

Vergaderjaar 2024–2025

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 524**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 september 2025

Met deze brief wordt invulling gegeven aan een aantal moties en toezeggingen op het gebied van duurzaam vervoer en worden bijbehorende rapporten en voortgangsinformatie gedeeld. Deze brief gaat specifiek in op:

### Moties:

- De aangenomen motie van De Hoop (GL-PvdA)/Bamenga (D66)<sup>1</sup> waarin de regering wordt verzocht om aandacht te houden voor de handhaving van de kwaliteit van benzine en diesel bestemd voor export naar lage- en middeninkomenslanden buiten de EU.
- De aangenomen motie van Krul (CDA)<sup>2</sup> over het onderzoeken van het effect van de opkomst van de elektrische fiets op het fietslandschap;

### Toezeggingen:

- Beschikbaarheid EU-fondsen voor fietsinfrastructuur;
- Sloopregeling oude auto's;
- Evaluatie handvatten gebruik van de motor in woon-werkverkeer;
- Vervolgonderzoek controle inzet en emissies mobiele werktuigen;

### Beleidsontwikkelingen:

- Emissies en marktverkenning van geconditioneerd vervoer;
- Onderzoek gevolgen ETS2 op leveringsconstructies brandstoffen;
- Onderzoek marktverstoringen- en frauderisico's bij biobrandstofproductie;
- Resultaten Regeling bevordering schone wegvoertuigen 2024;
- Uniform verkeersbord zero-emissiezones.

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 444

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 396

## Moties

### Motie De Hoop (GL-PvdA)/Bamenga (D66): export laagwaardige brandstoffen

De motie De Hoop/Bamenga betreft een evaluatie van de beleidsregel voor handhaving van de kwaliteit van benzine en diesel bestemd voor export naar lage- en middeninkomenslanden buiten de EU. De motie verzoekt om aandacht hiervoor te houden en te sanctioneren; afspraken met andere landen te maken om handel in giftige brandstoffen tegen te gaan; en om met andere landen in overleg te treden over de uitwisseling van gegevens van overtredende bedrijven.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ontdekte in 2018 dat vanuit Nederland autobrandstoffen naar West-Afrika geëxporteerd worden die schadelijk zijn voor mens en milieu. In reactie hierop heeft de ILT in augustus 2022 een beleidsregel gepubliceerd voor de handhaving van de kwaliteit van benzine en diesel bestemd voor export naar lage- en middeninkomenslanden buiten de EU.<sup>3</sup> De beleidsregel geeft invulling aan de zorgplicht uit de Wet milieubeheer door ook aan geëxporteerde brandstoffen grenswaarden te stellen aan zwavel, benzeen en mangaan, zodat de sector hierop aanspreekbaar is. In de beleidsregel staat dat de ILT deze na twee jaar evalueert. De resultaten van deze evaluatie worden gedeeld in bijlage 1 van deze brief.

De ILT constateert in de evaluatie dat de kwaliteit van brandstof die geëxporteerd wordt naar West-Afrika aanzienlijk is verbeterd sinds de invoering van de beleidsregel. Dat is positief voor de importerende landen. Deze landen waarderen de inzet van de Nederlandse overheid op dit dossier. Zorgen blijven er ook. De ILT ziet dat het maximale mangaangehalte wordt omzeild door het gebruik van andere schadelijke additieven die niet expliciet begrensd zijn. Daarnaast constateert de ILT in enkele gevallen een waterbedeffect waarbij benzine als halffabricaat wordt uitgevoerd uit Nederland zodat schadelijke stoffen later en buiten Nederland alsnog kunnen worden toegevoegd.

