie Elektrische Bedrijfsauto's (SEBA) vastgesteld. Voor 2023 is € 33 miljoen beschikbaar voor voertuigen uit de categorieën N1 en N2 tot 4.250 kg. De belangrijkste inhoudelijke wijziging is dat het plafond van maximaal 400 voertuigen per juridische entiteit uit de regeling is gehaald. Reden hiervoor is dat in de praktijk bleek dat dit plafond niet tot nauwelijks werd bereikt door aanvragende organisaties. Met het geaccordeerde budget kan de groei van het aantal elektrische bedrijfsauto's worden doorgezet (bijlage 8). Daarnaast is het subsidieplafond voor de Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET) vastgesteld. In 2023 is € 30 miljoen beschikbaar voor voertuigen uit de categorieën N2 vanaf 4.250 kg en N3. De regeling opent in april 2023.
Tenslotte heb ik op 22 november jl. een subsidieregeling voor de opschaling van waterstof in het (zwaar) wegverkeer aangekondigd.[22] Daarvoor is in eerste instantie 22 miljoen beschikbaar. Ik verwacht deze regeling medio 2024 open te stellen. Deze subsidieregeling betekent een relevante start in de opschaling en de invulling van de verplichting uit de toekomstige *Renewable Energy Directive* (REDIII) en de *Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR)*, al zal afhankelijk van de uitkomsten van de Europese onderhandelingen nog aanvullende inzet nodig zijn voor volledige implementatie van beide verordeningen.

Logistieke laadinfrastructuur

We moeten tempo maken met de aanleg van laadpunten voor vrachtwagens, zoals aangekaart in de Roadmap logistieke laadinfrastructuur[23] uit 2021 opgesteld door de NAL werkgroep logistiek en zoals ook

[20] Global Memorandum of Understanding on Zero Emission Medium and Heavy-Duty Vehicles.
[21] Directive (EU) 2019/1161 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2019 amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles (Text with EEA relevance.)
[22] Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 372.
[23] https://nklnederland.nl/wp-content/uploads/2022/01/Roadmap-Logistieke- Laadinfra_DEF.pdf.

recentelijk door de RAI nog benadrukt. Voor personenauto's en bestelbusjes timmeren we flink aan de weg, Nederland heeft momenteel het dichtste publieke laadnetwerk van Europa. Voor vrachtwagens willen we daar ook naartoe, want we verwachten dat ondernemers de komende jaren zullen overstappen naar elektrisch. Langs- of nabij snelwegen zie je al dat er steeds meer publiek toegankelijke snelladers zijn waar ook vrachtwagens terecht kunnen. De meeste vrachtwagens zullen naar verwachting worden geladen bij hun bedrijf op privaat terrein (ongeveer 80%). Daarom brengen we nu voor bedrijventerreinen in kaart wat de behoefte aan laadpalen is. Samen met de netbeheerders en gemeenten zijn we daarmee aan de slag, zodat we ook tijdig netcapaciteit kunnen realiseren of een passende tijdelijke oplossing kunnen bieden. In dit kader is het is ook een goede ontwikkeling dat mijn collega van EZK bezig is met het actieplan netcongestie. Want bij logistiek laden gaat het om een grote capaciteitsbehoefte.

Op dit moment investeert het Rijk al in publiek toegankelijke laadpalen voor vrachtwagens. We werken samen met gemeenten, netbeheerders en marktpartijen, zodat er goede plannen gemaakt worden en randvoorwaarden zoals netcapaciteit tijdig beschikbaar zijn. Er lopen meerdere proef- en opschalingsprojecten, voorbeelden daarvan zijn het *Living Lab Heavy Duty* Laadpleinen, het basisnetwerk Logistiek Laden (LoLa) en het project *Clean Energy Hubs*. Ook werk ik aan de ontwikkeling van laadinfrastructuur voor vrachtwagens langs het hoofdwegennet in het traject Verzorgingsplaats van de Toekomst. Daarnaast heb ik de ambitie om de komende jaren meer geld uit te trekken voor de aanleg van laadinfrastructuur, zowel langs de weg als op bedrijventerreinen, onder andere om aan de verwachte AFIR eisen te voldoen. In de nieuwe samenwerkingsovereenkomst met de regionale overheden en netbeheerders wordt de uitvoeringsagenda voor de ontwikkeling van logistieke laadinfrastructuur verder uitgewerkt. Hierover ben ik momenteel in gesprek met alle partijen. De nieuwe samenwerkingsovereenkomst start in 2024.

