

Vergaderjaar 2021–2022

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 342

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 mei 2022

Op 8 april heb ik met de Minister voor Klimaat en Energie gesproken over circulaire economie en duurzame mobiliteit. Tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 31 maart jl. (Kamerstuk 31 305, nr. 339) heb ik uw Kamer toegezegd een terugkoppeling te geven van dit gesprek. Met deze brief geef ik invulling aan die toezegging. Naast de terugkoppeling over mijn gesprek met de Minister Klimaat en Energie, geef ik ook invulling aan de toezegging aan uw Kamer om terug te komen op het 10-puntenplan van het Internationaal Energie Agentschap (IEA)¹ om olie te besparen.

Centraal in het gesprek met de Minister voor Klimaat en Energie stond de voortgang van de uitwerking van voorstellen in het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) met ingeboekte CO₂-winst, zoals Betalen naar Gebruik, de vergroening van personenvervoer en reisgedrag en de afbouw van de bpm-vrijstelling voor fossiele bestelauto's voor ondernemers. Daarnaast is er gesproken over het verhogen van de vliegbelasting. Er is positief gesproken over de programmatische aanpak die door de mobiliteitssector wordt gehanteerd. Ook besproken is dat draagvlak ten aanzien van maatregelen bijzondere aandacht verdient. In het gesprek is verkend op welke wijze particulieren, bedrijven en maatschappelijke organisaties de transitie blijvend met vertrouwen tegemoet kunnen zien. De Minister voor Klimaat en Energie heeft – net als uw Kamer – aandacht gevraagd voor concrete tussendoelen voor de periode 2025 tot 2030. Daarom heb ik in het beleidsprogramma IenW dat uw Kamer in mei heeft ontvangen, ijkpunten tot 2030 opgenomen die aansluiten bij de reeds bestaande doelen voor 2030.

¹ <https://www.iea.org/reports/a-10-point-plan-to-cut-oil-use>.

Ook is gesproken over het Klimaatfonds en de uitwerking daarvan. Op 29 april jl. is de conceptregeling voor het Klimaatfonds door de Minister voor Klimaat en Energie ter consultatie gebracht.²

Er is ook gesproken over de kansen die mobiliteit kan bieden om extra CO₂-reductie te realiseren. Dit gaat om mogelijke nieuwe maatregelen, waar dan ook dekkingsmaatregelen bij getroffen moeten worden, zoals het stimuleren van waterstof in de mobiliteit, een verdere versnelling van het verduurzamen van vrachtverkeer vooruitlopend op de invoering van de vrachtwagenheffing en aanvullingen op het beleid voor de verduurzaming van mobiliteit na 2025. De Minister voor Klimaat en Energie en ik hebben afgesproken dat we de Klimaat- en Energieverkenning van dit najaar afwachten om te bezien in hoeverre er aanvullend beleid nodig is om de klimaatdoelen te halen. Dan kijken we verder hoe en met welke maatregelen mobiliteit een rol kan spelen. Vooruitlopend op de Klimaat- en Energieverkenning worden ambtelijk aanvullende maatregelen onderzocht. Politieke besluitvorming over mogelijke nieuwe maatregelen vindt plaats in het voorjaar van 2023, als onderdeel van de reguliere begrotingscyclus. Na kabinetsbrede besluitvorming over eventuele nieuwe maatregelen, zal uw Kamer hierover geïnformeerd worden.

In het gesprek zijn ook de aandachtspunten vanuit uw Kamer besproken, zoals de gewichtscorrectie voor elektrische voertuigen in de motorrijtuigenbelasting na 2025, de tussendoelen tussen 2025 en 2030 en de optie om versnelde vergroening van het zakelijk wagenpark te verkennen. Over deze punten is afgesproken deze te betrekken bij de ambtelijke verkenning.

IEA 10-punten plan

Van belang bij het 10-punten plan van het IEA is dat het kabinet op 22 april bekend heeft gemaakt³ aan het einde van dit jaar onafhankelijk te willen worden van Russische fossiele brandstoffen. Daarbij zal in de eerste plaats ingezet worden op besparing en het versnellen van de energietransitie. Ook is daarbij aangegeven dat het kabinet potentiële maatregelen ter beperking van de import van Russische olie bestudeert en hierover in overleg treedt met andere lidstaten, het IEA, de Europese Commissie en de sector.

