

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 414

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 augustus 2023

In deze brief ontvangt u, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, een nadere toelichting op het beleidspakket voor duurzaam vervoer. In de bijlagen ga ik uitgebreider in op de verschillende onderwerpen:

- Bijlage 1: beschrijft de aanvullende maatregelen uit de voorjaarsbesluitvorming, tevens is opgenomen op welk moment de Kamer de nadere uitwerking tegemoet kan zien. Op hoofdlijnen is de Kamer hierover op 26 april 2023 door de Minister voor Klimaat en Energie¹ geïnformeerd.
- Bijlage 2: geeft een overzicht van de laatste stand van zaken op het gebied van duurzaam vervoer.
- Bijlage 3: geeft een overzicht van de stand van zaken specifiek gericht op de afspraak uit het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) over de vergroening van reisgedrag.

Aanvullende klimaatmaatregelen mobiliteit

Het kabinet is bij de voorjaarsbesluitvorming overeengekomen om 17 aanvullende maatregelen te treffen om de mobiliteitssector verder te verduurzamen, waarvoor ruim € 1,4 miljard beschikbaar is gesteld. Bovenop de eerder genomen en aangekondigde maatregelen wordt hiermee een extra CO₂-reductie van 4 Mton beoogd. Bij de totstandkoming van dit pakket is breed naar allerlei opties gekeken om de meeste CO₂-winst te boeken voor een zo beperkt mogelijk budget. In deze brief licht ik de maatregelen toe en neem ik de Kamer mee in de keuzes die daarbij zijn gemaakt, die soms lastig waren.

¹ Kamerstuk 32 813, nr. 1230.

De gevolgen van klimaatverandering worden meer en meer merkbaar in het dagelijks leven. Van hevige regenbuien tot lange periodes van droogte en warme zomers. Niet iedereen kan zijn mobiliteitsgedrag aanpassen, maar veel mensen wel. Door vaker te kiezen om thuis te werken, met de fiets of het openbaar vervoer te reizen of door elektrisch te rijden, in een nieuwe, gedeelde of gebruikte auto. Daarom heeft het kabinet bij de voorjaarsbesluitvorming ervoor gekozen om werk te maken van het vergroenen van het reisgedrag. In bijlage 3 bij deze nota licht ik toe hoe dit opgepakt wordt.

Daarnaast wordt de doelstelling voor grote werkgevers aangescherpt, van 1 Mton CO₂-besparing naar 1,5 Mton in 2030. Dit betekent dat zij hun zakelijke en woon-werk verkeer sneller gaan verduurzamen. Werkgevers weten zelf op welke manier dat het beste bij hun bedrijf past, zij mogen dus zelf kiezen of het thuiswerken meer gefaciliteerd wordt, of kunnen inzetten op gebruik van de fiets, het OV, of de elektrische auto's. Met deze aanscherping geeft het kabinet invulling aan de door de Kamer aangenomen motie van het lid Van Ginneken c.s.².

Elektrische auto's

Maar die keuzevrijheid om het mobiliteitsgedrag aan te passen is er niet voor iedereen. Voor mensen die productiewerkzaamheden uitvoeren of die nachtdiensten draaien is het thuiswerken of reizen met het OV of de fiets niet altijd een optie. De komende jaren zullen de meeste mensen aangewezen zijn op het gebruik van de eigen auto of een deelauto. Met dat vooruitzicht wil ik dat elektrisch rijden voor een brede groep mensen bereikbaar wordt.

Omdat het daarbij voor veel mensen om een tweedehandsauto gaat, trekt het kabinet ook na 2025 de portemonnee om particulieren een duwtje in de rug te geven bij de keuze voor een gebruikte elektrische auto. Het gaat hierbij om € 528 miljoen. Ik onderzoek hoe dit geld zo effectief mogelijk kan worden ingezet en hoe hoog het subsidiebedrag per auto moet zijn om de aanschaf van een gebruikte elektrische auto aantrekkelijk te maken.

In lijn met het coalitieakkoord en de wensen van de Kamer waren bij voorkeur maatregelen genomen om de aanschaf van nieuwe elektrische auto's ook na 2025 te bevorderen. Dat is om financiële redenen niet gelukt. Op 11 april 2023³ heb ik de Kamer een aantal opties geschetst hoe de aanschaf van elektrische auto's kan worden aangemoedigd. Ondanks dat het kabinet graag wil dat mensen elektrisch gaan rijden, betekent dit dus ook dat voor elke benzine- of dieselrijder die overstapt op een elektrische auto, de overheid inkomsten misloopt en de rekening voor de schatkist snel oploopt. Dat is lastig in een tijd waarin bezuinigingen op tafel liggen. We hebben ervoor gekozen om de rekening niet neer te leggen bij de automobilist die benzine of diesel rijdt. Ook buiten het autodomein was geen ruimte voor financiële dekking. Dit betekent dat het kabinet geen verdere invulling geeft aan motie Van Ginneken c.s. over het uitwerken van een emissieloze zakelijke vlootnormering⁴.

Leden van de Kamer en van verschillende organisaties hebben hierover hun teleurstelling aan mij kenbaar gemaakt. Met het huidige beleid is de ambitie van 100% emissievrije nieuwverkoop van personenauto's niet in beeld. De komende zeven jaren kan daarin nog veel veranderen. Sterker

² Kamerstuk 36 200 XII, nr. 54.

³ Kamerstuk 31 305, nr. 402.

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 343.

nog, er moet het een en ander veranderen om in de buurt van 100% te komen. En daarbij zijn we ook afhankelijk van verschillende marktonwikkelingen, zoals de prijsontwikkelingen van accu's en elektriciteit. Die kunnen voor zowel mee- als tegenwind zorgen.

Verduurzaming logistieke sector

De logistieke sector is van groot belang voor de Nederlandse economie. Daarbij gaat het hier over het vervoer van goederen over weg, spoor, zee en binnenwateren. Naast de verwachte elektrificatie van het goederenvervoer over de weg, zal voor zowel de zee- als binnenvaart ook gebruik worden gemaakt van hernieuwbare brandstoffen, zoals biobrandstoffen.

Van de logistieke sector wordt een bijdrage gevraagd om de CO₂-emissies in de mobiliteitssector te reduceren. Daarbij worden de bedrijven op verschillende manieren ondersteund in de vorm van subsidies die bij de voorjaarsbesluitvorming beschikbaar zijn gesteld. Het gaat daarbij om verduurzaming van de zeescheepvaart, intensivering van walstroomvoorzieningen en de toepassing van waterstof in zowel binnenvaart als wegvervoer. Verder worden de tarieven van de vrachtwagenheffing in lijn met gewijzigde Europese regelgeving gebaseerd op de CO₂-emissieklasse van de vrachtwagen. Daarnaast werk ik samen met de transportsector en de Topsector Logistiek om de CO₂-prestatie van het goederenvervoer te verbeteren. Het gaat om een gezamenlijk programma dat in eerste instantie is gericht op het meten en verbeteren van de CO₂-prestatie. Op termijn wordt toegewerkt naar een collectieve norm voor de sector. In bijlage 1 licht ik deze maatregelen toe.

In de motie van het lid Koerhuis⁵ wordt de regering verzocht om met een plan en een tijdspad te komen voor de verduurzaming van vrachtwagens. Ik wil geleidelijk toegroeien naar een emissievrij vrachtwagenpark in 2050. Daarbij trek ik op met de transportsector. Voor de komende jaren zijn de plannen redelijk helder, deze zijn in bijlage 2 van deze brief toegelicht. Deze sluit ook aan bij de roadmap «Naar een emissieloze en innovatieve vervoerssector», over de besteding van de middelen uit de Vrachtwagenheffing die de Kamer op 8 juni jl. heeft ontvangen⁶. Voor de periode daarna worden de plannen over een aantal jaren meer in detail uitgewerkt, wanneer meer zicht is op de ontwikkelingen.

Laadinfrastructuur en netcongestie

De transitie naar elektrische voertuigen valt of staat met voldoende laadinfrastructuur. Hiervoor wordt de komende jaren flink geïnvesteerd om die op orde te brengen en te houden. Voor laadinfrastructuur voor het wegtransport is € 403,8 miljoen uitgetrokken en voor laadinfrastructuur voor de bouw € 120 miljoen. De komende periode ga ik aan de slag om hiervoor concrete plannen uit te werken. De brief van 13 juni 2023⁷ vormt de basis voor de uitrol van de logistieke laadinfrastructuur.

Een belangrijke randvoorwaarde is de aanpak van netcongestie, anders komt de uitrol van vooral snellaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in het gedrang. Op 22 juni heeft de Minister voor Klimaat en Energie de Kamer geïnformeerd⁸ over onder andere de actuele ontwikkeling van de netcongestie, het sneller uitbreiden en verzwaren van het net als ook over acties voor meer flexibiliteit. Bij de uitbreiding en

⁵ Kamerstuk 22 112, nr. 3704.

⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 404.

⁷ Kamerstuk 31 305, nr. 406.

⁸ Kamerstukken 29 023 en 31 239, nr. 443.

capaciteitsverdeling wordt de behoefte voor de mobiliteitssector meegenomen. In opdracht van de Minister voor Klimaat en Energie leveren daarbij in november van dit jaar de netbeheerders de kwantitatieve omvang van de discrepantie tussen de benodigde elektriciteitsinfrastructuur en hetgeen netbeheerders hebben aangegeven daadwerkelijk te kunnen realiseren in hun investeringsplannen (het «maakbaarheidsgat») op. Vanuit elektrisch vervoer wordt bijgedragen aan het efficiënter gebruik van het net door onder andere in het kader van de NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur) slim laden uit te rollen. Hiervoor wordt in oktober een intentieverklaring getekend met stakeholders zoals regionale overheden en netbeheerders. Doel van het NAL-project is slim laden voor zowel elektrische personen-, bestel- als vrachtauto's toe te passen en dat in 2026 60% van alle laadsessies slim zijn.

Hernieuwbare brandstoffen en biobrandstoffen

Om vanuit de mobiliteitssector een evenwichtige bijdrage te leveren aan de kabinetsdoelstelling om in 2030 tenminste 55% minder broeikasgassen uit te stoten, is ervoor gekozen om tussen nu en 2030 geleidelijk extra biobrandstoffen in te zetten in het wegverkeer tot een maximum van 20 Petajoule. Met de huidige prijzen voor biobrandstoffen heeft dit geringe invloed op de brandstofprijzen aan de pomp.

Deze extra inzet van biobrandstoffen is aanvullend op de verplichtingen die volgen uit de wijziging van de EU-richtlijn hernieuwbare energie (*Renewable Energy Directive III, REDIII*). De implementatie van deze richtlijn en de invoering van een Europees emissiehandelssysteem (*Emission Trading System, ETS*) voor het gebruik van fossiele brandstoffen in de gebouwde omgeving en het wegvervoer zullen ook leiden tot stijgende brandstofprijzen. De prijseffecten neem ik mee bij de verschillende implementatiekeuzes die Nederland kan maken bij de invulling van de REDIII. Zodra dit gereed is zal ik de Kamer hierover informeren.

