

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 441

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 januari 2024

Met deze brief geef ik invulling aan een motie en twee toezeggingen, en bied ik u twee updates en twee rapporten aan. Dit in aanvulling op mijn brief van 23 augustus 2023, waarin ik de Kamer informeerde over de voortgang van duurzaam vervoer en een beschrijving gaf van de aanvullende maatregelen uit de voorjaarsbesluitvorming.¹ Specifiek betreft het de motie van de leden Van Haga en Smolders over *lichte gemotoriseerde voertuigen* van 1 december 2022 en de toezeggingen rondom de *richtlijn hernieuwbare energie III (RED-III)* en *herziening energielabel nieuwe personenauto's met ingang van 2026*. Daarnaast bied ik u een korte update over de *toezegging onderzoek katalysator benzine-auto's* en over het besluit *CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit*, inclusief het rapport *Inzichten onderzoek rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit*. Ten slotte deel ik het rapport *Economische betekenis sector elektrisch vervoer Nederland (2020–2022)*.

Motie lichte gemotoriseerde voertuigen

In de motie van de leden Van Haga en Smolders (beide Groep Van Haga) van 1 december 2022 wordt de regering verzocht te onderzoeken hoe lichte elektrische voertuigen meer kunnen worden gestimuleerd voor woon-werkverkeer.²

Onderzoek van het CBS en ODiN uit 2022 laat zien dat de motor, brom- en snorfietsen slechts een beperkt aandeel uitmaken van de totale werkgebonden mobiliteit: 0 tot 1,2% van alle woon-werkgebonden en zakelijke mobiliteit.³ Naar aanleiding van de aangenomen motie van de leden Van Haga en Smolders heeft de RAI Vereniging afgelopen jaar een onderzoek laten uitvoeren naar de potentie van motorfietsen in woon-werk-

¹ Kamerstuk 31 305 en 32 813, nr. 414.

² Kamerstuk 36 200 XII, nr. 91.

³ Onderweg in Nederland (ODiN), CBS, 2022.

oplossingen.⁴ Hieruit blijkt dat 20% van de auto-forenzen er in beginsel positief tegenover staat om (vaker) met de motor naar het werk te gaan.⁵

Op 12 december jl. heeft er een kennissessie plaatsgevonden met regionale mobiliteitsmakelaars over de rol van lichte gemotoriseerde voertuigen in woon-werkoplossingen. De mobiliteitsmakelaars zijn werkzaam bij de regionale werkgeversnetwerken, welke (mede) de opdracht hebben om de werkgebonden personenmobiliteit in iedere regio te verduurzamen. Dit doen zij door gratis advies en ondersteuning te bieden aan werkgevers. Tijdens de kennissessie zijn diverse kansen en dilemma's gepasseerd. Bijvoorbeeld over de potentiële CO₂-besparing door een modal shift van auto naar lichte gemotoriseerd voertuigen, maar ook de zorgen over de verkeersveiligheid die hierdoor mogelijk ontstaan.

De sessies hebben voor de mobiliteitsmakelaars nieuwe inzichten geboden in en bewustwording gecreëerd bij hen voor de gesprekken die zij voeren met werkgevers over mobiliteitsoplossingen. Er liggen kansen om de brom-, snor- en motorfiets prominenter in de gesprekken met werkgevers te betrekken. Zoals ook uiteengezet in de Mobiliteitsvisie is het belangrijk om de kracht van *alle* modaliteiten te benutten en deze op de juiste plaats en tijd in te zetten.⁶ Dit voorjaar praat mijn ministerie verder met mobiliteitsmakelaars en de RAI over het beschikbaar stellen van informatie die mobiliteitsmakelaars kan ondersteunen.

Met het onderzoek en de gesprekken met mobiliteitsmakelaars is invulling gegeven aan de motie.

Toezegging richtlijn hernieuwbare energie III (RED-III)

In mijn brief van 23 augustus jl. heb ik toegezegd om de Kamer te informeren over de voortgang van de nationale implementatie van de herziene Europese richtlijn hernieuwbare energie (*Renewable Energy Directive, REDIII*) zodra deze definitief is aangenomen in Europa.⁷

Op 18 oktober jl. is de herziene richtlijn hernieuwbare energie gepubliceerd.⁸ Lidstaten hebben 18 maanden de tijd om deze te implementeren in nationale wetgeving. Voor de sector vervoer houdt deze wijziging in dat het aandeel hernieuwbare energie moet worden verhoogd naar 29%. Voor het eerst is het ook mogelijk om op een CO₂-doel te sturen. In dat geval moet een reductie van 14,5% ketenemissies worden gerealiseerd. Ook nieuw is dat een reductie moet worden behaald over de gehele transportbrandstoffenplas, waardoor ook de lucht- en zeevaartbrandstoffen meetellen. De REDIII verlangt van lidstaten dat minstens 5,5% van de energie bestaat uit geavanceerde (annex IXa-)brandstoffen, of hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's). Minstens 1% moet bestaan uit RFNBO's.

Op 13 januari 2023 heb ik de Kamer geïnformeerd over de voorziene implementatie voor de vervoersonderdelen van de richtlijn hernieuwbare energie.⁹ Daarin heb ik aangegeven dat Nederland – naar wens van de Kamer – zal sturen op het CO₂-doel. Voor de Nederlandse implementatie

⁴ De mogelijkheden van de motorfiets als oplossing in het woon-werk verkeer (Moventum), in opdracht van RAI Vereniging, 2023.

⁵ De doelgroep zijn inwoners die minimaal één dag per week met de auto naar werk reizen (n=1124). 3% van de respondenten heeft ook daadwerkelijk de mogelijkheid om dit te doen. 17% staat er voor open, maar heeft die mogelijkheid (op dit moment) niet.

⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 388.

⁷ Kamerstuk 31 305 en 32 813, nr. 414.

⁸ Richtlijn (EU) 2023/2413.

⁹ Kamerstuk 32 813, nr. 1171.

worden de Wet milieubeheer, de Wet op de accijns, het Besluit energie vervoer en de Regeling energie vervoer gewijzigd. Het streven is om in 2024 het voorstel tot wijziging van de wet aan de Kamer aan te bieden. Daarnaast wordt het Besluit energie vervoer in 2025 voorgehangen.

Toezegging herziening energielabel nieuwe personenauto's met ingang van 2026

In mijn brief van 23 augustus 2023 heb ik ook toegezegd om, zodra de wijzigingen beschikbaar zijn, de Kamer te informeren over de aanpassing van het energielabel voor nieuwe personenauto's in verband met de verkoop van nieuwe elektrische auto's.

Momenteel ben ik met de autobranche en andere betrokken partijen in overleg over de wijzigingen die voor het autolabel moeten worden doorgevoerd. In de eerste helft van 2024 verwacht ik dat de wijzigingsvoorstellen beschikbaar zijn en kan de internetconsultatie worden gestart en de technische EU-notificatie worden gedaan. Uiteraard informeer ik ook de Kamer hierover. Gezien de benodigde doorlooptijd voor aanpassing en invoering van de regelgeving verwacht ik dat het nieuwe autolabel op 1 januari 2026 kan worden ingevoerd.

Update toezegging onderzoek katalysator benzineauto's

Aan de kamer is toegezegd om voor eind 2023 de resultaten te delen van de TNO-studie naar de mogelijk extra uitstoot van stikstofemissies van verschillende vervangingskatalysators voor benzinevoertuigen.¹⁰ Deze katalysators worden op de markt aangeboden als vervangingskatalysator in het geval de originele katalysator gestolen of kapot is. TNO heeft daarnaast onderzocht wat het effect is van gemanipuleerde («tuning») katalysators. Op dit moment wordt de rapportage gefinaliseerd. Zodra deze rapportage gereed is, zal ik die met de Kamer delen.

Voortgang en rapport Besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit

Het Besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit is op 18 december 2023 gepubliceerd¹¹ en treedt op 1 juli 2024 in werking. Dat is een half jaar later dan oorspronkelijk was beoogd. Oorzaak is dat alle fasen in het totstandkomingsproces meer tijd vergden dan eerder gedacht.

In mijn brief van 19 april 2022¹² over de voorhang van het (ontwerp)besluit, heb ik aangegeven dat ik ervoor zorgdraag dat het systeem voor het ontvangen van de rapportages goed aansluit op de administraties van werkgevers. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) heeft hierop een digitaal formulier ontwikkeld voor het rapporteren van de benodigde gegevens, welke aan deze eisen voldoet.

Om een goede aansluiting te verzekeren, heeft de RVO een gebruikersonderzoek uitgevoerd en het digitaal formulier samen met werkgevers getest. Op basis daarvan zijn aanpassingen doorgevoerd. RVO stelt dat het formulier ten behoeve van de Rapportageverplichting Werkgebonden Personenmobiliteit nu zo is ingericht dat werkgevers hun gegevens vlot kunnen invullen op basis van de informatie die ze voorafgaand hebben verzameld. De resultaten van het gebruikersonderzoek zijn weergegeven

¹⁰ Kamerstuk 35 334 en 31 305, nr. 252

¹¹ Stb. 2023, nr. 472

¹² Kamerstuk 33 118, nr. 231

in het rapport «Inzichten onderzoek Rapportageverplichting Werkgebonden Personenmobiliteit» dat als bijlage bij deze brief is gevoegd.

Rapport economische betekenis EV-sector

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de RVO volgen de ontwikkelingen in de sector elektrisch vervoer (EV) en de economische waarde hiervan continu. Zo willen we de economische kansen die elektrisch rijden biedt volledig benutten. Sinds 2015 verschijnt daarom tweejaarlijks een monitor over het verdienpotentieel van de EV-sector in Nederland.

De meest recente monitor is onlangs gepubliceerd onder de titel *Economische betekenis sector elektrisch vervoer Nederland 2020–2022*. Uit het onderzoek blijkt dat de EV-sector in toenemende mate bijdraagt aan de economische positie van Nederland. De toegevoegde waarde van de EV-sector in Nederland groeide in de periode 2019–2021 met 77%; van € 2,05 miljard naar € 3,63 miljard. Hiermee draagt de EV-sector steeds meer bij aan de economie van Nederland. In diezelfde periode steeg de directe werkgelegenheid in de EV-sector met 56% van 19.340 voltijdequivalenten (VTE) naar 30.210 VTE in 2021. De recente update van deze tweejaarlijkse monitor is bijgevoegd bij deze brief.

Tot slot

De komende periode werk ik verder aan de uitvoering van verschillende maatregelen om de mobiliteitssector te verduurzamen om bij te dragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen uit de Klimaatwet. Hierover ontvangt u rond de zomer een uitgebreide voortgangsbrief. Enkele belangrijke onderwerpen die de komende periode spelen wil ik er even uitlichten. Zoals hiervoor aangegeven kunt u een voorstel tegemoet zien voor de implementatie van de REDIII. Ook trek ik samen op met de Minister voor Klimaat en Energie voor de invoering van een Europees emissiehandelssysteem en het opstellen van het Klimaatplan 2024, waarover u op 27 oktober 2023 een contourenbrief¹³ heeft ontvangen. De Minister voor Klimaat en Energie zal u hierover nader informeren.

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

¹³ Kamerstuk 32 813, nr. 1311