

Vergaderjaar 2021–2022

**32 813**

**Kabinetsaanpak Klimaatbeleid**

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 1004**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 maart 2022

De mobiliteitssector raakt iedereen in Nederland. Mensen bewegen zich naar school, werk, vrienden en familie. Of je nu je kinderen op de fiets naar school brengt, met de bus naar je werk gaat, zit te puzzelen of je volgende auto een elektrische wordt, je met een bestelbusje de groenteboer in de stad van verse groenten voorziet of met een vrachtwagen van distributiecentrum naar de supermarkt rijdt. Ik vind het belangrijk dat het voor iedereen mogelijk is de transitie naar duurzame mobiliteit te maken. Daarom is mijn inzet niet alleen de gevolgen van mijn beleid te vertalen naar meetbare reductie van CO<sub>2</sub>, stikstof en fijnstof, maar ook te kijken naar de mensen wie het raakt.

Bij de uitwerking van beleid besteed ik daarom extra aandacht aan wat dit betekent in de praktijk. Het moet voor burgers, ondernemers en bedrijven begrijpelijk zijn wat we doen, waarom we dat doen en hoe we hen (kunnen) helpen bij de transitie naar mobiliteit zonder uitstoot.

Met het verduurzamen van onze mobiliteit, dragen we bij aan verschillende grote opgaven in Nederland. Het draagt bij aan onze bereikbaarheid, gezondheid, gezonde en duurzame leefomgeving door schone lucht en vermindering van geluidshinder door verkeer en de klimaat- en stikstofopgave.

We werken toe naar een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. In 2030 is de uitstoot van alle sectoren tezamen met ten minste 55% gereduceerd (ten opzichte van 1990). In het Klimaatakkoord zijn in 2019 afspraken gemaakt met een groot aantal (maatschappelijke) partijen om de uitstoot van mobiliteit fors terug te dringen. Dit betreft verschillende modaliteiten, zoals bussen, taxi's, lopen, fietsen, personenauto's, bestelbusjes en vrachtwagens, bouw materieel (bijvoorbeeld graafmachines), binnenvaart en de daarvoor gebruikte biobrandstoffen.

De komende periode ga ik verder met het uitvoeren van de afspraken uit het Klimaatakkoord, werk ik het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk

35 788, nr. 77) uit in een beleidsprogramma en zet ik me op Europees gebied in voor de verdere verduurzaming van mobiliteit (bijvoorbeeld in de onderhandelingen voor het Fit for 55 pakket). In het coalitieakkoord zijn nieuwe afspraken gemaakt, die richting geven om volop verder te bouwen aan het terugdringen van de uitstoot van mobiliteit.

Het verminderen van reiskilometers is de meest duurzame keuze, daarom zetten de Minister van IenW en ik in op het stimuleren van hybride werken. Dit draagt niet alleen bij aan duurzaamheid, maar ook aan wat bij mensen past en het draagt bij aan het voorkomen van netcongestie. De relevante stakeholders, zoals IPO, VNG, werkgeversorganisaties en omgevingsdiensten zijn betrokken bij het uitwerken daarvan. Met het Wijzigingsbesluit werkgebonden personenmobiliteit (normerende regeling) wil ik de CO<sub>2</sub>-uitstoot door zakelijke mobiliteit en woon-werkmobiliteit verminderen. Ik verwacht u deze normerende regeling nog voor de zomer te kunnen aanbieden voor de voorhangprocedure.

**Ik wil dat iedereen mee kan in de klimaattransitie. Ik geloof dat fietsen en lopen daaraan een belangrijke bijdrage kunnen leveren.**

Daarom wil ik mij inzetten om het fietsen en lopen te stimuleren. Dit doe ik door:

1. Gedragsstimulering: Samen met werkgevers bouw ik het netwerk van de Fietsambassadeurs uit en verbreed dit naar andere sectoren en doelgroepen. Ook ga ik ervoor zorgen dat meer ouderen mee kunnen doen met het programma Doortrappen «veiliger fietsen tot je 100e». Ook verbreed ik het programma Doortrappen naar Doorstappen.
2. Mee te investeren in extra fietsenstallingen en veilige fietsroutes: Samen met decentrale overheden formuleer ik – mede op basis van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets – gerichte plannen voor het uitbreiden en verbeteren van fietsenstallingen en veilige fietsroutes, ook in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteitstransitie.
3. Het Rijk werkt in de Tour de Force samen met medeoverheden en maatschappelijke partners aan fietsbeleid. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op hoofdlijnen hebben Rijk, Provincies en stadsregio's uitgewerkt hoe de regionale fietsnetwerken er in 2040 uit moeten zien en welke maatregelen daarbij horen. In dit voorjaar komt er een verdere uitwerking van het NTF beschikbaar.

**10% van alle CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland komt van de auto. Om de (aangescherpte) klimaatdoelstellingen te kunnen realiseren als ook de stikstofuitstoot in Nederland te reduceren, is het streven dat vanaf 2030 alleen nog personenauto's zonder uitstoot worden verkocht.** In Nederland rijden nu circa 244.000 emissievrije auto's rond (van de in totaal 8,7 miljoen auto's). Inmiddels is 1 op de 5 nieuwe auto's volledig elektrisch. Dit met de kanttekening dat afgelopen jaar (2021) wel minder elektrische auto's zijn verkocht dan het jaar ervoor. Steeds meer particulieren kiezen voor een elektrische personenauto vanwege lagere gebruikskosten en klimaatwinst.

Om op termijn voor iedereen in Nederland handelingsperspectief te bieden, zet ik vooral in op de ontwikkeling van de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's. Daar vinden immers de meeste transacties plaats (in 2021 circa 2 miljoen tweedehands auto's ten opzichte van circa 323.000 nieuwe auto's). Om dit extra te stimuleren is het subsidiebudget voor nieuwe en gebruikte elektrische auto's de komende jaren verhoogd met in totaal 90 miljoen. Daarnaast is de stimulering van zakelijke auto's zodanig vormgegeven dat alleen kleinere en compacte middenklasse auto's worden gestimuleerd. Dat zijn auto's die voor veel Nederlanders interessant zijn en op termijn beschikbaar komen voor de Nederlandse

tweedehandsmarkt. Ook de huidige korting op de Motorrijtuigenbelasting (MRB) voor elektrische auto's draagt bij aan de ontwikkeling van een eerste- en tweedehandsmarkt omdat daardoor de gebruikskosten van een elektrische auto lager zijn. Om te bereiken dat in 2030 de verkoop van nieuwe auto's 100% is, ga ik:

- a) Beleid ontwikkelen voor de periode na 2025. Daarvoor wil ik de in het Klimaatakkoord afgesproken evaluaties van stimulering van elektrisch vervoer in 2022 en 2024 gebruiken. En de updates van de kosteneffectiviteit en de doorrekeningen van de Fit for 55 maatregelen die als bijlage<sup>1</sup> zijn bijgevoegd, als ook de PBL-berekeningen van het beleid rondom elektrisch vervoer<sup>2</sup>.
- b) Me inzetten voor voldoende laadinfrastructuur. Hiervoor ga ik in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) bestuursovereenkomsten in 2023 sluiten met de zes NAL-regio's. Daarbij betrek ik – samen met mijn collega voor Klimaat en Energie en de decentrale overheden – het vraagstuk van de netcapaciteit.
- c) Het gesprek aan met verschillende doelgroepen en sectorpartijen (werkgevers, particulieren, vlooteigenaren, Formule E-team) om de transitie naar elektrisch vervoer te bespoedigen.