Schoon en Emissieloos Bouwen

De bouwsector is voor de Nederlandse economie een essentiële motor. De sector werkt hard aan de bouw van woningen, zorgt ervoor dat onze infrastructuur in goede staat verkeert en is essentieel voor de energietransitie. Bij bouwprojecten is de inzet van mobiele werktuigen op de bouwlocaties en het transporteren van bouwmaterieel en materiaal van en naar de bouwplaats via voer- en vaartuigen essentieel. Dit leidt momenteel nog tot te veel uitstoot (NO_x, CO_2 en PM) en geluid met negatieve gevolgen voor de natuur, het klimaat en de gezondheid. Het is echter ook van groot maatschappelijk belang dat de sector door kan en daarvoor is het noodzakelijk om de sector gereed te maken voor de toekomst: inzetten op schoon en emissieloos bouwen met als doel een schoon, leefbaar en krachtig Nederland.

Om in de bouwsector de opgaven op het gebied van natuur, klimaat en gezondheid gezamenlijk aan te pakken werk ik binnen het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) samen met de Ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Economische Zaken en Klimaat, Defensie, Rijkswaterstaat, ProRail en Rijksvastgoedbedrijf, medeoverheden, marktpartijen en kennisinstellingen aan de verduurzaming van werk-, voer-, en vaartuigen die gebruikt worden in de bouw. Naast het behalen van de doelstellingen zijn deze maatregelen ook van belang voor de doorgang van bouwprojecten. Een schonere bouw heeft ook positieve effecten op de stikstofdepositie en daarmee op de natuur. Het kabinet heeft daarom 400 miljoen euro extra beschikbaar gesteld voor

het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB).[24] Ook wordt een Taskforce Schoon en Emissieloos bouwen opgericht om de uitvoeringskracht van het programma te versterken, waarin de betrokken partijen deelnemen.

Binnen het programma wordt onder meer gewerkt aan de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) en een bijbehorend convenant, waarin overheden en marktpartijen gezamenlijk afspraken maken over het reduceren van emissies (stikstof, CO_2 en fijnstof) door bouwmaterieel. Onderdeel van deze maatregelen is het hanteren van minimale emissie-eisen voor materieel dat wordt ingezet in de aanbestedingen en vergunningseisen voor bouw-, onderhouds- en sloopprojecten.

De transitie naar schoon en emissieloos bouwen vraagt een inspanning van alle partijen. Ik vind het daarom belangrijk dat de routekaart en het convenant gedragen wordt door alle partijen. Dit proces vraagt meer tijd dan voorzien.

Het streven is om de routekaart en het convenant voor de zomer van 2023 aan uw Kamer toe te sturen. Een ander instrument van het programma is de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB). Deze regeling is in mei 2022 opengegaan. De interesse in de regeling was boven verwachting pas na publicatie van aanvullend budget konden alle aanvragen die zijn binnengekomen in behandeling worden genomen. Op 9 mei 2023 gaat de subsidieregeling opnieuw open voor aanvragen. Het budget voor dat jaar wordt opgehoogd naar € 60 miljoen. Aanvragen kunnen, onder voorwaarden, met terugwerkende kracht worden gedaan. Ook kom ik tegemoet aan de wens van de sector om meer technieken in aanmerking te laten komen voor subsidie, waaronder hermotorisering van zwaar bouwmaterieel naar de laatste emissienormen of schoner.

Verduurzaming van personenmobiliteit

Ik vind het belangrijk dat iedereen mee kan doen in de transitie naar duurzame mobiliteit, ook werkgevers en werknemers. Werkgevers realiseren zich vaak nog niet hoe belangrijk hun rol hierbij kan zijn. Ik heb om hen bewust te maken en te activeren het ontwerpbesluit CO_2-reductie werkgebonden personenmobiliteit opgesteld en daar stakeholders nauw bij betrokken. Ik vind het belangrijk dat die regelgeving zo snel mogelijk in werking treedt. Werkgevers krijgen daarmee inzicht in hun CO_2-uitstoot en de mogelijkheden om reducerende maatregelen te treffen. Ook de Kamer vindt dat belangrijk gezien de door uw Kamer aangenomen (Handelingen II 2022/23, nr. 31, Stemmingen) motie[25] die het lid Van Ginneken bij de begrotingsbehandeling op 1 december jl. (Handelingen II 2022/23, nr. 30, Begroting Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 200 XII)) heeft ingediend en waarmee de regering wordt verzocht de regelgeving zo snel mogelijk in werking te laten treden. Met eerder genoemde motie wordt de regering ook verzocht om het ontwerpbesluit op de kortst mogelijke termijn van meer ambitie te voorzien. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik aangegeven dat meer ambitie met de betrokken stakeholders moet worden afgestemd en dat daar tijd voor nodig is. Met de betrokken stakeholders ga ik dan ook het gesprek aan over de ambities en laat ik de haalbaarheid van aanscherping van het reductiedoel onderzoeken.