Duurzaam inkopen overheden

De energietransitie is niet alleen iets van burgers en bedrijven, maar ook van overheden. Hiervan mag een voorbeeldfunctie worden verwacht. Naast het eigen wagenpark besteden zij ook diensten uit, waarbij voertuigen worden ingezet. Daarom heeft het kabinet besloten om vanaf 2026 het minimumpercentage schone en emissievrije voertuigen bij aanbestedingen door overheden aan te scherpen. Hiervoor zal de Regeling bevordering schone wegvoertuigen worden aangepast. Zo zet het kabinet voor personen- en bestelauto's in op een aanscherping van 38,5% naar 100% emissievrije aanbesteding van voertuigen en diensten.

Hiermee heb ik uw Kamer een toelichting gegeven over de gekozen richting en de afweging achter de gemaakte keuzes om ons vervoer verder te verduurzamen.

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

TOELICHTING MOBILITEITSMATREGELEN VOORJAARSBESLUIT-VORMING

In deze bijlage worden 17 verschillende mobiliteit gerelateerde maatregelen nader toegelicht, waarover het kabinet in het voorjaar een besluit heeft genomen.

Tabel 1: Overzichtstabel alle mobiliteit gerelateerde maatregelen met beoogde nationale CO₂-reductie en budgettaire effecten.

Nr.	Maatregelen MOBILITEIT	Nationale CO ₂ -reductie in 2030 in Mton	Cumulatief budgettair [in € mln.]
	Totale CO₂-reductie (inc. 30% correctiefactor voor M1 t/m M14)	4	
	Verduurzaming personenvervoer en laadinfra (M1-M6) (30% overlapcorrectie)	1,8	
M1	Aanscherping CO ₂ -doel werkgebonden personenmobiliteit	0,5	
M2	Aanschafsubsidies particulier tweedehandse EV (dekking via verhoging vaste voet BPM)	0,4	528,0
M2b	Verhoging vaste voet BPM met € 200 (in prijspeil 2023) vanaf 2025	n.v.t.	528,0
M3	Ophogen laadinfrastructuur voor wegvervoer (logistiek en personenvervoer)	n.v.t.	403,8
M4	Uitbreiden zero-emissiezones voor gemeenten	0,4	6,7
M5	Aanscherpen normen duurzaam inkopen	0,1	30,2
M6	Vergroenen reisgedrag (afpraak CA)	0,4	0,0
	Verduurzaming transport en logistiek incl. binnenvaart (M7-M14) (30% overlapcorrectie)	1,8	
M7	Aanscherpen CO ₂ -prestaties goederenvervoer	0,8	0,0
M8	Invoeren CO ₂ -grondslag voor vrachtwagens in Vrachtwagenheffing	0,4	0,0
M9	Aanscherpen Europese emissielimieten zware bedrijfsvoertuigen	0,1	0,0
M10	Binnenvaart: Verplichting van gemiddeld label B in 2030,		0,0
M11	Binnenvaart: Beprijzing emissies onder het EU-ETS2 (opt-in)	0,5	0,0
M12a	Subsidie voor waterstof in wegvervoer	n.v.t.	103,0
M12b	Subsidie voor waterstof in binnenvaart	n.v.t.	75,0
M13	Subsidie voor laadinfrastructuur bouw	n.v.t.	120,0
M14	GWV opschalen duurzame infratechnieken	0,2 (onzeker effect)	0,0
	Internationale scheepvaart (M15-M16) (internationale reductie)	0	
M15	Verduurzaming zeevaartschepen	n.v.t.	111,3
M16	Stimulering zeevaart door walstroom	n.v.t.	40,0
	Inzet biobrandstoffen (M17) (geen overlapcorrectie)	1,5	
M17	De inzet van biobrandstoffen in het wegverkeer wordt verhoogd met 20 PJ	1,5	0,0

M1: Aanscherping CO₂-doel werkgebonden personenmobiliteit

Een groot deel van de personenmobiliteit heeft werk als motief. Van de ruim 210 miljard kilometers die in 2019 zijn afgelegd, was zo'n 36% werkgebonden, zowel woon-werk als zakelijke mobiliteit. De auto is het meest gebruikte vervoermiddel naar werk. Werkgebonden mobiliteit was hiermee verantwoordelijk voor 41% van de CO₂-uitstoot in de personenmobiliteit⁹.

In het klimaatakkoord zijn al afspraken gemaakt om de CO₂-uitstoot in de werkgebonden mobiliteit te reduceren. Vorig jaar is de Kamer geïnformeerd over het ontwerpbesluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit¹⁰. Dit besluit verplicht werkgevers die 100 werknemers of meer in dienst hebben om jaarlijks gegevens over zowel zakelijke als woon-werk mobiliteit te rapporteren. Naar aanleiding van het aannemen van de motie van het lid Van Ginneken¹¹ door de Kamer is in het kader van de voorjaarsbesluitvorming van het klimaatpakket de ambitie opgehoogd van 1,0 naar 1,5 Mton in 2030. Hiermee is invulling gegeven aan de motie. In bijlage 3 over de voortgang van vergroenen reisgedrag wordt uitgebreider ingegaan op de stand van zaken.

⁹ In verband met Corona kunnen recentere cijfers een vertekend beeld geven. Daarom wordt verwezen naar cijfers uit 2019.

¹⁰ Kamerstuk 33 118, nr. 231.

¹¹ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 54

M2: Aanschafsubsidies particulier tweedehandse EV (dekking via verhoging vaste voet BPM)

De bestaande subsidieregeling voor de aanschaf of lease van gebruikte elektrische personenauto's voor particulieren (SEPP) loopt tot en met 2024. Bij de aanvullende klimaatmaatregelen die zijn vastgesteld bij de voorjaarsnota heeft het kabinet besloten tot voortzetting van een Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) voor gebruikte volledig elektrische personenauto's. Hiervoor is € 528 miljoen aan extra middelen beschikbaar. De insteek van de nieuwe regeling is dat elektrisch rijden voor een groot publiek aantrekkelijk wordt en blijft. De exacte vormgeving van de regeling moet nog nader worden uitgewerkt en vastgesteld. Dit zal samen met branchepartijen in het Formule E-team worden uitgewerkt. Over de exacte invulling hiervan wordt de Kamer afzonderlijk in de loop van 2024 geïnformeerd.

M2b: Verhoging vaste voet BPM met € 200 (in prijspeil 2023) vanaf 2025

Vanaf 2025 zal de vaste voet in de BPM met 200 euro (prijspeil 2023) per personenauto worden verhoogd. Dit geldt zowel voor personenauto's met een verbrandingsmotor als voor elektrische auto's. De aanpassing van de vaste voet wordt opgenomen in het Belastingplan 2024. De Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst zal de Kamer hier dit najaar nader over informeren.

M3: Ophogen laadinfrastructuur voor wegvervoer (logistiek en personenvervoer)

Het kabinet wil slim laden, laden voor logistiek en laden voor bus-, doelgroepen- en taxivervoer stimuleren. Bij de voorjaarsbesluitvorming is hiervoor € 403,8 miljoen in het vooruitzicht beschikbaar gesteld. De maatregelen zijn gericht op het realiseren van voldoende laadcapaciteit door:

- het wegnemen van de onrendabele top bij exploitanten van publieke laadinfrastructuur voor de logistiek;
- het financieel en met informatie ondersteunen van bedrijven bij het realiseren van private laadinfrastructuur;
- het ondersteunen van gemeenten bij het realiseren van publieke laadinfrastructuur.

Private en semipublieke laadinfrastructuur voor personenvervoer

In de brief van 19 juni 2023 (Kamerstuk 31 305, nr. 407) aan de Kamer is de huidige stand van zaken van de uitrol van laadinfrastructuur toegelicht. De maatregel is bedoeld om de uitrol van semi-publieke en private laadinfrastructuur te ondersteunen. De belangrijkste knelpunten zijn een gebrek aan kennis over de maatregelen en kosten van de realisatie van laadinfrastructuur, hoge kosten door bijvoorbeeld een verzwaarde netaansluiting of een complexe installatie en netcongestie waardoor de aansluiting niet op korte termijn gerealiseerd kan worden. Met de maatregel voor het stimuleren van private laadinfrastructuur voor bedrijven wordt er een informatieloket ingericht waardoor bedrijven zich beter kunnen informeren over de te nemen maatregelen voor de aanleg van laadinfrastructuur, daarnaast wordt er gewerkt aan een regeling om advies op en realisatie van laadinfrastructuur voor het bedrijfsleven te stimuleren. De ambitie is om de regeling begin 2024 open te stellen.

Het wegnemen van de onrendabele top voor publieke logistieke laadlocaties draagt bij aan de versnelde realisatie van een landelijk dekkend basisnetwerk. Voldoende publieke logistieke laadinfrastructuur is voor bedrijven een belangrijke voorwaarde om de stap naar elektrische vervoer met vertrouwen te zetten. Daarnaast dragen nationale inspanningen bij aan het bereiken van de doelen zoals opgenomen in de *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR). Het kabinet heeft onderzoek¹² uit laten voeren naar de financiële implicaties van deze doelen. Private logistieke laadinfrastructuur vraagt daarnaast ook om forse investeringen van bedrijven. Onderzoek¹³ onderbouwt de behoefte aan financiële ondersteuning van bedrijven bij de realisatie van dit type laadinfrastructuur. Voor zowel publieke als private logistieke laadinfrastructuur geldt dat stimulering door middel van een regeling de meest voor de hand liggende optie is. De ambitie is om beide regelingen begin 2024 open te stellen.

Laadinfrastructuur bussen, doelgroepenvervoer en taxi's

Om de transitie naar emissieloos bus-, doelgroepen- en taxivervoer te laten slagen is laadinfrastructuur essentieel. In overleg met decentrale OV-autoriteiten (DOVA), gemeenten verenigd in de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN), en de taxibranche worden regelingen voor stimulering van de benodigde private en publieke laadinfrastructuur uitgewerkt. De ambitie is om deze regelingen in 2024 open te stellen.

M4: Uitbreiden nul-emissiezones voor gemeenten

Gemeenten hebben de bevoegdheid om vanaf 1 januari 2025 al dan niet een nul-emissiezone voor stadslogistiek in te stellen. Daarbij bepaalt de gemeente zelf de ligging en de grootte van de zone. Tussen aankondiging en invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek moet vier jaar zitten, zodat bedrijven op een natuurlijk investeringsmoment de overstap naar een emissievrije bestel- of vrachtauto kunnen maken. De bevoegdheid tot het instellen van een nul-emissiezone wordt geregeld in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990). Daarin worden ook de toegangsregels en overgangstermijnen geregeld, zodat sprake is van een landelijk uniform regime voor weggebruikers.

De maatregel heeft betrekking op meer en grotere nul-emissiezones voor stadslogistiek en uitbreiding naar andere voertuigcategorieën. Om tot meer en grotere zones te komen, worden gemeenten ondersteund via intensivering van het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES). Hiervoor is € 6,7 miljoen extra beschikbaar, waarmee gemeenten worden gestimuleerd en gefaciliteerd om een (uitgebreidere) zero-emissiezone in te voeren. Wanneer gemeenten besluiten tot het inzetten van een (grotere) zone, zal dat de ingroei van emissievrije bestel- en vrachtauto's bevorderen.

