Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/204425

Datum	13 november 2020
Betreft	Beantwoording vragen schriftelijk overleg duurzaam vervoer

Geachte voorzitter,

Op 8 oktober jl. heeft de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingebracht voor het schriftelijke overleg duurzaam vervoer. Met deze Kamerbrief bieden wij u de antwoorden op de vragen per onderwerp aan. Wij realiseren ons dat de COVID-19-pandemie een grote impact heeft op sectorpartijen. Dit heeft dan ook onze voortdurende aandacht. Wij zijn blij met de onverminderde bereidheid van de sector om te verduurzamen. Mede door de inzet van burgers, maatschappelijke- en private partijen liggen we op koers voor het realiseren van de afspraken uit het Klimaatakkoord.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven-van der Meer

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Beantwoording schriftelijk overleg duurzaam vervoer

Voortgang Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris in haar beleid en kaderbrief voortgang mobiliteit meer rekening te houden met de marktontwikkelingen, met innovaties en minder met de maakbaarheidsgedachte en overheidsinterventie van normen of de inzet en het gebruik van kostbare subsidies. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat de rol van de overheid beperkt kan zijn? Hoe betrekt zij de sectorpartijen bij de overheidsplannen, zodat die op blijvend draagvlak kunnen rekenen? Zijn deze sectorpartijen voldoende representatief voor heel Nederland?

Het Klimaatakkoord is onderschreven door alle partijen die betrokken waren bij het onderdeel mobiliteit. Het Klimaatakkoord vraagt in de uitvoering ook nadrukkelijk om inzet van burgers en maatschappelijke, private en overheidspartijen. Daarmee is de invloed van de Rijksoverheid als vanzelf beperkt. In de ogen van het kabinet bevat het akkoord voor dit moment een juiste mix van normen, subsidies, samenwerkingsafspraken en ruimte voor eigen invulling. Normen zijn hierbij niet eenzijdig opgelegd door de overheid. In het Klimaatakkoord hebben partijen bijvoorbeeld afgesproken dat de Rijksoverheid de inzet voor stringentere EU-normen onverminderd doorzet en samen met koploperlanden optrekt om elektrisch vervoer te stimuleren en maatregelen daarover af te stemmen.

In het klimaatbeleid is nadrukkelijk ruimte ingebouwd om rekening te houden met ontwikkelingen in de markt en op technologisch gebied. In de Klimaatwet is vastgelegd dat het kabinet ten minste eens in vijf jaar opnieuw een klimaatplan moet vaststellen. Iedere twee jaar na vaststelling van het klimaatplan wordt over de voortgang van de uitvoering gerapporteerd. Indien daar in het licht van de doelstellingen van de Klimaatwet aanleiding voor is, worden bij deze tweejaarlijkse rapportage meteen ook maatregelen aangepast. De jaarlijkse Klimaat- en Energieverkenning van het PBL schetst een integraal beeld van de broeikasgasemissies in het verleden, heden, en de toekomst, inclusief verwachte ontwikkelingen in onder meer economie, demografie, brandstof- en CO_2-prijzen, technologie en menselijk gedrag.

Ook het toezien op en bijsturen van de uitvoering van de mobiliteitsafspraken in het Klimaatakkoord doet het Rijk niet alleen. Daarvoor is, net als bij de andere klimaatsectoren, een uitvoeringsoverleg ingericht. Ik heb uw Kamer daar op 17 april 2020 over bericht.[1] Via een getrapte vertegenwoordiging zijn alle sectorpartijen hier (direct of indirect) in vertegenwoordigd. Aan de basis van het uitvoeringsoverleg staan diverse overlegorganen, soms per pijler, soms per onderwerp. Voorbeelden zijn het Formule E-team (dat adviseert over EV-beleid en EV bevordert via kennisontwikkeling en -deling), de stuurgroep van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (dat toezicht houdt op de uitrol van laadinfrastructuur), de onlangs opgerichte brandstoffentafel (die klimaatakkoord-afspraken monitort en bespreekt rond duurzame energiedragers) en diverse overleggen op het terrein van logistiek en personenmobiliteit. Representativiteit is in al deze overlegorganen het uitgangspunt.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de staatssecretaris of zij het 'duurzaam vervoer' vindt dat voorheen goedlopende touringcarbedrijven nu dreigen om te vallen. Hierdoor dreigt een belangrijke vervoerssector te verdwijnen, staan duizenden banen op de tocht en worden

[1] Kamerstuk 32813, nr. 494

familiebedrijven verwoest. Deze leden vragen of de staatssecretaris op de hoogte is van de problemen in deze sector, of zij bereid is in gesprek te gaan met deze sector en of zij bereid is maatregelen te nemen die de sector lucht en ruimte geven om in deze coronacrisis te overleven.

