

Vergaderjaar 2019–2020

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 494

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 april 2020

Het Klimaatakkoord dat uw Kamer op 28 juni 2019 heeft ontvangen¹ bevat een uitgebreid pakket aan afspraken om de mobiliteit te verduurzamen. Het vormt daarmee een belangrijke mijlpaal die voor de komende 10 jaar richting geeft aan de wijze waarop de verduurzaming van de mobiliteit wordt aangepakt. Duurzaam vervoer wordt steeds meer onderdeel van het dagelijkse leven. Of het nu gaat om de elektrische auto die sterk in opkomst is of het gebruik van het OV en de fiets, Nederland wordt steeds duurzamer mobiel met bijbehorende kansen voor Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen.

Vooralsnog verloopt de uitvoering gestaag en zijn de eerste resultaten zichtbaar. Dat gaat echter niet vanzelf en zal continue aandacht en samenwerking vereisen. U vindt als bijlage een overzicht van de stand van zaken ten aanzien van de afspraken uit het Klimaatakkoord². Daarin vindt u ook de mogelijke vervolgstappen die u van mij kunt verwachten. In het vervolg van deze brief ga ik in op de voortgang rondom het uitvoeringsoverleg mobiliteit en geef ik kort overzicht van de voortgang op de belangrijkste onderwerpen per thema.

Voorafgaand wil ik eerst stilstaan bij de bijzondere en uitzonderlijke situatie waarin we ons bevinden. De maatregelen rondom COVID-19 hebben ieders aandacht en raken iedereen. We werken er, samen met onze partners, desalniettemin hard aan om de doelen op het terrein van duurzame mobiliteit uit het Klimaatakkoord te realiseren. Ik besef dat er partijen zijn die zwaar te lijden hebben onder de omstandigheden. Er kan dan ook een neiging ontstaan om afspraken uit te stellen, maar ik zie dat binnen de sector grote bereidheid is om door te pakken. Ik zie namelijk dat de transitie onverminderd doorgaat en dat, ondanks de coronacrisis, bijvoorbeeld de verkoop van elektrische scooters en snorfietsen in het

¹ Kamerstuk 32 813, nr. 342

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

eerste kwartaal van dit jaar met bijna twee derde is toegenomen ten opzichte van een jaar eerder. Ik wil met de sector bedrijven helpen duurzaam te innoveren en klaar te maken voor toekomstige uitdagingen.

Uitvoeringsoverleg mobiliteit

30 augustus heb ik u geïnformeerd over de vier belangrijkste uitvoeringslijnen van de mobiliteitssector in het Klimaatakkoord.³ Sindsdien is verder gewerkt aan het opzetten van de uitvoeringsstructuren die nodig zijn voor het realiseren van de doelen en afspraken in het Klimaatakkoord en is een nieuwe, externe voorzitter aangewezen voor het uitvoeringsoverleg mobiliteit. Ik ben verheugd te kunnen melden dat Pieter Litjens als voorzitter van het uitvoeringsoverleg mobiliteit aan de slag is gegaan. In het uitvoeringsoverleg zijn uitvoerende partijen aangesloten vanuit elk van de vier pijlers van het mobiliteitsdeel van het Klimaatakkoord. Op 16 april jl. is aan de hand van het bijgevoegde document met de stand van zaken in het uitvoeringsoverleg gesproken over de voortgang van de mobiliteitsafspraken in het Klimaatakkoord.

Samen met de sector zijn we voortvarend aan de slag gegaan met het uitvoeren van de afspraken en ik ben blij de eerste resultaten daarvan te kunnen melden. De aanschafsubsidie voor elektrische personenauto's ligt ter consultatie. En voor de benodigde wijzigingen in wet- en regelgeving die nodig zijn voor implementatie van de hernieuwbare energierichtlijn (RED2) is de consultatiefase recent afgerond. Andere veranderingen zijn reeds doorgevoerd, zoals de wijzigingen van de autobelastingen in het belastingplan en de harmonisatie van milieuzones. Voor een uitgebreid overzicht van de gerealiseerde acties en mogelijke vervolgstappen verwijs ik u naar de bijlage.

Duurzame, hernieuwbare energiedragers

Op dit moment wordt voor implementatie van de RED2 een wijziging in de Wet milieubeheer gereedgemaakt voor toetsing door de Raad van State. Met de wijziging wordt de Nederlandse systematiek om de RED te borgen, de jaarverplichting voor vervoer, voortgezet en robuuster gemaakt. De internetconsultatie van deze wetswijziging heeft in januari van dit jaar plaatsgevonden, tezamen met een toets van het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) en een toets Handhaafbaarheid uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF) van de Nationale Emissieautoriteit (NEa).