De evaluatie wordt meegenomen in de voorbereiding van wetgeving, waarin wordt verkend hoe de kwaliteitseisen uit de beleidsregel kunnen worden omgezet in een algemene maatregel van bestuur. Deze voorbereiding is gestart om te voldoen aan de afspraken in de Benelux-aanbeveling.<sup>4</sup> In deze aanbeveling is vastgelegd dat de Benelux-landen uiterlijk per 1 januari 2027 hun nationale wetgeving op elkaar afstemmen om zo de export van schonere brandstoffen naar derde landen te bevorderen. Daarmee ontstaat er een breder wettelijke basis om overtredingen aan te pakken. Dit is in lijn met de aangenomen motie Export laagwaardige brandstoffen van de leden De Hoop (PvdA-GL)/Bamenga (D66) tijdens het tweeminutendebat Duurzaam Vervoer op 8 februari 2024. In deze motie wordt het kabinet opgeroepen om blijvend aandacht te houden voor de handhaving en stevig te sanctioneren als er overtredingen zijn. De motie roept de regering ook op om met zo veel mogelijk andere brandstof exporterende of verhandelende landen afspraken te maken om de handel in giftige brandstoffen tegen te gaan. Ook wordt aangedrongen om met andere landen in overleg te gaan over de

<sup>3</sup> Staatscourant 2022, 20956

<sup>4</sup> Aanbeveling van het Benelux Comité van Ministers betreffende de export van brandstoffen en voertuigen naar niet tot de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte behorende landen

uitwisseling van gegevens van bedrijven die betraapt zijn op het schenden van de regels, zodat de handhaving en opsporing internationaal effectief wordt.

Er wordt momenteel op verschillende manieren invulling gegeven aan deze motie. Zo zet Nederland zich in om internationale afspraken te maken over effectieve handhaving tegen de handel in laagwaardige brandstoffen. Op 18 november 2024 ondertekenden Nederland, België en Luxemburg een Benelux-aanbeveling om samen te werken en milieueisen en handhaving bij elkaar te laten passen. Tijdens de Energieraad van 16 december 2024 riepen de drie landen op tot Europese afstemming in beleid en gezamenlijke controle. De Europese Commissie erkende het probleem en gaf aan mogelijkheden te verkennen. Nederland zet zich daarnaast in om andere belangrijke exporterende landen zoals Noorwegen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk te overtuigen om vergelijkbare afspraken te maken over de kwaliteit en controle van geëxporteerde brandstoffen.

#### Motie Krul: invloed van de opkomst van de elektrische fiets op het fietslandschap

Ter invulling van de motie Krul is een onderzoek uitgevoerd naar de invloed van de opkomst van de elektrische fiets op het fietslandschap en de opgaven die dit met zich meebrengt. Dit onderzoek is bijgevoegd in bijlage 2. Het onderzoek laat zien dat het gebruik van de elektrische fiets (waaronder de fatbike) snel groeit en er een verbreding plaatsvindt in zowel gebruikers als redenen voor gebruik. Er is een sterke toename van elektrische fietsgebruik onder jongeren en jongvolwassenen. De verwachting is dat de opkomst van de elektrische fiets de komende jaren zal doorzetten. In 2029 zullen er naar verwachting evenveel kilometers afgelegd worden op de elektrische fiets als op de gewone fiets. Mensen maken op elektrische fietsen langere ritten en fietsen vaker.

De opkomst van de elektrische fiets heeft een aantal positieve gevolgen:

- Het verbetert de bereikbaarheid van verschillende voorzieningen. In gebieden waar het voorzieningenniveau afneemt compenseert de groei van het gebruik van de elektrische fiets deze trend deels.
- Mensen zijn voor woon-werkverkeer bereid om gemiddeld 9,5 kilometer te fietsen met de elektrische fiets. Het is daarmee een alternatief voor de auto, al vervangt de elektrische fiets nog het vaakst de gewone fiets.
- Het bedieningsgebied van stations neemt toe. Dit levert nu al een lichte toename van het treingebruik op.
- De elektrische fiets zorgt ervoor dat mensen langer in beweging blijven. Een kwart van de elektrische fiets gebruikers geeft aan dat zij door hun fysieke gezondheid nauwelijks in staat zijn met de gewone fiets te fietsen.
- De elektrische fiets scoort op het gebied van milieu-impact ten slotte uitermate goed.