Door middel van wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 kan de mogelijkheid voor gemeenten worden gecreëerd om extra voertuigcategorieën toe te voegen aan het regime van nul-emissiezones. In lijn met de voorjaarsbesluitvorming, worden voorbereidingen getroffen om het instellen van nul-emissiezones voor taxi's, bussen, particuliere bestelauto's, brom- en snorfietsen en motoren

¹² Onderzoek «Financiële implicaties *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR)» d.d. 23 mei 2023.

¹³ Onderzoek «Kosten laadinfrastructuur logistiek laden op privaat terrein» van Nationale Agenda Laadinfrastructuur d.d. 2 december 2022.

mogelijk te maken. Daarbij heeft het kabinet afgesproken dat er vooralsnog geen mogelijkheid wordt gecreëerd tot het instellen van een nul-emissiezone voor personenauto's. Het RVV 1990 is een algemene maatregel van bestuur, waarbij de Kamer op de daarvoor gebruikelijke wijze wordt betrokken bij de totstandkoming daarvan.

M5: Aanscherpen normen duurzaam inkopen

De Europese Clean Vehicles Directive (CVD) is in Nederland geïmplementeerd in de Regeling Bevordering Schone Wegvoertuigen (RBSW) binnen de Wet Milieubeheer. De RBSW verplicht aanbestedende diensten (gemeenten, provincies, het Rijk en publiekrechtelijke instellingen) en aanbestedende instanties (bv. elektriciteits-, water-, gas- en postbedrijven en (lucht)havens) bij Europese aanbestedingen van aankoop, lease of huurkoop van wegvoertuigen, en diensten waarbij voertuigen worden ingezet (doelgroepenvervoer, personenvervoer zonder dienstregeling, vuilnisdienst en postbezorging) te voldoen aan een minimumpercentage van schone en emissievrije voertuigen.

Met deze maatregel wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid uit de Europese Clean Vehicle Directive (CVD) om op nationaal niveau het minimumpercentage ingekochte schone- en emissievrije voertuigen aan te scherpen. Hier hangt een aanvullende CO₂-reductie mee samen. Aan deze maatregel zal vanaf 2026 invulling worden gegeven in de Regeling Bevordering Schone Wegvoertuigen. Door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt per voertuigcategorie een inschatting gemaakt van de maximaal haalbare ophoging van de percentages schone voertuigen¹⁴. Met een aanscherping komen eerder schone en emissievrije voertuigen op de weg. Het kabinet zet in op de volgende concrete aanscherping per voertuigcategorie en dienst:

Lichte voertuigen (N1, M1, M2)

- De norm voor lichte voertuigen wordt vanaf 2026 standaard aangescherpt van 38,5% schoon naar 38,5% emissievrije inkoop. Met de mobiliteitsmaatregel (M5) is de inzet op de nationaal geldende norm (via de RBSW) 100% emissievrije inkoop voor personen- en bestelauto's vanaf 2026.

Zware voertuigen (N2, N3, waaronder reinigingsvoertuigen zoals vuilnisauto's)

- De CVD wordt vanaf 2026 standaard aangescherpt van 10% naar 15% schoon. Met de mobiliteitsmaatregel (M5) wordt ingezet op een nationaal geldende norm van 50% schone inkoop, waarvan 25% emissievrij (dus minimaal 12,5% emissievrij van het totaal) vanaf 2026.

Bussen (M3)

- De norm wordt vanaf 2026 standaard aangescherpt van 45% schoon (22,5% emissievrij) naar 65% schoon (32,5% emissievrij). Met de

¹⁴ Dit wordt gebaseerd op op studie *Inschatting effecten Clean Vehicle Directive (Mei 2020)*, de administratie van het wagenpark van het Rijk en de provincies; doelgroepenvervoer op monitoring van RVO; OV-bussen op monitoring van het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus door CROW; touringcars op de emissieregistratie en reinigingsvoertuigen op basis van de monitoring van het convenant Reinigingsvoertuigen. RVO voert op dit moment een haalbaarheidsanalyse uit om in te schatten of de voorgestelde aanscherping haalbaar is.

mobiliteitsmaatregel (M5) wordt ingezet op een nationaal geldende norm van 100% emissievrije inkoop voor bussen vanaf 2026.

Daarnaast worden de volgende specifieke normen toegevoegd:

- Tussendoel transitie Rijkswagenpark 75% emissievrij in 2026.
- Norm voor postbezorging vanaf 2030 100% emissievrij, ook voor zware voertuigen.

Ik ben met belanghebbenden in gesprek over de uitvoering van deze maatregel.

M6: Vergroenen reisgedrag (afsprake CA)

Burgers zijn overtuigd van de noodzaak tot duurzaam handelen: recente studies laten zien dat bijna twee derde van de bevolking zich zorgen maakt over het klimaat¹⁵ en dat zo'n driekwart van de bevolking een verband legt tussen klimaatverandering en reisgedrag¹⁶. En belangrijker, een grote meerderheid van burgers geeft aan dit inzicht te willen vertalen naar actie.

Het huidige reisgedrag van Nederlanders laat zien dat nog steeds veruit de meeste reizigerskilometers met de fossiele auto worden gemaakt. Er valt dus voldoende CO₂-winst te behalen met het vergroenen van de personenmobiliteit voor de verschillende reismotieven. Het gaat om schoner, slimmer of anders reizen. De mate waarin burgers dit «kunnen», «willen» en «doen» verschilt per type verplaatsing, reismotief en doelgroep. Het is belangrijk dat alle burgers de overgang naar duurzame mobiliteit kunnen meemaken. Daarom wordt onderzocht wat doelgroepen die met het bestaande beleid nog niet of onvoldoende bereikt worden hiervoor nodig hebben, zowel voor hun werkgebonden reizen als de reizen in hun vrije tijd.

Vanaf 2024 is € 265 miljoen beschikbaar gesteld om burgers slimmer, schoner of anders te laten reizen. De opgave bedraagt 0,3 tot 0,5 Mton CO₂-reductie, boven op de afgesproken reductie uit het Klimaatakkoord. De middelen worden enerzijds besteed aan een maatregelpakket gericht op het verduurzamen van zowel werkgebonden reisgedrag als privéreisgedrag. Anderzijds worden de middelen beschikbaar gesteld voor investeringen in emissieloze voertuigen en ruimtelijke oplossingen die nodig zijn voor reizigers om zich duurzaam te kunnen verplaatsen. Daarbij gaat het om gerichte aanvullingen op bestaand beleid, zogenaamde «ontbrekende schakels» in het systeem. Via de reguliere voortgangsbrieven duurzame mobiliteit wordt de Kamer op de hoogte gehouden van de vorderingen.

M7: Aanscherpen CO₂-prestaties goederenvervoer

Bij de verbetering van de CO₂-prestatie gaat het erom dat bedrijven minder CO₂ uitstoten voor hun vervoersprestatie. In absolute zin kan de CO₂-uitstoot van het bedrijf toenemen door uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten, maar de uitstoot per vervoerde pallet of ton product wordt daarbij gereduceerd. Daarbij hebben bedrijven verschillende keuzemogelijkheden. Daarbij kan gedacht worden aan een hogere beladingsgraad, kortere *supply chains*, inzet van Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's), gebruik van andere modaliteiten als spoor en binnenvaart of nul-emissie voer- en vaartuigen. Door te sturen op de CO₂-prestatie

¹⁵ I&O Research, Opinieonderzoek over stikstof- en klimaatbeleid, april 2023.

¹⁶ I&O Research, Rapport Emissievrije mobiliteit, augustus 2022.

hebben bedrijven de vrijheid om te kiezen voor die maatregel die het beste bij de bedrijfsvoering past.

Bedrijven zijn op dit moment niet verplicht hun CO₂-prestatie te monitoren. Met deze maatregel worden bedrijven uitgedaagd om CO₂-prestatiedoelen te formuleren en worden zij gestimuleerd om werk te maken van het verbeteren van hun CO₂-prestaties. De maatregel omvat het goederenvervoer over weg, water en spoor. De maatregel geldt voor alle bedrijven waardoor achterblijvers ook gestimuleerd hun CO₂-prestaties te verbeteren waardoor het gelijk speelveld tussen bedrijven onderling geborgd blijft. Het registreren, monitoren en verbeteren van de CO₂-prestatie moet voor de logistieke sector werkbaar zijn en niet leiden tot significante administratieve lasten.

Er wordt gestart met zelfregulering en toegewerkt naar een wettelijke norm die met ingang van 1 januari 2027 in werking treedt. De invoering van een wettelijke norm voor CO₂-prestaties van het goederenvervoer duurt 2 jaar en moet zorgen voor een versnelde 30% CO₂-reductie van de logistieke sector t.o.v. het jaar 2018.

Als eerste stap maken de logistieke sector en overheden werk van de voorbereiding op de invoering van een norm voor CO₂-prestaties. Daarbij is een prominente rol weggelegd voor de sector zelf via branchepartijen en de Topsector Logistiek. Er zal worden gewerkt aan de ontwikkeling van tools, kennis en advies om bedrijven te helpen met het registreren en het monitoren van CO₂-prestaties. Om de sector bij deze stappen financieel te ondersteunen vanuit de middelen vanuit de terugsluis van de vrachtwagenheffing verkent het kabinet de mogelijkheden voor het opzetten van een subsidieregeling voor het meten en verbeteren van CO₂-prestaties van het goederenvervoer. Vanuit een situatie van zelfregulering wordt stapsgewijs toegewerkt naar de invoering van een wettelijke sectornorm voor CO₂-prestaties. Hierbij wordt aangesloten bij de systematiek van de normering van de werkgebonden personenmobiliteit. Daarbij zal het in eerste instantie gaan om een collectieve norm voor de transportsector en wanneer na een paar jaar na invoering van de norm uit evaluatie blijkt dat dit niet de gewenste reductie oplevert, zal dit worden omgezet naar een norm per bedrijf.

M8: Invoeren CO₂-grondslag voor vrachtwagens in vrachtwagenheffing

Nog voor de start van de vrachtwagenheffing dient de Wet vrachtwagenheffing gewijzigd te worden om de herziene Europese richtlijn betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen¹⁷ te implementeren. Vorig jaar is de Kamer geïnformeerd over de uitgangspunten voor deze implementatie¹⁸. De wijziging van de Wet vrachtwagenheffing zal met name betrekking hebben op de tarieven die gedifferentieerd moeten worden naar de CO₂-emissieklasse van het voertuig. De voorbereiding van deze wetswijziging is de afgelopen periode gestart.

In dit kader wordt een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke tariefstructuren en de effecten daarvan op onder andere de wagenparksamenstelling en de emissies van CO₂, NO_x en fijnstof. Na afstemming van de onderzoeksresultaten met de vervoerssector en andere stakeholders zal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de Kamer een voorstel doen voor de herziening van de tarieven. De motie van het lid Grinwis c.s.