**Bij de verduurzaming van de logistieke sector kies ik voor een geleidelijk en zorgvuldig proces, waarbij ondernemers bij de vervangen van voertuigen zoveel mogelijk kunnen aansluiten bij hun natuurlijk investeringsmoment.** In Nederland rijden bijna 1 miljoen bestelauto's en 160.000 vrachtauto's over de weg om goederen van A naar B te brengen. De Nederlandse logistieke sector hoort tot de internationale top. Dat moeten we koesteren en uitbouwen, zodat we ook tot de internationale top behoren op gebied van duurzaamheid.

Ik ben verantwoordelijk om samen met partijen uit de logistieke sector, zoals TLN, Evofenedex en MKB-NL en gemeenten om het bestel- en vrachtwagenpark in Nederland te verduurzamen. Bedrijven zullen daarbij geleidelijk afscheid moeten nemen van hun bestel- en vrachtauto met verbrandingsmotor en moeten kiezen voor een emissievrije variant. Ze doen dat bij voorkeur op het moment dat ze toch al van plan waren om een ander voertuig te kopen. Het is van belang dat ondernemers een vrije keuze hebben in de techniek die het beste bij hun bedrijfsvoering past. Daarbij kan het gaan om een elektrisch voertuig met een batterij of een elektrisch voertuig met een waterstofbrandstofcel.

- a) Ten eerste zet ik mij in op de verduurzaming van stadslogistiek. De voertuigen die gebruikt worden voor stadslogistiek rijden relatief minder kilometers, waardoor de meeste bedrijven prima uit de voeten kunnen met een kortere actieradius van een elektrisch voertuig. Bovendien zijn het bijna allemaal voertuigen met een dieselmotor, wat zorgt voor een relatief hoge bijdrage aan de slechtere luchtkwaliteit. Gemeenten spelen daarbij een belangrijke rol door de invoering van zero-emissiezones, waarbij ik er naartoe werk dat 30 tot 40 grotere steden vanaf 2025 een zero-emissiezone voor stadslogistiek invoeren. Inmiddels hebben 26 gemeenten aangekondigd dat ze zo'n zone in gaan stellen en ik verwacht dat de komende periode nog een aantal gemeenten zullen volgen. Dit is belangrijk voor het klimaat, maar zeker ook voor de verbetering van de luchtkwaliteit in de steden.
- b) Ondersteuning ondernemers aankoop zero emissie voertuigen. Dit doe ik met de subsidieregeling voor bestelauto's (SEBA, Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's) en de subsidieregeling voor vrachtauto's (AanZET, Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks).

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

- c) Strengere emissie-eisen voor bestel- en vrachtauto's. Niet alle bestel- en vrachtauto's komen in de stad en zullen hierdoor in 2030 elektrisch zijn. Daarom neem ik ook andere stappen om de uitstoot van de logistieke sector buiten de stad te reduceren. Zo zet ik in op strenge Europese emissie-eisen voor bestel- en vrachtauto's. Ook de komst van de vrachtwagenheffing maakt het voor bedrijven interessant om te kiezen voor een zuinige vrachtauto. Bovendien is met de sector afgesproken dat de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing wordt ingezet voor verduurzaming en innovatie. En ga ik samen met de Topsector Logistiek bedrijven helpen om hun logistieke efficiëntie te verbeteren.

Ook de inzet van schoner bouwmaterieel is een belangrijke pijler van mijn beleid gericht op reductie van CO<sub>2</sub>, fijn stof en stikstof uitstoot, waarbij een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan andere opgaven van het kabinet, zodat meer nieuwe woningen gebouwd kunnen worden, de energietransitie door kan gaan en ook de luchtkwaliteit wordt verbeterd. Met de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) ondersteun ik de bouwsector met het verduurzamen van werk-, vaar- en voertuigen die gebruikt worden in de bouw.

Om deze transitie tot een succes te maken zijn twee randvoorwaarden noodzakelijk. De laad- en waterstoftankinfrastructuur moet op orde zijn en decentrale overheden moeten voldoende capaciteit hebben.

**Naast de inzet op batterij elektrisch rijden, is ook de toepassing van waterstof als energiedrager voor mobiliteit een belangrijke en kansrijke mogelijkheid om bij te dragen aan zero emissie.** De mogelijkheden voor de toepassing van waterstof als energiedrager voor mobiliteit bevinden zich nog in een vroegere fase van marktontwikkeling. In het Klimaatakkoord is reeds een doelstelling opgenomen voor de ontwikkeling van 50 Hydrogen Refilling Stations (waterstof tankstations) met een gezonde economische basis in 2025. Ook in de recente wetgevingsvoorstellen voor de Europese verordening infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFIR) en de aanpassing van de verordening voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T) wordt de noodzaak van waterstofinfrastructuur benadrukt. Er wordt daartoe – zoals aangekondigd in het Klimaatakkoord – een convenant opgesteld, dat verder wordt uitgewerkt in een actieprogramma. Daarnaast zijn door verschillende consortia projectvoorstellen ingediend voor de ontwikkeling van waterstof in mobiliteit in het kader van de Europese IPCEI mobiliteitswaven voor waterstof. IPCEI staat voor Important Projects of Common European Interest en is bedoeld voor grote, deels infrastructurele, projecten om waterstof in mobiliteit te stimuleren. De uitwerking van deze IPCEI-projecten maakt integraal onderdeel uit van het actieprogramma. Ik verwacht u voor de zomer te kunnen informeren over de verdere uitwerking van het convenant, het actieprogramma en over de voorde- ringen ten aanzien van IPCEI.

**Voor de voertuigen waar de overstap naar zero emissie nog niet mogelijk is, zetten we in op hernieuwbare brandstoffen.** Dit gebeurt via het zogenoemde «besluit energie vervoer», dat vanaf 1 januari van dit jaar in werking is getreden, volgend uit de implementatie van de Europese hernieuwbare energierichtlijn (RED II). Via jaarlijkse verplichtingen vervangen brandstofleveranciers aan voornamelijk wegvervoer fossiele energiedragers door duurzame, hernieuwbare energiedragers. In 2030 gaat het om circa 14% van de brandstoffen die in een jaar worden verkocht. Op dit moment worden vooral biobrandstoffen uit afvalstromen hiervoor ingezet, maar in de toekomst zullen ook hernieuwbare elektri-

citeit en hernieuwbare waterstof een rol spelen bij het halen van de jaarlijkse verplichting.

### *Communicatiemomenten Tweede Kamer*

Door mijn ambtsvoorganger bent u afgelopen jaren op verschillende momenten geïnformeerd over de voortgang van duurzame mobiliteitsbeleid. Door middel van een voortgangsbrief voorafgaand aan de commissiedebatten Duurzaam Vervoer (die één of twee keer per jaar plaatsvonden), een Stand van zaken Uitvoering Klimaatakkoord mobiliteit (SUM) voor de zomer en in het najaar via de Klimaatnota en Klimaat- en Energieverkenning van het Planbureau voor de Leefomgeving.

Voor dit jaar ben ik voornemens dit ritme aan te houden. Daarom ontvangt u voor de zomer een Stand van zaken Uitvoering Klimaatakkoord mobiliteit (SUM) waarin ik nader inga op de voortgang van afspraken uit het Klimaatakkoord. Daarnaast ontvangt u in mei het IenW-brede beleidsprogramma die een nadere uitwerking van de maatregelen uit het Coalitieakkoord bevat. Hierop volgend ontvangt u in het najaar de jaarlijkse Klimaat en Energieverkenning waarin de voortgang van het klimaatbeleid over alle sectoren wordt gepresenteerd door het PBL. Gedurende het jaar ontvangt u de zes-wekelijkse brief van de Minister van EZK over de voortgang van de onderhandelingen over het Fit for 55-pakket, waarin ook voorstellen zijn opgenomen die de mobiliteitssector raken.