Hieronder wordt het huidige beleid dat raakt aan de voorstellen in het 10-puntenplan van het IEA besproken:

1. Snelheid op de snelweg met minimaal 10 km/u verlagen: in maart 2020 is de maximumsnelheid op autosnelwegen, waar 130 km/u of 120 km/u als limiet gold, overdag (tussen 06 en 19 uur), verlaagd naar 100 km/u. In het coalitieakkoord is opgenomen dat het algemene snelhedenbeeld op autosnelwegen ongewijzigd blijft.
2. Werk wanneer mogelijk minimaal drie dagen per week thuis: omdat het verminderen van reiskilometers de duurzaamste keuze is, wordt hybride en thuiswerken gestimuleerd. Dit gebeurt bijvoorbeeld door samen met regionale overheden advies te bieden aan werkgevers over hybride werken als onderdeel van de campagne «Zo werkt het»⁴. Specifiek gericht op het vasthouden van hybride werken na corona en het spreiden van mobiliteit, maakt IenW afspraken met regionale

² <https://www.internetconsultatie.nl/klimaatfonds/b1>.

³ Kamerstukken 29 023 en 36 045, nr. 302.

⁴ <https://zowerkthet.nl/>.

overheden, werkgevers en onderwijsinstellingen. Ook is de campagne «hybride werken is win-win» gestart.

3. Autovrije zondagen in steden: het staat steden vrij om een autoloze zondag door te voeren. Om op nationaal niveau een autoloze zondag in steden te verplichten vind ik niet wenselijk.
4. OV goedkoper maken en micro-mobiliteit⁵, lopen en fietsen intensiveren: ik heb het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd om te onderzoeken welke instrumenten ingezet kunnen worden om de modaliteits-shift van auto naar openbaar vervoer te bevorderen. De ervaringen met het tariefinstrument in binnen- en buiten land wordt geanalyseerd. Ik verwacht dit onderzoek in het najaar naar uw Kamer te kunnen zenden. De inzichten uit dit onderzoek zullen worden meegenomen bij beleidsmatige overwegingen. Ik zal dit betrekken in mijn doorgaande dialoog met de verantwoordelijke partijen. Waarbij de bestaande relatie tussen concessieverlener en concessiehouder het uitgangspunt is.

Het stimuleren van actieve mobiliteit vind ik erg belangrijk. Het stimuleren van fietsen doen we reeds door in fietsinfrastructuur te investeren, de fiets een volwaardige plek te geven bij het ontsluiten van nieuwe woningbouw en in het mobiliteitsfonds, en verschillende programma's uit te voeren zoals Doortrappen.

5. Alternatieve autotoegang tot wegen in grote steden: het IEA noemt voorbeelden om op de ene dag even nummerplaten en op de andere dag oneven nummerplaten in de stad te laten. Los van de uitdaging van handhaafbaarheid van deze maatregel, ligt de verantwoordelijkheid en wenselijkheid van toegang van auto's tot steden in Nederland bij de gemeenten zelf.
6. Autodelen vergroten en praktijken toepassen om het brandstofverbruik te verminderen: vanuit de rijksoverheid zetten we verschillende gedragsmaatregelen in om brandstofverbruik van fossiele auto's te verminderen. Zoals het op peil houden van bandenspanning met de campagne «Geef je banden lucht»⁶ en het uitdragen van verschillende brandstof besparende tips (o.a. cruise control, eco-modus) via de campagne «Lekker op weg»⁷. De rijksoverheid stimuleert en monitort sinds 2015 – samen met gemeenten en aanbieders – de ontwikkeling van autodelen via de GreenDeal Autodelen en de Citydeal elektrische deelmobiliteit. Met de Toolkit Autodelen worden gemeenten ondersteund om autodelen te faciliteren.⁸ Het aantal autodelers en deelauto's is de afgelopen jaren fors gegroeid en het aandeel elektrische deelauto's groeit harder dan het aandeel elektrisch in het totale wagenpark.⁹ Momenteel bekijken we samen met decentrale partners wat de mogelijkheden zijn voor een vervolgtraject van de Green Deal / City Deal autodelen. Hubs met OV en deelmobiliteit zijn een belangrijke multimodale schakel in het mobiliteitssysteem en voor de ontsluiting van woningbouw en in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Autodelen maakt deel uit van de duurzame reisopties

⁵ Doorgaans door mens of elektrisch aangedreven (deel)mobiliteit voor één persoon, bijvoorbeeld elektrische fietsen of e-scooters, vooral gebruikt in steden.

⁶ <https://geefjebandenlucht.nl/>.

⁷ <https://lekkeropweg.nu/>.

⁸ <https://toolkitautodelen.crow.nl/>.