¹⁷ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 (PbEU 2022, L 69/1).

¹⁸ Kamerstuk 31 305, nr. 368.

wordt hierbij betrokken¹⁹. Deze motie verzoekt de regering om bij de invoering van de vrachtwagenheffing de maximaal mogelijke korting op basis van de herziene Eurovignetrichtlijn in te stellen voor emissieloze voertuigen.

In de tweede voortgangsbrief over de invoering van de vrachtwagenheffing (voorjaar 2023) is aangegeven dat de Kamer naar verwachting eind dit jaar, voorafgaand aan de start van de internetconsultatie en de uitvoeringstoetsen, geïnformeerd wordt over de contouren van de Wijzigingswet. Via de halfjaarlijkse voortgangsbrieven over de vrachtwagenheffing wordt de Kamer nader geïnformeerd over de voortgang.

M9: Aanscherpen Europese emissielimieten zware bedrijfsvoertuigen

Op 14 februari 2023 presenteerde de Europese Commissie een voorstel voor de herziening van de normen voor CO₂-uitstoot door zware bedrijfsvoertuigen. De huidige normen zijn vastgelegd in Verordening (EU) 2019/1242. Onder zware bedrijfsvoertuigen vallen vrachtwagens en trekker-oplegger combinaties, bussen en touringcars, en zware opleggers. Het voorstel verplicht fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen de gemiddelde CO₂-uitstoot van de door hen verkochte zware bedrijfsvoertuigen ten opzichte van 2019 te verminderen met 45% in 2030, 65% in 2035 en 90% in 2040.

M10: Binnenvaart: Verplichting van gemiddeld label B in 2030,

In november 2021 is een emissielabel geïntroduceerd voor binnenvaartschepen. Het label heeft nog geen wettelijke basis en scheepseigenaren kunnen het vrijwillig aanvragen. Het label geeft de emissieprestatie van het schip weer voor broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen zoals stikstof.

De maatregel behelst een wettelijke basis voor het label te creëren en stapsgewijs van binnenvaartschepen een specifiek label te vereisen in de categorie A t/m E, waarbij A staat voor klimaatneutraal en E voor het tegenovergestelde (milieuverontreinigende stoffen worden aangeduid met de cijfers 0 t/m 5). Dit betekent dat in eerste instantie alle scheepseigenaren verplicht worden een label aan te vragen. In tweede instantie kan van de scheepseigenaren stapsgewijs worden verlangd dat zij in een betere labelcategorie terechtkomen.

In het kader van de introductie van het verplichte label zal een impact assessment plaatsvinden. Hierin zal worden nagegaan aan welke scheepscategorie een bepaald label kan worden opgelegd in welke periode in de tijd, met als doel een gemiddeld label B in 2030. Bij dit onderzoek wordt rekening gehouden met de specifieke kenmerken en eigenschappen van de binnenvaartvloot en relevante nationale en internationale regelgeving (NL, CCR, EU). De resultaten van het onderzoek worden in Q4 2023 verwacht en met de Kamer gedeeld.

M11: Binnenvaart: Beprijzing emissies onder het EU-ETS2

In de Europese ETS-richtlijn wordt een nieuw emissiehandelssysteem geïntroduceerd voor de gebouwde omgeving, het wegvervoer en de kleine industrie, het zogeheten ETS2. Het kabinet heeft tijdens de Voorjaarsbesluitvorming aangekondigd ETS2 zo breed mogelijk in te willen voeren in 2027. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de optionele bepaling in de richtlijn waarmee ook *alle* overige fossiele brandstoffen nationaal onder de reikwijdte van het ETS2 kunnen worden betrokken. Dit betekent dat ook voor brandstof die wordt uitgeslagen tot verbruik in de

¹⁹ Kamerstuk 35 910, nr. 19.

binnenvaartsector, emissierechten dienen te worden afgedragen. Deze maatregel komt de uitvoerbaarheid ten goede en kan een belangrijke rol spelen bij het verduurzamen van sectoren die hiermee aanvullend onder de scope komen te vallen. De impact van de maatregel op de binnenvaartsector is onzeker en zal nog worden onderzocht. Om invulling te geven aan de brede toepassing van het ETS2 zal na goedkeuring van de Europese Commissie een wijziging van het Besluit handel in emissierechten worden voorbereid door de Minister voor Klimaat en Energie. De Kamer zal hierover te zijner tijd nader worden geïnformeerd.

M12a: Subsidie voor waterstof in wegvervoer

Bij zware voertuigen zien we dat diverse fabrikanten investeren in de ontwikkeling van waterstof als energiedrager. Het gaat daarbij om elektrische voertuigen met een waterstofbrandstofcel en voertuigen met een verbrandingsmotor die volledig draait op waterstof. Het is van belang dat transportondernemers een vrije keus hebben in de emissievrije techniek die het beste bij de bedrijfsvoering past. Voor toepassingen waarbij veel vermogen wordt gevraagd en voor lange afstanden is waterstof een goed alternatief, evenals voor die situaties waarin de transitie naar emissie-loze mobiliteit zou stagneren door onvoldoende netcapaciteit voor elektrisch laden.

Momenteel werkt het ministerie aan het opstellen van een subsidieregeling voor waterstof in mobiliteit. Onlangs is € 178 miljoen extra beschikbaar gekomen voor de toepassing van waterstof, waarvan € 103 miljoen wordt geïnvesteerd in het wegvervoer en € 75 miljoen in de binnenvaart.

Voor de subsidieregeling waterstof in wegverkeer betekent dit dat het beschikbare budget wordt verhoogd van € 22 miljoen naar € 125 miljoen in de periode 2024–2030. De subsidieregeling zal zich richten op consortia van tankstations en vervoerders. Hiervoor is gekozen om zowel het landelijk netwerk van waterstoftankstations als het gebruik van waterstof door vervoerders een impuls te geven. De focus ligt hierbij op zwaar vervoer. De regeling draagt hiermee ook bij aan de doelstellingen voor een landelijk netwerk van waterstoftankstations die voortkomen uit het Klimaatakkoord en de *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR). Ik richt me op een internetconsultatie na het zomerreces en een eerste openstelling in de eerste helft van 2024.

M12b: Subsidie voor waterstof in binnenvaart

Deze maatregel betreft het opschalen van de op waterstof aangedreven binnenvaartschepen met modulaire *pay-per-use* oplossingen. Deze systeemverandering houdt in dat binnenvaartschepen worden uitgerust met een elektrische aandrijflijn die wordt aangedreven door een brandstofcel. De voor de brandstofcel benodigde waterstof wordt opgeslagen in een container met gecompriëerde waterstof onder druk. Via een «*pay per use*»-systeem kan varen op waterstof betaalbaar worden gemaakt voor binnenvaartschippers. Dit zal een systeemverandering teweegbrengen in de binnenvaart met als doel emissieloos varen.

De techniek is beschikbaar. Het eerste waterstof aangedreven binnenvaartschip is in mei jl. in de vaart komen. De onrendabele top is echter nog te groot om dit grootschalig uit te rollen. Met dit project kan een belangrijke stap worden gezet in het bereiken van het omslagpunt waarmee een zelfstandige business case kan ontstaan waarna het aantal schepen verder kan groeien zonder subsidie.

Studies van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart wijzen uit dat deze techniek essentieel is in de energietransitie voor de binnenvaart, maar dat dit zonder publieke financiering niet van de grond komt.

Betrokken partijen zijn o.a. het Havenbedrijf Rotterdam en de Provincie Zuid Holland. Dit jaar zal ook een staatssteuntoets worden uitgevoerd naar mogelijkheden van subsidiëring. Voor 2024 is de planning dat een subsidieregeling zal worden voorbereid die in 2025 van start kan gaan. Dit project wordt meegenomen in de Voortgangsbrief duurzame mobiliteit.

M13: Subsidie voor laadinfrastructuur bouw

Voor de bouwsector heeft het kabinet afspraken gemaakt voor klimaat, natuur en gezondheid. Om deze te halen is het reduceren van emissies cruciaal, zeker ook gezien de stikstofproblematiek in deze sector. De overstap naar emissieloos bouwmaterieel speelt daarin een grote rol. Elektrisch materieel stoot geen emissies uit maar kan enkel ingezet worden als aan randvoorwaarden, zoals laadinfrastructuur, is voldaan. Dit is een uitdaging want bouwlocaties zijn tijdelijk van aard en bevinden zich vaak op plekken waar geen tot weinig laadinfrastructuur aanwezig is en ook niet permanent nodig is. Met ondersteuning vanuit de overheid wordt de benodigde transitie versneld.

De extra financiële middelen van € 120 miljoen zullen ingezet worden via de instrumenten uit het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Binnen dit programma werkt de rijksoverheid samen met provincies, gemeenten, waterschappen, marktpartijen en kennisinstellingen om de opgaven in de bouwsector op het gebied van natuur, klimaat en gezondheid aan te pakken.

Daarbij wordt gebruik gemaakt van twee lopende SEB-instrumenten: de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) en het spoor voor schoon en emissieloos bouwen door aanbestedende rijksdiensten. Deze instrumenten geven al ondersteuning aan laadinfrastructuur en de extra middelen maken het mogelijk om meer mogelijkheden toe te voegen in deze snel ontwikkelende markt. Vanaf 2024 kan in beide instrumenten gebruik worden gemaakt van de aanvullende middelen voor laadinfrastructuur. Ook zullen er middelen ingezet worden via een Specifieke Uitkering (SPUK) voor medeoverheden, deze regeling is momenteel in ontwikkeling, het streven is om de regeling begin 2024 te openen.

Om de gezamenlijke aanpak van SEB voort te zetten worden de SEB-stakeholders, waaronder ook de NAL-taakgroep «Laden op de bouwplaats» betrokken bij de uitwerking voor de inzet van de middelen voor bouw-laadinfrastructuur. De Kamer zal via de reguliere voortgangsbrief duurzame mobiliteit op de hoogte worden gehouden van de vorderingen.

M14: GWW opschalen duurzame infratechnieken

Met deze maatregel zet het kabinet in op opschaling van circulaire infratechnieken in publieke infraprojecten in de grond-, weg- en waterbouw (GWW). De aanpak is onderdeel van het beleid gericht op een circulaire economie. Na de zomer zal ik in een separate brief nader ingaan op de uitwerking van alle door het kabinet vastgestelde circulaire klimaatmaatregelen.

M15: Verduurzaming zeevaartschepen

Deze maatregel betreft het opschalen van innovatieve duurzame aandrijftechnieken in de zeevaart. Het betreft de vroege fase van opschaling, waarin nog een aanzienlijke onrendabele top aanwezig is. Naar verwachting zullen internationale normering en beprijzing vanaf ongeveer 2030 de klimaattransitie in de zeevaart kunnen dragen en voldoende stimulans bieden voor duurzame investeringen. Gezien de lange levensduur van schepen is het echter nodig om al de komende jaren de transitie in gang te zetten, om in 2050 klimaatneutraal te kunnen zijn. Deze maatregel maakt een tijdige vroege opschalingsfase mogelijk. Voor deze maatregel wordt een reservering opgenomen van € 111,3 mln. in het Meerjarenprogramma 2025. Daar wordt ook nader ingegaan op de vormgeving.

