

Vergaderjaar 2020–2021

**32 813**

## **Kabinetsaanpak Klimaatbeleid**

**Nr. 714**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juni 2021

Mobiliteit geeft ons vrijheid in ons doen en laten, zowel zakelijk als privé. Iets dat we de afgelopen tijd opnieuw zijn gaan waarderen. Daarnaast zitten we in een transitie die ons veel kansen biedt: naar emissieloos en toegankelijk, slim en comfortabel, veilig en gezonde mobiliteit.

Mobiliteit zonder de uitstoot van CO<sub>2</sub>, dat is de ambitie. En dat moet ook, want het vervoer zorgt, afhankelijk van hoe je precies rekent, voor zo'n 20% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van ons land. Het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 193) steunt ons in deze transitie en is nu volop werk in uitvoering. Iedereen die onderweg om zich heen kijkt, ziet welke stappen we maken. Met vrijwel elk voertuig dat op de weg rijdt. Er zijn steeds meer elektrische personenauto's. Autodelen zit in de lift. Het aantal uitstootvrije bestelbussen neemt inmiddels toe. Meer en meer mensen ontdekken de fiets als geheim wapen, niet alleen tegen de drukte, maar ook voor schone lucht en een gezondere levensstijl. Steeds meer brommers en scooters hoor en ruik je niet meer. Taxichauffeurs stappen over op elektrisch. En ook het zwaardere verkeer verandert. Er rijden nergens in Europa zoveel schone bussen in het OV als in ons land. En schone vrachtwagens, elektrisch of op waterstof, schuiven richting marktintroductie. We krijgen de randvoorwaarden ook steeds beter op orde. Zo worden brandstoffen schoner. En breidt het aantal laadpalen snel uit. Daarvan is een groeiend aantal «slim». Deze laadpalen vergroten de capaciteit van het elektriciteitsnet. Het kabinet verwelkomt de stevigere klimaatambities van de Europese Commissie. Ambitieuze klimaatbeleid is niet alleen nodig om onze klimaatdoelen te halen, maar is ook goed voor onze schone lucht en biedt kansen voor Nederlandse bedrijven. Het Klimaatakkoord is daarvoor een goede basis. Ik kijk er daarom naar uit om verder te bouwen aan de verduurzaming van ons vervoer. Niet alleen samen met burgers, bedrijven, andere overheden en maatschappelijke organisaties, maar ook met uw Kamer.

Met deze brief rapporteer ik u over de voortgang van de afspraken uit het Klimaatakkoord voor wat betreft het onderdeel mobiliteit. In bijlage 1 vindt u de Stand van zaken uitvoering Klimaatakkoord mobiliteit (SUM) 2021 met een meer overkoepelend voortgangsoverzicht<sup>1</sup>. Dit gebeurt aan de hand van de vier pijlers, te weten: 1. Elektrisch vervoer; 2. Verduurzaming van logistiek; 3. Duurzame energiedragers; en 4. Verduurzaming van personenmobiliteit. Hieronder licht ik in hoofdlijnen de inhoud van de SUM 2021 toe voor de belangrijkste punten van de vier pijlers, en geef ik aansluitend de relatie met Europa weer.

## **Elektrisch vervoer**

In deze regeerperiode zijn met het Klimaatakkoord flinke stappen gezet in het verder verduurzamen van de mobiliteit. Hiermee streven we naar 100% emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in 2030 zoals in het Klimaatakkoord is afgesproken. Steeds meer mensen zien de voordelen en stappen over op elektrisch rijden. Terwijl de verkoop van conventionele auto's het afgelopen jaar sterk daalde, bleef de nieuwverkoop van elektrische personenauto's toenemen. Hierdoor was in 2020 ongeveer 20 procent van de nieuw verkochte personenauto's volledig elektrisch, voornamelijk middenklasse auto's die zakelijk worden gebruikt en straks in Nederland voor particulieren ter beschikking komen. Ten opzichte van 2020 ligt de verkoop van elektrische auto's in de eerste maanden van 2021 nu wel 30% lager. Reden hiervan is vooral de in het Klimaatakkoord afgesproken versnelde afbouw van de zakelijke stimulering: De bijtelling werd vanaf 1 januari 2021 met 50% verhoogd ten opzichte van 2020 waardoor vooral nog in december 2020 auto's werden gekocht respectievelijk geregistreerd. De piek in december 2020 was daarbij significant hoger dan in 2019 toen ook al de bijtelling fors werd verhoogd. Oorzaak hiervan lijkt de geldende hogere EU-norm voor 2020 voor personenauto's te zijn. Ook wordt op het ogenblik nog uitgezocht of de vraag naar leaseauto's vanwege Corona (voornamelijk thuiswerken) is gedaald en of dat effect structureel is. Daarnaast stellen particulieren in 2021 naar verwachting hun aankoop uit tot het beschikbaar komen van de aanschafsubsidie per 1 januari 2022.