Daarnaast zet ik ook met flankerend beleid in op een verdere versnelling van de verduurzaming van het vervoer. In het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) zijn vanaf 2024 middelen beschikbaar gesteld

[24] Kamerstukken 34 682 en 35 334, nr. 108.
[25] Kamerstuk 36 200 XII, nr. 54.

om te werken aan het vergroenen van reisgedrag. Momenteel werk ik aan maatregelen om dit te bereiken. Ik heb daarbij een aantal ambities. Allereerst wil ik hiermee de afgesproken =-reductie van 0,3–0,5 Mton invullen. Dit bereiken we door slimmer, schoner en anders te reizen. Daarnaast wil ik hiermee ook zorgen dat duurzame mobiliteit binnen het bereik komt van iedereen in de samenleving. Dit bereiken we doordat maatregelen zich richten op doelgroepen die met het lopende beleid nog niet of onvoldoende bereikt worden. Hierbij denk ik bijvoorbeeld aan het MKB. Ik onderzoek wat het MKB nodig heeft om hun mobiliteit te verduurzamen en wat ik hieraan vanuit mijn ministerie kan bijdragen. Tegelijkertijd werk ik uit hoe we ervoor zorgen dat ook voor recreatieve reizen en reizen rondom sporttrainingen en wedstrijden vaker voor een duurzame optie gekozen wordt.

Dan moeten die duurzame opties er natuurlijk wel zijn. Daarom verken ik bijvoorbeeld ook hoe we het doelgroepenvervoer schoner kunnen krijgen en ervoor kunnen zorgen dat de snelle elektrificatie van scooters en bromfietsen doorzet. Daarnaast blijf ik zoeken naar mogelijkheden om de transitie te versnellen, bijvoorbeeld door te investeren in ontbrekende schakels in doorfietsroutes. Ik ga hiermee aan de slag, en ga ook in gesprek met reizigers en stakeholders om van hen te horen wat hun behoeften zijn en wat er nodig is om de overstap naar duurzame mobiliteit te maken. Ik informeer u medio volgend jaar over de voortgang hiervan opdat er bij het eind van het jaar een voldragen pakket aan maatregelen ligt.

Stimuleren van hybride werken

Hybride werken biedt kansen om maatschappelijke doelen te realiseren, zoals vermindering van CO_2-uitstoot en het verbeteren van de bereikbaarheid. Ik vind het belangrijk hybride werken kabinetsbreed te stimuleren, want belangrijke (fiscale) instrumenten liggen bij andere departementen. Ik ben dan ook blij dat de Minister van SZW op 20 juni jl. namens het kabinet de Agenda voor de toekomst van hybride werken aan uw Kamer heeft gestuurd.[26] Bij de uitvoering richt ik mij samen met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat daarbij in het bijzonder op een regionale aanpak.

Regeling bevordering schone wegvoertuigen

Naar aanleiding van de vraag van mevrouw Van Ginneken tijdens de begrotingsbehandeling op 1 december jongstleden, kan ik toezeggen dat de ambitie tot het aanscherpen van de Regeling bevordering schone wegvoertuigen voor Nederland verder gaat dan de aanscherping die de Europese richtlijn *Clean Vehicles Directive* voorschrijft. Bij het publiceren van de regeling heeft het kabinet aangekondigd dat het in de eerste periode van de regeling (die duurt van 2 augustus 2021 tot en met 31 december 2025) onderzoek zal doen naar het ophogen van de ambities in lijn met het Klimaatakkoord, want de ambitie uit de Europese richtlijn ligt beduidend lager. Dit onderzoek loopt op dit moment en na consultaties zal naar verwachting eind volgend jaar een beslissing genomen kunnen worden.