Er zijn ook aandachtspunten bij verdere groei:

- Er is een toename van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers. Dit geldt met name onder ouderen en jongeren. Er zijn geen aanwijzingen dat de elektrische fiets zelf gevaarlijker is. De verklaring voor de toename ligt bij de gebruikers. Ouderen zijn kwetsbaarder, terwijl jongeren meer risicogedrag vertonen. Onder het programma Doortrappen worden elektrische fietslessen aan ouderen aangeboden. Dit programma wordt gecoördineerd door IenW en is erop gericht ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen.

- De angst voor diefstal is een belemmering in aanschaf en gebruik van de elektrische fiets. Om die reden wordt er samen met decentrale overheden geïnvesteerd in hoogwaardige fietsparkeerplaatsen bij stations. Hierin wordt samengewerkt met ProRail.
- Er wordt gekeken naar de mogelijkheden om de registratie van fietsen door de RDW te verbeteren. Op dit moment is er alleen een register vanuit RDW voor gestolen fietsen. In een verbeterde registratie zou een deel van de (verzekerde) fietsen vooraf in een register worden opgenomen.
- De CROW-ontwerprichtlijnen voor fietsinfrastructuur voldoen ook voor het gebruik van de elektrische fiets. Een groot deel van de bestaande fietsinfrastructuur voldoet echter niet aan de CROW-richtlijnen. De komende jaren wordt geïnvesteerd in het veiliger maken van fietsinfrastructuur en de aanleg van doorfietsroutes. Met de brief van 10 juli 2025<sup>5</sup> over de Nieuwe Mijlpalen Strategisch Plan Verkeersveiligheid is de Kamer geïnformeerd over het Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025–2029, waarbinnen veilige fietsinfrastructuur één van de nieuwe acties is. Ook heeft de Kamer een brief ontvangen<sup>6</sup> over de uitvoering van de moties Verkeersveiligheid elektrische fietsen.

## **Toezeggingen**

### Beschikbare EU-fondsen fietsinfrastructuur

Tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 17 oktober 2024 is aan het lid Olger van Dijk (NSC) toegezegd de Kamer te informeren over de beschikbaarheid van EU-fondsen voor investeringen in fietsinfrastructuur.<sup>7</sup> Met deze brief en het bijgevoegde rapport in bijlage 3 wordt invulling gegeven aan deze toezegging.

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) is gevraagd relevante EU-fondsen voor fietsinfrastructuur in kaart te brengen. In totaal zijn tien fondsen vastgesteld die potentie hebben. Niet alle fondsen zijn direct gericht op fietsinfrastructuur. Sommige fondsen kunnen indirect bijdragen aan fiets gerelateerde projecten. Ook zijn de fondsen doorgaans niet toegankelijk voor rechtstreekse aanvragen door de Rijksoverheid. IenW zet zich in om de mogelijkheden te benutten die wel toegankelijk en relevant zijn. Zo zet IenW zich in voor financiering vanuit het Europese Interreg-programma, zoals ook eerder door de Staatssecretaris aan de Kamer is toegezegd.<sup>8</sup>

In het rapport van RVO worden twee aanbevelingen gedaan op basis van de uitgevoerde scan. De eerste aanbeveling is om verkennend het gesprek aan te gaan met relevante stakeholders om prioriteiten en kansen te bepalen. De tweede aanbeveling is om een project- en subsidiekalender te ontwikkelen gekoppeld aan EU-fondsen. Deze aanbevelingen zijn overgenomen en worden momenteel uitgevoerd. Hiermee is invulling aan de toezegging gegeven.

