

Vergaderjaar 2020–2021

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 572

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 oktober 2020

Op 17 april heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van de afspraken uit het Klimaatakkoord waarmee de verduurzaming van de mobiliteit een impuls krijgt.¹ Destijds stonden we aan het begin van de COVID-19 pandemie in Nederland. Dit stelt samenleving voor de nodige uitdagingen, met daarbij gevolgen voor de mobiliteitssector. Op dit moment is nog niet duidelijk wat de effecten op de langere termijn zijn en of deze effect hebben op de uitstoot van emissies door mobiliteit. Desalniettemin wordt met de sector doorgewerkt aan het realiseren van de doelen uit het Klimaatakkoord.

Enkele belangrijke stappen zijn de volgende. We gaan in Nederland richting de duizend nul-emissie bussen, waarmee we koploper in Europa zijn. Er zijn samenwerkingsovereenkomsten afgesloten om de uitrol van de laadinfrastructuur te versnellen. Tevens heb ik via de DKTI-regeling ook dit jaar een aantal projecten ondersteund om ondernemers te helpen de stap naar nul-emissie te zetten. Voor dit soort ontwikkelingen is essentieel dat de juiste randvoorwaarden bestaan. Ik verwacht daarom veel van het beleid dat we concreet vormgeven. Als laatste meld ik dat het «missieteam toekomstbestendige duurzame mobiliteit» is ingeregeld, waarmee we de uitwerking van de kennis- en innovatieopgave voor de transitie naar duurzame mobiliteit waarborgen².

In deze brief informeer ik u, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over de stappen die vanaf april zijn gezet om onze mobiliteit verder te verduurzamen en ga ik in op de voortgang ten aanzien van afspraken uit het Klimaatakkoord. Om u in meer detail te informeren, structureer ik deze brief volgens de pijlers van de afspraken voor

¹ Kamerstuk 32 813, nr. 494.

² «Missie D **Emissieloze en toekomstbestendige mobiliteit voor mensen en goederen in 2050**», **Klimaatberaad, 12 maart 2019**, <https://www.klimaatakkoord.nl/themas/kennis--en-innovatieagenda>

mobiliteit in het Klimaatakkoord. Achtereenvolgens ga ik in op *Duurzame energiedragers*, *Elektrisch (personen)vervoer*, *Verduurzaming logistiek* en *Verduurzaming personenmobiliteit*. Tot slot licht ik ontwikkelingen op het gebied van *Voertuigemissies* toe.

Duurzame energiedragers

Centraal in de vergroening van de mobiliteitssector staat de beweging naar het gebruik van meer duurzame energie voor alle transportmodaliteiten op weg, water en in de lucht. Om de verschillende transitiepaden inzichtelijk te maken, ontvangt u bij deze brief de visie *Duurzame Energiedragers in Mobiliteit* (bijlage 1)³. Deze is tot stand gekomen in overleg met de sector en vormt een verdere uitwerking van het hoofdstuk *Mobiliteit* van het Klimaatakkoord. De visie stelt geen nieuwe doelen, maar beschrijft de stand van zaken van de uitvoering van de afspraken uit het Klimaatakkoord, zet de ambities en doelen op een rij en schetst globaal de transitiepaden van de verschillende modaliteiten en energiedragers richting emissievrije mobiliteit. Daarbij worden ook zeevaart en luchtvaart meegenomen. De visie is daarmee tegelijk een actualisering van de *Duurzame Brandstofvisie met LEF* uit 2014. De visie zal periodiek tegen het licht worden gehouden en waar nodig worden herijkt.

DKTI-Transport

Om de transitie naar nul-emissie transport te versnellen, kunnen bedrijven gebruikmaken van de regeling DKTI-transport (Demonstratie klimaattechnologieën en -innovaties in transport). De laatste ronde heeft een aantal mooie projecten opgeleverd. Zo worden door een bedrijf verwisselbare batterij-containers ontwikkeld, waardoor binnenvaartschepen emissieloos kunnen varen. Er wordt getest met een elektrische kraanwagen, er rijden hybride trucks en het aantal tankstations voor waterstof breidt zich uit. Naar verwachting opent begin 2021 een nieuwe tender, die meer mogelijkheden biedt voor opschaling. Via de categorie «learning by using», zullen bedrijven nul-emissie voertuigen gaan toepassen in de dagelijkse praktijk. Laadtijden, rij-bereik en flexibiliteit vormen belangrijke uitdagingen in de transitie naar nul-emissie transport. Een groep koploperbedrijven gaat dankzij de DKTI aan de slag met deze uitdagingen en deelt de leerervaringen, waar later andere bedrijven van kunnen profiteren.