Borging van de kwaliteit van brandstoffen is een randvoorwaarde voor de kwantiteit en heeft mijn hoogste prioriteit. Versterking van de systematiek moet onrechtmatigheden voorkomen en aan het licht brengen. Dit vind ik van groot belang met het oog op een verder opschalende biobrandstoffenmarkt in de komende jaren voor het behalen van de klimaatdoelstellingen. Ik informeer u hier binnenkort nader over met een separate brief.

De verankering van de doelstelling uit het Klimaatakkoord om maximaal 27 PJ duurzame hernieuwbare brandstoffen in transport in te zetten bovenop de geraamde inzet uit de NEV 2017 blijft van wezenlijk belang voor het reduceren van de CO₂-uitstoot tot en met 2030. Uit de KEV 2019 blijkt wederom dat de inzet van hernieuwbare energiedragers op dit moment de grootste bijdrage levert aan verduurzaming van de mobiliteitssector. Waar we op langere termijn streven naar nul-emissie vervoer, is op kortere termijn de inzet van duurzame, hernieuwbare energiedragers onvermijdelijk als transitiebrandstof.

³ Kamerstuk 32 813, nr. 378

Waterstofvisie

Op de langere termijn kan waterstof een belangrijke bijdrage leveren aan emissiereductie in met name het zwaarder transport. Daarom investeer ik in de faciliteiten die nodig zijn om de potentie van waterstof in transport te realiseren. Met behulp van de demonstratieregeling klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI) is subsidie verleend voor het realiseren van 17 waterstofstations. Het kabinet heeft 30 maart de kabinetsvisie waterstof toegestuurd aan uw Kamer.⁴ Voor de mobiliteit is het belangrijk dat de productie van groene waterstof een versnelling krijgt door integratie met andere sectoren en de schaalvoordelen die daarmee gecreëerd worden. De visie helpt daarbij en draagt op die manier bij aan de ontwikkeling van waterstofmobiliteit.

Emissieloos vervoer

Het kabinet streeft ernaar dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn. De ontwikkelingen richting elektrisch vervoer zorgen zeker op de (midden)lange termijn voor een aanzienlijke reductie van stikstof- en CO₂-emissies. Gelukkig worden elektrische voertuigen steeds normaler in het straatbeeld. De verkoop van elektrische voertuigen is in 2019 fors toegenomen en ook de eerste waterstof-elektrische taxi's zijn intussen een bekend fenomeen in de binnenstad van Den Haag. Het is belangrijk dat deze trend zich voortzet wanneer we het normale leven weer op kunnen pakken.

Stimuleren bereikbaarheid elektrische auto's voor particulieren

Een belangrijk instrument voor het stimuleren van de bereikbaarheid van elektrisch vervoer voor particulieren is de in het Klimaatakkoord aangekondigde subsidieregeling voor particulieren voor de aanschaf en lease van nieuwe en gebruikte elektrische personenauto's (EV). Op 4 maart heb ik uw Kamer per brief geïnformeerd dat deze in internetconsultatie is gegaan.⁵ Parallel aan de internetconsultatie is de regeling voorgelegd aan het ATR en de Autoriteit Persoonsgegevens.

Inmiddels worden de reacties op de internetconsultatie verwerkt. Er wordt gestreefd naar publicatie van de definitieve regeling in mei of juni en formele inwerkingtreding per 1 juli 2020. De regeling gaat dan gelden voor alle particulieren welke op de datum van publicatie in de Staatscourant of daarna een koop- of leaseovereenkomst hebben gesloten voor de aanschaf van een EV. De regeling gaat gelden voor zowel eerste- als tweedehands (waterstof-)elektrische voertuigen. De uitvoering van deze regeling, inclusief aanvraagprocedure en helpdesk, wordt verzorgd door RVO.

De brancheverenigingen RAI, BOVAG en de ANWB hebben expliciet aangegeven door te willen gaan met implementeren van de aanschafsubsidies. Zij zien dit als een belangrijk instrument om de voorziene effecten van COVID-19 zoveel als mogelijk te reduceren. Ze bepleiten echter wel voor flexibiliteit tussen dit jaar en volgende jaren. Hoe deze flexibiliteit kan worden betracht, is onderdeel van de verdere uitwerking.