### Sloopregeling oude auto's

Aan het lid Olger van Dijk (NSC) is tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer op 31 januari 2024 toegezegd om de Kamer te informeren over de besluitvorming rondom de sloopregeling oude auto's.<sup>9</sup> Een voorstel voor een bijdrage voor een gebruikte elektrische auto met een inruilregeling

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1181

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1183

<sup>7</sup> TZ202410-155

<sup>8</sup> Kamerstuk 36 410 XII, N

<sup>9</sup> Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 448

voor een oude brandstofauto is één van de maatregelen die is onderzocht in het kader van het Social Climate Fund (SCF). Over dit voorstel is de Kamer eerder geïnformeerd.<sup>10</sup> Op 25 april 2025 is de Kamer geïnformeerd over de afgesproken aanvullende klimaatmaatregelen voor mobiliteit tijdens de voorjaarsbesluitvorming.<sup>11</sup> Het kabinet heeft besloten om in het Sociaal Klimaatplan voor mobiliteit de Onderwegpas Openbaar Vervoer op te nemen en daar Europese financiering voor aan te vragen. De inkomensafhankelijke inruilregeling voor een tweedehands elektrische auto zal daarmee geen onderdeel uitmaken van de SCF-inzet. Hiermee is invulling aan de toezegging gegeven. Nummer: -1183

#### Evaluatie handvatten motor in woon-werkverkeer

Tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 22 april 2025 vroeg het lid Olger van Dijk (NSC) om een evaluatie van de voor werkgevers ontwikkelde handvatten waarmee het gebruik van de gemotoriseerde tweewieler gestimuleerd kan worden.<sup>12</sup> Deze handvatten verwijzen naar de Q&A voor werkgevers over de mogelijkheden van motoren in het woon-werkverkeer die vorig jaar in samenwerking met de RAI Vereniging is opgesteld.<sup>13</sup> Dit betreft een informatief document voor werkgevers over de mogelijkheden van (elektrische) motoren in het woon-werkverkeer. In mei 2025 hebben IenW en de RAI-vereniging dit document geëvalueerd. Uit deze evaluatie blijkt dat het werkgevers de juiste handvatten biedt om (elektrisch) motorgebruik in het woon-werkverkeer te faciliteren. De bekendheid van de Q&A bij werkgevers is echter nog beperkt. Om dit te vergroten wordt informatie over motoren aan de volgende bestaande platforms verbonden:

- Via de landelijke koepelcampagne Zet Ook De Knop Om<sup>14</sup> worden werkgevers geïnspireerd om hun mobiliteitsbeleid te verduurzamen. Er worden tips en ervaringen van werkgevers toegevoegd die de motor hebben opgenomen in hun mobiliteitsbeleid.
- Via het Informatiepunt Werkgebonden Personenmobiliteit<sup>15</sup> worden werkgevers geïnformeerd over manieren waarop zij hun mobiliteitsbeleid kunnen inrichten. Hier is (fiscale) informatie over de (elektrische) motor aan toegevoegd.

Hiermee is invulling aan de toezegging gegeven.

#### Vervolgonderzoek controle inzet en emissies mobiele werktuigen

In 2021 is aan TNO de opdracht gegeven te starten met onderzoek naar meetmethoden voor controle van inzet en emissies van mobiele machines in de praktijk. Op 15 mei 2023<sup>16</sup> en op 17 juni 2024<sup>17</sup> is de Kamer geïnformeerd over de resultaten van dit onderzoek. Daarbij is aangegeven de Kamer te informeren over het vervolgresultaat. Met het aanbieden van bijgevoegd TNO-rapport in bijlage 4 wordt de Kamer in lijn met de toezegging geïnformeerd over deze vervolgresultaten.<sup>18</sup>

De door TNO ontwikkelde controlemethoden voor mobiele werktuigen worden sinds 2024 door Connekt toegepast binnen het Kennis-, Opschaling- en Praktijkervaringsprogramma (KOP) van het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Momenteel wordt een aantal