Batterijenstrategie

Batterijen spelen een steeds belangrijkere rol in de energietransitie, bijvoorbeeld in elektrisch vervoer en voor de stabiliteit van het energiesysteem. Begin dit jaar⁴ heb ik u mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat geïnformeerd over de strategische aanpak batterijen. Eind dit jaar zal ik uw Kamer in meer detail inlichten over de stand van zaken aangaande de strategische aanpak batterijen en de uitvoering daarvan.

In juni heb ik, mede namens een belangrijk deel van de sector, contact gezocht met de Europese Commissie over een verplichting voor fabrikanten om data uit het batterij management systeem van elektrische voertuigen beschikbaar te stellen. Deze verplichting is wenselijk voor het bevorderen van de markt voor (onder andere) gebruikte elektrische auto's

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Kamerstuk 31 209, nr. 223.

en om consumenten en tussenhandel voldoende te kunnen beschermen. Deze brief is bijgevoegd (bijlage 2)⁵.

Implementatie EU-Richtlijn Aanleg Infrastructuur voor Alternatieve Brandstoffen

Bij deze brief treft u het eerste monitoringsrapport (bijlage 3)⁶ aan van de EU-richtlijn aanleg van Infrastructuur voor Alternatieve Brandstoffen (Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID) EU 2014/94). De monitoring betreft de uitvoering van doelstellingen voor de aanleg van laad- en tankinfrastructuur in het Nationale Beleidsplan dat door Nederland eind 2016 is opgesteld. Het monitoringsrapport laat zien dat Nederland de doelstellingen met betrekking tot de aanleg van laadinfra, CNG en LNG tankinfrastructuur, waterstoftankstations, LNG bunkerinfrastructuur en walstroom uit het beleidsplan al heeft behaald, of goed op weg is deze voor de gestelde deadlines (2020-2025-2030) te behalen.

Sinds het opstellen van het Nationale Beleidsplan is het Klimaatakkoord afgesloten. Het nationale beleidsplan is hiermee geactualiseerd. De Europese Commissie is bezig met een evaluatie van de AFID richtlijn. Deze wordt in november 2020 verwacht. Ik zal deze dan aan uw Kamer sturen.

De AFID verplicht vanaf 7 december 2020 om bij tankstations waar passend een vergelijking te tonen tussen de geschatte brandstofkosten per 100km voor het rijden op fossiele brandstoffen versus alternatieve brandstoffen. In aansluiting op de, door de Europese Commissie voorgeschreven methodologie, is in Nederland gekozen voor het tonen van deze vergelijking bij de tankstations langs de rijkswegen. De Nederlandse implementatie van de prijsvergelijking is afgestemd met de brancheorganisaties van de tankstations, de autoverkoop en de brandstofleveranciers. Achterliggende gedachte van de verplichting is de automobilist te prikkelen om bij de aanschaf van een volgende auto ook een auto op alternatieve brandstoffen te overwegen. Tegelijkertijd zal een website worden gelanceerd waar meer informatie te vinden is over de kosten van verschillende voertuigen en de milieu-impact ervan.

Elektrisch (personen)vervoer

Om de overstap naar elektrisch rijden te bevorderen, is meer nodig naast betaalbare auto's en voldoende laadinfrastructuur. Consumenten moeten kunnen vertrouwen op de veiligheid, inzicht hebben in de kosten van opladen, voldoende beschikbare laadpunten hebben en met een gerust hart naar het buitenland kunnen reizen met hun elektrische auto. Op die gebieden worden belangrijke stappen gezet.

Veiligheid

Allereerst wil ik benadrukken dat elke elektrische auto die in Nederland wordt toegelaten voldoet aan internationale toelatings- en veiligheidseisen en ook voor oplaadpunten gelden internationale veiligheidsnormen. Wel vind ik het van belang om kennis over de veiligheid van elektrisch rijden en opladen te vergroten, te verspreiden en toe te passen. Op ons verzoek wordt nog dit najaar een update van de «factsheet veiligheid elektrische personenvervoer», gebaseerd op beschikbare onderzoeken en interviews, uitgebracht door een onafhankelijk onderzoeksbureau. Daarin staat de laatste kennis over de belangrijkste veiligheidsaspecten van elektrische auto's en oplaadpunten. Ook is een

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

werkgroep «Veiligheid elektrisch vervoer» opgezet (met o.a. mijn ministerie, de G4, het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur, vereniging DOET, ElaadNL, RAI Vereniging en het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV)) die zorgt voor kennisontwikkeling en verspreiding.