Ik ben bekend met de problemen in deze sector. Gezien de omvang van de crisis en het grote aantal getroffenen heeft het kabinet gezorgd voor een generiek maatregelenpakket dat op korte termijn uitvoerbaar en effectief is en zoveel mogelijk benadeelden bereikt. Ook deze sector (SBI 49.39.1) kan gebruikmaken van de NOW, de TVL (tegemoetkoming in de vaste lasten) en de TOGS. Daarnaast geeft de overheid via de BMKB en de GO-C een garantie op kredieten met een laag rentepercentage en kunnen bedrijven uitstel van betalingen voor belastingen en andere heffingen vragen. Gezien de omvang van de crisis en het grote aantal getroffenen heeft het kabinet gezorgd voor een generiek maatregelenpakket dat op korte termijn uitvoerbaar en effectief is en zoveel mogelijk benadeelden bereikt. Samen met collega's in het kabinet kijk ik op welke huidige en toekomstige regelingen de sector aanspraak kan maken.

Op 27 oktober heb ik samen met de staatssecretaris van EZK overleg gehad met de sector en aangegeven dat de Tegemoetkoming Vaste Lasten (TVL) ook voor de touringcarsector verlengd zal worden tot en met juni 2021.

De leden van de PVV-fractie vragen of de staatssecretaris het 'duurzaam vervoer' vindt dat er straks in de provincies Gelderland, Flevoland en Overijssel ruim 250 Chinese elektrische bussen rijden die op een frauduleuze manier bij de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht waren betrokken. Is duurzaam vervoer voor dit kabinet zo belangrijk dat een oogje wordt dichtgeknepen bij fraude, zolang de bussen maar lekker groen en duurzaam zijn? Waarom heeft de staatssecretaris niet ingegrepen toen deze leden daarom vroegen? Is de staatssecretaris alsnog bereid een diepgravend onderzoek naar de fraude in te stellen en ervoor te zorgen dat duurzaam vervoer niet hand in hand gaat met oplichting en fraude?

De bevoegdheid voor de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht voor busvervoer in delen van de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel ligt bij gedeputeerde staten van die provincies en niet bij mij als staatssecretaris van IenW. Mijn rol is om de kaders te stellen voor de aanbesteding van vervoersconcessies, zoals de staatssecretaris van EZK dat doet voor aanbestedingen in algemene zin. De provincies hebben op 4 augustus 2020 de gunning van de concessie IJssel-Vecht aan Keolis ingetrokken. Uit juridisch onderzoek dat de provincies hebben laten uitvoeren bleek namelijk dat Keolis opzettelijk onjuiste informatie heeft verstrekt in de aanbesteding. Inmiddels hebben de provincies aangekondigd de concessie opnieuw aan te besteden. Om de continuïteit van het openbaar vervoer voor reizigers te borgen laten de provincies met ingang van december 2020 het vervoer op basis van een noodconcessie verzorgen met een duur van twee jaar. De provincies hebben de noodconcessie gebaseerd op het Programma van Eisen en de inschrijving van Keolis - waaronder de inzet van de zero-emissie bussen. Voor de provincies is de overweging daarbij dat dit het beste vervoer aan de reizigers van het concessiegebied IJssel-Vecht biedt. Tevens voorkomt deze tijdelijke concessie kapitaalvernietiging en aanvullende kosten bij alle partijen.

De leden van de VVD vragen hoe het staat met de verduurzaming van de brommers en snorfietsen in Nederland. Welke van de twee gaat rapper groen worden? Is het dan niet gek om snorfietsen een helmplicht te geven, waardoor ze fors minder aantrekkelijk worden? Welke impact hebben een helmplicht en corona op de populariteit van een snorfiets?

Hoe staat het met het gebruik van elektrische deelscooters en wat betekent een potentiële helmplicht voor hen?