Laadinfrastructuur

Onder de bijzondere omstandigheden worden tevens zes samenwerkingsovereenkomsten met decentrale overheden en netbeheerders onder-

⁴ Kamerstukken 32 813 en 29 696, nr. 485

⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 309

tekend. Het Rijk zal hier ook financieel aan bijdragen. Doel van de overeenkomsten is het versnellen van de regionale uitrol van laadinfrastructuur, zoals afgesproken in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De regionale uitvoering brengt een groot aantal werkzaamheden met zich mee die in nauwe samenspraak met de bestuurlijke partners en de netbeheerders moeten worden uitgevoerd. Hierover worden afspraken gemaakt met zes zogenaamde samenwerkingsregio's. Deze samenwerkingsregio's gaan zich inzetten op het gebied van het beleid en de uitrol van laadinfrastructuur voor alle typen voertuigen.

Naar aanleiding van de toezegging aan het lid Van Aalst om in overleg te gaan met pomphouders over de problemen rondom het realiseren van snellaadstations ben ik bovendien in overleg getreden met de brancheorganisaties VNPI, VPR, BETA en Bovag. Met deze organisaties is afgesproken dat zij (rechtstreeks of via een andere brancheorganisatie) betrokken worden bij de herziening van het voorzieningenbeleid verzorgingsplaatsen en daar de mogelijkheid hebben hun zienswijze in te brengen. Daarnaast voer ik een verkenning uit naar de randvoorwaarden voor de uitrol van snelladers op verzorgingsplaatsen. Hierbij bekijk ik hoe de uitrol van snelladers tot 2030 kan worden ondersteund. Voor de 87 verzorgingsplaatsen waar nu geen laadpunt is (maar wel een tankstation), bekijk ik hoe de markt verder aangemoedigd kan worden om alsnog een snellaadpunt te realiseren.

Voor logistieke laadinfrastructuur is in de NAL afgesproken dat de stappen inzichtelijk worden gemaakt die nodig zijn om te komen tot voldoende en robuuste laadinfrastructuur voor logistiek gebruik. Specifiek voor de logistiek wordt daarom in juni 2020 een roadmap opgesteld. In het kernteam Logistiek werken RAI, evofenedex en lenW samen met het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur en ElaadNL. Daarnaast zet de Topsector Logistiek een kennisprogramma «*laden voor logistiek*» op. Het programma geeft onder andere inzicht in de ontwikkeling van de energievraag en de locaties waar laadinfrastructuur voor nul-emissievrachtwagens nodig is; de organisatie en financiering van infrastructuur en energieleverantie; de knelpunten en oplossingen in netbeheer en energielevering. Onderdeel van het kennisontwikkelingsprogramma is het doorrekenen van de behoefte aan laadinfrastructuur in een stad, provincie of regio en bij vervoerders als gevolg van het instellen van een nul-emissiezone voor stadslogistiek. Dit gebeurt onder andere op basis van ritprofielen per logistiek segment. De kennis wordt ter beschikking gesteld aan de samenwerkingsregio's.

Ontwikkelingen in het Rijkswagenpark

In het Klimaatakkoord is het doel gesteld dat het Rijkswagenpark in 2020 voor 20% uit nul-emissie voertuigen bestaat en in 2028 volledig nul-emissie is. Het is belangrijk dat we als overheid laten zien dat elektrisch rijden het nieuwe normaal wordt. Alle departementen, behalve het Ministerie van Defensie vanwege genoten vrijstellingen die de business case voor de transitie naar EV ongunstig maken, hebben toegezegd voor hun eigen wagenpark de 20% te gaan behalen.⁶ Desondanks blijven de ontwikkelingen naar nul-emissie voertuigen bij sommige departementen nog achter op de doelstelling. Ik zet daarom samen met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Minister van Economische Zaken en Klimaat en de Staatssecretaris van Defensie in op verbeteracties, waaronder uitbreiding van de laadinfrastructuur bij

⁶ Daarbij zijn de voertuigen meegenomen die naar verwachting dit jaar besteld en geleverd zullen worden.

Rijksgebouwen, uitbreiding van raamcontracten en verbetering van de monitoring en zal u daar later dit jaar nader over informeren.

Verduurzaming logistiek

Zero-emissie stadslogistiek

In het Klimaatakkoord is overeengekomen dat wordt toegewerkt naar de invoering van middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grotere steden in 2025. De invoering vraagt veel van bedrijven en overheden en vereist een geleidelijk en zorgvuldig proces. Zowel bedrijven als overheden wordt tijd gegund om de overgang te maken op een dusdanige manier dat die haalbaar en betaalbaar is en dat zij aan kunnen sluiten bij natuurlijke momenten van investeringen. Afgesproken is dat de locatie (welke stad), de omvang van de zone en het geldende toegangsregime van de zero-emissiezones voor stadslogistiek tijdig voor de invoering van de zone duidelijk zijn. Dit is van belang zodat bedrijven in de gelegenheid zijn om te kunnen anticiperen op daadwerkelijke invoering van die zones en ook weten of zij ermee te maken krijgen.