Inzake brandveiligheid heeft Brandweer Nederland onlangs een richtlijn voor brandweeroptreden bij elektrische voertuigen gepubliceerd.⁷ Daarnaast heeft het IFV een publicatie over brandveiligheid van parkeergarages en elektrische voertuigen uitgebracht.⁸ Hierin staan maatregelen waarmee brandveiligheidsadviseurs, incidentenbestrijders en andere betrokkenen bij parkeergarages een maatwerkpakket kunnen samenstellen voor brandveilige parkeergarages. In opdracht van het Ministerie van BZK wordt door NEN gewerkt aan een integrale NEN-norm voor de brandveiligheid van parkeergarages voor alle hedendaagse voertuigen, waarbij ook elektrische auto's en laadpunten worden meegenomen. De norm zal voorzien in een methode om per garage te bepalen welke brandveiligheidsmaatregelen nodig zijn. Afronding van de norm is voorzien in 2021.

Ontwikkelingen in de markt voor elektrische auto's

Door de COVID-19 pandemie is er een terugval in de autoverkoop, met name in de zakelijke markt. Ik blijf met de sector inzetten op een doorgroei naar ruim 500.000 EV's in Nederland in 2025, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord.

Tot nu toe wordt de verkoop van elektrische auto's vooral gedragen door zakelijke rijders. Uit onderzoek⁹ blijkt dat voor particulieren de hoge aanschafprijs van EV de belangrijkste koepdrempel is. Om die reden is de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) conform afspraak uit het Klimaatakkoord op 4 juni 2020 gestart (totale omvang € 252 mln, waarvan € 152 mln voor nieuwverkoop en € 100 mln voor gebruikte EV's). De regeling heeft tot doel dat kleine en middenklasse elektrische personenauto's (nieuw, gebruikt, via koop of «private lease») ook voor particulieren bereikbaar worden. Hiermee wordt ook recht gedaan aan de door de Algemene Rekenkamer geconstateerde onbalans tussen ondernemers en particulieren wat betreft de fiscale/financiële stimulering van nul-emissie voertuigen. De regeling loopt door tot medio 2025 en is jaarlijks gebudgetteerd.

De regeling voor de nieuwe elektrische auto's wordt binnenkort op het punt van het doorschuiven van aanvragen naar een volgend kalenderjaar gewijzigd. Gezien het beroep op de regeling, is nu (2020) al een deel van het verplichtingenbudget voor 2021 belegd. Dat is niet in lijn met de wens van het kabinet, om mensen elk jaar de mogelijkheid te geven een beroep te doen op de regeling en in dat jaar de auto te kunnen kopen. Om dit in de komende jaren te voorkomen heeft het kabinet besloten de regeling aan te passen en de zogenaamde doorschuifbepaling per 2020 (zo spoedig mogelijk na publicatie van de gewijzigde regeling) te schrappen. Vooral voor het laatste jaar van de regeling is deze wijziging van belang om te voorkomen dat mensen in dat jaar geen kans meer krijgen om via

⁷ Richtlijn voor brandweeroptreden bij elektrische voertuigen, Brandweeracademie, 6 mei 2020, <https://www.ifv.nl/kennisplein/veilig-optreden-bij-moderne-voertuigen/publicaties/richtlijn-voor-brandweeroptreden-bij-elektrische-voertuigen>.

⁸ Brandveiligheid van parkeergarages met elektrisch aangedreven voertuigen, Instituut Fysieke Veiligheid, 9 juli 2020 <https://www.ifv.nl/kennisplein/Documents/20200709-IFV-Brandveiligheid-parkeergarages-met-elektrisch-aangedreven-voertuigen.pdf>.

⁹ Met de stroom mee: het stimuleren van elektrisch rijden, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 1 juli 2020, <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/07/01/met-de-stroom-mee-het-stimuleren-van-elektrisch-rijden>.

de regeling een elektrische auto te kopen. De aangepaste regeling zal op korte termijn gepubliceerd worden, daarna kost het voorbereiden van de uitvoering nog minimaal 2 weken. Overigens is er in de regeling ter ondersteuning van de aanschaf van tweedehands elektrische auto's nog steeds budget beschikbaar dit jaar.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 9 september jl. verzocht te reageren op de brief van vrijdag 3 juli 2020 van de Motorrijders Aktiegroep om ook subsidie voor elektrische motoren ter beschikking te stellen. Ik vind het goed dat veel particulieren een elektrische motor overwegen. We begrijpen dan ook de teleurstelling dat motorfietsen niet onder de regeling vallen. De regeling sluit echter aan bij de in het Klimaatakkoord gemaakte keuzes. Gekozen is om uitsluitend de kleinere en compacte middenklasse elektrische personenauto's tussen de € 12.000,- en € 45.000,- te stimuleren, gegeven de beperkte financiële middelen.