De nieuwverkoop van elektrische snorfietsen en brommers groeide zeer sterk: in 2017 was het aandeel voor elektrische snorfietsen nog slechts 3% en 4% voor elektrische bromfietsen. In 2020 is dit gegroeid naar respectievelijk 22% en 18%.<sup>2</sup> Dit draagt bij aan onze doelstelling van 100% nieuwverkoop van elektrische snorfietsen in 2025. Nederland is Europees koploper bij de verduurzaming van bussen in het openbaar vervoer. Per 1 januari 2021 rijden er 1.151 nul-emissie bussen, van de ongeveer 5.300 OV-bussen, in de dienstregeling. In 2021 stromen er naar verwachting ongeveer 250 nul-emissie bussen in. COVID-19 heeft mogelijk impact op het aantal nul-emissie bussen dat instroomt in 2022. De in het Klimaatakkoord toegezegde middelen voor nul-emissie bussen worden tot dit jaar ingezet via subsidie uit de DKTI-regeling<sup>3</sup>. De transitie richting nul-emissie in het OV busvervoer neemt hiermee inmiddels wezenlijke vormen aan. Op dit moment loopt een consultatieproces met de OV sector over de wijze waarop de hiervoor bestemde klimaatakkoordmiddelen kunnen bijdragen aan de fase van opschaling waar we nu in zitten. Zodoende wordt een bijdrage geleverd aan de klimaatdoelstellingen en blijft de sector kansen bieden voor het Nederlandse bedrijfsleven.

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

<sup>2</sup> Koninklijke RAI Vereniging.

<sup>3</sup> Demonstratie klimaattechnologieën en -innovaties in transport <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/dkti-transport>.

Het kabinet wil dat elektrisch rijden voor zoveel mogelijk mensen een aantrekkelijke optie is. Nederland beschikt inmiddels over het dichtste laadnetwerk van publieke laadpalen ter wereld. Om de uitrol nog verder te versnellen, werken overheden samen met onder andere de netbeheerders in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) om de groei van het elektrische wagenpark te kunnen faciliteren. Sinds de oprichting van de NAL is het aantal publieke laadpunten voor personenvoertuigen meer dan verdubbeld. Zie voor een verdere toelichting de tussenrapportage NAL (bijlage 2)<sup>4</sup>. Ook voor zwaardere voertuigen is het belangrijk om het laadnetwerk uit te breiden. Zeker nu inmiddels 20 steden aan hebben gekondigd vanaf 2025 een zero-emissiezone voor stadslogistiek in te stellen, is dat een belangrijke opgave. Hier wordt momenteel hard aan gewerkt, onder meer via een goede koppeling tussen de NAL en de Regionale Energiestrategieën (RES'en).

De rijksoverheid heeft zichzelf in het Klimaatakkoord ten doel gesteld om in 2028 een volledig emissievrij eigen Rijkswagenpark te hebben. Voorloper van het Klimaatakkoord op dit punt was de Green Deal Elektrisch vervoer 2016–2020 waarin het Rijk heeft aangekondigd het totale civiele Rijkswagenpark te verduurzamen. In aanvulling op de Jaarrapportage Bedrijfsvoering Rijk 2020<sup>5</sup> informeer ik uw Kamer hierbij over de voortgang. Het percentage emissievrije voertuigen in het Rijkswagenpark was eind vorig jaar 9,3% (exclusief de civiele dienstvoertuigen van Defensie zou dit 16,9% zijn). Bemoedigend is dat van de Rijksbrede bestellingen in januari 2021 al 21% emissievrij is. Om de verduurzaming van het Rijkswagenpark te versnellen heb ik uw Kamer vorig jaar toegezegd om samen met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Minister van Economische Zaken en Klimaat en de Staatssecretaris van Defensie in te zetten op verdere stimuleringsacties. Een van deze acties is dat steeds meer departementen overgaan op het zogeheten «EV, tenzij»-inkoopbeleid. Hierbij geldt als uitgangspunt dat een emissievrij voertuig wordt besteld, tenzij de aard van het voertuig dat op dit moment nog niet toelaat (bijvoorbeeld omdat voor het uitvoeren van een werkproces op dit moment nog geen emissievrij voertuig beschikbaar of voldoende betaalbaar is. Zoals eerder gemeld aan uw Kamer op 16 juli 2020 (Kamerstuk 34 919, nr. 74) via het Plan van Aanpak Energietransitie Defensie 2020–2022 heeft Defensie budget vrij gemaakt voor ongeveer 400 elektrische auto's met bijbehorende laadinfrastructuur. Op basis van de opgedane ervaring wordt een nader ingroeipad bepaald met Defensie, waarin rekening wordt gehouden met het specifieke karakter en de specifieke regelingen van de krijgsmacht. Zodra hier duidelijkheid over is, wordt u hierover geïnformeerd. Samen met het coördinerende Ministerie van BZK voor de bedrijfsvoering zal ik u op de hoogte houden van de voortgang om te komen tot een emissievrij Rijkswagenpark.