Ik ga met mijn collega, de Minister voor Klimaat en Energie, in gesprek hoe uw Kamer na dit jaar op de hoogte wordt gehouden van zowel de voortgang van de huidige afspraken uit het Klimaatakkoord als de nieuwe afspraken uit het coalitieakkoord.

In deze brief heb ik u de hoofdlijnen van mijn beleid op het gebied van duurzame mobiliteit geschetst. In de bijlage van deze brief geef ik de voortgang op verschillende deelonderwerpen uit de pijlers van het Klimaatakkoord op het gebied van duurzame mobiliteit: duurzame energiedragers, elektrisch personenvervoer, verduurzaming logistiek, verduurzaming personenmobiliteit, Europese ontwikkelingen en voertuigemissies waarbij ik ook inga op nog openstaande moties en toezeggingen.

Naast alle inzet op nieuwe voertuigen houd ik ook oog voor de uitstoot van de 8 miljoen bestaande voertuigen in Nederland. Ik informeer uw Kamer in de bijlage van deze brief, zoals eerder toegezegd, ook over verschillende rapporten met betrekking tot het monitoren wat de uitstoot van stikstof en fijnstof en de mogelijkheden die te verminderen.

### **3.**

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

In aanloop naar het geplande Commissiedebat Duurzaam Vervoer van 31 maart 2021 breng ik u op de hoogte van de voortgang op de vier pijlers uit het Klimaatakkoord en op het gebied van voertuigemissies. Daarnaast geef ik u een korte toelichting op enkele nog openstaande toezeggingen en moties op het gebied van duurzame mobiliteit.

### **Duurzame energiedragers mobiliteit**

#### *Ontwikkelingen beleid energie vervoer (RED)*

Eind 2021 is het implementatietraject van de Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) afgerond. Daarmee wordt in het Beleid energie vervoer de koers gezet naar het verduurzamen van energiedragers in transport in 2030. Toch blijft dit beleid in ontwikkeling. Momenteel werk ik aan de nog aan uw Kamer toegezegde punten tijdens het implementatietraject. Zo werk ik met het Ministerie van Economische Zaken aan de zogenaamde raffinageroute voor de kalenderjaren 2023 en 2024<sup>3</sup>. Daarnaast volg ik de ontwikkelingen in Europa nauw ten aanzien van nog openstaande gedelegeerde handelingen, bijvoorbeeld over de kaders voor hernieuwbare waterstof en ILUC. In Q2 verwacht ik ook de jaarafsluiting van de Nederlandse Emissieautoriteit af met de cijfers voor hernieuwbare energie in vervoer uit 2021. Deze rapportage komt uw Kamer toe voor het zomerreces. Op basis van deze cijfers kan ik verdere invulling bezien voor de door het lid Schonis ingediende motie over de limiet op voedsel- en voedergewassen (conventioneel)<sup>4</sup>. Ook werk ik verder aan de mogelijkheden van geaggregeerd inboeken van hernieuwbare elektriciteit onder de jaarverplichting, in lijn met de motie van het lid Grinwis<sup>5</sup>. Zoals in de Regeling energie vervoer beschreven heb ik voor deze motie laten onderzoeken hoeveel hernieuwbare elektriciteit nu al financieel aantrekkelijk ingeboekt kan worden. Uit onderzoek van Trinomics (bijlage 2)<sup>6</sup> blijkt, dat binnen de bestaande regelgeving het voor minimaal 80% van de hernieuwbare elektriciteit geleverd aan vervoer financieel interessant is om in te boeken. Mogelijkheden om de financiële aantrekkelijkheid van deze laatste maximale 20% te vergroten worden verder onderzocht, waarbij geaggregeerd inboeken één van de opties is. Tot slot werken de Minister van IenW en ik aan de reductieverplichting voor binnenvaart waarbij de aspecten veiligheid en het gelijke speelveld met Duitsland en België blijvend de aandacht hebben. Over al deze punten zal ik uw Kamer voor het zomerreces informeren. Mogelijk zorgen deze restpunten voor een wijziging van het Besluit energie vervoer. Indien dit zo is dan komt ook deze wijziging uw Kamer voor het zomerreces toe, met als doel om per 1 januari 2023 in werking te treden.

### **Elektrisch (personen)vervoer**

#### *Voortgang Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)*

Deze subsidieregeling komt voort uit de afspraken gemaakt in het Klimaatakkoord en heeft als doel de keuze voor een elektrische personenauto in de kleinere en compacte middenklasse te stimuleren, door het prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto op fossiele brandstof te verkleinen. De regeling is jaarlijks gebudgetteerd.

<sup>3</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 868

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 300

<sup>5</sup> Kamerstuk 35 626, nr. 23

<sup>6</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

Vorig jaar is een tussenevaluatie uitgevoerd en in september 2021 is de regeling geëvalueerd en aan uw Kamer aangeboden<sup>7</sup>. Naast enkele kleine technische wijzigingen is het subsidiebudget van 2025 naar voren gehaald, zijn de subsidiebedragen voor nieuwe auto's in lijn daarmee versneld verlaagd en is er in de augustusbesluitvorming extra budget (€ 80 mln voor nieuw en € 10 mln voor gebruikt) beschikbaar gesteld.

Op 3 januari 2022 is het loket voor de subsidieaanvragen bij RVO wederom geopend. Ten tijde van het schrijven van deze brief is er voor 60% van het jaarbudget van in totaal € 71 mln voor nieuwe auto's subsidie aangevraagd en voor 45% van het jaarbudget van in totaal € 20,4 mln van gebruikte auto's. Na de piek in aanvragen in de 1<sup>e</sup> week is de vraag naar subsidie inmiddels weer gestabiliseerd. Met het huidige aanvraagtempo is de verwachting dat het budget voor nieuwe elektrische auto's in mei het budgetplafond zal bereiken. Het budget voor de gebruikte auto's bereikt in dit tempo in juli het plafond.

#### *Voortgang CO<sub>2</sub> en stikstofeffect van 100% zero emissie nieuwverkoop*

De elektrificatie van het wagenpark is belangrijk. 50% van alle CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland op mobiliteitsgebied is immers afkomstig van personenauto's (= 10% van totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in NL). Om te kunnen voldoen aan de afspraken van het Parijsakkoord is zowel in het Klimaatakkoord als ook in het Coalitieakkoord afgesproken naar 100% nieuwverkoop van emissievrije auto's te streven in 2030. Wanneer de nieuwverkopen van emissievrije personenauto's daadwerkelijk op 100% in 2030 uitkomen en afhankelijk van de exacte invulling van een maatregelenpakket levert dit in 2030 naar verwachting tussen de 4,1 en 5,9 Mton op (en 1,5 tot 3,4 Mton extra ten opzichte van KEV21) en 3,6 tot 11,4 Mton cumulatief tot en met 2030. ((zie rapport Effecten fit-for-55 op personen-, bestel- en vrachtauto's als bijlage 4)<sup>8</sup>.

