

Vergaderjaar 2018–2019

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 378

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 augustus 2019

Het Klimaatakkoord dat uw Kamer op 28 juni 2019 heeft ontvangen¹ bevat belangrijke afspraken om de mobiliteit te verduurzamen. Een belangrijke mijlpaal die voor de komende 10 jaar richting geeft aan het vraagstuk hoe we de verduurzaming van de mobiliteit gaan aanpakken. Op 3 juli heeft uw Kamer over het Klimaatakkoord gedebatteerd met het kabinet. In deze brief informeer ik u op welke wijze ik uw Kamer periodiek zal informeren over de voortgang en hoe ik samen met alle partijen ga optrekken.

Voortgang maatregelen duurzame mobiliteit

Het kabinet informeert uw Kamer over de voortgang van het klimaatbeleid met de klimaatnota, op basis van de Klimaatwet. Dat gebeurt gelijktijdig met de Klimaat en Energie Verkenning (KEV), die een prognose geeft van CO₂-emissies. Vooruitlopend hierop, informeer ik u in de bijlage van deze brief over de voortgang van een aantal lopende initiatieven. Dit zal ik doen aan de hand van de vier thema's duurzame mobiliteit uit het Klimaatakkoord, te weten: 1) duurzame hernieuwbare energiedragers in mobiliteit, 2) elektrisch personenvervoer, 3) verduurzaming logistiek (inclusief duurzaam inkopen overheden) en 4) verduurzaming personenmobiliteit (inclusief regionale aanpak).

Op 28 juni 2019 heeft het kabinet uw Kamer geïnformeerd over de uitvoering van het Urgenda-vonnis (Kamerstuk 32 813, nr. 341). Op het gebied van mobiliteit gaat het over de extra inzet van biobrandstoffen en een pakket maatregelen gericht op het verduurzamen van mobiliteitsgedrag. Het kabinet beziet de uitvoering van het Urgenda-vonnis in samenhang met de maatregelen die richting 2030 worden genomen ter uitvoering van het Klimaatakkoord.

¹ Kamerstuk 32 813, nr. 342

Het kabinet zal, ten behoeve van de volgende kabinetsformatie, ten minste drie varianten van betalen naar gebruik bij autorijden onderzoeken, voorbereidingen schetsen en waar mogelijk of nodig deze voorbereidingen treffen. De invoering van het nieuwe stelsel wordt betrokken bij de reeds voorgenomen belastingherziening in 2025.

Gezamenlijke aanpak

Voor de realisatie van deze afspraken is niet alleen het kabinet verantwoordelijk, maar ook diverse andere partijen, zoals decentrale overheden, bedrijfsleven, brancheorganisaties en ngo's. Alleen gezamenlijk kunnen we onomkeerbare stappen nemen naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem voor reizigers en goederen dat vrij is van de uitstoot van broeikasgassen. Ik merk dat er bij heel veel partijen veel energie is om voortvarend aan de slag te gaan met de uitvoering van de maatregelen.

Zoals eerder aangegeven bouwt het Klimaatakkoord voort op lopende initiatieven, waarvan de resultaten op 1 oktober 2019 zijn te zien op het «Festival Duurzame Mobiliteit». Een werkconferentie waar we de eerste mijlpalen vieren en doorpakken op de opgestelde activiteiten. Als onderdeel van de werkconferentie zal ik de hoofdrolspelers op het gebied van duurzame mobiliteit bij elkaar halen om de voortgang te bespreken.

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

BIJLAGE

Duurzame hernieuwbare energiedragers in mobiliteit

Centraal in de vergroening van de mobiliteitssector staat de beweging naar het gebruik van meer duurzame energie voor alle transportmodaliteiten. Naast een gedragsverandering in onze personenmobiliteit en optimalisering van logistieke processen is het nodig dat er zo snel mogelijk een transitie plaatsvindt naar 0% fossiele brandstoffen in het vervoer. Dit vraagt om inzet op batterij (hernieuwbaar) elektrisch, groene waterstof, zonne-energie, hernieuwbare brandstoffen zoals Power-to-X en synthetische brandstoffen en duurzame biobrandstoffen. In de strategie voor het verduurzamen van de verschillende vervoersmiddelen ligt de prioritering op zero-emissie en is de inzet van hernieuwbare brandstoffen een middel om tijdig de emissiereducties te bereiken.