Ook moeten bedrijven en overheden erop kunnen rekenen dat er tijdig voldoende emissieloze bestel- en vrachtauto's zijn, dat deze voertuigen beter betaalbaar worden en dat de laadinfrastructuur tijdig op orde is. Over al deze facetten ben ik met betrokken partijen, waaronder VNG, Stichting Natuur & Milieu, RAI Vereniging, BOVAG, TLN, evofenedex en MKB-NL, in gesprek. Ik verwacht nog voor de zomer aan uw Kamer duidelijkheid te geven over de contouren van het toegangsregime en het verdere besluitvormingsproces daarover. Tevens kan dan de uitvoeringsagenda stadslogistiek worden vastgesteld. Dit is een gezamenlijk actieplan van de betrokken partijen om te komen tot zero-emissie stadslogistiek vanaf 2025.

Zero-emissie OV-bussen

Op 20 november 2019 heb ik de samenwerkingsovereenkomst inzake de inkoop en inzet van 50 waterstofbussen in Nederland getekend met de gedeputeerden van de provincies Groningen en Zuid-Holland. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de transitie naar nul-emissie OV-busvervoer. Uiterlijk 2021 gaat er in deze provincies met totaal 50 waterstofbussen gereden worden en dit betekent een forse versnelling van introductie van dit type OV-bussen. In het Landelijk Bestuursakkoord voor zero-emissie OV-busvervoer is afgesproken dat vanaf 2030 al het OV-busvervoer volledig nul-emissie is. Op dit moment zijn er 787 emissieloze bussen in de dienstregeling en ik verwacht nog dit jaar de duizendste emissieloze bus te verwelkomen.

Verduurzaming personenmobiliteit

Belangrijk in de verduurzaming van personenmobiliteit is de inzet op de fiets, openbaar vervoer en werkgerelateerd verkeer. De fiets heeft een probleemoplossend vermogen voor bereikbaarheidsdoelstellingen én positieve impact op leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelstellingen. Door in een vroeg stadium inzichtelijk te maken (in) welke (mate) fietsvoorzieningen bijdragen aan de opgaven waar het Rijk en/of de regio voor staan, kan door werk met werk te maken slim geïnvesteerd worden in het realiseren van onze gezamenlijke doelstellingen. Deze aandachtspunten kwamen naar voren uit de inventarisatie die gedaan is naar meekoppelkansen voor de fiets bij Rijksinfrastructuurprojecten. Het recente Voorbeel-

denboek Fiets, opgesteld door Rijkswaterstaat, illustreert dit.⁷ Samen met de Tour de Force, Rijkswaterstaat en ProRail wordt nu verder verkend waar de overlap zit door op projectniveau de plannen over elkaar heen te leggen. De voortgang bespreek ik tijdens de BO's MIRT.

Tijdens de afgelopen MIRT-ronde heb ik afspraken gemaakt over de inzet van regionale netwerken van werkgevers bij het faciliteren van de transitie naar duurzame mobiliteit. In het e-zine «*werken aan duurzame mobiliteit*» kunnen werkgevers informatie vinden over regelingen en goede voorbeelden op het terrein van duurzame mobiliteit.⁸ Als Rijk nemen we onze eigen verantwoordelijkheid en zijn oktober vorig jaar toegetreden tot de coalitie Anders Reizen. Daarmee committeert het Rijk (als werkgever) zich net als de andere leden van de coalitie aan het doel om de eigen CO₂-uitstoot van de mobiliteit te halveren.

De afspraken op het gebied van openbaar vervoer en spoor worden voortvarend opgepakt. Zo wordt in alle regio's in Nederland gewerkt aan een onderwijsaanpak en werkgeversaanpak, met als doel reizigers beter over de spits te spreiden en zo ruimte voor nieuwe reizigers te creëren. Dit onderwerp heeft een sterke samenhang met de maatregelen rondom COVID-19 en het effect op het openbaar vervoer. Het gebruik van het OV is door de oproep van het kabinet om thuis te blijven werken sterk teruggelopen, maar ook in deze situatie blijft de (hyper)spits in het OV een aandachtspunt. Samen met vervoerders, decentrale overheden en reizigersorganisaties wordt in het NOVB bekeken wat de gevolgen zijn van de COVID-19-maatregelen voor het OV. Naast het stimuleren van het gebruik van het OV, blijft ook het verduurzamen van het OV zelf belangrijk. In een vorig jaar uitgevoerde monitoring blijkt dat ondanks de groeiende volumes reizigers en goederen, de emissies in 2018 met 54% zijn afgenomen ten opzichte van 2016, waardoor de totale CO₂-emissies van de spoorsector nog verder worden gereduceerd tot nagenoeg emissieloos.

