

31 305 Mobiliteitsbeleid

32 813 Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 352 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 juni 2022

Mobiliteit is constant in beweging; samen werken we aan een vervoerssector zonder uitstoot in 2050. In mijn voortgangsbrief¹ van 22 maart jl., het Beleidsprogramma van IenW² en het Ontwerp Beleidsprogramma Klimaat³ van de minister voor Klimaat en Energie heb ik het mobiliteitsbeleid en mijn prioriteiten voor de komende jaren beschreven. Ik hecht veel waarde aan draagvlak en inclusie, omdat de mobiliteitstransitie alleen samen met particulieren, bedrijven en maatschappelijke organisaties kan plaatsvinden. De transitie naar duurzame mobiliteit moet iedereen kunnen meemaken. Momenteel is niet voldoende inzichtelijk of dat binnen de uitvoering van maatregelen voldoende geborgd is. Daarom stuur ik uw Kamer vóór het eind van dit jaar een plan, waarin ik uiteenzet hoe we zorgen dat de maatregelen die wij uitvoeren om onze klimaatdoelstellingen te halen, leiden tot een transitie van ons allemaal.

Uit het Commissiedebat Duurzaam Vervoer van 31 maart jl. (Kamerstuk 31 305, nr. 339) heb ik meegenomen, dat uw Kamer zorgen heeft over het behalen van de klimaatdoelstellingen voor mobiliteit, kijkende naar het huidige pakket aan maatregelen en het tempo waarin deze maatregelen gerealiseerd worden. Bij het verschijnen van de Klimaat en Energieverkenning (KEV) in oktober zullen we een beter beeld hebben van het behalen van de doelstellingen van 55% CO₂-reductie. Dan zal ik ook inzichtelijk hebben of we de doelstellingen voor mobiliteit met het huidige pakket aan maatregelen behalen. Op 18 mei jl. heb ik aan uw Kamer laten weten⁴, dat ik met de minister voor Klimaat en Energie heb afgesproken om ná de Klimaat- en Energieverkenning te bezien óf en in hoeverre er aanvullend mobiliteitsbeleid nodig is om onze klimaatdoelen te halen. Ik ben optimistisch over de voortgang die we op gebied van mobiliteit boeken met het in gang zetten en versnellen van verschillende maatregelen.

Ik werk er hard voor om de klimaatdoelen te halen en pak kansen waar ze zijn, zoals u onder meer kunt zien bij het verhogen van de subsidieplafonds voor elektrische vrachtauto's en voor de verduurzaming van de bouwsector. Hier kom ik later in deze brief op terug.

¹ Kamerstukken 32 813 en 31 305, nr. 1004

² [Beleidsprogramma Infrastructuur en Waterstaat](#)

³ [Ontwerp Beleidsprogramma Klimaat | Publicatie | Rijksoverheid.nl](#)

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 342

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de belangrijkste voortgang die sinds het laatste Commissiedebat Duurzaam Vervoer van 31 maart jl. geboekt is. Ik wijs u daarnaast graag op de drie rapportages die u informatie geven over de voortgang van het klimaatbeleid op het terrein van mobiliteit. Ten eerste betreft dit de Stand van zaken Uitvoering van het Klimaatbeleid Mobiliteit (SUM). De SUM geeft een stand van zaken weer van de uitvoering van eerder gemaakte afspraken uit het Klimaatakkoord. Een nieuwe editie van de SUM is bijgevoegd bij deze Kamerbrief (Bijlage 2). Ten tweede publiceert het PBL eind oktober de Klimaat- en Energieverkenning (KEV), waarin duidelijk wordt wat het effect is van het beleid in termen van CO₂-uitstoot. Ten derde geeft het Dashboard Klimaatbeleid in aanvulling op de KEV informatie over de voortgang op onderliggende indicatoren, randvoorwaarden, veranderingen en resultaten⁵.