In het Klimaatakkoord is afgesproken om naast de inzet van elektriciteit en waterstof, maximaal 27 PJ hernieuwbare brandstoffen in het wegverkeer bovenop het 2030 scenario van de Nationale Energieverkenning 2017 in te zetten. Ter vergelijking werd in 2018 voor 24,3 PJ hernieuwbare energie fysiek aan de Nederlandse markt voor vervoer geleverd. Om aan de ambitie uit het Klimaatakkoord invulling te geven is een breed scala aan duurzame energiedragers nodig waarbij op dit moment twee eerste stappen zijn genomen.

Allereerst treedt op 1 oktober 2019 de nieuwe regelgeving voor E10 in werking. E10 is benzine waar tot maximaal 10% aan duurzame bio-ethanol in kan zitten. Samen met de verschillende marktpartijen is gewerkt aan informatiemateriaal voor de consument, zodat hij kan nagaan of zijn auto zonder problemen op E10 kan rijden. Deze informatie is vanaf begin september beschikbaar bij tankstations en garages. Door deze maatregel kan verder invulling worden gegeven aan de nationale jaarverplichting voor hernieuwbare energie die vanwege de herziene Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED2) richting 2030 gaat toenemen. De implementatie van de RED2 naar Nederlandse wetgeving is op dit moment in volle gang. Naar verwachting zal in het tweede kwartaal van 2020 een voorstel naar de Kamer worden gestuurd.

Ten tweede is in het Klimaatakkoord afgesproken dat voor de verduurzaming van het wegvervoer op de korte termijn een compensatieregeling voor bio-LNG komt. In het overleg met de sector zijn de uitgangspunten voor een compensatieregeling overeengekomen. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan deze regeling en zal naar verwachting in september de internetconsultatie van start kan gaan. Hiermee wordt tevens uitvoering gegeven aan de gewijzigde motie van het lid Stoffer² (SGP). De stimulering van bio-LNG is niet additioneel ten aanzien van de afspraken in het Klimaatakkoord. De inzet vindt plaats binnen de jaarverplichting hernieuwbare energie voor vervoer en bijbehorende duurzaamheidseisen.

Om over de verschillende sectoren waar biomassa wordt ingezet consistente duurzaamheidscriteria te hebben, wordt een integraal duurzaamheidskader opgesteld. Aan een special (SER-)commissie wordt hierover advies gevraagd. Voor de langere termijn is het streven van partijen om duurzame biomassa in te zetten voor hoogwaardige toepassingen in de sectoren waar weinig alternatieven zijn, bijvoorbeeld als grondstof in de industrie en als brandstof in zware voertuigen en de lucht-

² Kamerstuk 35 095, nr. 14

en zeevaart. De inzet is dat het SER-advies over het duurzaamheidskader in het eerste kwartaal van 2020.

Elektrisch personenvervoer

De kabinetsambitie is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn. Denk daarbij aan auto's met een waterstofbrandstofcel en batterij-elektrische auto's. In de eerste helft van 2019 was 7,5% van alle nieuw verkochte personenauto's emissieloos. Om deze trend door te zetten en de kabinetsambitie te realiseren, is ook de komende jaren financiële ondersteuning noodzakelijk. De fiscale stimulering van elektrische auto's, zoals overeengekomen in het Klimaatakkoord, wordt door de Staatssecretaris van Financiën uitgewerkt in een apart wetsvoorstel, als onderdeel van het Belastingplan 2020.

Daarnaast is door het Ministerie van IenW gestart met de vormgeving van stimuleringsregelingen voor particulieren. Dit betreft een aanschafsubsidie voor nieuwe elektrische middenklasse personenauto's voor particulieren. De regeling wordt zodanig ontworpen dat de subsidies zo doelmatig mogelijk worden ingezet in het licht van de nationale klimaatdoelstelling. Inzet is om deze regeling zo spoedig mogelijk in te laten gaan. Naar huidig inzicht zal dat medio 2020 zijn. Op dit moment worden de juridische mogelijkheden in kaart gebracht of de regeling met terugwerkende kracht al begin 2020 in kan gaan.