<sup>10</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 480

<sup>11</sup> Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 497

<sup>12</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 499

<sup>13</sup> Motorfiets voor woon-werk verkeer | RAI Vereniging

<sup>14</sup> Zet ook de knop om – Reizen en vervoeren

<sup>15</sup> Motor, scooter en speed pedelec – werkgebonden personenmobiliteit | RVO.nl

<sup>16</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 252

<sup>17</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 468

<sup>18</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 468

projecten uitgevoerd waarbij bouwmachines van meetapparatuur worden voorzien. Bouwbedrijven kunnen op basis van de meetapparatuur onderbouwde inschattingen maken van de emissies die in de praktijk optreden. Het rapport «Betere voorspelling van NO<sub>x</sub>-emissies in de bouw door meting van inzet en NO<sub>x</sub>-emissie van bouwmachines in de praktijk» in bijlage 5 is het verslag hiervan. De ontwikkelde controlemethoden en ervaringen uit het KOP-programma worden ook gebruikt voor de verdere ontwikkeling van controle op naleving als onderdeel van het SEB-convenant. Ten aanzien van het SEB-convenant kan aan de Kamer gemeld worden dat in 2025 meer dan 40 nieuwe partijen zijn toegetreden. Het gaat om tientallen gemeenten, havenbedrijven en branchepartijen. Hiermee zijn er nu ruim 150 convenantpartners.

## **Beleidsontwikkelingen**

### Emissies en marktverkenning van geconditioneerd vervoer (koeltransport)

In het verleden zijn de uitlaatemissies van koelsystemen van geconditioneerd transport (koeltransport) slechts beperkt gemeten. Hierdoor zijn de inzichten in de emissiebijdrage beperkt. TNO is verzocht om via een onderzoek beter inzicht te krijgen in de uitlaatgasemissies en de inzet van koelsystemen bij geconditioneerd transport over de weg. Dit onderzoek is bijgevoegd in bijlage 6. De traditioneel diesel aangedreven koelsystemen vallen onder de Europese emissiewetgeving voor mobiele machines. Die normen voor deze systemen hebben er nog niet voor gezorgd dat er genoeg voortgang is op het gebied van verduurzaming. De stikstof- en fijnstofemissies van diesel aangedreven koelers zijn namelijk vele malen hoger dan van vrachtwagenmotoren. Uit tussentijdse resultaten kwam naar voren dat de diesel koelunit op een vrachtwagen verantwoordelijk is voor een derde van de stikstofuitstoot bij levering in de stad, en een kwart op snelweg. Verder is het verantwoordelijk voor 15% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van geconditioneerde levering binnen de stad, en 8% op de snelweg. Het eindrapport bevestigt dat de CO<sub>2</sub>-, stikstof- en fijnstofemissie van diesel aangedreven koelaggregaten aanzienlijk is. De CO<sub>2</sub>- en stikstofuitstoot van diesel koelmotoren bedraagt respectievelijk 0,3 Mton en 1,8 kton. De fijnstofemissie van diesel koelunits komt uit op 0,13 kton. Nederland zet zich internationaal in voor een aanscherping van de emissienormen voor mobiele machines om deze uitstoot naar beneden te brengen.

In het kader van de verduurzaming van geconditioneerd vervoer is aan het adviesbureau Districon de opdracht gegeven een marktverkenning uit te voeren naar de geconditioneerde vervoerssector. Deze marktverkenning is bijgevoegd als bijlage 7. Zero-emissie koelmotoren zijn beschikbaar, maar worden in de praktijk nog weinig ingezet. Uit de marktverkenning is naar voren gekomen dat de sector openstaat voor verdere stappen in de transitie naar emissievrij geconditioneerd vervoer. Het ministerie gebruikt de uitkomsten van de marktanalyse om gezamenlijk met de sector te werken aan een breed gedragen plan om de transitie naar zero-emissie koelmotoren in het geconditioneerd vervoer te versnellen.