Om de vormgeving nader uit te werken wordt in de komende maanden onderzoek uitgevoerd. Hierin worden o.a. de operationele meerkosten bij gebruik van duurzame aandrijftechnieken nader onderzocht. In de jaarlijkse voortgangsbrief over het Klimaatbeleid voor de Zeevaart, die in het vierde kwartaal van dit jaar wordt verzonden, wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken, waarbij ook de uitkomsten van het genoemde onderzoek betrokken worden. Voor 2024 is de planning dat een subsidieregeling zal worden voorbereid die in 2025 van start kan gaan.

M16: Stimulering zeevaart door walstroom

Het is voor de luchtkwaliteit en het klimaat van belang dat wanneer de zeeschepen aan de kade liggen in de Nederlandse haven ze kunnen beschikken over walstroom. Dat betekent dat er aansluitingen op het elektriciteitsnet komen waar schepen gebruik van kunnen maken. Zij hoeven dan niet te draaien op de motor van het schip. Dat scheelt CO₂-uitstoot en luchtvervuiling.

De extra middelen voor walstroom uit het Meerjarenprogramma 2024 worden ingezet voor de aankomende AFIR-verplichtingen voor walstroom. De AFIR gaat EU Lidstaten verplichten om in 2030 walstroom aan te bieden aan grotere containerschepen, ferryschepen en cruiseschepen. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft reeds € 130 mln. beschikbaar om walstroomvoorzieningen te realiseren voor deze schepen. Dit bedrag is echter ontoereikend voor alle benodigde projecten. Met de aanvullende € 40 mln. uit het Meerjarenprogramma 2024 wordt in de ontbrekende middelen voorzien.

De extra middelen worden toegevoegd aan een subsidieregeling voor walstroom die momenteel wordt voorbereid. Met deze subsidieregeling wordt in belangrijke mate de onrendabele top van walstroomprojecten weggenomen. Het voornemen is om de subsidieregeling open te stellen van 2024 -2026, zodat de benodigde walstroomvoorzieningen tijdig gerealiseerd zijn.

Over de subsidieregeling en de gezamenlijke walstroomambities heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op 22 mei jl. een intentieverklaring getekend met de vijf zeehavens van nationaal belang, verenigd in de Branche Organisatie Zeehavens. In de *Community of Practice* over walstroom worden daarnaast ook andere havens, reders en terminals geïnformeerd en geconsulteerd over de aankomende subsidieregeling.

M17: De inzet van biobrandstoffen in het wegverkeer wordt verhoogd met 20 PJ

De jaarverplichting is een verplichting voor alle fossiele brandstofleveranciers aan wegvervoer om jaarlijks een toenemend aandeel hernieuwbare energie in vervoer te leveren. Met de huidige jaarverplichting wordt de Europese doelstelling (REDII) alsook de Klimaatdoelstelling voor hernieuwbare brandstoffen gehaald. Een ophoging van deze verplichting zorgt voor meer CO₂-emissiereductie in de mobiliteit.

Met het voorstel wordt er 20 PJ (1,5 Mton) biobrandstoffen extra in wegtransport ingezet door verhoging van de jaarverplichting. Dit is aanvullend aan het voorstel van de Europese REDIII. De maatregel wordt meegenomen met de implementatie van de REDIII, waardoor Nederland een nationale kop op de Europese doelstelling zal hebben. De maatregel zal zo geïmplementeerd worden dat de CO₂-emissiereductie uitsluitend in wegtransport zal plaatsvinden. De Kamer wordt eind 2023 over de implementatie van de REDIII geïnformeerd.

In aanloop naar het geplande Commissiedebat Duurzaam vervoer van 7 september 2023 breng ik de Kamer 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. De voortgang van het klimaatbeleid op deze thema's wordt ook in het klimaatdashboard in kaart gebracht (www.dashboardklimaatbeleid.nl). Het dashboard geeft de ontwikkeling van CO₂-emissies in de mobiliteitssector en diverse andere indicatoren weer, waarmee de verduurzaming van de mobiliteit kan worden gevolgd. Bijvoorbeeld het aantal emissieloze personenauto's in de nieuwverkopen, de ontwikkeling van het aantal laadpunten en de inzet van duurzame energiedragers. De komende periode zal het dashboard verder worden uitgebreid om ook zicht te houden op de verschillende beleidsmaatregelen op schema liggen. Het dashboard komt hiermee in plaats van de eerdere Stand van zaken Uitvoering Klimaatakkoord Mobiliteit (SUM).

Daarnaast treft u in deze bijlage een korte toelichting op enkele nog openstaande toezeggingen en moties op het gebied van Duurzame mobiliteit.

Duurzame energiedragers

Renewable Energy Directive II (REDII)

De jaarrapportage van de Nederlandse Emissieautoriteit (bijlage 4) toont aan dat door alle partijen die deelnemen aan de systematiek van hernieuwbare energie in het vervoer ruimschoots voldoende hernieuwbare energie hebben geleverd om aan de totale jaarverplichting in 2022 te voldoen. Hiermee is tevens de Europese doelstelling van minimaal 6% emissiereductie in de keten ten opzichte van 2010 bereikt.

Implementatie Renewable Energy Directie III (RED- III)

De onderhandelingen van de EU-richtlijn hernieuwbare energie naderen hun afronding. Aansluitend moet deze binnen 18 maanden worden geïmplementeerd in nationale regelgeving. Net als bij de implementatie van de RED II is het nodig om de Nederlandse Wet milieubeheer, het Besluit energie vervoer en bijbehorende regeling aan te passen. Het is van belang dat er snel duidelijkheid is, zodat marktpartijen hun investeringsbeslissingen hierop aan kunnen passen. Op 19 januari 2023²⁰ is aan de Kamer gemeld dat het ministerie alvast start met de implementatie van de herziene EU-richtlijn hernieuwbare energie (Renewable Energy Directive III, REDIII). Nadat de REDIII definitief is aangenomen wordt de Kamer op een later moment geïnformeerd over de voortgang van deze nationale implementatie.

Batterijen

De ontwikkelingen op batterijgebied zijn in een stroomversnelling geraakt en het tempo van toepassing komt in de komende jaren alleen maar hoger te liggen. Dat is belangrijk, omdat batterijen helpen om het energiesysteem en de mobiliteit te verduurzamen. Tegelijk zijn er veel uitdagingen en vergt het inzet en middelen om de transitie tot een succes te maken. Daar zullen wij ons ook komend jaar voor inzetten. Eind 2023 informeer ik de Kamer wederom over de ontwikkeling van dit interdepartementale dossier en de uitvoering van de acties.

²⁰ Kamerstuk 32 813, nr. 1171.

Groen gas

CE Delft heeft onderzoek gedaan naar de bijmengverplichting groen gas en of de inzet van groen gas in mobiliteit een negatief effect kan hebben op de bijmengverplichting voor de gebouwde omgeving. De Minister voor Klimaat en Energie zal de Kamer hierover separaat informeren.

Moties Schonis en Van Eijs

In Nederland worden al jaren geen palm- en sojaolie gebruikt voor biobrandstoffen. Dit is ook vastgelegd in ons nationale Klimaatakkoord en bij de wijziging van de Wet milieubeheer in 2021 in verband met de nationale implementatie van de EU-richtlijn hernieuwbare energie (RED II). Zoals bekend is het kabinet, conform de moties van het lid Schonis²¹ en van het lid Van Eijs²², er voorstander van dat ook op Europees niveau naast palm- tevens sojaolie wordt aangemerkt als een gewas met een hoog risico op ILUC (*Indirect Land Use Change*). In deze context is het relevant dat de Europese Commissie alvorens een actualisering moet uitbrengen van de wetenschappelijke data op basis waarvan het ILUC-risico van gewassen wordt bepaald.

Ik heb, samen met het Ministerie van Economische Zaken Klimaat, een onderzoek uit laten voeren naar de verwachte volumes en stromen van waterstofrijke energiedragers naar en door Nederland, en de implicaties daarvan voor de omgevingsveiligheid. De voortgang van de energietransitie heeft baat bij en behoefte aan duidelijke kaders waarbinnen de markt kan opereren en investeren, zo wijst ook deze studie uit. Met het schetsen van het proces en acties op korte termijn ten aanzien van het beleid voor waterstofdragers verwachten wij zo goed als nu mogelijk is helderheid te bieden voor alle betrokken partijen. Samen met EZK wordt vormgegeven aan de vervolgacties n.a.v. deze Kamerbrief. Dit zal deel zijn van onder andere het Nationaal Programma Energiesysteem. De Kamer zal worden geïnformeerd zodra verdere resultaten beschikbaar zijn, naar verwachting in het najaar.

Verduurzaming logistiek

Centraal Loket ontheffingen

Zoals afgesproken in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek span ik mij samen met gemeenten en brancheorganisaties in voor een zo uniform mogelijk ontheffingensysteem voor nul-emissiezones. Daarnaast wordt gewerkt aan een Centraal Loket dat namens gemeenten ontheffingen afhandelt die in alle gemeenten met een nul-emissiezone gaan gelden. Zo zorg ik voor een eenduidig en overzichtelijk ontheffingsproces voor de aanvragende ondernemers en worden de administratieve lasten voor zowel ondernemers als gemeenten beperkt. Colleges van burgemeester en wethouders van gemeenten die een nul-emissiezone instellen zullen de ontheffingsbevoegdheid mandateren aan het centraal loket. In dit kader heb ik de RDW gevraagd om in beeld te brengen onder welke (rand-)voorwaarden ze het centraal loket voor de ontheffingen in de nul-emissiezone kunnen opzetten en beheren. De RDW toetst dit middels een uitvoeringstoets. Na afronding van deze toets maak ik werkafspraken met de RDW en gemeenten.

²¹ Kamerstuk 31 305, nr. 300.

²² Kamerstuk 30 196, nr. 641

Subsidieregeling Logistiek

Binnenkort gaan er ongeveer 400 nieuwe emissievrije vrachtauto's de weg op met ondersteuning van de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET). Er is voor ruim € 120 miljoen aan subsidieaanvragen ingediend. Dit zijn veel meer aanvragen dan er budget beschikbaar is. Daarom kijk ik of extra budget kan worden vrijgemaakt om meer aanvragen te kunnen honoreren.

Daarnaast vervalt vanaf 1 januari 2025 de BPM-vrijstelling voor ondernemers van fossiele bestelauto's. Hierdoor komen de aanschafkosten van een fossiele bestelauto erg dichtbij of zelfs boven die van een elektrische bestelauto te liggen. Daarnaast is onlangs de Algemene Groeps Vrijstellings Verordening (AGVV)²³ gepubliceerd waarin besloten is om de subsidiepercentages voor grote ondernemingen te verlagen van 40 naar 30%. Deze twee ontwikkelingen samen, zorgen ervoor dat het subsidiëren van bestelauto's en dus voortzetten van de Subsidieregeling Emissieloze BedrijfsAuto's (SEBA) vanaf 2025 niet meer realistisch blijkt. Zodoende zullen in 2024 voor de laatste keer de subsidies voor bestelauto's beschikbaar gesteld worden. Hierin zal het lager toegestane subsidiepercentage reeds verwerkt worden. De SEBA voor 2023 is nu (half juli) voor ongeveer 85% uitgeput.