Verder wordt in samenwerking met de partijen uit de sector, die verenigd zijn in het Formule E-team, een stimuleringspakket uitgewerkt voor de tweedehandsmarkt, waarbij de mogelijkheden voor een laadtegoed, aanschafsubsidie of tegemoetkoming voor de aanleg van een laadvoorziening worden onderzocht. Dit pakket zal uiterlijk in 2021 in werking treden. Ook hierbij worden de mogelijkheden onderzocht of dit sneller kan. Ook komt de sector met een plan voor een uniforme batterijcheck voor alle tweedehands elektrische voertuigen. Voor beide pakketten worden in 2020 diverse communicatiemiddelen ingezet om de burger te informeren over de mogelijkheden.

Vanzelfsprekend moet ook de laadinfrastructuur op orde zijn. Zoals afgesproken in het Klimaatakkoord werken in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur de sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk samen om de benodigde versnelling te realiseren. Dit jaar starten 21 gemeenten met de uitrol van 45 slimme-laadpleinen, met in totaal 472 laadpunten. Op deze laadpleinen worden de netcapaciteit en groene stroom optimaal benut en is terugleveren van stroom aan het net mogelijk (vehicle-to-grid). Zo wordt CO₂ bespaard en worden noodzakelijke investeringen in netcapaciteit gereduceerd. Om de informatie voor de rijder over beschikbare laadstations en laadprijzen te verbeteren, leidt Nederland een EU-project met 15 lidstaten. Binnen het project wordt gewerkt aan het opzetten van nationale toegangspunten voor laadpuntendata en afspraken over uit te wisselen data. Dit maakt het eenvoudiger voor bijvoorbeeld appontwikkelaars om goede data te vinden en navigatiediensten te ontwikkelen. Verenigingen van Eigenaren (VVE's) kunnen sinds kort een lening uit het Nationaal Energiebespaarfonds krijgen voor de aanleg van laadpunten en bekabeling. Dit moet de drempel van de soms hoge kosten voor aanleg van laadpunten op gedeelde parkeerterreinen wegnemen. Naar schatting zijn er in Nederland zo'n één miljoen appartementen met gedeelde parkeerterreinen. Parallel wordt gewerkt aan het vergemakkelijken van de besluitvorming ten aanzien van het plaatsen van laadpalen bij VVE's.

Naast laadinfrastructuur wordt ook gewerkt aan de realisatie van waterstoftankstations. Eind 2020 zijn 15 waterstoftankstations in gebruik.

Ook komen steeds meer waterstofvoertuigen in het Nederlandse wagenpark. Zo rijden er momenteel 35 taxi's in Den Haag op waterstof die worden ingezet voor doelgroepenvervoer.

Verduurzaming logistiek (inclusief duurzaam inkopen)

Bedrijven willen dat hun goederen snel en betrouwbaar op de plaats van bestemming komen. Dát verandert de komende jaren niet, wel de manier waarop. Mede gedreven door de afspraken uit het Klimaatakkoord werken we toe naar een innovatief, duurzaam en kostenefficiënt transport-systeem. Daarbij wordt ook de relatie opgezocht met verschillende maatschappelijke opgaven. Een mooi voorbeeld van opgavengericht samenwerken is de verbinding van de verduurzaming van logistiek met het Circulaire Economie Programma, transitieagenda kunststoffen. Gezamenlijk wordt gewerkt aan de verduurzaming van de E-commerce, waar de uitdagingen en mogelijke oplossingen van stadslogistiek en bezorg- en retourlogistiek samenkomen.

Om de CO₂-uitstoot in de transportsector terug te dringen is het van belang om stevig te blijven inzetten op het Europees bronbeleid, zodat vracht- en bestelauto's schoner en zuiniger worden. Om de klimaatdoelstellingen te halen in het daarnaast belangrijk dat 1) 30 tot 40 grotere steden daadwerkelijk vanaf 2025 middelgrote zero-emissie zones gaan invoeren voor stadslogistiek en 2) het achterland en continentaal vervoer ieder jaar 2% efficiënter wordt. Over de efficiencyverbeteringen van het achterland en continentaal vervoer worden op dit moment met verschillende partijen verkennende gesprekken gevoerd op welke wijze dit vorm en inhoud kan krijgen.