Uit de SUM blijkt dat de uitvoering van veel, maar nog niet van alle afspraken uit het Klimaatakkoord, op schema ligt. Vanzelfsprekend heb ik speciale aandacht voor de zaken die minder goed op schema liggen. De vertraging heeft verschillende oorzaken. Eén van die oorzaken is de lange demissionaire status van het vorige kabinet. Hierdoor hebben onder andere de parlementaire behandeling van de vrachtwagenheffing en de differentiatie van parkeertarieven vertraging opgelopen. Een andere oorzaak is de ambtelijke capaciteit bij Rijk en medeoverheden; zo wordt voor het verduurzamen van doelgroepenvervoer pas dit jaar extra capaciteit ingezet. Verder pakt de sector soms minder snel door dan waar in het Klimaatakkoord op werd gerekend. Dit is onder meer het geval bij de introductie van de batterijcheck en de specificatie van de 'Total Cost of Ownership' in de showroom. Ik ben alert op de voortgang en zorg dat we er voldoende tempo in houden met de genomen beheersmaatregelen. De voortgang bewaak ik in het Uitvoeringsoverleg Klimaatakkoord. Waar nodig spreek ik partijen aan en maak ik afspraken met hen.

In de SUM van dit jaar is een overzicht opgenomen van nieuwe maatregelen op het gebied van duurzame mobiliteit ten opzichte van het Klimaatakkoord. Het betreft de afspraken uit het Coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) en de relevante Europese voorstellen uit het Fit For 55-pakket. Van deze maatregelen zal in de volgende SUM de stand van zaken van de uitvoering worden weergegeven. De maatregelen uit het Coalitieakkoord zijn het betalen naar gebruik, het opheffen van de BPM-vrijstelling voor bestelauto's en vergroening van personenvervoer en reisgedrag. De verwachting in het Coalitieakkoord is dat deze maatregelen tezamen leiden tot zo'n 3 tot 4 megaton aan extra CO₂-reductie.

Deze brief is opgebouwd aan de hand van de vier pijlers uit de SUM; actieve mobiliteit en werkgeversaanpak, elektrisch vervoer (EV), verduurzaming van de logistiek en duurzame energiedragers. De toelichting op nieuwe ontwikkelingen rondom deze pijlers, vindt u op de volgende pagina's van deze brief terug.

⁵<https://dashboardklimaatbeleid.nl/>

Actieve Mobiliteit en Werkgeversaanpak

We zetten in op het stimuleren van lopen en fietsen en maken afspraken met werkgevers. Ik vind het belangrijk dat iedereen mee kan doen in de transitie naar duurzame mobiliteit, ook werkgevers. Daarom zal op de Nationale Conferentie Duurzame Mobiliteit op 26 september 2022 plaatsvinden met het thema: Zakelijk naar Zero. Daar worden laagdrempelige opties door en voor werkgevers met elkaar gedeeld om iedereen te inspireren. Aanvullend blijf ik middels de campagne 'Lekker op weg' zoveel mogelijk automobilisten voorlichten over het gebruik van brandstof-besparende hulpmiddelen in hun auto, zoals de cruise control, schakelindicator, start-stop systeem en eco-modus. Via campagnes over bandenspanning, autodelen, elektrisch rijden werken we aan het reduceren van emissies. Bovendien verbreed ik de gedragscampagne "Kies de Fiets!" voor werkgevers richting diverse andere doelgroepen en wordt de boodschap van het belang van emissiereductie ook uitgedragen door kennispartners, zoals Milieu Centraal dat doet met de campagne "Geen druppel benzine"⁶.

Uw Kamer heeft op 19 april jl. het besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit ontvangen voor de voorhangprocedure (Kamerstuk 33 118, nr. 231). Dit besluit heeft als doel om werkgevers met meer dan 100 werknemers bewuste keuzes te laten maken over verduurzaming van zakelijke en woon-werkmobiliteit. Zij moeten jaarlijks rapporteren over de werkgebonden personenmobiliteit van hun werknemers. Voor de eerste periode introduceert het besluit een collectief emissieplafond. Dat betekent dat de CO₂-uitstoot van al deze werkgevers samen voor de eerste jaren in lijn moet liggen met het in het Klimaatakkoord gestelde doel van 1 Mton reductie van CO₂-uitstoot in 2030. In deze eerste jaren geldt alleen de rapportageverplichting. Als in 2025 blijkt dat de gezamenlijke uitstoot van alle werkgevers met meer dan 100 werknemers boven het collectieve emissieplafond uitkomt en het doel zonder aanscherping niet gehaald gaat worden, gaat er een emissiegrenswaarde gelden waar individuele werkgevers aan moeten voldoen. Op deze manier wordt het gestelde doel afdwingbaar. Werkgevers, handhavers, dienstverleners en belangenorganisaties zullen in de voorbereiding op de invoering actief worden meegenomen.