Laadinfrastructuur

Snelle uitrol van de laadinfrastructuur is een randvoorwaarde en een cruciale stimulans voor EV-gebruik. Met de bekrachtiging van de samenwerkings-overeenkomsten op 8 juli tussen het Rijk, de lagere overheden en de netbeheerders is de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur officieel gestart. Zes regio's ondersteunen de inliggende gemeenten bij de planvorming en uitrol van voldoende laadinfrastructuur voor alle vervoersmodaliteiten.

Prijstransparantie

Ongeacht hoe rijders voor hun oplaadsessie betalen (met of zonder abonnement bij een serviceprovider), dienen zij voor en na het opladen inzicht te krijgen in de laadprijzen bij publieke oplaadpunten. Om prijstransparantie verder te bevorderen is in juli een onderzoek en implementatieplan opgesteld.¹⁰ Uit het onderzoek blijkt dat er positieve ontwikkelingen bij de betrokken marktpartijen zichtbaar zijn, maar ook de noodzaak van meer transparante laadprijzen. Daarom komt er onder aanvoering van de oplaadbrancheorganisatie een jaarlijkse benchmark over de voortgang, een klachtenloket en een handreiking voor aanbestedende overheden bij concessies voor aanleg van laadpunten. Dit onderzoek is gedeeld met de toezichthouder ACM, die dit jaar verscherpte aandacht heeft voor laadprijzen.

Gebruikersinformatie oplaadpunten

Op zeer korte termijn breng ik een wijzigingsbesluit in consultatie, waarmee een basis ontstaat om exploitanten van publiek toegankelijke oplaadpunten te verplichten gebruikersinformatie over oplaadpunten te delen. Het gaat dan om informatie over o.a. de locatie, de actuele bezettingsstatus van oplaadpunten en de «ad-hoc» oplaadprijs (voor laden zonder abonnement). Rijders moeten via laadpalenapps of -websites eenvoudig te raadplegen informatie krijgen over de beschikbare oplaadpunten. Ook moet de informatie beschikbaar zijn voor professionele partijen, zoals navigatieproviders, zodat zij apps en websites kunnen maken met gebruikersinformatie over alle laadpunten in Nederland.

¹⁰ Onderzoek & implementatieplan prijstransparantie, Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur, EV Consult en CE Delft, 16 juli 2020, https://www.nklnederland.nl/uploads/files/200707_Eindrapport_Prijstransparantie.pdf.

Nul-emissie taxi

Op verzoek van uw Kamer ben ik in overleg met de zowel marktpartijen als overheden (o.a. enkele gemeenten, KNV, Elaad, Leaseplan) over de mogelijkheden om samen te komen tot een samenhangend pakket aan stimulerende, regulerende of faciliterende maatregelen voor de transitie naar nul-emissie taxivervoer. Ook voor de taximarkt geldt dat COVID-19 leidt tot belangrijke uitdagingen door de vraagtuitval waar ondernemers mee te kampen hebben. Desondanks zien de betrokken partijen ook kansen voor een transitie. Ik zet erop in om dergelijke kansen de komende jaren te benutten, met aandacht voor de reële uitdagingen waarvoor de sector nu staat. Dit najaar is er een bestuurlijke bijeenkomst waar met alle partijen gesproken zal worden over de mogelijke contouren en voorwaarden die nodig zijn om de transitie in te zetten, mede op basis van de verwachte ontwikkelingen in de kosten en de beschikbaarheid van laadinfra. Deze zullen verder worden uitgewerkt tot concrete afspraken. Het streven is om in de eerste helft van 2021 met alle betrokken maatschappelijke stakeholders en gemeenten tot een definitief afsprakenstelsel te komen.