Stadslogistiek

In het Klimaatakkoord is afgesproken om vanaf 2025 in 30 tot 40 grotere gemeenten een middelgrote zero-emissiezone voor stadslogistiek in te voeren. Met deze opgave wordt voortgebouwd op de afspraken uit de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) die inmiddels door bijna 200 partijen is ondertekend. Het gaat om een brede coalitie van overheden, bedrijfsleven en branche- en belangenorganisaties waarmee samen wordt opgetrokken om de zero-emissie zones voor stadslogistiek in te voeren. Met vertegenwoordigers van de brede coalitie wordt gewerkt aan een uitvoeringsagenda stadslogistiek die in het eerste kwartaal 2020 gereed is.

Om de overgang naar zero-emissie stadslogistiek mogelijk te maken worden gemeenten ondersteund en zijn de beschikbaarheid en betaalbaarheid van emissieloze bestel- en vrachtauto's en een goede laadinfrastructuur van essentieel belang. Voor de ondersteuning van gemeenten is begin 2019 het initiatief genomen tot het opzetten van een SamenwerkingsProject Expertpool Stadslogistiek (SPES). Op dit moment worden vanuit het Ministerie van IenW 24 gemeenten actief ondersteund bij het voorbereiden van de besluitvorming om te komen tot een zero-emissie zone voor stadslogistiek.

Voor de betaalbaarheid van een zero-emissie voertuig voor logistieke doeleinden is in het Klimaatakkoord overeengekomen dat er een stimuleringsprogramma komt. Dit programma zal uiterlijk 1 januari 2021 in werking treden of zoveel eerder als mogelijk. Het is daarbij van belang dat zowel kleine als grote ondernemingen aanspraak kunnen maken op de subsidie. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van lease, zodat kleine ondernemers met bestelbussen aan kunnen sluiten bij

natuurlijke momenten voor vervanging zonder hoge startinvestering te hoeven te doen.

Net zoals bij personenauto's, is ook hier van belang dat de laadinfrastructuur tijdig op orde. Ook dit is onderdeel van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, waarbij gebruik zal worden gemaakt van de inzichten die de Topsector Logistiek met een aantal externe experts de behoefte in kaart gebracht om zero-emissie zones voor stadslogistiek mogelijk te maken³. Samen met Topsector Logistiek zullen ook de Meerjaren Missie gedreven Innovatieprogramma's (MMIP's), onderdeel van de Integrale Kennis en Innovatie Agenda (IKIA) van het Klimaatakkoord worden opgepakt. In de MMIP's is de kennisvraag en innovatiebehoefte opgenomen die de transitie naar duurzame mobiliteit moet aanjagen.

Duurzaam inkopen overheden

Gemeenten en provincies vervullen vanuit hun inkoopprocessen een belangrijke aanjagende rol in de verduurzaming van de mobiliteit. Het gaat daarbij enerzijds om logistieke activiteiten, zoals bevoorrading en onderhoud van gemeentegebouwen, ophalen van diverse particuliere afvalstromen en bouwactiviteiten in de stad en anderzijds om personenvervoer, zoals aanbestedingen voor openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Voor bussen en doelgroepenvervoer is hierover een bestuursakkoord afgesloten en voor reinigingsvoertuigen is recent een convenant afgesloten. Deze drie onderwerpen licht ik hierna kort toe.