⁹ <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/monitor-1>.

die via Iedereen Doet Wat¹⁰ en via Milieu Centraal¹¹ onder de aandacht worden gebracht.

7. Bevorder efficiënt rijden voor vrachtwagens en levering van goederen: samen met de Topsector Logistiek werk ik aan het efficiënter maken van de logistiek in Nederland. Ook zet ik me in voor snelle digitalisering van logistieke processen om verbetering van beladingsgraad en optimalisatie van transportnetwerken mogelijk te maken. Dit gebeurt door het realiseren van een Basis Data Infrastructuur (BDI) waardoor het voor bedrijven mogelijk wordt ladinginformatie onderling te delen, netwerken te optimaliseren en tot een betere modaliteitskeuze te komen.
8. Waar mogelijk hogesnelheidstreinen en nachttreinen in plaats van vliegtuigen gebruiken: in de actieagenda trein en luchtvaart¹², die in november 2020 met uw kamer is gedeeld, zijn de maatregelen opgesomd die met KLM, Schiphol, NS en ProRail worden genomen om de verschuiving van vliegtuig naar trein te stimuleren. In de brief van december 2021 over internationaal spoorvervoer¹³ vindt u de laatste stand van zaken ten aanzien van het stimuleren van internationaal vervoer per trein. We richten ons daarbij op zowel de directe verbindingen tussen Europese steden als op het vervangen van korte vluchten door treinen.
9. Het ontwijken van zakelijke vliegreizen wanneer er alternatieven bestaan: zoals eerder genoemd wordt er in het kader van de actieagenda trein en luchtvaart gewerkt aan het aantrekkelijker maken van de trein ten opzichte van het vliegtuig. Daarnaast wordt door de partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel nagedacht over aanvullende initiatieven ter ondersteuning van de bewustwording onder de consument in relatie tot de impact van de keuze voor het vliegtuig of de trein als vervoersmiddel.

Om de nationale CO₂-uitstoot van woon-werk en zakelijk verkeer te verminderen (vliegreizen vallen hier niet onder), dient het besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit dat in april aan uw Kamer is aangeboden.

10. De adoptie van elektrische en efficiëntere voertuigen versterken: met de subsidieregelingen voor zero-emissie personenauto's, bestelauto's en trucks versnel ik de overstap naar elektrisch vervoer. Voor vermindering van voertuigemissies van het fossiele wagenpark zet ik in op aanscherping van het Europees bronbeleid. Momenteel wordt in Brussel onderhandeld over het voorstel om de normen voor de gemiddelde CO₂-uitstoot van personenauto's, bestelauto's en vrachtauto's flink aan te scherpen. De huidige inzet van Nederland is daarbij dat in 2030 alleen nog elektrische personenauto's op de markt mogen worden gebracht, in 2035 alleen nog elektrische bestelauto's en 2040 alleen nog elektrische vrachtauto's. Daarnaast is er nationaal fiscaal beleid voor stimulering van zuinige auto's in onder meer de aanschafbelasting (BPM) en houderschapsbelasting (MRB). Door de fiscale prikkels wordt het, ten opzichte van fossiele auto's, aantrekkelijker om een emissievrije auto te kopen. Tot slot heb ik vorig jaar de Regeling bevordering schone wegvoertuigen ingevoerd. Hiermee zorg

¹⁰ <https://www.iedereendoetwat.nl/mogelijkheden/autodelen>.

¹¹ <https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/autodelen-en-huren/>.

¹² Bijlage bij Kamerstukken 29 984 en 31 936, nr. 916.

¹³ Kamerstuk 29 984, nr. 950.

ik op weg naar 2030 voor een steeds schoner wordend wagenpark bij aanbestedende diensten.

Ik wijs er tot slot graag op dat het niet de gewoonte is per brief terugkoppeling te geven van overleggen tussen bewindspersonen, daarom zal vervolggcommunicatie met de Kamer plaatsvinden op basis van concrete besluitvorming in het kabinet. De huidige gesprekken die ik voer met onder andere de Minister voor Klimaat en Energie zijn een volgende stap in de uitwerking van mogelijke maatregelen en het realiseren van de gewenste veranderingen. Er zullen nog vele stappen moeten volgen voordat de transitie naar duurzame mobiliteit voor iedereen een feit is. Tijdens het commissiedebat van 31 maart heb ik uw Kamer een technische briefing over het overzicht van duurzame mobiliteit maatregelen aangeboden. Deze is inmiddels gepland op 24 mei. In het volgende commissiedebat van 29 juni ga ik graag verder met uw Kamer in gesprek.

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