Elektrisch Vervoer

Het stemt mij positief dat de ingroei van elektrische personenauto's in het wagenpark zich sneller ontwikkelt dan in het Klimaatakkoord verwacht. Mijn ambitie is om elektrische auto's voor iedereen aantrekkelijk en bereikbaar te maken, zeker ook voor particulieren. Het aandeel van particuliere registraties van nieuwe elektrische personenauto's was 21% in 2021. Dit is bijna een verdubbeling ten opzichte van de periode 2015-2019. Hiermee lijkt langzamerhand een doorbraak van elektrisch vervoer bij particulieren plaats te vinden. Dit komt mede door de verhoging van de totaal beschikbare subsidie van afgelopen jaar. Zoals u weet is de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) voor dit jaar reeds overtekend⁷, wat duidt op een succes. De snelle ingroei van elektrische personenauto's leidt naar verwachting tot een verdubbeling van de

⁶ <https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/geen-druppel-benzine/>

werkgelegenheid in deze sector – naar circa 14 duizend fte's in 2025 – en tot een toename van de productie.

Elektrische personenauto's worden naast subsidies gestimuleerd met aanvullend beleid, bijvoorbeeld gericht op communicatie en inzicht voor (toekomstige) elektrische rijders. Zo wil ik bijvoorbeeld de totale kosten van het rijden van een elektrische auto communiceren in de showrooms⁸. Daarnaast is de batterijcheck voor gebruikte auto's - vooruitlopend op Europese regelgeving - in ontwikkeling. Ik werk eraan de batterijcheck dit jaar nog operabel te krijgen. Door deze maatregelen wordt de consument beter geïnformeerd bij de aanschaf van een duurzaam voertuig. Met de huidige stimuleringsmaatregelen valt een duurzame keuze steeds vaker ook goedkoper uit.

De subsidie voor de aanschaf van nieuwe- en gebruikte elektrische personenauto's stopt in 2024 en de huidige fiscale stimuleringen, zoals de korting op de motorrijtuigenbelasting voor elektrische voertuigen, stoppen na 2025. Hierdoor betaalt een consument met een elektrische auto na 2025 meer motorrijtuigenbelasting dan een consument met een vergelijkbare auto met verbrandingsmotor. Naar verwachting is door het stoppen van alle stimuleringsmaatregelen voor elektrische personenauto's slechts 42% in plaats van 100% van alle nieuw verkochte auto's emissievrij in 2030. Europese normen (Fit For 55) kunnen een substantiële toename van zo'n 12% in de nieuwverkoop van elektrische auto's opleveren, ten aanzien van het basispad uit de Klimaat- en Energieverkenning. Echter behalen we volgens de huidige inschattingen zonder aanvullend beleid nog niet het streefdoel van 100% in 2030.

Om de ambitie uit het Coalitieakkoord en het Klimaatakkoord te kunnen bereiken, maar ook om consumenten en de sector zekerheid te kunnen bieden voor de langere termijn, zijn naar verwachting ook (stimulerings)maatregelen ná 2025 nodig. De tussenevaluaties van het fiscale stimuleringsbeleid in 2022 en 2024 moeten inzicht geven in benodigde maatregelen ná 2025. De tussenevaluatie 2022 voer ik momenteel uit met de minister van Financiën (hand aan de kraan). Ik zal u dan ook conform mijn brief⁹ van 18 mei jl. – waarin ik mijn gesprek met de minister voor Klimaat en Energie terugkoppel – en de aangenomen moties van het tweeminuten-debat van 1 juni jl. uiterlijk begin 2023 informeren over:

1. de mogelijkheden en effecten op de CO₂-uitstoot van een zero-emissievlootnormering voor zakelijke auto's¹⁰;
2. het effect van een gewichtscorrectie voor elektrische voertuigen in de motorrijtuigenbelasting op de CO₂-uitstoot⁹;
3. de verschillende scenario's voor de stimulering van duurzame mobiliteit na 2025¹¹; en

⁷ <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/sepp/sepp-nieuw-koop-en-sepp-nieuw-lease-subsidiebudget-overtakend>

⁸ Kamerstuk 32 813, nr. 741

⁹ Terugkoppeling gesprek met de minister voor Klimaat en Energie

¹⁰ Kamerstuk 31 305, nr. 343

¹¹ Kamerstuk 31 305, nr. 350

4. de resultaten van de tussenevaluatie elektrische stimulering 2022.