APK-test voor controle van roetfilter

In 2015 is in Autobrief II door de Staatssecretaris van Financiën een roettoeslag op de motorrijtuigenbelasting aangekondigd (Kamerstuk 32 800, nr. 27). Deze is op 1 januari 2020 ingegaan. De roettoeslag geldt voor dieselauto's met een hoge roetuitstoot. Dieselauto's met roetfilter hebben een lage roetuitstoot. Voor dieselauto's met roetfilter is een roetfiltercontrole onderdeel geworden van de APK en is een nieuwe test met deeltjester aangekondigd. Op 23 januari 2020 heb ik uw Kamer de beantwoording van de Kamervragen van lid Dijkstra (VVD) over deze nieuwe test doen toekomen. In het ordedebat van 28 januari jl. heeft het lid Postma (CDA) vervolgens verzocht om nader in te gaan op de kosten voor reparatie van een roetfilter, waar de kosten neerdalen en wat dit doet met de restwaarde van de auto (Handelingen II 2019/20, nr. 46, item 25).

Een auto kan om twee redenen worden afgekeurd bij de APK: vanwege een (bewust) verwijderd filter, of vanwege een niet goed werkend filter. Na APK-afkeur moet een auto eerst worden gerepareerd, voordat weer gebruik van de weg mag worden gemaakt. De kosten voor onderhoud en reparatie van een auto dalen neer bij de eigenaar. Kosten voor onderhoud worden beschouwd als normale autokosten. Tegenover de kosten van de nieuwe APK-test staan maatschappelijke baten in de vorm van schonere lucht, vermeden kosten voor gezondheidszorg en langer gezond leven.

⁷ Zie ook <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/publicaties/voorbeeldenboek-fiets/>

⁸ Zie ook <https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/werkenaanuurzamemobiliteit>

Als een roetfilter wordt verwijderd om onderhoudskosten uit te sparen, wordt dat beschouwd als onjuist uitgevoerd onderhoud waardoor opzettelijk schade aan het voertuig wordt toegebracht. Door de toegebrachte schade moet een eigenaar extra kosten maken om het voertuig weer in goede staat van onderhoud te brengen. Bij personenauto's van vóór 2011 en bestelauto's van vóór 2012 kunnen kosten voor reparatie worden vermeden door het roetfilter bij de RDW als verwijderd aan te melden. In dat geval moet de roettoeslag in de MRB worden betaald. Indien een roetfilter defect raakt door bijvoorbeeld een scheurtje in het filterelement, dan gaat het ook om de normale onderhouds- en reparatiekosten van een (oudere) auto.

Een universeel, goedgekeurd direct-fit (voertuig gerelateerd) roetfilter kost tussen de € 300 en € 950. De prijs van een origineel roetfilter van een Euro-4 of Euro-5 dieselauto ligt hoger, veelal in de ordegrrootte € 1.250 à € 2.000. Demontage en montage van een roetfilter kost gemiddeld € 300. Als bij een verwijderd roetfilter het On-Board Diagnose (OBD) systeem is gemanipuleerd dan moet dat worden hersteld. De kosten hiervoor bedragen circa € 200.

Tot slot

Er zijn grote stappen te melden als het gaat om het verduurzamen van de mobiliteit, waarbij ook zichtbaar wordt dat dit kansen voor de Nederlandse economie biedt. Dit is nu al zichtbaar in de laadindustrie en bij de productie van emissieloze bussen waar veel gebruik wordt gemaakt van Nederlandse technologie. Ik realiseer me dat er de komende jaren, zeker bezien vanuit de huidige situatie, veel op de sector en de mensen af zal komen en er ook veel van hen wordt gevraagd. Nauwe samenwerking met de sector zal belangrijk zijn om door de moeilijke periode heen te komen en de geschetste kansen te blijven verzilveren voor de langere termijn. Ik zet daar graag samen met de sector op in.

Aan de hand van het bijgevoegde overzicht zal ik u jaarlijks op de hoogte brengen van de voortgang rondom de afspraken in het Klimaatakkoord voor de mobiliteitssector. Aan de hand daarvan weet u ook wat u van mij op welk moment kunt verwachten. De uitwerking van de afspraken zal in nauw overleg met de betrokken partijen gebeuren. Alleen op die manier kunnen we er voor zorgen dat het mobiliteitssysteem toekomstbestendig is en tegelijkertijd toegankelijk en betaalbaar blijft.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven – Van der Meer