Internationaal

Nu elektrisch rijden steeds gebruikelijker begint te worden, zullen meer mensen met hun EV op vakantie willen. Om beter inzicht te krijgen in wat er nodig is voor probleemloos elektrisch rijden over de grens, heb ik onderzoek laten doen naar de gebruikerservaringen van EV-rijders in het buitenland. Concreet is dit onderzocht voor de corridor van Nederland naar Zuid-Frankrijk: de zogenaamde «E-Route du Soleil». Hiermee is een aanpak gecreëerd waarmee ook andere corridors geanalyseerd kunnen worden. De belangrijkste bevindingen zijn met de Europese Commissie en EU-lidstaten gedeeld op 3 september jl. tijdens een conferentie over laadinfrastructuur in het licht van de herziening van de EU-richtlijn over infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFID).

Verduurzaming logistiek

Het verbeteren van de CO₂-prestatie van het Nederlands goederenvervoer komt niet alleen de CO₂-uitstoot ten goede, maar ook de (internationale) concurrentiekracht en winstgevendheid van de Nederlandse logistiek en draagt bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Daarvoor is het belangrijk dat het aanbod van nul-emissie vracht- en bestelauto's de komende jaren groeit. In de afgelopen jaren heeft de markt al aanzienlijke vooruitgang geboekt – met een groeiend aantal fabrikanten die nul-emissie modellen van vrachtwagens en bestelwagens ontwikkelen. Om dat verder te versterken organiseert de *Transport Decarbonisation Alliance* onder mijn voorzitterschap een mondiale serie bijeenkomsten «*Getting Zero Emission Trucks and Vans on the Road!*». Het doel van deze reeks is om de dialoog tussen vraag en aanbod van emissievrije bedrijfsvoertuigen te bevorderen, uitdagingen en kansen te bespreken, en de acties die nodig zijn om de ontwikkeling van deze cruciale markt te versnellen. Ik heb 27 mei de kick-off sessie geopend waarbij ik duidelijk de ambitie van Nederland heb gedeeld en de sector heb uitgenodigd tot meer internationale ambitie op dit onderwerp. De lessen zullen aangeboden worden aan beleidsmakers en internationale besluitvormers tijdens de internationale klimaatonderhandelingen (COP26) in november 2021.

In het Klimaatakkoord is afgesproken om te komen tot een normstellende regeling voor CO₂-prestaties van het goederenvervoer (normering

<http://tda-mobility.org/getting-zero-emission-vans-and-trucks-on-the-road/>.

goederenvervoer), om de efficiencyverbetering te effectueren. Eind vorig jaar is een begin gemaakt om samen met de logistieke sector, overheden en de Topsector Logistiek te komen tot een meerjarige aanpak. Als eerste stap van de meerjarige aanpak zijn de mogelijkheden en kansen voor een normstellende regeling voor CO₂-prestaties in kaart gebracht. Deze zijn door TNO verkend in het rapport «Normering goederenvervoer» dat als bijlage 4 aan deze brief is toegevoegd¹².

De verkenning vraagt verdere verdieping om de mogelijkheden voor CO₂-registratie te toetsen en om de beste opties uit te werken voor toepassing in de praktijk. Als tijdspad hiervoor worden de jaren 2020 en 2021 aangehouden. Het doel van het vervolgtraject is om te komen tot een uniforme, betrouwbare en werkbare manier om bedrijfsmatige CO₂-uitstoot van het goederenvervoer te registreren. Er wordt voor de verschillende logistieke deelsegmenten gekeken naar het CO₂-reductiepotentieel en naar een haalbare norm die daar in de toekomst aan te koppelen is. Tot slot brengt het traject ook potentiële instrumenten in beeld die bedrijven in staat stellen om de CO₂-norm te halen. Het invullen van deze randvoorwaarden is noodzakelijk om de vervolgstap te zetten naar het vastleggen van een wettelijke norm voor CO₂-prestatie van het goederenvervoer.

Verduurzaming Bouw

De bouwsector is belangrijk voor de Nederlandse economie en de werkgelegenheid en staat aan de lat voor een aantal grote maatschappelijke opgaven zoals de woningbouw, verduurzaming en bereikbaarheid. Door te werken aan minder uitstoot in de bouwsector wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de klimaatopgave, de aanpak van de stikstofproblematiek en het Schone Lucht Akkoord. Zodoende kan de sector een bijdrage blijven leveren aan de Nederlandse economie, de productie van woningen, aanleg en onderhoud van infrastructuur en de uitdagingen op het gebied van emissies. Om deze transitie in gang te zetten starten in de tweede helft van dit jaar twee pilotprojecten met nul-emissie mobiele werktuigen: A16 bij Rotterdam (RWS) en hoogwaardig openbaar vervoer in 't Gooi (ProRail). In totaal is 25 miljoen euro beschikbaar voor pilots met nul-emissie mobiele werktuigen. Daarnaast wordt met de medeoverheden, markt en kennisorganisaties gewerkt aan een routekaart richting nul-emissie mobiele werktuigen en bouwlogistiek voertuigen.