Logistieke hubs

Logistieke hubs hebben als functie om goederenstromen te bundelen en ritten te reduceren, zodat de druk op stadscentra wordt verminderd. Daarmee leveren zij een belangrijke maatschappelijke bijdrage. Tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 24 januari jl. heb ik aan lid Van Ginneken toegezegd²⁴ de Kamer eens in de zoveel tijd een update te geven over de ontwikkelingen en belemmeringen ten aanzien van hubs voor stadslogistiek.

Het verminderen van stadslogistiek is een gedeelde verantwoordelijkheid van overheden, bedrijven en andere belanghebbenden. Uit een inventarisatie onder gemeenten bleek dit voorjaar dat verschillende gemeenten behoefte hebben aan handelingsperspectieven over hoe om te gaan met logistieke hubs. Zij worstelen met de vraag hoe om te gaan met lokale initiatieven voor logistieke hubs. Wat zijn het, welke soorten zijn er, welke bijdrage kunnen ze leveren, welke rol zou de gemeente moeten spelen. Kortom er is behoefte bij gemeenten aan een blauwdruk stadshub die de handelingsperspectieven voor gemeenten uiteenzet. Om de gemeenten te ondersteunen en te voorzien van een samenhangend handelingsperspectief, wordt gewerkt aan een handboek voor logistieke hubs en de nodige handvatten om deze succesvol te implementeren. Hiermee streef ik naar een uniforme aanpak.

E-commerce

Bij de behandeling van de lenW-begroting eind 2022 (Handelingen II 2022/23, nr. 29, item 3) heeft het lid Van der Graaf (CU) gevraagd op welke manier we consumenten meer verantwoordelijkheid kunnen geven en ervoor kunnen zorgen dat er minder vervoersbewegingen van pakketbezorgers komen. In het antwoord daarop is aangegeven dat er onderzoek wordt uitgevoerd met verschillende webshops hoe consumenten gestimuleerd kunnen worden om te kiezen voor de meest duurzame

²³ Art. 36b Richtlijn 651/2014.

²⁴ Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 384.

bezorgoptie. Dit onderzoek²⁵ is afgerond en op 26 juni 2023 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken 30 196 en 32 813, nr. 813). Uit de resultaten blijkt dat webshopklanten met relatief eenvoudige interventies op de check-out pagina kunnen worden aangezet om een duurzame bezorgoptie te kiezen. De brancheorganisatie van de e-commercesector ontwikkelt een duurzaamheidsstandaard voor webshops en neemt de uitkomsten van het onderzoek hierin mee.

Motie van het lid Koerhuis²⁶ over verduurzaming van koeltransport

In het verslag²⁷ van het schriftelijk overleg over het BNC-fiche: Verordening herziening Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen²⁸ is de Kamer geïnformeerd over de vervolgstappen richting een plan van aanpak voor verduurzaming van koeltransport. Binnenkort ontvangt de Kamer een brief over de voortgang van nul-emissiezones. Daarbij wordt nader ingegaan op de uitvoering van de motie. Hiermee wordt voldaan aan mijn toezegging²⁹ om de Kamer op de hoogte te houden van de voortgang van deze motie.

Motie van het lid Koerhuis³⁰ voor plan verduurzaming van vrachtwagens

In deze motie wordt de regering verzocht om met een plan en een tijdspad te komen tot 2030, 2040 en 2050 voor de verduurzaming van vrachtwagens, inclusief de beschikbaarheid van (waterstof-)elektrische vrachtwagens en tank- en laadinfrastructuur. Met het verzoek om hier de transportsector bij te betrekken en de Kamer hierover te informeren voor het volgende commissiedebat duurzaam vervoer.

Het is mijn ambitie dat er in 2025 ongeveer 1.000 emissievrije vrachtauto's zijn geregistreerd in Nederland en dat dit aantal geleidelijk oploopt naar ten minste 16.000 in 2030. Met de combinatie van de volgende normerende, beprijzende en stimulerende maatregelen verwacht ik deze ingroei te kunnen faciliteren:

- Aanscherpen Europese CO₂-normen voor vrachtwagens (lopende onderhandelingen).
- Instellen zero-emissiezones stadslogistiek in 30 tot 40 steden (per 2025).
- Invoeren vrachtwagenheffing, met tariefdifferentiatie op basis van CO₂-emissieklasse en terugsluis van de netto-opbrengsten (in ontwikkeling).
- Subsidieregeling aanschaf zero-emissie vrachtwagens (AanZET).
- Subsidieregeling publieke en private laadinfrastructuur (in ontwikkeling).
- Verbeteren CO₂-prestatie goederenvervoer (in ontwikkeling).
- (Aanscherpen) duurzaam inkopen door overheden (aanscherping in ontwikkeling).
- Stimuleren van waterstof in het zwaar wegvervoer (in ontwikkeling).

In bijlage 1 van deze brief worden de afzonderlijke maatregelen nader toegelicht. De meeste maatregelen zijn nog in ontwikkeling en zullen de komende jaren pas effect resulteren.

²⁵ «Effectieve gedragsinterventies voor stimulering van duurzame bezorgkeuzes», 26 juni 2023.

²⁶ Kamerstuk 22 112, nr. 3483.

²⁷ Kamerstuk 22 112, nr. 3683.

²⁸ Kamerstuk 22 112, nr. 3634.

²⁹ Kamerstuk 30 175, nr. 420.

³⁰ Kamerstuk 22 112, nr. 3704.

Daarnaast is het streven dat de nieuwe vrachtauto's die na 2040 worden verkocht allemaal emissieloos zijn en dat in 2050 alle in Nederland geregistreerde vrachtauto's emissieloos zijn. Over de ambities na 2030 ga ik na de onderhandelingen in Europa over de emissienormen verder in gesprek met de sector. Het is belangrijk dat de klimaatambities in balans zijn met de internationale concurrentiepositie van de transportsector. Daarna wordt bekeken of hiervoor ook aanvullende instrumenten nodig zijn.

Daarnaast heb ik de Kamer onlangs geïnformeerd over de uitrol van de logistieke laadinfrastructuur³¹. Verder houd ik vanzelfsprekend een vinger aan de pols of er voldoende aanbod is van emissievrije vrachtauto's en informeer ik de Kamer periodiek via de zogenaamde trendrapportages. In een aparte brief ontvangt de Kamer voorafgaand aan het commissiedebat Duurzaam Vervoer een uitgebreid plan en tijdspad voor de verduurzaming van vrachtwagens.

Schoon en Emissieloos Bouwen

Samen met sectorpartijen, medeoverheden en kennisinstellingen blijf ik werken aan voortgang op het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Ik kijk ernaar uit om het convenant SEB te ondertekenen om zo emissiereducties in de bouw te realiseren. De Kamer is hierover op 3 juli 2023 apart geïnformeerd³².

Elektrisch Vervoer (EV)

Stimulering elektrische auto's in andere Europese landen

In bijlage 5 bij deze brief treft u een onderzoek³³ aan naar het Nederlandse stimuleringsbeleid van elektrische personenauto's in vergelijking tot een aantal andere Europese landen. Hieruit blijkt dat na Noorwegen inmiddels ook in andere Scandinavische landen de groei van elektrische auto's sneller verloopt dan in Nederland. Ook hebben de onderzochte landen op dit moment geen plannen om de ondersteuning van elektrische auto's te beëindigen. Het is de vraag in hoeverre Nederland haar koploperspositie zonder aanvullend stimuleringsbeleid de komende jaren weet vast te houden.

Herziening energielabel nieuwe personenauto's met ingang van 2025

Op 22 maart 2022 heb ik de Kamer gemeld³⁴ dat ik er mee aan de slag ga om het energielabel voor nieuwe personenauto's geschikt te maken voor elektrische auto's. Hiermee wordt geregeld dat het stroomverbruik van elektrische auto's en plug-in hybride auto's op het label kan worden vermeld. Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheid om bij elektrische en plug-in auto's het energielabel (mede) te bepalen aan de hand van het stroomverbruik. De afgelopen maanden is hiervoor een aanpak ontwikkeld op basis van het energieverbruik van elektrische auto's en het overeenkomstige energieverbruik van conventionele benzine- en dieselauto's.

De ontwikkelde aanpak maakt daarmee een vergelijking tussen conventionele en elektrische auto's mogelijk en is toekomstvast ook voor de periode na 2035. Vanaf 2035 wordt het autolabel bepaald door onder-

³¹ Kamerstuk 31 305, nr. 406.

³² Kamerstuk 31 209, nr. 244.

³³ «Dutch BEV policy in an international perspective», FIER, juni 2023.

³⁴ Kamerstukken 32 813 en 31 305, nr. 1004.

linge vergelijking van het energieverbruik van uitstootvrije auto's. De komende maanden ga ik het voorstel voor deze aanpak met alle betrokken partijen bespreken. Hierna zet ik de benodigde trajecten in gang om tot wijziging van de betreffende regelgeving te komen. Dit omvat onder meer een technische notificatie in Brussel alsook een internetconsultatie van de voorgenomen regelgeving. Zodra deze wijzigingsvoorstellen beschikbaar zijn, zal ik de Kamer hierover informeren.

De totale kosten van eigendom

Conform de motie van lid Nijboer c.s. van 1 juli 2021 (Kamerstuk 32 813, nr. 741) over de vergelijking van de «*Total Cost of Ownership*» in de showroom en online is een Handreiking TCO Berekening met de partijen opgesteld en passen sommige partijen op hun website de vergelijking toe. Voor het gros van 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. Samen met het FET bereid ik onderzoek voor naar de wijze waarop de consument nu al door de markt wordt voorzien van prijsvergelijkingen. Het onderzoek moet aantonen of in de showroom en online in de huidige situatie al voldoende informatie beschikbaar is over de totale kosten van eigendom (TCO) van nieuwe personenauto's waarop de consument eenvoudig zelf een geïnformeerde aanschafkeuze kan maken. Mocht dit onvoldoende het geval blijken te zijn zal ik – ook in de Klimaatakkoordafpraak opgenomen – bij het uitblijven van een concrete toezegging van de branche de optie van een wettelijke verplichting gaan uitwerken. TNO heeft immers al aangetoond dat kostenbewustzijn bijdraagt aan de keuze voor emissieloos vervoer. Ik verwacht de Kamer in het vierde kwartaal van 2023 te kunnen informeren over de uitkomst van het onderzoek.