Laadinfrastructuur mag nooit een belemmering vormen voor (toekomstige) elektrische rijders. Over de voortgang van benodigde laadinfrastructuur om alle elektrische auto's te kunnen laden, heb ik uw Kamer op 15 juni geïnformeerd¹². Daarin beschrijf ik onder andere de uitdaging van schaarste op het elektriciteitsnet en de installatie van de *Vliegende Brigade* om hier op voor te sorteren samen met medeoverheden en netbeheerders, door het opstellen van prognoses.

Verduurzaming van de Logistiek

Met twee nieuwe subsidieregelingen worden bedrijven ondersteund bij de aanschaf van schone en emissievrije vrachtauto's en bouwmaterieel. Op 9 mei 2022 zijn de subsidieregelingen voor elektrische vrachtauto's¹³ en voor de bouwsector¹⁴ van start gegaan. Voor beide regelingen zijn op de eerste dag zoveel aanvragen ingediend, dat het budget ruimschoots overtekend is. Het aantal aanvragen is overweldigend en laat zien dat bedrijven er klaar voor zijn. Dat is heel goed nieuws. Het is van belang dat de ondernemers die de stap willen maken om hun voertuigen of machines te verduurzamen, de mogelijkheden daartoe krijgen. Dit komt klimaat en stikstof ten goede, helpt ondernemers te verduurzamen en heeft een effect waar we nog jarenlang plezier van hebben. Daarom zal ik binnenkort de subsidieplafonds van AanZET en SSEB voor 2022 verhogen en de aangepaste regelingen begin juli in de Staatscourant publiceren. Voor AanZET gaat het daarbij om een verhoging van het subsidieplafond van €13,5 miljoen naar €25 miljoen. Voor SSEB worden twee subsidieplafonds verhoogd, namelijk voor de aanschaf van emissieloze werktuigen en hulpfuncties van €3,3 miljoen naar €23,5 miljoen en voor ombouw van bestaand bouwmaterieel naar emissieloos of schoon van €5 miljoen naar € 7 miljoen. Met deze verhogingen kunnen de meeste aanvragen die op de eerste dag zijn ingediend worden gehonoreerd. In Bijlage 1 bij deze brief wordt dit nader toegelicht.

De inzet van deze middelen gaat ten koste van het budget dat hiervoor in de komende jaren beschikbaar zou zijn en heeft daarmee geen invloed op andere maatregelen. Wel heeft het als effect dat er vanaf 2024 geen middelen op de begroting beschikbaar zijn voor de stimulering van emissievrije vrachtauto's. In lijn met de door uw Kamer aangenomen motie van het lid Van Ginneken c.s.¹⁵, zal ik voor 2024 onderzoeken of financiering voor de verduurzaming van de transportsector beschikbaar kan komen.

Duurzame Energiedragers

De inzet van hernieuwbare brandstoffen ligt op koers; er worden steeds meer hernieuwbare brandstoffen in mobiliteit ingezet. Waterstof blijft wel een punt van aandacht. Per januari 2022 is de Europese richtlijn Renewable Energy Directive II (RED II) in Nederland geïmplementeerd en in werking getreden. Dit betekent

¹² Kamerbrief over regionale uitrol laadinfrastructuur, Kamerstuk 31 305, nr. 351

¹³ Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks, AanZET

¹⁴ Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel SSEB

¹⁵ Kamerstuk 35 910, nr. 15

jaarlijks een groeiend aandeel hernieuwbare energie in de Nederlandse energiemix, ter vervanging van fossiele energie. Dit wordt geregeld via een jaarlijkse oplopende verplichting voor brandstofleveranciers.