De aanscherping zal niet eerder ingaan dan vanaf de tweede periode (van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030), omwille van de voorspelbaarheid van het Nederlandse beleid. Voor de aanscherping moet de registratie en handhaving op orde zijn. Inkoopplannen bij aanbestedende diensten worden ruim van tevoren gemaakt en er moet genoeg tijd zijn

[26] Kamerstuk 25 883, nr. 443.

voor de communicatie van aanscherpingen. Wel wordt er ingezet op 100% emissievrije inkoop voor bussen en lichte voertuigen en een forse aanscherping voor zware voertuigen ten opzichte van de Europese doelstelling vanaf de tweede periode.

Fietsstimulering

De mogelijkheid voor verhogen van de belastingvrije kilometervergoeding naar 21 cent per 1 januari 2023 is onderwerp van onze «Kiesdefiets!» eindejaarsgedragscampagne om werkgevers hierop te attenderen. Voor 2023 is in het MIRT najaar 2022 voor het stimuleren van actieve mobiliteit een reservering van € 2,5 miljoen Rijk/regio gemaakt binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam. Fietsstimulering is in combinatie met een werkgeversaanpak om bij te dragen aan de doelstelling van 100.000 extra forenzen op de fiets in 2025 (ten opzichte van 2022). We doen dit ook samen met ons inmiddels uitgebreide netwerk van fietsambassadeurs. Voor de uitwerking van het actieplan Fietsen voor iedereen zijn we in samenwerking met het Ministerie van Binnenlandse Zaken gestart met de verkenning van een *Citydeal* Fiets. Doel van de *Citydeal* is om mensen – waaronder kinderen – die nu geen fiets hebben, amper fietsen of niet kunnen fietsen, meer wegwijs te maken in het brede «fietssysteem». Het gaat hierbij onder meer over: het hebben van een fiets, leren fietsen, kunnen stallen, kunnen onderhouden, ervaring opdoen in het verkeer en veilig kunnen fietsen.

Nationaal toekomstbeeld fiets

Structureel is voor het mee investeren in doorfietsroutes € 6 miljoen euro vrijgemaakt uit de middelen vergroening personenvervoer en reisgedrag (Coalitie Akkoord). In het coalitieakkoord heeft het kabinet ook € 50 mln. gereserveerd voor de beschikbaarheid en ontsluiting van fietsenstallingen bij OV knopen. De fiets heeft nu standaard een plek in het MIRT en is een vast agendapunt op de agenda's van de Bestuurlijke Overleggen MIRT. In het MIRT najaar 2022[27] zijn enorme stappen gezet om actieve mobiliteit mogelijk te maken. Zo zijn in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afspraken gemaakt om landelijk voor ongeveer € 780 miljoen mee te investeren in fietsinfrastructuur. Het gaat hierbij om onder andere betere fietsaansluitingen richting OV-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen. Dit om de bereikbaarheid van nieuwe woningen te garanderen en deze met de fiets te ontsluiten en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie. Samen met cofinanciering van de regio telt dit op tot een investering van meer dan € 1,1 miljard. Bij de ontsluiting van nieuwe woningen is uitgegaan van oplossingen vanuit een breed mobiliteitssysteem in plaats van te kijken naar individuele modaliteiten. Met alle landsdelen is in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afgesproken een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen met als doel als Rijk mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes.

Internationale ontwikkelingen fiets

Internationaal is de aandacht voor fietsen de afgelopen jaren flink toegenomen. Wereldwijd wordt er steeds meer geïnvesteerd in duurzame en gezonde steden, met een belangrijke rol voor de fiets. Dat biedt veel kansen voor de Nederlandse fietsensector. Ik zet mij in om die kansen te verzilveren door het Nederlandse succesverhaal buiten ons land nog beter voor het voetlicht te brengen. Zo heb ik dit jaar deelgenomen aan handelsmissies naar de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk.

[27] Bijlage bij Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

Daarnaast is het van belang om met onze unieke kennis en ervaring andere landen te ondersteunen. In veel landen ontbreekt momenteel de kennis en expertise om veilige fietsinfrastructuur aan te leggen. Terwijl dat wel goed is voor het klimaat, de gezondheid en de leefbaarheid van mensen en steden. Daarom heb ik op COP27 een samenwerking gelanceerd met het VN-Milieuprogramma, de *Dutch Cycling Embassy* en de *Transport Decarbonisation Alliance* om wereldwijd in tien jaar 10,000 fietsexperts op te leiden. Ik heb een eerste bijdrage vanuit Nederland gedaan om de eerste opleidingen op te starten in ontwikkelingslanden. Frankrijk, Ierland en Portugal hebben zich bij het initiatief aangesloten en ik ben met partijen zoals de Wereldbank en het *World Resources Institute* in gesprek om de financiering verder vorm te geven.