### Onderzoek gevolgen ETS2 op leveringsconstructies brandstoffen

Recent heeft IenW een verkennend onderzoek laten uitvoeren van de mogelijke gevolgen van ETS2 op bepaalde leveringsconstructies van (hernieuwbare) brandstoffen, nadat marktpartijen zorgen uitten over de gevolgen voor de brandstoffenmarkt. Dit onderzoek is als bijlage 8 opgenomen.

Brandstofleveranciers willen graag vanaf verschillende accijnsgoederenplaatsen kunnen leveren. Dit heeft te maken met wisselende leveringsmogelijkheden of voordelen qua logistiek of brandstofprijzen. Accijnsgoe-

derenplaatsen zijn plekken waar goederen opgeslagen worden waar accijns over betaald moet worden. De accijns hoeven pas betaald te worden als de goederen worden vervoerd uit de opslagplaats. Het is accijnstechnisch mogelijk gemaakt om rechtstreeks vanaf een depot van een andere vergunninghouder te leveren zodat partijen zonder opslagcapaciteit aan de jaarverplichting van de RED kunnen voldoen. Dit is een A-B-C-leveringsconstructie. Marktpartijen hebben zorgen geuit omdat deze leveringsconstructies geen uitstootrechten zouden opleveren binnen ETS2. Hiermee zouden de leveringsconstructies af kunnen nemen.

Het rapport brengt in beeld hoe deze leveringsconstructies werken, wat de rol ervan is in de Nederlandse brandstofmarkt, en verkent mogelijke effecten van ETS2 op de marktwerking, logistiek en beleidsuitvoering van de brandstoftransitieverplichting.

De resultaten van het onderzoek laten zien dat een mogelijke afname van A-B-C-leveringsconstructies in sommige regio's met beperkte opslagcapaciteit zou kunnen bijdragen aan een toename van marktconcentratie. Volgens het onderzoek zouden er mogelijk een kleiner aantal partijen zich op deze markt kunnen begeven. Ook wordtesignaleerd dat de werking van systematiek van hernieuwbare brandstofeenheden (HBE) of de systematiek van emissiereductie-eenheden (ERE) in bepaalde gevallen onder druk zou kunnen komen te staan. ERE is het nieuwe systeem dat de HBE-systematiek zal vervangen. Verdere marktconcentratie heeft daarnaast mogelijk gevolgen heeft voor transparantie, marktwerking en innovatie in de sector. Het onderzoek schetst de effecten, maar geeft niet veel cijfermatige uitleg ten aanzien van de impact op de sector.

Op basis van de huidige inzichten is er geen aanleiding voor aanpassingen in wet- en regelgeving. De Ministeries van IenW en KGG blijven de ontwikkelingen volgen en kunnen alternatieven voorstellen als daar aanleiding voor is. De uitkomsten van het onderzoek sterken IenW om de inzet op lopende initiatieven voort te zetten. Deze initiatieven zorgen voor meer duidelijkheid in de brandstofketen, en helpen om duurzaamheid in de keten te verbeteren. Voorbeelden van initiatieven zijn de Unie-databank, het productpaspoort en het project Clean Fuel Contracts. Dit project wil zorgen voor meer inzicht en duidelijke afspraken binnen de keten.

#### Analyse marktverstoring- en frauderisico's biograndstoffen

In verband met de implementatie van de RED-III wordt de brandstoftransitieverplichting in 2026 hervormd. Vanwege deze hervorming heeft Guidehouse, een internationale consultancy, in opdracht van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) een analyse uitgevoerd naar de marktverstoring- en frauderisico's van het gebruik van bepaalde grondstoffen voor biobrandstofproductie. Dit rapport, dat is bijgevoegd in bijlage 9, biedt beslisinformatie voor het toelaten van grondstoffen die niet onder de bestaande Europese categorieën vallen. Het rapport concludeert dat verschillende grondstoffen een verhoogd risico op marktverstoring of fraude hebben.