De snorfiets is een Nederlandse voertuigcategorie waarover in het Klimaatakkoord is afgesproken dat deze in 2025 alleen nog nul-emissie nieuw verkocht zal worden. Het terugdringen van de emissie-uitstoot van bromfietsen wordt op EU-niveau geregeld. Mijn inzet in de EU is om bromfietsen alleen nog nul-emissie nieuw te verkopen vanaf 2030. Volgens de RAI Vereniging en BOVAG worden snorfietsen steeds populairder, mede omdat dit als vervanging wordt gezien van het openbaar vervoer sinds de coronacrisis. Dit geldt ook voor het segment elektrische deelscooters. Een aantal deelscooteraanbieders geeft aan te verwachten dat het gebruik van de deelscooter fors zal afnemen als een helmplicht ingevoerd wordt.
Uw Kamer heeft bij motie om een helmplicht voor snorfietsen verzocht ter verbetering van de verkeersveiligheid van snorfietsers. Het ontwerpbesluit is in internetconsultatie geweest en laat zien dat de maatregel niet op breed draagvlak kan rekenen zoals met uw Kamer gedeeld in de brief van 7 oktober 2020.[2] Slechts 7% is positief over de maatregel. In de internetconsultatie wordt daarom ook nadrukkelijk gevraagd de nadelige gevolgen voor de verduurzaming mee te laten wegen in het besluit om al dan niet een helmplicht in te voeren. Verder blijkt uit onderzoek van Arcadis in 2019 dat ongeveer 60% van de snorfietsers verwacht over te stappen naar een ander vervoersmiddel wanneer een helmplicht voor snorfietsen wordt ingevoerd. Ongeveer de helft daarvan denkt daarbij aan de (elektrische-) fiets, en de andere helft aan minder schone alternatieven zoals de auto. Dit zou op de korte termijn het positieve effect van de transitie naar emissieloze snorfietsen kunnen verminderen.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de status is van de door de Kamer aangenomen motie-Von Martels/Postma over het overleg tussen de betrokken brancheverenigingen van tankstations en het Rijksvastgoedbedrijf over de knelpunten voor innovatie en verduurzaming gedurende de looptijd van de overeenkomsten met de tankstationhouders (Kamerstuk 31305, nr. 305). Klopt het dat de in de motie genoemde datum van 1 mei 2020 niet gehaald is en dat er nog geen regeling ligt? Zo ja, waarom is dat niet gelukt en welke gevolgen heeft dat (gehad)? Deelt de staatssecretaris de opvatting dat het ontbreken van genoemde regeling tot gevolg kan hebben dat concessiehouders bij gebrek aan zekerheid terughoudend worden om te investeren in duurzame investeringen, zoals elektrische snellaadpalen, CNG-installaties of waterstofinstallaties? Kan de staatssecretaris haar antwoord toelichten? Wanneer wordt de regeling alsnog afgerond?

De genoemde motie vraagt de regering om knelpunten voor innovatie en verduurzaming gedurende de looptijd van overeenkomsten met pomphouders weg te nemen. Tankstations langs rijkswegen worden toegekend via een veiling zoals voorgeschreven in de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen. In voornoemde wet is in artikel 4 aangegeven hoe de te vergoeden waarde van de gebouwen, werken en beplantingen dient te worden vastgesteld. Eventueel aanvullende voorzieningen, zoals energielaadpunten, vallen nu niet onder deze te vergoeden waarde. De sector is gevraagd met een probleemanalyse te komen en mogelijke oplossingsrichtingen. Afgelopen zomer is de sector met een voorstel tot aanpassing van het rekenmodel gekomen. Het Rijksvastgoedbedrijf buigt zich momenteel over het voorstel. Ik breng uw vraag onder de aandacht bij mijn collega van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties die verantwoordelijk is voor het Rijksvastgoedbedrijf.

[2] Kamerstuk 29398, nr. 857

De leden van de D66-fractie vragen hoe het staat met het onderzoek naar verschillende varianten voor betalen naar gebruik voor automobiliteit, zoals dat in het regeerakkoord is opgenomen. Wat is hiervan de laatste stand van zaken?