Nul-emissie bus

Sinds de zomer van dit jaar rijden al 828 nul-emissie bussen, van de ongeveer 5.300 OV-bussen, in de dienstregeling. Nederland is daarmee op dit moment Europees koploper bij de verduurzaming van de bussen in het openbaar vervoer. We mogen trots zijn op deze prestatie die geleverd wordt door onder meer busbouwers, OV-autoriteiten, vervoerders en netbeheerders. Niet alleen worden bussen gemaakt voor de Nederlandse markt, maar ook velen worden afgeleverd in andere landen. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat een roadmap «Zero emissie bus» wordt opgesteld waarin aandacht uitgaat naar de vraagstukken rondom de meerkosten, nieuwe financieringsarrangementen en het betrekken van het Nederlandse bedrijfsleven. In bijlage 5 treft u de roadmap aan die is opgesteld door Samenwerkingsverband DOVA (decentrale ov-autoriteiten) in samenwerking met de partijen betrokken bij de transitie richting nul emissie bus in het OV¹³.

¹² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

De partijen spannen zich in om ervoor te zorgen dat vanaf 2025 alle nieuwe bussen nul-emissie zijn en in 2030 al het OV-busvervoer volledig nul-emissie is. Op dit moment beraden partijen zich op de vraag welke gevolgen COVID-19 heeft op de concessies en daarmee de aanschaf van nieuwe nul-emissie bussen. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in het kader van de roadmap € 10 miljoen per jaar beschikbaar is voor stimulering van de inzet van nul-emissie bussen. Aankomend jaar worden deze beschikbaar gesteld via de subsidieregeling DKTI.

Verduurzaming personenmobiliteit

Tot aan de COVID-19 pandemie waren we goed op streek met de doelstelling om deze kabinetsperiode 200.000 extra forenzen op de fiets te krijgen en was het aantal fietsforenzen al met 135.000 gestegen. Sinds de COVID-19 pandemie is (naast meer lopen) er meer gebruik gemaakt van de fiets. Ook de verkopen van E-bikes zijn toegenomen. Uit onderzoek¹⁴ blijkt dat het relatieve aandeel fiets hoger ligt dan voor de pandemie, wat onder andere komt door een stijging in e-fietsgebruik.

Ik zet in op het vasthouden van deze gedragsverandering en het stimuleren van het gebruik van de fiets en lopen. Tegelijkertijd dragen we hierdoor bij aan het vitaal houden van de mensen. Samen met de regionale werkgeversnetwerken blijf ik inzetten op het stimuleren van de fiets in het woon-werkverkeer bij bedrijven waar medewerkers niet thuis kunnen werken, zoals bij ziekenhuizen en de politie, door met werkgevers hierover afspraken te maken. Zo zet ik met de «Fietsmissie» werkgevers via verschillende (online) kanalen aan om het hun medewerkers nog makkelijker te maken met de fiets naar het werk te komen. Ook is vanuit het Rijk een netwerk van fietsambassadeurs opgezet. Inmiddels stimuleren al 17 fietsambassadeurs hun werknemers om meer te fietsen naar hun werk en deze ambassadeurs inspireren ook andere werkgevers in hun regio en/of branchegenoten om hun voorbeeld te volgen.

Verduurzamen werkgebonden personenmobiliteit

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de rijksoverheid werkt aan de invoering per 2022 van een normerende regeling met als doel de voor het klimaat negatieve effecten van werkgebonden personenmobiliteit (zakelijk verkeer en woon-werkverkeer) terug te dringen. Met de regeling wil ik een stimulans bieden aan werkgevers om bewust na te denken over de impact van werkgebonden verkeer.

De afgelopen periode heb ik veel gesprekken gevoerd met onder andere werkgevers en andere overheden. Op basis daarvan heb ik een voorstel uitgewerkt, waarbij ik de concept-regeling in consultatie breng. Deze formele (internet)consultatie start in de eerste helft van november. Ik zal uw Kamer informeren over de uitkomsten van de consultatie en de verwerking daarvan bij de voorhang die in het voorjaar van 2021 plaatsvindt.