Met de huidige in het Klimaatakkoord afgesproken maatregelen ligt nu de ingroei in 2030 op 42%. Dit komt omdat na 2025 nog geen stimuleringsmaatregelen zijn geformuleerd in afwachting op de in het Klimaatakkoord afgesproken evaluaties van elektrisch vervoer in 2022 en 2024.

Ook Europa heeft plannen om de ingroei van EV in de komende jaren te versnellen met haar Fit-for-55-plannen ten aanzien van de CO<sub>2</sub> normering van personenauto's. Daarmee komt de 100% doelstelling in 2030 dichterbij (54% i.p.v. 42%), maar blijft aanvullend beleid na 2025 nodig om het kabinetsstreven naar 100% emissievrije voertuigen vanaf 2030 te realiseren. Europa scherpt ook de Effort Sharing Regulation (ESR)-doelen aan. Wanneer de nieuwverkopen van emissievrije personenauto's daadwerkelijk op 100% in 2030 uitkomen, dan levert dat een behoorlijke bijdrage (cumulatief 3,6 – 11,4 Mton) aan deze extra opgave. Ook draagt dit bij aan het invullen van de aanscherping van de Europese Energie richtlijn (EED), omdat elektrische auto's circa drie keer energie-efficiënter zijn dan auto's met een verbrandingsmotor. Tenslotte wordt de stikstofuitstoot van auto's met cumulatief 6,9 kton tot en met 2030 gereduceerd wanneer de nieuwverkopen van emissievrije personenauto's daadwerkelijk op 100% in 2030 uitkomen (zie rapport Effecten fit-for-55 op personen-, bestel- en vrachtauto's als bijlage 4).

<sup>7</sup> Wijzigingen en extra stimulering elektrische voertuigen en aanbieding tussenevaluatie SEPP Kamerstuk 32 813, nr. 843

<sup>8</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

### *Voortgang zero-emissie taxi: ondertekenen afsprakenkader*

Samen met gemeenten, en relevante publieke en private partijen werk ik aan een versnelling van de transitie naar zero-emissie consumententaxi. In juli heeft mijn voorganger u hierover geïnformeerd<sup>9</sup>. De volgende stap in ons proces is het tekenen van een afsprakenkader; ik verwacht u hier voor de zomer over te kunnen informeren.

Om het voor gemeenten mogelijk te maken zero-emissietaxibeleid te gaan voeren, heb ik de intentie om taxi's toe te voegen als voertuigcategorie onder zero-emissiezones. De aankomende maanden zal ik, met inachtneming van de daarvoor geldende procedures, uitzoeken of, en onder welke voorwaarden, dit kan. Het vergt een aanpassing van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV). Met de voorgestelde aanpassing maak ik het mogelijk dat gemeenten hun zero-emissiezone, die per 2025 voor stadslogistiek gaat gelden, ook op taxi's van toepassing kunnen verklaren. Vanaf 1 januari 2025 zouden dan personenautotaxi's die nieuw op kenteken worden gezet<sup>10</sup> uitstootvrij moeten zijn om de zero-emissiezone van de gemeente in te mogen.

De taxibranche is hard geraakt door de coronacrisis en ik wil voorkomen dat taxiondernemers moeten investeren in een ander voertuig op een moment dat hun financiële situatie dat niet toelaat. Daarom zal ik in overleg met de branche en gemeenten een overgangsregeling uitwerken voor bestaande taxivoertuigen en bepaalde voertuigcategorieën zodat die nog een aantal jaar na 2025 de zero-emissiezone in kunnen. Zo sluiten we zoveel mogelijk aan bij het natuurlijke investeringsmoment van ondernemers, en houden we rekening met het feit dat voor bepaalde voertuigcategorieën mogelijk nog geen betaalbare, uitstootvrije variant beschikbaar is.

De zero-emissiezones zullen ook gaan gelden voor het doelgroepenvervoer, daarom betrek ik ook de partijen die aangesloten zijn bij Bestuursakkoord Zero-Emissie Doelgroepenvervoer. Ook zal ik gebruik maken van de evaluatie van de harmonisatie van de milieuzones die ik op dit moment laat uitvoeren. Medio dit jaar zal ik u verder informeren over de precieze voorwaarden die gaan gelden voor zero-emissiezones voor taxi's.

### *Toezegging m.b.t. verplichting drie fasen laden*

In het Commissiedebat Duurzaam Vervoer van 8 juni 2021 (Kamerstuk 32 813, nr. 738 heeft mijn ambtsvoorganger richting het lid Hagen (D66) toegezegd terug te komen op de belasting van het energienetwerk door fase laders. Ik ben nagegaan of de 3 fase lader via de RDW als norm gesteld kan worden. RDW laat mij weten dat alle voertuigen of onderdelen van voertuigen die voldoen aan de Europese eisen tot de markt moeten worden toegelaten. Daarnaast mogen de lidstaten ook na toelating van de voertuigen of onderdelen geen zwaardere eisen stellen dan in de desbetreffende richtlijn of verordening is beschreven. Over het instellen van nieuwe eisen voor elektrische auto's, zoals het verplicht toepassen van een 3-fase lader, kan daarom niet eenzijdig door Nederland worden besloten.

<sup>9</sup> Kamerbrief «Routekaart versnelling transitie zero emissie consumententaxi», Kamerstukken 31 209 en 31 521, nr. 229

<sup>10</sup> Voertuigen, nieuwe of tweedehands, die vanaf 2025 bij RDW worden geregistreerd als taxi.



Naar aanleiding van het Tweeminutendebat Duurzaam Vervoer van 5 december 2019 (Handelingen II 2019/20, nr. 33, item 19) hebben de leden Von Martels en Postma (beiden CDA) een motie ingediend die de regering verzoekt om in overleg met de betrokken brancheverenigingen en het Rijksvastgoedbedrijf voor 1 mei 2020 te komen tot afspraken om knelpunten voor innovatie en verduurzaming gedurende de looptijd van de overeenkomsten met de pomphouders weg te nemen<sup>11</sup>. Conform de motie is het Rijksvastgoedbedrijf bereid toestemming te geven voor het achterlaten van energielaadpunten bij benzinestations bij het eindigen van de huurovereenkomst. Deze energielaadpunten dienen dan wel vooraf met schriftelijke toestemming van het Rijksvastgoedbedrijf te zijn geplaatst. Ook dienen deze energielaadpunten onderdeel te zijn geworden van het gehuurde. Uit de huurovereenkomst vloeit dan voort dat de restwaarde van de door de vertrekkende huurder achtergelaten energielaadpunten wordt vergoed op basis van artikel 4 en 8 van de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen. Tot het gehuurde worden alleen de onderdelen gerekend die door natrekking juridisch eigendom kunnen worden van de Staat als eigenaar van de grond. De betrokken branchepartijen VNPI en VPR zijn hierover inmiddels per brief geïnformeerd. Hiermee heb ik invulling gegeven aan de motie.