### **Verduurzaming van logistiek**

Ook in het goederenvervoer zijn nieuwe stappen tot verdere verduurzaming gemaakt. Op 9 februari 2021 jl. (Kamerstuk 31 209, nr. 226) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de vaststelling van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en de start van de subsidieregeling voor emissieloze bedrijfswagens. Voor bijna 1400 elektrische bestelauto's is dit voorjaar inmiddels al een subsidie aangevraagd. Dat is bijna net zoveel als er vorig jaar in totaliteit zijn verkocht.

Daarnaast werk ik samen met VNG en de logistieke sector toe naar één landelijk loket voor ontheffingsverlening, zodat een onderneming maar

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 490, nr. 301.

een keer een vergunning hoeft aan te vragen. Het onderzoek van de Topsector Logistiek dat inzicht geeft hoe geborgd kan worden dat plug-in hybride vrachtauto's die emissieloos rijden kunnen worden toegelaten in de zero emissiezone voor stadslogistiek zal binnenkort worden afgerond. Begin juli zal ik u hierover nader informeren.

### **Duurzame energiedragers**

Daarnaast is uw Kamer recent<sup>6</sup> geïnformeerd over de openstelling van de regeling Stimulering Duurzame Energieproductie (SDE++) 2021. Ik heb, samen met de Minister van EZK, conform afspraken in het Klimaatakkoord gezorgd dat deze regeling opengesteld wordt voor duurzame geavanceerde biobrandstoffen, zoals bioLNG. Dit is een belangrijke stap om de productie en innovatie van deze brandstoffen, binnen de door het duurzaamheidskader gestelde grenzen, te stimuleren en de doelen uit het Klimaatakkoord te realiseren.

Het wetsvoorstel (Kamerstuk 35 626, nr. 2) voor de implementatie van de Renewable Energy Directive (RED II) is op 25 mei jl. (Handelingen II 2020/21, nr. 79, Stemmingen) door de Tweede Kamer vastgesteld. Met dit wetsvoorstel zorg ik voor een raamwerk aan (delegatie)grondslagen om de systematiek van de jaarverplichting, conform het Klimaatakkoord voort te zetten. De nadere invulling vindt plaats in het Besluit energievervoer voor de kalenderjaren 2022 tot en met 2030. Voor de behandeling zal ik rekening houden met de door uw Kamer aangenomen moties. De regelgeving voor de RED II dient per 1 januari 2022 in werking te treden in Nederland.

### **Verduurzaming van personenmobiliteit**

Aanvullend heb ik mij sterk gemaakt om het fietsgebruik in Nederland te bestendigen en verder uit te breiden. Stimulering van fietsgebruik draagt bij aan een groot aantal maatschappelijke opgaven, waaronder duurzame mobiliteit. Vanuit het Regeerakkoord heeft het Rijk € 100 mln. mee geïnvesteerd in de realisatie van 17 snelfietsroutes en uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten. Vanuit het Klimaatakkoord is additioneel nog eens € 75 mln. geïnvesteerd in de uitbreiding van deze fietsparkeervoorzieningen. Tevens is met de werkgeversaanpak ingezet op gedragsstimulering om meer forenzen de fiets te laten nemen en is een netwerk van fietsambassadeurs opgezet. Op 8 maart jl. heb ik uw Kamer het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen gestuurd.<sup>7</sup> Het streven is dit toekomstbeeld verder uit te werken richting het najaar 2021.