Batterijcheck

De Kamer heeft middels een motie van het lid Peter de Groot³⁵ verzocht om zo spoedig mogelijk een uniforme batterijcheck in te voeren en inzichtelijk te maken hoe deze batterijcheck, zowel binnen als buiten de auto, door de consument zelf gedaan kan worden gedurende de levensduur van de accu-/batterij pack. Onderzoeken zoals het VER-berijdersonderzoek tonen aan dat bij relatief veel aankopen van gebruikte elektrische auto's nu nog geen batterijmeetrapport kan worden verkregen terwijl het belang hiervan voor de gebruikers groot is. Dat één fysiek instrument de conditie van alle batterij-elektrische personenauto's kan meten is helaas technisch niet mogelijk. De oplossing ligt in het eigen aanbod van merkdealers, universele autobedrijven en onafhankelijke aanbieders. De Rijksoverheid zal een batterijcheck niet verplicht stellen – ik reken daarom nog altijd op het initiatief van de autobranche. Intussen neemt het aanbod van onafhankelijke aanbieders van een batterijcheck zoals Aviloo toe. De autobranche bereidt nu een onderzoek voor naar het aantal en de kwaliteit van op de markt zijnde batterijmetingen. Ik verwacht de Kamer in het eerste kwartaal van 2024 te kunnen informeren over de uitkomsten.

Intussen verplicht de Europese Commissie – mede op verzoek van Nederland – autofabrikanten om nieuwe batterij-elektrische automodellen met een typegoedkeuring na invoering van Euro 7 (beoogd: medio 2025) te voorzien van inzicht in de gezondheidsstatus van het batterijpakket, zoals opgenomen in Europese Batterijenverordening. De Euro 7-norm stelt ook eisen aan de minimale levensduur van het batterijpakket.

³⁵ Kamerstuk 32 813, nr. 759.

Over de voortgang van de uitrol van laadinfrastructuur is de Kamer onlangs geïnformeerd, op 13 juni 2023 over de uitrol van logistieke laadinfrastructuur³⁶ en op 19 juni 2023 over de Regionale Uitrol Laadinfrastructuur³⁷.

Verduurzaming Personenmobiliteit

Fietsstimulering

Uit de Fietsmonitor Jaarrapportage 2022 blijkt dat het aantal fietsforenzen in alle kwartalen van 2022 significant hoger lag dan dezelfde kwartalen in 2021. De toename is steevast rond de 30%³⁸. Een belangrijk gegeven, aangezien een van de kabinetsdoelstellingen is om begin 2025 100.000 meer fietsforenzen te hebben dan begin 2022. Tweede kwartaal 2022 vormt het referentiepunt daarvoor. Daaraan dragen verschillende maatregelen bij. In de Kamerbrief van 18 juli 2022³⁹ heb ik aangekondigd dat ik de campagne «Kies de Fiets!» voor werkgevers zal uitbreiden richting diverse andere doelgroepen. Op 8 mei heb ik de campagne «Kort ritje? Da's zo gefietst!» gelanceerd. De helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer, en een derde korter dan 5 kilometer. De campagne stimuleert mensen om voor deze korte ritjes vaker voor de fiets te kiezen. De campagne duurt 3 jaar. Binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam zijn de verschillende regionale plannen voor 2023 geaccordeerd in de DO MIRT in april. Fietsstimulering wordt met name via werkgeversaankpak op regionaal niveau voortgezet dit jaar. Plannen uit de regio voor het jaar 2024 worden naar verwachting in het najaar behandeld via het BO MIRT.

Daarnaast zijn er specifieke doelgroepgerichte maatregelen. Voor het actieplan Fietsen voor Iedereen hebben de afgelopen maanden in het teken gestaan van de verkenning van de City Deal Fietsen voor Iedereen: het stimuleren van fietsen bij mensen – waaronder kinderen – die dat nu niet kunnen of durven om diverse redenen. Vanuit de Ministeries Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken heb ik gesproken met gemeenten, provincies en maatschappelijke organisaties. Uit deze verkenning kwam herkenning van de opgaven, ruime interesse in deelname aan en samenwerking binnen de City Deal naar voren. De inzichten uit deze gesprekken voeden mij om nu aan de slag te gaan met opzetten van de City Deal Fietsen voor Iedereen. Ik verwacht de City Deal dit najaar bestuurlijk te kunnen ondertekenen met alle partners die zich hebben aangesloten. Verder is er het programma Doortrappen dat zich richt op bewustwording en gedragsverandering van de oudere fietser om hen op de fiets en in beweging te houden en hen te motiveren zelf maatregelen te nemen om ook veiliger te blijven fietsen. In mei 2023 doen 12 provincies, 2 vervoerregio's en ruim 230 gemeenten mee. Ten opzichte van januari 2023 hebben we drie nieuwe interventies ontwikkeld (waarderingspakket voor ambassadeurs; nieuwe online handleiding voor gemeenten; draaiboeken voor enkele interventies).

³⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 406.

³⁷ Kamerstuk 31 305, nr. 407.

³⁸ Fietsmonitor Jaarrapportage 2022, mei 2023.

³⁹ Kamerstuk 31 305, nr. 362.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Voor de meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets en daarmee nadere invulling van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, en de laatste stand van zake met betrekking tot het per fiets bereikbaar maken van nieuwe woningbouwlocaties verwijs ik u naar de Kamerbrief MIRT bestemd voor het MIRT commissiedebat op 5 juli 2023⁴⁰. Uit de door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerde netwerkanalyse van de impact van de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties⁴¹ blijkt dat het inzetten op het creëren van nabijheid bijvoorbeeld door nieuwe woningen te bouwen nabij OV-knooppunten bijdraagt om meer mensen aan het lopen en fietsen te krijgen⁴².

De Kamer heeft de regering verzocht opdracht te geven aan het CROW om ontwerpprincipes vast te stellen voor doorfietsroutes en daarbij voorzieningen zoals laad- en pomppunten, straatmeubilair en toiletten mee te nemen in het ontwerp⁴³. Dit is besproken met het CROW. Hierbij is verzocht de genoemde voorziening mee te nemen in de nieuwe ontwerp-wijzer. De prognose is dat deze in 2025 uitkomt.

In het BO MIRT overleg van november 2022 hebben Rijk en regio afgesproken om te komen tot een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets. Hierin komt onder andere de realisatie van nieuwe doorfietsroutes aan de orde. Deze geplande routes kruisen vaak Rijksareaal. Daarom heeft bureau Goudappel Coffeng in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoek uitgevoerd naar de raakvlakken van de plannen in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets met het areaal van Rijkswaterstaat. Dit onderzoek levert achtergrondinformatie voor het verder uitwerken van de uitvoeringsagenda en het bepalen van meekoppelkansen. Met deze brief stuur ik de Kamer het onderzoek toe (Bijlagen 6 en 7).

Internationale ontwikkelingen Fiets

In de Voortgangsbrief Duurzaam Vervoer van 13 januari jl.⁴⁴ heb ik vermeld dat ik op de COP27 een samenwerking heb 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. Daar heb ik 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.

Ondertussen is dit initiatief opgeschaald onder de naam *Global Capacity Building Initiative for Active Mobility* en hebben zowel de Luxemburgse Minister van Mobiliteit en Publieke Werken, als de Belgische Minister van Mobiliteit, mondeling financiële middelen toegezegd hiervoor. Momenteel ben ik bezig met het organiseren van de eerste workshops in Accra, Ghana en Bogota, Colombia.

⁴⁰ Kamerstuk 36 200 A, nr. 78.

⁴¹ Netwerkanalyse woningbouw: Inzicht in effecten van woningbouwprogramma van 17 grootschalige NOVEX Woningbouwlocaties en bijbehorende mobiliteitsmaatregelen – RWS en ProRail.

⁴² Kamerstuk 31 305, nr. 396.

⁴³ Kamerstuk 31 305, nr. 389.

⁴⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 380.

Daarnaast ben ik in januari naar de *Transportation Research Board* in Washington geweest, waar ik een samenwerking heb opgestart met het *World Resources Institute* en de *World Bank* om de financiering en uitvoering van dit initiatief verder vorm te geven. Op *Transforming Transportation* in maart werd er internationaal veel waardering uitgesproken, en heeft de *US Department of Transportation* aangegeven graag samen op te trekken in deze internationale ambities. Ik zet mij in om dit initiatief wereldwijd onder de aandacht te brengen.

Opgave vergroenen reisgedrag

In het Coalitieakkoord is vanaf 2024 € 265 miljoen beschikbaar gesteld om burgers slimmer, schoner of anders te laten reizen. Hiermee dient 0,3–0,5 Mton CO₂ gereduceerd te worden, boven op de afgesproken reductie uit het Klimaatakkoord. De middelen besteed ik enerzijds aan een maatregelenpakket gericht op het verduurzamen van zowel werkgebonden reisgedrag als recreatief reisgedrag. Daarnaast worden extra middelen beschikbaar gesteld voor investeringen in emissieloze voertuigen en ruimtelijke oplossingen om duurzaam reizen mogelijk te maken. Het gaat hierbij om gerichte aanvullingen op bestaand beleid.

Maatschappelijk draagvlak

Ik focus op CO₂-reductie en vind het belangrijk dat iedereen de overstap naar duurzame mobiliteit kan maken. Een belangrijke randvoorwaarde is dat vanuit de maatschappij draagvlak is voor het duurzame mobiliteitsbeleid. Daarom wordt vanaf 2024 elk jaar een draagvlakonderzoek uitgevoerd, waarmee wordt gemeten in hoeverre de maatschappij de overgang naar duurzaam reisgedrag wil maken en in hoeverre ze denken dit te kunnen doen.

In het verlengde daarvan ga ik met de burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties in gesprek. Ik zie dat er nu een verschil zit tussen de intenties van burgers om duurzaam te reizen en het daadwerkelijk doen. Bijna twee derde van de bevolking (62%) staat (zeer) positief tegenover duurzamer reizen en bijna driekwart (72%) vindt het belangrijk dat alle Nederlanders dit doen⁴⁵. De meeste reizigerskilometers worden echter nog steeds met de fossiele auto gemaakt. Dat geldt voor alle reismotieven^{46, 47}. Met deze gesprekken wil ik de reiziger beter leren kennen om het voor de reiziger zo gemakkelijk en aantrekkelijk mogelijk te maken om de overstap naar duurzame mobiliteit te maken. Ik denk hierbij aan rondetafelgesprekken die vanaf het najaar 2023 worden gevoerd, met het midden- en kleinbedrijf (mkb) en vanaf begin 2024 met de recreatieve reiziger.

Ik zie vanuit de samenleving veel energie om mobiliteit te verduurzamen. Veel goede ideeën en initiatieven komen vanuit de samenleving zelf. Dit moedig ik ten eerste aan en ik wil de maatschappij dan ook in de positie brengen om zelf met oplossingen te komen. Daarom wordt er een opgavegerichte subsidieregeling ingericht. Zo kunnen initiatiefnemers vanaf 2024 aanspraak maken op medefinanciering als dit het verduurzamen van werkgebonden reisgedrag van het mkb ten goede komt. Mogelijk wordt de opgavegerichte subsidieregeling later uitgebreid voor de verduurzaming van sport-gebonden reisgedrag en recreatief reisgedrag.