In de tussentijd help ik werkgevers bij het verduurzamen van het woon-werkverkeer en het zakelijke verkeer door ze te faciliteren en inspireren met best practices, te informeren over (subsidie)regelingen en suggesties te geven over te nemen maatregelen (bijvoorbeeld via het e-zine *Werken aan duurzame mobiliteit*). De regionale werkgeversnetwerken spelen ook hier een belangrijke rol. Zij hebben de expertise in huis

¹⁴ Nieuwe inzichten mobiliteit en de coronacrisis, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 21 juli 2020, <https://www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2020/07/21/nieuwe-inzichten-mobiliteit-en-de-coronacrisis>.

om werkgevers maatwerkadvies te geven. Ik ondersteun van harte hun gezamenlijke campagne #Zowerkthet.nl die 22 september live ging. Deze attendeert werkgevers op de verschillende mogelijkheden die er zijn om flexibel te werken en slim te reizen. Daarnaast werk ik samen met de Coalitie Anders Reizen, een coalitie van grote werkgevers die koploper willen zijn op terrein van duurzame mobiliteit.

Voertuigemissies

Er zullen nog lange tijd voertuigen rondrijden die gebruikmaken van (fossiele) brandstoffen in de aandrijflijn. Voor de reductie van emissies van deze voertuigen blijf ik inzetten op verschoning en handhaving van normen. Op 23 januari 2020 heb ik uw Kamer via de zevende overzichtsbrief¹⁵ geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen op het gebied van fraude met het emissiegedrag van dieselloper. Dit betrof onder andere de resultaten van het onderzoek van de RDW naar het emissiegedrag van automodellen van Suzuki en Jeep. Het onderzoek bracht aan het licht dat zowel bij de Suzuki Vitara (Euro6b) als de Jeep Grand Cherokee (Euro5a) sprake was van ongeoorloofd schakelgedrag welke de emissies beïnvloeden, aangestuurd door het motormanagementsysteem. Inmiddels zijn de lidstaten en de Europese Commissie op de hoogte gebracht van de geconstateerde feiten. Daarnaast hebben beide fabrikanten op verzoek van de RDW software-updates ontwikkeld.

De RDW heeft onderzocht of deze software-updates de emissies van het voertuig in lijn brengen met de eisen die tijdens het moment van de typegoedkeuring geldig waren. Afgelopen zomer heeft de RDW de software-updates voor Suzuki getest, deze testresultaten waren positief. Voor de Jeep Grand Cherokee (Euro5a) was al een positief geteste software-update voorhanden, de fabrikant werkt momenteel aan de aanpassing van deze software aan de verschillende motortypen van de Jeep Grand Cherokee (Euro5a). Met beide fabrikanten zijn afspraken gemaakt over het implementeren van de software in de bestaande voertuigen. Zodra alle technische aspecten zijn afgerond kan worden gestart met de terugroepprocedure. Dit geldt voor de gekentekende voertuigen in Nederland. Andere lidstaten worden geïnformeerd volgens de gebruikelijke procedures zodat ook hier een terugroep kan plaatsvinden. De RDW onderhoudt contact met de lidstaten om zo het terugroepproces in goede banen te leiden.

Consultatie opname APK-test met deeltjesteller voor controle van roetfilters en uitbreiding mogelijkheid aanmelden defect of verwijderd roetfilter bij RDW om kosten voor herstel te vermijden

In de eerste helft van 2020 is de opname van de APK-test met deeltjesteller uitgewerkt. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de door uw Kamer aangenomen motie van het lid Hoogland c.s.¹⁶. Op 6 juli 2015¹⁷, 3 april 2017¹⁸, 12 juli 2018¹⁹ en 20 februari 2019 is uw Kamer geïnformeerd over de ontwikkeling van de nieuwe deeltjestellertest. Er zijn intensieve gesprekken gevoerd met alle belanghebbenden en mede op basis hiervan is het voorstel van de APK-test tot stand gekomen. Voor de invoering van deze test heeft de RDW op 30 april 2020 een uitvoeringsvoorschrift opgeleverd. Invoering van de test is voor de zomer voorgelegd aan de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK). Aan de SO-APK wordt

¹⁵ Kamerstuk 31 209, nr. 222.

¹⁶ Kamerstuk 34 300 XII, nr. 29.

¹⁷ Kamerstuk 30 175, nr. 220.

¹⁸ Kamerstuk 30 175, nr. 250.