Op 16 oktober 2020 heeft uw Kamer de tussenrapportage over het onderzoek naar betalen naar gebruik ontvangen.[3]

Roetfilters
De leden van de VVD-fractie zijn tevreden dat de aangescherpte Apk-keuring een jaar later ingaat. Deze leden zien het als onvermijdelijk, omdat de meetapparatuur om dit te meten nog niet beschikbaar is. Is de staatssecretaris dit met deze leden eens? Is dit ook een reden om de aangescherpte Apk-keuring uit te stellen?

Zoals gemeld in mijn brief van 5 oktober 2020 is de beoogde invoeringsdatum voor de nieuwe APK-test 1 januari 2022.[4] Er moeten inderdaad meerdere typen door het Nederland Meetinstituut (NMi) goedgekeurde APK-deeltjestellers beschikbaar zijn. Momenteel zijn er twee goedgekeurd typen deeltjesteller en er wordt gewerkt aan volgende goedkeuringen.

De leden van de VVD-fractie maken zich vooral zorgen over de 100.000-150.000 mensen die hun auto na de keuring niet meer op de weg mogen gebruiken, tenzij een kostbare reparatie plaatsvindt. Deze leden vinden het belangrijk dat deze mensen niet gedwongen worden tot hoge kosten in verhouding tot de zeer beperkte restwaarde van hun oudere diesel en accepteren dat deze mensen kunnen kiezen voor het betalen van de roettoeslag van 15% op de maandelijkse Motorrijtuigenbelasting (MRB). Deze leden vragen wel wat het plan van de staatssecretaris is met betrekking tot diesel, aangezien deze brandstof ideaal is om de CO_2-klimaatdoelen te behalen.

In het regeerakkoord heeft het kabinet het streven uitgesproken van 100% nul-emissie nieuwverkoop van personenauto's in 2030. In het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 heeft het kabinet deze ambitie verder geconcretiseerd met (fiscale) maatregelen die tot en met 2025 zijn uitgewerkt. Dieselauto's hebben weliswaar een naar verhouding lage CO_2-uitstoot in vergelijking tot benzineauto's, maar met dieselauto's alleen kunnen de klimaatdoelstellingen van dit kabinet en de transitie naar emissievrij rijden niet worden gerealiseerd.

De leden van de VVD-fractie vragen of de staatssecretaris zich wel voldoende realiseert dat de tweedehandsdieselmarkt vrijwel compleet ingestort is en mensen met een lage restwaarde kampen en tegelijkertijd fors belast worden, zonder uitzicht op vervanging vanwege een hoge Bpm, MRB en alle andere autolasten. Deze leden vinden dat met het implementeren van de hogere norm, die nog nergens in Europa zo getoetst wordt, Nederland onnodig vooroploopt. Deze leden vinden de uitwerking van de staatssecretaris ook niet geheel conform de aangenomen motie Hoogland/Van Tongeren over een verbod op het verwijderen van een roetfilter (Kamerstuk 34300-XII, nr. 29). Uit de overwegingen in deze motie is namelijk op te maken dat het juist gaat om het opzettelijk verwijderen van roetfilters, iets waar deze leden ook zeer op tegen zijn. De leden van de VVD-fractie stellen de volgende vragen. Erkent de staatssecretaris dat deze auto's in andere Europese landen

[3] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/10/16/kamerbrief-tussenrapportage-onderzoek-betalen-naar-gebruik.
[4] Kamerstuk 32813, nr. 572

waarschijnlijk niet afgekeurd worden? Welke marge is denkbaar om te voorkomen dat te veel automobilisten gedupeerd worden? Waar komt de norm van 1.000.000 roetdeeltjes per vierkante centimeter vandaan? Kan deze norm eventueel na consultatie aangepast worden, zodat er minder auto's buiten de boot vallen? Welke norm geldt voor oudere vrachtwagens en is het niet zinvoller deze van de weg te halen in plaats van dieselpersonenauto's uit bijvoorbeeld 2009? Klopt het dat je mensen met een auto waarvan het roetfilter slechter werkt dan bij de aanschaf op deze manier autoloos maakt of straft? Hoe ligt de verhouding tussen de kosten die een garage zal moeten maken voor het aanschaffen van nieuwe apparatuur en het aantal diesels dat Nederland kent? Is de garage niet genoodzaakt deze kosten door te berekenen in de reparatie van een roetfilter, waardoor de kosten voor reparatie niet proportioneel worden?