Aanpak: reiziger en reismotieven centraal

In mijn aanpak staan de reizigers en hun reismotieven centraal en maak ik onderscheid in een verdiepende aanpak rondom werkgebonden mobiliteit en een nieuwe aanpak voor recreatief reizen.

⁴⁵ I&O Research, Rapport Emissievrije mobiliteit, augustus 2022, bijlage 8.

⁴⁶ CBS, ODIN (Onderweg in Nederland) 2019.

⁴⁷ I.v.m. Corona kunnen recentere cijfers een vertekend beeld geven. Daarom wordt verwezen naar cijfers uit 2019.

In het klimaatakkoord zijn al afspraken gemaakt om de CO₂-uitstoot in de werkgebonden mobiliteit te reduceren. Vorig jaar is de Kamer geïnformeerd over het ontwerpbesluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit⁴⁸. Met dit besluit worden werkgevers die 100 of meer werknemers in dienst hebben verplicht om jaarlijks gegevens over zowel zakelijke als woon-werk mobiliteit te rapporteren. De Kamer heeft in december 2022 (Handelingen II 2022/23, nr. 31, item 13) de motie van het lid Van Ginneken aangenomen waarmee de regering is verzocht om het ontwerpbesluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit van meer ambitie te voorzien.

Bij de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat is het reductiedoel van het ontwerpbesluit aangescherpt van 1,0 naar 1,5 Mton in 2030^{49, 50}. Hiermee is de motie uitgevoerd. De ophoging heb ik afgestemd met VNO-NCW en op haalbaarheid laten onderzoeken⁵¹.

Inwerkingtreding van het besluit is voorzien op 1 januari 2024, mede door eerder uitstel van de Omgevingswet. Ik werk voorsnog met een collectief emissieplafond, waarbij de totale CO₂-emissie door werkgebonden personenmobiliteit van alle werkgevers met 100 of meer werknemers het emissieplafond niet mag overschrijden. Met het oog op de doelstelling van 2030 wordt in 2026 geëvalueerd of er voldoende voortgang wordt geboekt met de CO₂-reductie voor werkgebonden personenmobiliteit⁵². Op basis van de evaluatie besluit ik of het invoeren van een norm voor individuele bedrijven noodzakelijk is.

Om werkgevers zich op tijd te laten voorbereiden op de rapportageverplichting heb ik een handreiking opgesteld en in mei 2023 via de belangenorganisaties en regionale werkgeversnetwerken aangeboden aan werkgevers. De handreiking geeft praktische tips om aan de benodigde rapportagegegevens te komen. Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) heeft een digitaal formulier ontwikkeld en beschikbaar gesteld waarin werkgevers de gegevens kunnen invullen over zowel zakelijke als woon-werk mobiliteit van hun werknemers.

In het BO MIRT 2022 heb ik met regionale overheden afgesproken dat we de komende jaren blijven investeren in het stimuleren en faciliteren van werkgevers om de werkgebonden mobiliteit te verduurzamen en het reisgedrag ten tijde van corona te bestendigen⁵³. Via het platform «Zo Werkt Het» wordt kennis verspreid over de mogelijkheden van verduurzaming. In het najaar staat de landelijke campagne van «Zo Werkt Het» in het teken van de Beste Fietswerkgever van het jaar. Er volgt een aparte brief voor de aanpak voor hybride werken vanuit het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Verder signaleer ik dat met de bestaande werkgeversaankpak met name de grote werkgevers en de koplopers bereikt worden. Ik wil ook het mkb met 2 tot 99 werknemers faciliteren in de transitie naar duurzame mobiliteit. Het mkb heeft een groot aandeel in het aantal werkgebonden kilometers en de daarbij horende CO₂-uitstoot. Ik heb CE Delft onderzoek laten uitvoeren naar de omvang van de CO₂-uitstoot per sector om in kaart te

⁴⁸ Kamerstuk 33 118, nr. 231.

⁴⁹ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 54.

⁵⁰ Kamerstuk 32 813, nr. 1230.

⁵¹ Bijlage 9, Kerncijfers werkgebonden mobiliteit, Verantwoordingsdocument – Jaargang 2023, CE Delft, juli 2023.

⁵² In verband met het uitstellen van de Omgevingswet is het evaluatiemoment dat gepland stond in 2025 uitgesteld naar 2026.

⁵³ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

brengen waar de grootste potentie ligt⁵⁴. Hieruit kan worden opgemaakt dat de categorie «Bouw/Industrie en minder dan 100 werknemers» de grootste uitstoot heeft. Daaropvolgend is de categorie «Commerciële dienstverlening en minder dan 100 werknemers» het grootst. De overige categorieën hebben een redelijk vergelijkbare uitstoot. Op basis hiervan wordt een verdere aanpak uitgewerkt, in samenwerking met andere departementen en vertegenwoordigers van werkgevers. De aanpak gaat Q1 2024 van start.

Nieuwe aanpak recreatief reizen

Verder ga ik onderzoeken hoe de recreatieve reiziger kan worden gestimuleerd duurzame keuzes te maken in reisgedrag. Hiermee bereiken we andere doelgroepen dan met de aanpak voor werkgebonden mobiliteit. Ik wil hierbij de recreatieve reiziger niet ontmoedigen om te reizen in de vrije tijd maar juist zorgen dat duurzame reisopties beschikbaar zijn voor recreatieve reizen.

Het reisgedrag van mensen van en naar sport wil ik samen met de sector verduurzamen. Zo'n 9,6 miljoen mensen in Nederland sporten wekelijks. Amateursporters reizen samen jaarlijks 1,8 miljard kilometer per fiets en 6,5 miljard kilometer per auto naar de sportlocatie. De totale jaarlijkse CO₂-uitstoot van de mobiliteitsbewegingen in de amateursport bedraagt 1,3 Mton CO₂ per jaar⁵⁵. Ik ben daarom een samenwerking gestart met de Koninklijke Nederlandse Voetbalbond (KNVB), Nederlands Olympisch Comité en de Nederlandse Sport Federatie (NOC*NSF), Platform Ondernemende Sportaanbieders (POS) en het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Samen werken we aan duurzame mobiliteit als de standaard voor reisebewegingen van en naar sporttrainingen, wedstrijden en evenementen. Ook decentrale overheden worden betrokken bij de verdere uitwerking van de aanpak.

De KNVB is een belangrijke stakeholder om een grote doelgroep «in beweging te brengen» voor duurzaam reisgedrag. Ruim 1,2 miljoen voetballers gaan in Nederland wekelijks op pad voor voetbaltrainingen en -wedstrijden. Daarom draag ik via cofinanciering bij aan de maatregelen die de KNVB met sparringpartner NOC*NSF neemt. Voorbeelden zijn stimuleren van carpoolen, kiezen voor een fietsen en lopen voor korte ritten en het aanpassen van speelschema's om reisafstanden in te korten.

Ik wil ook het reisgedrag van fans bij zowel nationale als internationale sportevenementen verduurzamen. Er wordt met stakeholders een aanpak uitgewerkt voor fanreizen naar de Olympische Spelen 2024 in Parijs.

Randvoorwaardelijke investeringen

Om ervoor te zorgen dat iedereen straks de overgang naar duurzame mobiliteit kan meemaken, vind ik het belangrijk dat er voor alle modaliteiten duurzame opties beschikbaar zijn. Daarom worden extra financiële middelen beschikbaar gesteld voor de restopgave voor de verschoning van modaliteiten en voor ruimtelijke oplossingen die nodig zijn voor reizigers om zich duurzaam te kunnen verplaatsen.

⁵⁴ Bijlage 10, CE Delft, Onderzoek Werkgebonden mobiliteit van het MKB – Potentie voor reductie van broeikasgasemissies voor verschillende doelgroepen, juni 2023.

⁵⁵ Arcadis, Onderzoek Vervoersbewegingen en CO₂-uitstoot in de sportbranche, februari 2023.

Er rijdt op dit moment slechts één emissieloze touringcar in Nederland. Naar verwachting zijn de volgende exemplaren in de loop van 2024 leverbaar. Voordat er verder wordt opgeschaald, wil ik koplopers hiermee ervaring laten opdoen door hen te ondersteunen met subsidie die een deel van de meerkosten van emissieloze touringcars compenseert. Een vergelijkbare aanpak wil ik toepassen op het doelgroepenvervoer met emissieloze rolstoelbusjes.

Ook op het spoor zijn nog niet alle treinen emissieloos. Daarom worden financiële middelen beschikbaar gesteld voor de verduurzaming van dieseltreinen in Groningen. Hiermee wordt bijgedragen aan de ambitie van het kabinet om de ov-sector in 2040 volledig emissievrij te laten zijn. Hierover zijn afspraken gemaakt in het BO MIRT 2022⁵⁶. Voor de financiering van de benodigde vier waterstof aangedreven treinen in Groningen ontbrak nog budget. Dit wordt aangevuld vanuit het beschikbaar gestelde bedrag uit het Coalitieakkoord.

Om duurzaam reizen haalbaarder te maken voor mensen met een kleinere portemonnee, verken ik een regeling om mensen met een laag inkomen te ondersteunen bij de aankoop van een elektrische snor- of bromfiets.

Ruimtelijke oplossingen

Ik vind het belangrijk om toe te werken naar een landelijk dekkend netwerk van «doorfietsroutes». Dat houdt in dat er wordt ingezet op het verminderen van ontbrekende schakels zoals fietstunnels en -bruggen. Dit pak ik op in samenwerking met decentrale overheden en heb hier ook al afspraken over gemaakt in het BO MIRT 2022.

Ook lever ik de komende jaren een bijdrage aan de versterking van deelmobiliteit. De komende 5 jaar wordt er nauw samengewerkt met (koploper-)gemeenten, provincies en samenwerkingsregio's aan een Nationaal Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit. Hierover is de Kamer eind vorig jaar geïnformeerd⁵⁷. De Kamer ontvangt een aparte brief met de stand van zaken over dit programma. Een gezamenlijk Leerprogramma en samenwerkingsprojecten over deelmobiliteit leveren een bijdrage aan de CO₂-reductiedoelstelling. Momenteel zet ik met gemeenten, provincies en samenwerkingsregio's verschillende werkgroepen op waarin we samen invulling geven aan gestandaardiseerd beleid. Dit gaat bijvoorbeeld over monitoring & evaluatie, inclusiviteit, deelscooters, deelmobiliteit in landelijk gebied en de samenhang met woningbouw. Het maatschappelijk middenveld wordt ook betrokken bij het samenwerkingsprogramma deelmobiliteit.

De afgelopen tijd heb ik verkennende gesprekken gevoerd met de sector en werkgeversverenigingen. Momenteel brengt de sector in kaart wat het aandeel is van lichte elektrische voertuigen (LEV's) in het woon-werkverkeer. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van de leden Van Haga en Smolders⁵⁸. Daarnaast informeert de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de Kamer periodiek over de gesprekken met werkgevers over het «mijden en spreiden» van woon-werkverkeer, voor de eerste keer in het najaar 2023. Hiermee zal invulling worden gegeven aan de motie van het Van Ginneken.

⁵⁶ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

⁵⁷ Kamerstuk 31 305 en 32 813, nr. 379.

⁵⁸ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 91.