¹⁹ Kamerstuk 30 209, nr. 228.

deelgenomen door alle direct bij de APK betrokken partijen, waaronder ANWB, RAI-Vereniging, BOVAG, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en APK-erkenninghouders. Deze partijen hebben aangegeven de wijziging te kunnen onderschrijven, en verzoeken om tijdig duidelijkheid te geven zodat de invoering kan worden voorbereid. Om ook aan andere partijen de gelegenheid te geven om te reageren, ben ik voornemens de komende tijd een internetconsultatie uit te voeren. De beoogde invoeringsdatum voor de nieuwe APK-test is 1 januari 2022. Rekening houdend met voldoende voorbereidingstijd voor alle partijen is mijn inzet dat de wijziging ten minste een jaar voorafgaand aan de invoering wordt gepubliceerd.

Naar aanleiding van vragen van uw Kamer heb ik u op 23 januari 2020²¹ en 17 april 2020²² geïnformeerd over de kosten voor reparatie van een roetfilter. Om tegemoet te komen aan mensen die hiermee te maken krijgen, ben ik voornemens om tegelijkertijd met de opname van de APK-test aan een grotere groep mensen dan nu de mogelijkheid te bieden om kosten voor herstel van hun voertuig te vermijden door de mogelijkheid om een defect of verwijderd roetfilter bij de RDW te melden. Bij personenauto's van vóór 2011 en bestelauto's van vóór 2012 kunnen kosten voor reparatie nu al onder de bestaande regels worden vermeden door het roetfilter bij de RDW af te melden. In dat geval wordt in de APK geen roetfiltertest meer gedaan, maar wordt wel de roettoeslag in de MRB betaald. Ik denk bij deze uitbreiding aan de groep dieselpersonenauto's van voor 2015. Dit kan als een uitbreiding van de overgangsregeling voor invoering van de nieuwe APK-test worden beschouwd. Ik neem dit punt daarom mee als vraag in de consultatie.

Transitie naar nul-emissie nieuwverkoop snorfietsen

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 1 januari 2025 alle nieuwverkopen van snorfietsen op de Nederlandse markt nul-emissie zullen zijn. TNO heeft onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van de uitfasering van snorfietsen met een verbrandingsmotor in 2025 (bijlage 6)²³ en waarschuwt voor een mogelijke verschuiving van snorfietsen met verbrandingsmotor naar bromfietsen met verbrandingsmotor. Aangezien bromfietsen een Europese categorie is blijf ik me in Europees verband hard maken om ook voor deze categorie met bronbeleid te komen. Daarnaast zal ik met de betrokken partijen blijven werken aan het behalen van de afspraken uit het Klimaatakkoord.

Aanscherping van Europese emissienormen

Aanscherping van Europese emissienormen is de meest effectieve manier om de uitstoot van emissies in mobiliteit verder te laten dalen. Het Kabinet zet daarom actief in op de verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen om de uitstoot van verontreinigende stoffen door het verkeer sterk te verlagen. Naar verwachting komt er in de zomer van 2021 een voorstel van de Europese Commissie voor een nieuwe euronorm voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen (Euro 7) en voor de zware bedrijfsvoertuigen als vrachtauto's en bussen (Euro VII). Voor de Nederlandse inzet zal zoals gebruikelijk een BNC-fiche worden opgesteld.

Hiernaast heeft de Europese Commissie onlangs een voorstel gepresenteerd over het monitoren en rapporteren van de werkelijke CO₂-uitstoot en

²¹ Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1461.

²² Kamerstuk 32 813, nr. 494.

²³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

het werkelijke brandstof- of energieverbruik van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen in gebruik. Dit betreft de uitvoering van een element uit de in 2019 vastgestelde CO₂-normering²⁴.

Waar Nederland de afgelopen jaren een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de aanscherping van de CO₂-normering voor 2025 en 2030, is mijn inzet dat Nederland ook weer een voortrekkersrol gaat vervullen in de tussentijdse aanscherping van de zuinigheidsnormen zoals aangekondigd in de Europese Green Deal.

Tot slot

In de afgelopen jaren zijn er belangrijke stappen gezet op het gebied van duurzame mobiliteit. De komende tijd blijf ik mij inzetten om duurzame mobiliteit te bevorderen, zowel vanuit nationaal als internationaal perspectief. Het volgende moment dat ik u over de algehele voortgang van duurzame mobiliteit informeer is in het voorjaar van 2021 met de Stand van zaken uitvoering Klimaatakkoord Mobiliteit.

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

²⁴ Artikel 12 uit Verordening (EU) 2019/631.