*Motie over in de showroom communiceren over de gebruikskosten van een auto*

Naar aanleiding van het Tweeminutendebat over Duurzaam vervoer van 1 juli 2021 (Handelingen II 2020/21, nr. 96, item 11) heeft het lid Nijboer (PvdA) een motie ingediend die de regering verzoekt om te bewerkstelligen dat in de showroom en online (1) naast verkoopprijzen ook altijd de totale kosten van eigendom worden gecommuniceerd en dat (2) leaseprijzen inclusief gemiddelde energiekosten per maand worden gecommuniceerd<sup>12</sup>. Zoals afgesproken in het Klimaatakkoord ben ik met de branche in overleg om ervoor te zorgen dat in de showroom en online naast verkoopprijzen van personenauto's ook altijd de totale kosten van eigendom worden gecommuniceerd en dat leaseprijzen inclusief gemiddelde energiekosten per maand worden gecommuniceerd. Tot op heden heeft dat vanuit de branche nog niet tot implementatie geleid. Vanuit dit overleg is wel een handreiking voor TCO-berekening<sup>13</sup> voortgekomen voor vakspecialisten in de autobranche om consumenten beter te kunnen informeren. Deze handreiking wordt elk half jaar geactualiseerd. De rijksoverheid onderzoekt daarnaast de mogelijkheden voor een verplichting via bijvoorbeeld een aanpassing van het energielabel voor personenauto's (als kop op het Europees beleid).

*Laadinfrastructuur personenauto's*

Sinds de inrichting van de NAL is de realisatie van het aantal laadpalen per maand bijna verdrievoudigd (1.500 nu per maand). Openbare laadpalen (publiek, semi publiek en snelladers) zijn daardoor in 2021 in totaal met bijna 20.000 stuks toegenomen t.o.v. 2020. De verhouding van laadpalen ten opzichte van elektrische auto's blijft daarmee stabiel op circa 4 auto's per laadpaal. Maar ook hiervoor geldt dat in de komende

<sup>11</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 305

<sup>12</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 741

<sup>13</sup> <https://www.rvo.nl/actueel/nieuws/handreiking-geeft-meer-zicht-op-totale-kosten-personenautos>

jaren het aantal gerealiseerde laadpalen verder omhoog moet. In het kader van de NAL wordt daarom bijvoorbeeld een normering van een landelijk dekkend netwerk van laadpalen ontwikkeld. Daarnaast is onder meer voor de ontwikkeling van een logistiek basisnet, bevordering slim laden, uitbouw snelladers, op peil houden business case (na afbouw van fiscale vrijstellingen), invulling witte vlekken als ook voor voldoende capaciteit bij regionale overheden financiële ondersteuning nodig.

#### *Motie aanscherping t.b.v. bouwbesluit laadinfrastructuur voor utiliteitsbouw*

Naar aanleiding van het debat over de Begroting Infrastructuur en Waterstaat (35 570-XII) van 5 november 2020 (Handelingen II 2020/21, nr. 27, item 7), is een motie van het lid Dik-Faber (CU) aangenomen, die de regering verzoekt om voor maart 2021 het Bouwbesluit (punt 5.15.2) aan te scherpen, zodat ten minste de helft van de parkeerplaatsen in nieuwe utiliteitsbouw voorzien wordt van leidingen ten behoeve van elektrisch laden<sup>14</sup>. De groei van het aantal elektrische voertuigen vergroot de vraag naar laadinfrastructuur. Door bij nieuwbouw en ingrijpende renovatie van gebouwen een minimaal aantal laadpunten te plaatsen en daarnaast de juiste voorbereidingen te treffen is het mogelijk om relatief eenvoudig laadpunten bij te plaatsen als daar vraag naar is. De basis voor deze regels ten aanzien van duurzame mobiliteit en infrastructuur in de nationale bouwregelgeving wordt momenteel herzien. De Europese Commissie stelt in deze herziening voor om de bestaande regels bij nieuwbouw en ingrijpende renovatie van gebouwen te verbreden en aan te scherpen. Voor utiliteitsbouw betekent dit dat er vanaf 5 parkeerplaatsen minimaal één laadpunt en bekabeling op elke parkeerplaats moet worden aangelegd. Het definitieve voorstel van de Europese Commissie is afhankelijk van de uitkomsten van de onderhandelingen die nu zijn gestart. Na afronding van de onderhandelingen duurt het nog enkele jaren voordat de nieuwe regels worden geïmplementeerd in de nationale bouwregelgeving. Voor de tussenliggende periode heb ik het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) gevraagd om projectontwikkelaars en vastgoedeigenaren te activeren om gebouwen voor te bereiden op emissieloze voertuigen en de installatie van laadpunten zo eenvoudig mogelijk te maken. Mochten hieruit knelpunten naar voren komen dan ga ik hierover in gesprek met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Hiermee heb ik invulling gegeven aan de motie.

#### *In kaart brengen doorlooptijd realisatie laadinfrastructuur in gemeenten*

Het is van groot belang dat een nieuwe EV rijder snel terecht kan bij een openbaar toegankelijk laadpunt als laden op eigen terrein niet mogelijk is. Om het plaatsingsproces te versnellen binnen gemeenten worden laadkaarten opgesteld met geschikte plekken voor toekomstige laadpalen. Hierdoor hoeft niet voor iedere laadpaal een afzonderlijk plaatsingstraject te worden gestart en neemt de doorlooptijd aanzienlijk af. Daarnaast wordt de bezettingsgraad van bestaande laadpunten gecontroleerd zodat automatisch bijgeplaatst kan worden als de vraag toeneemt.

In de onlangs uitgebrachte versnellingsgids<sup>15</sup> is ook aandacht voor de doorlooptijd van het aansluitproces van netbeheerders. De verbeterpunten die hierin worden genoemd worden de komende maanden verder uitgewerkt door ElaadNL en netbeheerders. Het gaat hierbij onder andere om het zoveel mogelijk bundelen van de werkzaamheden bij één partij

<sup>14</sup> Kamerstuk 35 570 XII, nr. 49

<sup>15</sup> <https://agendalaadinfrastructuur.mett.nl/nieuws/2107392.aspx?t=Versnellingsgids-voor-plaatsing-publieke-laadpunten>

(één-arbeidsgang). Om zicht te houden op de realisatiesnelheid van laadinfrastructuur is het van belang te weten wat de doorlooptijden voor de plaatsing per gemeente zijn. Door contractuele en technische belemmeringen is dat op dit moment nog niet in alle gemeenten mogelijk. In de gesprekken die ik voer met de decentrale overheden zal ik hiervoor aandacht blijven vragen.

### *Cybersecurity laadinfrastructuur*

In de beantwoording van Kamervragen van voormalig Kamerlid Dijkstra van 22-januari 2021<sup>16</sup> over de cybersecurity van laadinfrastructuur is door mijn ambtsvoorganger aangegeven dat de NAL-taakgroep cybersecurity onderzoek zou laten uitvoeren over de gevaren van cybersecurity. Bijgevoegd vindt u de opgeleverde rapporten (bijlage 5 en 6) ,<sup>17</sup> <sup>18</sup>. Op basis hiervan werk ik samen met de Minister voor Klimaat en Energie aan de wettelijke borging van cybersecurity door laadpaalexploitanten aan te wijzen als vitale aanbieder onder de sector energie, conform de aanbevelingen van het rapport.

### **Verduurzaming logistiek**

#### *Voortgang SEBA en AanZET*

Bedrijven kunnen rekenen op een financiële tegemoetkoming bij de aanschaf van een elektrisch voertuig. Voor bestelauto's heb ik de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's (SEBA) opgezet en voor vrachtauto's de regeling Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET). Bedrijven krijgen op die manier 40% tot 60% van de meerkosten van een elektrisch voertuig vergoed.

Op 15 maart 2021 is de Subsidieregeling voor Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) van start gegaan. Op 16 december 2021 jl. is uw Kamer geïnformeerd over de steun voor ondernemers in de overgang naar zero-emissiezones<sup>19</sup>. Daarmee stijgt het subsidiepercentage voor kleine ondernemers van 10 naar 12%<sup>20</sup>.