### **Europese samenwerking**

Het is een mooie stap dat de Europese Raad en het Europees Parlement onlangs zijn overeengekomen het CO<sub>2</sub>-reductiedoel voor de Europese Unie te verhogen naar 55% in 2030. Met de in december jl. verschenen EU Strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit<sup>8</sup> en de voorstellen voor het Fit for 55%-pakket die de Commissie op 14 juli zal presenteren, wordt nadrukkelijk ook de aandacht gevestigd op het belang van verduurzaming in mobiliteit en transport. Voor het onderdeel mobiliteit in het Klimaatakkoord zijn het meest relevant de aangekondigde aanscherping van de CO<sub>2</sub>-standaarden voor personenauto's en lichte bestelwagens; de herziening van de Richtlijn voor Alternatieve Brandstoffen Infrastructuur (AFID); en de herziening van de Hernieuwbare Brandstoffen Richtlijn (RED II).

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 239, nr. 329.

<sup>7</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 326.

<sup>8</sup> EUR-Lex – 52020DC0789 – EN – EUR-Lex (europa.eu).

Ik maak mij er in Europa hard voor dat wordt ingezet op de meest effectieve manieren om onze uitstoot te verminderen. Zo heb ik in maart dit jaar met gelijkgestemde lidstaten de Europese Commissie opgeroepen tot het opstellen van ambitieuzere CO<sub>2</sub>-standaarden voor personenauto's en lichte bestelwagens.<sup>9</sup> De aangekondigde aanscherping hiervan is van belang, omdat zulke standaarden de bewezen meest kosteneffectieve manier is om CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren en aansluit bij de EU als een interne markt. Dit gaat hand in hand met de grootschalige uitrol van laad- en tankinfrastructuur, zoals in Nederland via de NAL, maar ook met de herziening van de AFID. Ik kijk eveneens uit naar de herziening van de RED II, omdat de toepassing van hernieuwbare, duurzame brandstoffen in de transitie naar nul emissie noodzakelijk is om op zo kort mogelijke termijn de uitstoot zoveel mogelijk te verminderen. Zodra de wetsvoorstellen van de Europese Commissie zijn gepresenteerd, zal ik uw Kamer hier middels de gebruikelijke BNC-procedure over informeren.

Tenslotte sloot op 12 mei jl. de internetconsultatie voor de regeling ter bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen. Deze regeling vormt de implementatie van de Europese Clean Vehicles Directive, die op 2 augustus 2021 van kracht wordt, en verplicht elke aanbestedende dienst om bepaalde percentages voertuigen schoon of energiezuinig aan te besteden. In juni ontvangt uw Kamer van mij een overzicht van de reacties op de internetconsultatie, en de regeling ten behoeve van de voorhang-procedure.

### **Mondiale initiatieven**

Als voorzitter van de Transport Decarbonisation Alliance, een groep landen, bedrijven en steden die willen bevorderen dat de emissies van vervoer in lijn komen met het Klimaatakkoord van Parijs, heb ik twee initiatieven gestart. Het eerste initiatief is een proces dat moet leiden tot een mondiaal «Memorandum of Understanding» over emissieloos vrachtvervoer. Een grote groep landen kan door het tekenen hiervan tijdens de jaarlijkse Klimaatonderhandelingen in november dit jaar (COP26) een sterk signaal zenden aan de markt over de ambitie voor emissieloos vrachtvervoer. Die ambitie is dat tenminste 30% van de nieuwverkoop van vrachtvoertuigen emissieloos is in 2030 en 100% in 2050. Het tweede initiatief gaat over het aanjagen van investeringen in emissieloos vervoer. Met de Wereld Bank en het World Resources Institute ben ik daartoe de «Transport Decarbonisation Investment series» gestart. Doel daarvan is om investeringsbarrières in kaart te brengen en richting COP26 aanbevelingen te doen hoe deze barrières op te lossen.

### **Tot slot**

Ik ben blij met de resultaten die samen met partijen in het veld de afgelopen jaren zijn gerealiseerd. De SUM2021 laat zien dat het Klimaatakkoord anderhalf jaar na publicatie volop werk in uitvoering is. Dat kan alleen samen met al die partijen die het Klimaatakkoord ondersteunen en helpen uitvoeren. Ik ben daarnaast zeer verheugd met de snelle groei van elektrisch rijden met auto, snor- en bromfiets. In de Klimaat en Energie Verkenning (KEV) van november 2020 is aangegeven dat we voor de Mobiliteit op koers liggen. Dat is goed nieuws. We zijn echter nog niet klaar en moeten samen alles op alles blijven zetten om de doelen van het Klimaatakkoord in 2030 en daarna te halen.

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

<sup>9</sup> Te vinden via Non-paper – Transition to zero-emission light-duty vehicles | Publication | The Netherlands at International Organisations (permanentrepresentations.nl).