Marktverstoring zou zich kunnen uiten in een stijgende inzet van de grondstof voor biobrandstofproductie, en in een dalende inzet van de grondstof voor andere toepassingen. Mede als gevolg van dit onderzoek zal in de Regeling energie vervoer daarom een dempingsfactor van 0,5 op bepaalde vetten ingesteld worden. Zonder deze correctie zou deze grondstofcategorie namelijk twee keer zo aantrekkelijk worden voor inzet in brandstoffen als op dit moment. Deze grondstof kan echter ook worden ingezet voor hoogwaardiger toepassingen, zoals in cosmeticaproducten. Hier zouden daarom tekorten kunnen ontstaan.

Grondstoffen met een verhoogd frauderisico krijgen geen dempingsfactor, omdat verbeteringen in het systeem nodig zijn om deze risico's te dempen. Het verminderen van frauderisico's wordt gedaan in Europees verband. IenW werkt samen met de Europese Commissie aan voorstellen om frauderisico's te dempen.

#### Resultaten Regeling bevordering schone wegvoertuigen 2024

Sinds 2 augustus 2021 is de Europese richtlijn voor schone voertuigen, de *Clean Vehicles Directive*, van kracht. In Nederland is deze richtlijn geïmplementeerd in de Resultaten Regeling bevordering schone wegvoertuigen (Rbsw) binnen de Wet milieubeheer. De Rbsw bevat eisen voor de inkoop van schone- en emissievrije voertuigen en voertuig-diensten door aanbestedende diensten, zoals gemeenten, provincies, Rijk en publiekrechtelijke instellingen.

Er zijn sinds de start van de regeling tot eind 2024 in totaal 16.806 voertuigen aanbesteed door alle aanbestedende diensten. Uit de monitoring door RVO blijkt dat er ruimschoots wordt voldaan aan de eisen van de Rbsw:

- 61 procent van de ingekochte personenauto's en bestelbussen is schoon. Met schoon wordt een CO<sub>2</sub>-uitstoot van maximaal 50 gram per kilometer en maximaal 80% van de RDE-limietwaarden bedoeld. 59 procent van deze categorie is emissievrij, 2 procent dus niet. De regeling schrijft voor dat minimaal 38,5 procent van de ingekochte lichte voertuigen schoon moet zijn.
- Het aandeel schoon ingekochte vrachtauto's, en reinigingsvoertuigen zoals vuilnisauto's ligt op 44 procent. 13 procent van het totaal aantal ingekochte voertuigen in deze categorie is emissievrij. De regeling schrijft voor dat minimaal 10 procent van de zware voertuigen schoon ingekocht moet worden. Schoon betekent voor zware voertuigen en bussen dat deze volledig op alternatieve brandstoffen rijden, volgens de definitie in richtlijn 2014/94/EU.
- Voor bussen geldt dat 64 procent emissievrij ingekocht is. Ook dit overtreft de eis van de regeling, waarin staat dat 45 procent schoon moet worden ingekocht, waarvan de helft emissievrij.

Deze resultaten zijn ook verwerkt in het Dashboard Klimaatbeleid.<sup>19</sup>

#### Uniform verkeersbord zero-emissiezones

De Kamer is eerder geïnformeerd over een ontwerpbesluit dat een uniform verkeersbord introduceert voor milieu- en zero-emissiezones en dat gemeenten de mogelijkheid geeft om zero-emissiezones voor taxi's in te voeren.<sup>20</sup> Het ontwerpbesluit is gesplitst. Het deel dat het verkeersbord introduceert is inmiddels met blanco advies teruggekomen van de Raad van Staten en wordt nu verder in procedure gebracht voor publicatie. Over het deel van het ontwerpbesluit dat de mogelijkheid geeft om zero-emissiezones voor taxi's in te voeren wordt de Kamer op een later moment geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
A.A. Aartsen

<sup>19</sup> Dashboard Klimaatbeleid | Dashboard Klimaatbeleid

<sup>20</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 473