Ook de Aanschafsubsidie voor Zero-Emissie-Trucks (AanZET) is in ontwikkeling. Eind januari 2022 is de internetconsultatie voor deze regeling gesloten en verwacht wordt dat de regeling in het voorjaar van 2022 in werking zal treden. Het doel van AanZET is om, indien een onderneming de aanschaf van een nieuwe vrachtauto overweegt, de keuze voor een emissieloze vrachtauto met batterij-elektrische of waterstof-elektrische aandrijving aantrekkelijk te maken.

#### *Toelatingsregime zero-emissiezones*

De markt voor zwaar transport is in ontwikkeling en de verwachting is dat de komende jaren nog niet voldoende volledig emissieloze vrachtauto's beschikbaar zijn. In de brief van 5 oktober 2020 is uw Kamer geïnformeerd over het landelijke toegangsregime voor zero-emissiezones voor

<sup>16</sup> Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 1414

<sup>17</sup> <https://agendalaadinfrastructuur.nl/ondersteuning+gemeenten/documenten+en+links/documenten+in+bibliotheek/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=2131449> en Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>18</sup> <https://agendalaadinfrastructuur.nl/ondersteuning+gemeenten/documenten+en+links/documenten+in+bibliotheek/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=2131450> en Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>19</sup> Kamerstuk 30 175, nr. 394

<sup>20</sup> Stand 16 februari 2022.

stadslogistiek<sup>21</sup>. Afgesproken is dat plug-in hybride vrachtauto's tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang hebben tot de zero-emissiezone voor stadslogistiek, mits zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden. De handhaving van zero-emissiezones is hierbij een verantwoordelijkheid van gemeenten.

Op 6 juli 2021 is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van de toelating van plug-in hybride vrachtauto's die emissieloos rijden in de zero-emissiezones tot 1 januari 2030<sup>22</sup>. Toegezegd is begin 2022 duidelijkheid te geven over toelating van deze voertuigen tot de zero-emissiezone. Uit het onderzoek van de Topsector Logistiek blijkt dat er technisch en juridisch geen belemmeringen zijn gesignaleerd voor de toelating van plug-in hybride vrachtwagens tot 2030. Om te kunnen handhaven is er inzicht nodig in het motormanagement van de plug-in hybride vrachtauto. Ook dit is technisch en juridisch mogelijk middels onder andere een compliance service provider. Omdat de aantallen plug-in hybride vrachtwagens op de weg zijn op dit moment nog dusdanig laag zijn, zijn de kosten voor handhaving middels deze techniek vermoedelijk relatief hoog (per gecontroleerde vrachtwagen). Ik zal daarom de handhavingssystematiek betrekken bij onder andere de verkenning die ik samen met partijen uitvoer naar een landelijk loket voor toegang tot de zero-emissiezone voor stadslogistiek. Ik verwacht uw Kamer hierover in het najaar te kunnen informeren.

### *Logistieke laadinfrastructuur*

Binnen de werkgroep Logistiek van Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) werken branchevertegenwoordigers, netbeheerders, overheden en andere stakeholders samen om ervoor te zorgen dat er op tijd voldoende logistieke laadinfrastructuur kan worden gerealiseerd. Aanvullend is er een onderzoeksprogramma opgezet dat tot doel heeft om kennisvragen over het laden van logistieke voertuigen te beantwoorden. Binnen het Living Lab Heavy Duty Laadpleinen gaat op zes locaties veel ervaring worden opgedaan met logistiek laden. Tot slot werk ik toe naar een landelijk dekkend netwerk van publiek toegankelijke logistieke laadinfrastructuur.

### *Stand van zaken zero emissie bussen*

Dagelijks zorgen een kleine 9.000 bussen in heel het land dat reizigers op hun bestemming komen, waarvan er ongeveer 5.300 worden ingezet voor het openbare stad- en streekvervoer. Eind vorig jaar was al een kwart van van alle OV-bussen emissieloos. Hiermee is Nederland koploper in Europa. Sinds 1 januari dit jaar ondersteun ik OV-autoriteiten met een subsidieregeling van in totaal 40 miljoen euro bij de transitie naar emissieloos busvervoer. De eerste aanvragen voor deze regeling zijn al ingediend. Ondanks de coronapandemie lijkt daarmee de instroom van emissieloze OV-bussen de komende jaren op peil te blijven. Dat is goed nieuws voor de luchtkwaliteit en geluidshinder in steden. Bovendien liggen we hiermee op koers om de klimaatdoelen voor de OV-bussector voor 2030 te halen, namelijk een volledig emissieloze OV-busvloot in 2030.

### *Tendrapportage zware bedrijfsvoertuigen*

Dit trendrapport (bijlage 7)<sup>23</sup> geeft inzicht in de ontwikkelingen in het aanbod, de in-/uitstroom en het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen (>3,5t en exclusief passagiersbussen). De zware bedrijfsvoertuigen zijn

<sup>21</sup> Kamerstuk 31 209, nr. 224

<sup>22</sup> Kamerstuk 31 209, nr. 231

<sup>23</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de uitstoot van CO<sub>2</sub> van het totale wegverkeer.

Het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen had eind 2021 een omvang van bijna 160.000 voertuigen en is sinds 2013 met 5,1% toegenomen. Het aanhangerpark van zware aanhangwagens (>3,5 ton) bestaat uit ruim 200.000 voertuigen waarvan 88% opleggers en 12% andere aanhangwagens. De totale CO<sub>2</sub>-uitstoot door zware bedrijfsvoertuigen beweegt sinds 1990 tussen 6,5 en 8,0 Mton, dit is circa 20% in de totale CO<sub>2</sub> emissies door de sector Mobiliteit. Het wagenpark bestaat met 98% vrijwel volledig uit dieselveertuigen, het aandeel ZE is met 0,1% nog zeer beperkt. Het aanbod ZE-modellen is ondanks recente groei nog vrij beperkt, ook is de actieradius nog niet voor alle toepassingen toereikend.

De jaarlijkse vervangingsvraag op basis van de afgelopen 10 jaar is voor trekkers veel groter dan voor bakwagens. Dit betekent dat in de periode 2022–2030 de trekkervloot grotendeels wordt vervangen, terwijl bij de bakwagens naar verwachting minder dan de helft van de vloot per eind 2021 wordt vervangen tot en met 2030. Concluderend kan worden gesteld dat er nog een groot verduurzamingspotentieel is op het gebied van zware bedrijfsvoertuigen. De transitie richting ZE binnen de zware bedrijfsvoertuigen is op dit moment nog nauwelijks zichtbaar.

### *Schoon en Emissieloos Bouwen*

Om de ambities omtrent stikstof, klimaat en schone lucht te halen werk ik binnen het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) samen met medeoverheden, marktpartijen en kennisinstellingen aan de verduurzaming van werk-, vaar-, en voertuigen die gebruikt worden in de bouw (ook wel aangeduid als bouwmaterieel). Dit programma bestaat o.a. uit het opstellen van de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), ik streef er naar deze rond de zomer op te leveren. De routekaart zal het definitieve reductiepad voor zowel stikstof, CO<sub>2</sub> en fijn stof van bouwmaterieel bevatten, inclusief maatregelen en acties om dit te bewerkstelligen. Onderdeel van de routekaart SEB zijn afspraken met overheden, marktpartijen en kennisinstellingen over de uitvoering. Zodoende wordt een bijdrage geleverd aan de aanpak van de stikstofproblematiek.