In het kader van Fit For 55, wordt de opvolger van deze richtlijn (RED III) voorgesteld. Op dit moment wordt in Brussel onderhandeld over deze richtlijn. Hierop zal een implementatietraject volgen, waarin belangrijke belanghebbenden uit onder andere lucht- en zeevaart meegenomen worden. Het gaat om ambitieuze doelstellingen voor alle modaliteiten en energiedragers. Ik ben nu al in gesprek met verschillende belanghebbenden om een beeld te vormen en tot kaders te komen voor de doelstellingen uit RED III voor transport. De resultaten zal ik naar verwachting begin volgend jaar met uw Kamer delen. Bij de implementatie zal ik ook de restpunten uit de RED II meenemen, waaronder geaggregeerd inboeken van elektriciteit naar aanleiding van de motie van het lid Grinwis¹⁶. Deze manier van inboeken helpt producenten van hernieuwbare elektriciteit om een business case te maken en verlaagt de drempel voor nieuwe spelers op de markt. Ik zal deze motie dan ook omzetten in beleid. Naar verwachting zal de RED III per 1 januari 2025 in werking treden.

Tevens is een batterijenstrategie ontwikkeld. Dit is een belangrijke stap, nu de opschaling in de transitie aanstaande is en de vraag naar batterijen zal toenemen. Een actualisering van deze kabinetsbrede aanpak krijgt u aan het einde van het jaar.

Waterstof in mobiliteit zit nog in de opstartfase en blijft een punt van aandacht, de opschaling en ontwikkeling van een evenwichtig netwerk van tankstations in combinatie met (zware) voertuigen blijft beperkt. De toepassing van (groene) waterstof gaat van de experimentele fase naar opschaling. De toepassing is op dit moment erg kostbaar. Er wordt nu onderzocht op welke wijze een deel van de onrendabele top voor waterstofinvesteringen voor marktpartijen weggenomen kan worden, om opschaling mogelijk te maken. Gezien de ambitieuze doelstellingen uit de RED III voor waterstof, zal ik kijken welke extra acties tot stimulering van toepassing van waterstof in mobiliteit mogelijk zijn. Gezien de samenhang kijk ik hierbij naar (weg)transport, zeevaart en luchtvaart.

Ik heb gemerkt dat een zin uit het Beleidsprogramma IenW leidt tot vragen van stakeholders met betrekking tot de jaarverplichting. *“Het kabinet zet in op bijmenging van biobrandstoffen. In het Coalitieakkoord is hier nog geen concreet instrument aan gekoppeld.”* Alhoewel de jaarverplichting officieel geen bijmengverplichting is, maar een handelssystematiek, zal hier geen ander instrument aan gekoppeld worden. Wel zal ik in het kader van de herziening REDIII en de samenhang daarvan met de Fuel-verordeningen voor luchtvaart en zeevaart onderzoeken, of deze systematiek uitgebreid of aangepast moet worden.

¹⁶ Kamerstuk 35 626, nr. 23

Vernieuwende vormen van mobiliteit ontwikkelen zich snel en moeten beschikbaar worden voor steeds meer Nederlanders. Op deze manier wordt mobiliteit steeds toegankelijker, bijvoorbeeld door deelmobiliteit zoals met deelauto's. Deelauto's dragen bij aan onder andere CO₂-reductie en versnelling van elektrificatie van het wagenpark¹⁷. Zoals mijn voorganger heeft toegezegd¹⁸, geven we een vervolg aan de Green Deal Autodelen II. Ik werk dat op dit moment verder uit in de vorm van een samenwerkingsprogramma deelmobiliteit met de regio's. Voor de samenhang met de woningbouwopgave is ervaring opgedaan binnen de City Deal Elektrische Deelmobiliteit. Ik ben daarvoor in overleg met de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Over deze samenwerking en over het samenwerkingsprogramma zal ik uw Kamer nader informeren in het najaar van 2022. Om de bekendheid van autodelen te vergroten, tref ik bovendien voorbereidingen voor een informatiecampagne.

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

¹⁷ <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2021/november/aantal-elektrische-deelauto-s-ruim-verdubbeld>

¹⁸ Handelingen II 2021/22, nr. 27, items 7, pagina 25