Op dit moment rijden al meer dan 450 elektrische bussen rond en uiterlijk in 2030 moeten alle 5100 bussen in het openbaar vervoer zero-emissie zijn. In het Bestuursakkoord zero-emissie bus (BAZEB) zijn hierover afspraken gemaakt en zijn partijen volop aan de slag met de uitvoering hiervan. Voor het halen van de doelen is het van belang om niet alleen naar de voertuigkant te kijken, maar ook naar de benodigde laad- en tankinfrastructuur. In het algemeen overleg openbaar vervoer en taxi d.d. 21 maart jl. is toegezegd om de Tweede Kamer nader te informeren over de laadinfrastructuur voor elektrische bussen. Een aantal van de knelpunten uit het rapport van PWC «Verbetering realisatie zero emissie busvervoer» dat is opgesteld in opdracht van Stedin worden herkend. In het kader van het bestuursakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur wordt samengewerkt met de partijen om de knelpunten nader te analyseren en aan te pakken.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat gemeenten, provincies, netbeheerders, energieproducenten, de rijksoverheid en het bedrijfsleven samen zullen werken aan de verdere uitrol en opschaling van zero-emissie doelgroepenvervoer middels het Bestuursakkoord zero-emissie doelgroepenvervoer (BAZED). Doel van dit Bestuursakkoord is volledig emissievrij doelgroepenvervoer in 2025, of zoveel eerder als mogelijk. Inmiddels zijn 89 organisaties, waarvan 73 gemeenten, aangesloten. De intensieve samenwerking begint zijn vruchten af te werpen. Zo heeft bijvoorbeeld Zwolle afgesproken dat gestaffeld voor 2025 alle vervoer zero-emissie is. In de gemeente Geldrop is afgesproken dat vanaf augustus volledig elektrisch wordt gereden. Deze afspraken tonen aan dat het mogelijk is om de stap naar zero-emissie doelgroepenvervoer de komende jaren te zetten. In de context van het bestuursakkoord is de inzet dat komende jaren meer gemeenten zullen aansluiten bij deze afspraak.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat gemeenten, provincies, energieproducenten, de rijksoverheid en het bedrijfsleven een convenant

³ Rapport: «Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in stadslogistiek», juli 2019

voor zero-emissie reinigingsvoertuigen zullen uitwerken. Inmiddels is op 21 maart 2019 het «Convenant Duurzame Voertuigen en Brandstoffen in de Reinigingsbranche» ondertekend door 11 partijen met de afspraak om te streven naar de aankoop van emissievrije reinigingsvoertuigen vanaf 1 januari 2030 of zoveel eerder als mogelijk. Naar verwachting zullen de komende maanden nogmaals 10 tot 15 partijen het convenant ondertekenen.

Verduurzaming personenmobiliteit (inclusief regionale aanpak)

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat zoveel mogelijk van de deelnemende partijen zich aansluiten bij de coalitie Anders Reizen (AR). Op dit moment zijn 50 werkgevers met in totaal 325.000 werknemers hierbij aangesloten. De rijksoverheid zal op 1 oktober aanstaande toetreden. Deze werkgevers streven hierbij naar het uitvoeren van zogenaamde koplopersmaatregelen. Dit zijn *best practice*-maatregelen uit een dynamische top 10 die werkgevers kunnen nemen, zoals niet of minder reizen, parkeerbeleid, verhuizen naar een OV-locatie en het stimuleren van reizen per fiets of OV. Ook moeten werkgevers jaarlijks een voortgangsmeting doen.

Een deel van de maatregelen uit het Klimaatakkoord wordt uitgevoerd door provincies en gemeenten. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld laadinfrastructuur, waterstof-tankinfrastructuur, parkeren, zero-emissiezones voor stadslogistiek, autodelen, fietsinfrastructuur en afspraken met (regionale) werkgevers. Tijdens de komende MIRT-rondes zullen hierover de eerste afspraken worden gemaakt. Hierbij gaat het om samenhangende en op de regio afgestemde pakketten om de uitvoering van de maatregelen uit het Klimaatakkoord te borgen.

In het Klimaatakkoord is € 75 miljoen gereserveerd voor het co-financieren van de bouw van fietsenstallingen. Dit bedrag komt bovenop de € 100 miljoen euro uit het regeerakkoord voor fietsinfrastructuur. Het geld is hard nodig, want de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij de stations blijft groeien. Hiermee wordt het gebruik van OV in combinatie met de (deel)fiets bevorderd. De trein rijdt volledig op groene stroom en is daarmee een goed alternatief voor de auto. De bouw van meer stallingen stimuleert de (deel)fiets-treinreis. Omgekeerd is aangetoond dat als de voorzieningen bij het station tekortschieten, dit de treinreiziger ontmoedigt om de trein te nemen. Na het bestuurlijk overleg MIRT van dit najaar wordt de Tweede Kamer geïnformeerd worden hoe, samen met de regio's, met dit nieuwe geld wordt omgegaan.