Om de sector te ondersteunen bij de benodigde transitie wordt er naast de routekaart tevens ingezet op drie sporen:

1. een subsidieregeling om investeringen in schoon en emissieloos bouwmaterieel te ondersteunen;
2. een traject voor het aanpassen van de aanbestedingscriteria van de aanbestedende rijksdiensten;
3. een kennis- en innovatieprogramma.

Onlangs is de internetconsultatie over de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) afgerond<sup>24</sup>. De reacties zijn verwerkt. Uit de consultatie blijkt dat de sector positief naar de voorgestelde regeling kijkt, hoge verwachtingen heeft van de interesse in de regeling en dat het van belang is om de regeling snel open te stellen. De reacties geven mij dan ook het vertrouwen dat met de aanpak die ik voorafgaand aan de internetconsultatie met u heb gedeeld, een gedegen regeling beschikbaar komt en geen fundamentele wijzigingen noodzakelijk zijn. Ik wil met deze subsidieregeling de sector ondersteunen in de transitie. Mocht het aantal aanvragen sneller gaan dan voorzien, dan zal ik de regeling daar gedurende de looptijd op aanpassen. Een aantal partijen vragen om naast emissieloze technieken en retrofit ook nieuwe in

<sup>24</sup> Kamersutk 31 209, nr. 234

ontwikkeling zijnde technieken met potentieel lage emissies en hermotorisering toe te voegen aan de regeling. Voordat ik hierover kan besluiten is nader onderzoek noodzakelijk.

De regeling wordt nog deze maand (maart) in de Staatscourant gepubliceerd.

Daarnaast is het afgelopen jaar het kennis- en innovatieprogramma gestart dat de transitie ondersteunt en zijn de aanbestedende rijksdiensten (Rijkswaterstaat, ProRail en Rijksvastgoedbedrijf) dit jaar gestart met het traject om schone en emissieloze aanbestedingscriteria te gaan stellen.

## **Verduurzaming personenmobiliteit**

### *Werkgeversaanpak*

Ik blijf inzetten op het faciliteren en inspireren van werkgevers om hun woon-werk verkeer en zakelijk verkeer te verduurzamen. Hierin werk ik nauw samen met regionale mobiliteitsnetwerken van werkgevers, verenigd in het platform Zo Werkt Het. In 2021 hebben wij gezamenlijk de campagne Beste (Thuis)werkgever van 2020 en de campagne Hybride werken (hoe doe je dat?) ingezet. De campagnes zorgden voor bewustwording die bij interesse, direct gekoppeld kon worden aan advies op maat, gegeven door deze netwerken. Op de website [zowerkthet.nl](http://zowerkthet.nl) vinden werkgevers best practices en informatie over de (subsidie)regelingen. Jaarlijks monitor ik welke maatregelen en regelingen werkgevers zelf treffen om duurzaam reisgedrag te bevorderen.

Met de brief van 5 oktober 2020 heeft mijn voorgangster uw Kamer geïnformeerd over de normerende regeling voor werkgebonden personenmobiliteit<sup>25</sup>. Daar zijn verschillende belanghebbende partijen, zoals IPO, VNG, werkgevers en Omgevingsdiensten bij de uitwerking betrokken, om tot een optimale invulling te komen en randvoorwaarde van minimale lastendruk. De internetconsultatie van de concept regeling heeft plaatsgevonden in november 2020. De reacties tijdens de internetconsultatie gaven aanleiding om met de stakeholders nader van gedachten te wisselen en ook de gevolgen van de COVID-19 pandemie voor werkgebonden personenmobiliteit te betrekken. Ik verwacht de regeling voor de zomer aan uw Kamer te kunnen aanbieden voor de voorhangprocedure.

## **Europese ontwikkelingen**

### *Voortgang Fit for 55*

Op 14 juli 2021 heeft de Europese Commissie het Fit for 55%-pakket gepresenteerd, met daarin voor duurzame mobiliteit een aantal relevante wetgevingsvoorstellen. Het gaat hier met name om aanscherping van de CO<sub>2</sub>-standaarden voor personenauto's en lichte bestelwagens, de herziening van de richtlijn voor alternatieve tank- en laadinfrastructuur (AFIR), herziening van de richtlijn voor hernieuwbare brandstoffen (RED) en uitbreiding van het emissiehandelssysteem naar gebouwde omgeving en wegtransport (ETS-BRT). Middels de zes-wekelijkse brief van de Minister van Economische Zaken en Klimaat over Fit for 55 wordt uw Kamer over de voortgang en inzet op deze dossiers geïnformeerd.

---

<sup>25</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 572

Recent TNO-onderzoek brengt in kaart welke eventuele extra inspanningen Nederland moet leveren om te voldoen aan de doelstellingen zoals opgenomen in het Commissievoorstel ter herziening van de AFID. Dit rapport treft u aan in bijlage 8<sup>26</sup>. Daarnaast wordt in dit rapport een eerste schatting gedaan van de financiële implicaties van deze verplichtingen. Het rapport spitst zich toe op infrastructuur voor wegtransport, uw Kamer is onlangs geïnformeerd over de mogelijke impact van deze verplichtingen op de maritieme sector<sup>27</sup>. TNO doet deze schatting op basis van verschillende scenario's. Veel factoren zijn variabel, de financiële impact is daarom afhankelijk van o.a. de stroomprijs, de bezettingsgraad (afhankelijk van locatie) en beleid (hernieuwbare brandstofeenheden, energiebelasting en opslag duurzame energie- en klimaattransitie).

## **Voertuigemissies**

### *TNO onderzoeken naar de emissie van auto's*

Onderstaand wil ik uw Kamer informeren over vier door TNO uitgevoerde onderzoeken naar de emissies van auto's. Het gaat om vier rapporten over respectievelijk: (1) een aan uw Kamer toegezegde inventarisatie van mogelijke aanpakken om de extra NO<sub>x</sub>-uitstoot door oudere benzineauto's met een niet goed werkende driewegkatalysator tegen te gaan, het emissiemeet- en monitoringprogramma voor de NO<sub>x</sub>-uitstoot van (2) lichte en (3) zware wegvoertuigen en (4) een analyse over het meerverbruik van auto's ten opzicht van de officiële door de fabrikant opgegeven verbruikswaarde.

### Mogelijkheden voor opsporen oudere benzineauto's met verhoogde NO<sub>x</sub>-uitstoot

In de brief van 26 maart 2021 is aan uw Kamer gemeld dat uit een steeproef van 50 bij 3 oudere benzineauto's met driewegkatalysator een sterk verhoogde NO<sub>x</sub>-uitstoot is gevonden<sup>28</sup>. Daarnaast is er een tweede, grotere groep met matig verhoogde NO<sub>x</sub>-uitstoot. Als gevolg van niet goed werkende driewegkatalysatoren is de totale NO<sub>x</sub> emissie in 2030 naar schatting 3 kton hoger. Dit is zo'n 22% van de totale NO<sub>x</sub> uitstoot door personenauto's. In deze brief is aangegeven dat verder onderzoek nodig is om vast te stellen welke aanpak effectief is voor het opsporen en aanpakken van dit probleem.

TNO heeft dit onderzoek het afgelopen jaar uitgevoerd en in het bijgevoegde rapport wordt een aantal mogelijke aanpakken beschreven om de extra uitstoot van high emitters tegen te gaan (zie bijlage 9)<sup>29</sup>. Mogelijkheden zijn onder meer herinvoering in de APK van een, zo mogelijk verbeterde emissietest voor controle van driewegkatalysatoren voor benzineauto's en intensivering van het markttoezicht op de verkoop van vervangingskatalysatoren voor benzineauto's. Het komend jaar gaat TNO verder onderzoek doen naar hoe een verbeterde APK-emissietest voor benzineauto's er precies uit zou kunnen zien en welk NO<sub>x</sub>-reductie-effect hiermee zou kunnen worden gerealiseerd. Ik zal de komende tijd in overleg met de RDW en ILT gaan en vervolgens uw Kamer over de uitkomsten hiervan informeren.

<sup>26</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>27</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 346

<sup>28</sup> Kamerstuk 31 209, nr. 227

<sup>29</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

In 2021 heeft TNO meet- en monitoring onderzoeken uitgevoerd naar de praktijk NO<sub>x</sub>-uitstoot van de meest moderne dieselauto's (bijlage 10)<sup>30</sup>. Conclusie van het onderzoek is dat de praktijk NO<sub>x</sub>-uitstoot van Euro-6d dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's op een zeer laag niveau ligt. Het gaat hierbij om auto's die vanaf ongeveer 2020 op de markt zijn gekomen en aan de eisen voor Real Driving Emissions (RDE) voldoen. Nederland heeft een belangrijk bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van deze nieuwe testmethode, waarbij de emissies van voertuigen als onderdeel van de Europese typekeuring op de openbare weg worden gemeten. Ook de NO<sub>x</sub>-emissie van Euro-IVd vrachtauto's ligt in de meeste omstandigheden op een zeer laag niveau.

Zoals onlangs aan uw Kamer gemeld, heeft Nederland op basis van deze onderzoeken in de vorm van een position paper input geleverd aan de EC voor komende Euro-7 normstelling. Aandachtpunten hierbij zijn dat auto's over de gehele levensduur aan de emissie-eisen blijven voldoen (Life time compliance) en dat de NO<sub>x</sub>-emissie van dieselauto's bij koude start en de NO<sub>x</sub>-emissie van dieselvrachtauto's bij lagere snelheden en kortere ritten (dat wil zeggen over het algemeen rijden in de stad) goed in de testprocedure worden meegenomen. Het Euro-7 voorstel van de Commissie wordt in de zomer van 2022 verwacht. Bij de officiële behandeling van het voorstel in de tweede helft van 2022 zullen dit ook weer mijn aandachtspunten zijn.

Evenals voor het door middel van de brief van 26 maart 2021 aan uw Kamer aangeboden rapport over de uitstoot van mobiele machines is in het meetprogramma van 2021 een koelaggregaat van een vrachtauto bemeten (bijlage 11)<sup>31</sup>. Ook hier werd weer gevonden dat de NO<sub>x</sub>-uitstoot van een koelgenerator vergelijkbaar is met die van een moderne vrachtauto. De fijnstof uitstoot van een koelgenerator is tenminste 10 keer zo hoog als die van een moderne vrachtauto. De totale uitstoot van dieselgeneratoren van koeltrailers en -auto's bedraagt naar schatting 4,5 kton NO<sub>x</sub> en 120 ton fijnstof. Er zijn goede technische mogelijkheden voor schone, emissieloze koelgeneratoren. Actie uit het Schone Lucht Akkoord is dat, in overleg met betrokken (markt)partijen, onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheden en effecten van milieuzones voor mobiele werktuigen die worden ingezet, onder andere voor de logistiek, evenementen, groenbeheer, infra- en bouwwerken.

Speciale aandachtspunt voor het meetonderzoek in 2021 was het onderzoek van de mogelijkheid van on-board voertuig NO<sub>x</sub>-monitoring ten behoeve van controle doeleinden. De conclusie is dat NO<sub>x</sub>-monitoring via boordsignalen onder bepaalde voorwaarden kan worden gezien als een veelbelovende methode om de NO<sub>x</sub>-emissieprestatie te beoordelen. Deze manier van controle van de NO<sub>x</sub>-praktijkemissies wordt nu verder ontwikkeld voor het controleren van de NO<sub>x</sub>-uitstoot van moderne mobiele werktuigen met een effectieve NO<sub>x</sub>-katalysator in het kader van de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Effectieve controle van de uitstoot van mobiele machines bij openbare aanbestedingen en voor vergunningen kan een reductie opleveren van 2 kton NO<sub>x</sub> en 50 ton fijn stof.

<sup>30</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>31</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)



Het vierde rapport (bijlage 12)<sup>32</sup> betreft een analyse door TNO van tankpasgegevens om het meerverbruik van auto's ten opzichte van de door de fabrikant opgegeven waarde te onderzoeken. TNO voert deze analyses al sinds 2009 uit en deze analyses worden internationaal als het «standaard werk» op dit gebied beschouwd. Conclusie van de uitgevoerde analyse is dat de nieuwe WLTP-testcyclus voor auto's met een conventionele verbrandingsmotor normwaarden voor het brandstofverbruik oplevert die dichterbij de praktijkwaarden liggen van de praktijkwaarden. Daarmee zijn de nieuwe WLTP-verbruikswaarde dus realistischer dan de oude NEDC-verbruikswaarde. Deze verbetering is mede te danken aan de inzet van Nederland omdat Nederland de afgelopen jaren een grote bijdrage heeft geleverd aan het tot stand brengen van de nieuwe WLTP-testcyclus.

In de analyse over het afgelopen jaar is voor het eerst op grotere schaal ook naar het stroomverbruik van elektrische auto's gekeken. De door TNO uitgevoerde analyse laat zien dat de spreiding in het energiegebruik van volledige elektrische auto's met ongeveer een factor twee in grote lijnen vergelijkbaar is met dat van auto's met een conventionele verbrandingsmotor. Verder is er bij elektrische auto's een vergelijkbare correlatie tussen het normverbruik en het praktijkverbruik als bij conventionele auto's. Gezien deze kenmerken is het zinvol om voor elektrische auto's het stroomverbruik op het energielabel te gaan vermelden. Ik wil er de komende periode dan ook mee aan de slag gaan om het Nederlandse besluit voor etikettering van nieuwe personenauto's hierop aan te passen.

#### *Stand van zaken dieselfraude*

Voor een effectief bronbeleid is het van belang om op te treden wanneer voertuigen in de praktijk niet voldoen aan de vastgestelde emissievereisten. In de beantwoording van Kamervragen van lid Van Eijs (D66)<sup>33</sup> is uw Kamer geïnformeerd over de aangifte die is gedaan naar aanleiding van eerdere verdenkingen rond het toepassen van ongeoorloofde emissiestrategieën bij dieselvoertuigen. In het kader van deze aangifte voert het OM momenteel een nader oriënterend onderzoek uit om te bepalen of kan worden overgegaan op strafrechtelijke vervolging. Dit onderzoek zal naar verwachting nog ongeveer een half jaar duren.

Een ander traject in het kader van dieselfraude, is de opvolging van een uitspraak van het Europese Hof van Justitie. Zoals toegelicht in de beantwoording van deze Kamervragen zorgde deze uitspraak voor een aangescherpt kader rondom het gebruik van manipulatie-instrumenten in emissiestrategieën.

De RDW bekijkt momenteel of dit strengere kader impact heeft op de typegoedkeuringen die door de RDW zijn afgegeven en waarvoor fabrikanten verplicht waren de emissiestrategieën op te geven. De RDW verwacht de uitkomsten het tweede kwartaal met de Europese Commissie te kunnen delen, waarna ik uw Kamer over deze uitkomsten zal informeren.

---

<sup>32</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>33</sup> Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 1653