Duitsland en België zijn ook bezig met invoering van de nieuwe APK-test. Voor Nederland gaat er een overgangsregeling gelden, waarbij bij oudere auto's het filter bij de RDW kan worden afgemeld. Voor auto's tot en met bouwjaar 2014 geldt bovendien een meer soepele afkeurnorm van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter. Met de introductie van de nieuwe test komen de oude rooktest en het uitlezen van het Emissiegerelateerde On-Board Diagnose (EOBD) systeem te vervallen. De 50 jaar oude rooktest stamt nog uit een tijd dat dieselauto's nog een sterke optische rookontwikkeling hadden. Met deze test kunnen verwijderde en defecte roetfilters niet worden opgemerkt. Daarom is juist de veel meer gevoelige deeltjestellertest ontwikkeld. Door andere EU-lidstaten wordt de ontwikkeling in Duitsland, België en Nederland met veel belangstelling gevolgd.

De afkeurnorm van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter voor dieselauto's tot en met 2014 komt ermee overeen dat circa 20% van de roetdeeltjes wordt doorgelaten. Een klein roetfilterdefect betekent voor deze auto's dus geen afkeur. Reeds uitgevoerde veldtesten met deeltjestellers laten zien dat 85-90% van de geteste auto's een uitstoot kleiner dan 50.000 à 100.000 deeltjes per kubieke centimeter heeft en circa 6-8% een uitstoot van ruim boven 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter. Bij dieselauto's vanaf 2015, waarvoor een afkeurnorm van 250.000 deeltjes per kubieke centimeter geldt, komen defecte roetfilters minder vaak voor.

Bij oudere vrachtauto's tot en met Euro V wordt geen roetfiltertest met deeltjesteller uitgevoerd, aangezien vrachtauto's pas met de introductie van Euro-VI van een roetfilter zijn voorzien. Deze laatste zijn rond 2012-2013 in het Nederlandse wagenpark gekomen. Voor EURO VI vrachtauto's die tot en met 2014 zijn aangeschaft, gaat de norm van 1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter gelden. Voor vrachtauto's die vanaf 2015 zijn aangeschaft, gaat de norm van 250.000 deeltjes per kubieke centimeter gelden.

De aanschafkosten van een deeltjesteller zijn ongeveer vergelijkbaar met de huidige rookmeter. Tegenover deze investering staat dat de oude rookmeting en het uitlezen van het Emissie gerelateerde Onboard Board Diagnose (EOBD) systeem komen te vervallen en er sprake is van een tijdsbesparing per te testen auto. Per saldo zullen de kosten voor dieselauto's met roetfilter iets toenemen. Tegenover deze invoeringskosten van de nieuwe APK-test staan maatschappelijke baten, met name door vermeden kosten voor gezondheidszorg als gevolg van schonere lucht.

Voortgang vrachtwagenheffing
De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister waarom de vrachtwagenheffing nog steeds niet van tafel is. Gaat zij echt door met deze schaamteloze geldschraperij die onze logistieke ondernemers in de financiële problemen gaat brengen? Kan de minister intussen al een

overzicht geven van alle GroenLinks-projecten waar dit geld in naam van duurzaamheid op stuk gaat worden gegooid?

Conform het regeerakkoord wordt, in navolging van omringende landen, de invoering van de vrachtwagenheffing voorbereid, waarbij de netto-opbrengsten worden ingezet voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector.
Op dit moment is er voor de invulling van de terugsluis samen met de vervoerspartijen (evofenedex, TLN en VERN) een drietal sporen opgesteld. Het gaat hierbij om het versnellen van de transitie naar emissieloos vrachtvervoer, in de vorm van het stimuleren van (1) batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch aangedreven vrachtwagens, (2) het tijdelijk gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen en (3) het optimaliseren van logistieke ketens, om waar mogelijk de beladingsgraad te verhogen en de transportprestatie te realiseren met minder kilometers.

De leden van de CDA-fractie vinden het positief dat de minister bij de vrachtwagenheffing zoveel rekening houdt met de effecten op verkeersveiligheid. Wel hebben deze leden vragen bij de berekende 2,5%-reductie in gereden kilometers. Wat als deze reductie niet optreedt? Zijn er dan andere mogelijkheid om de verkeersveiligheid te verbeteren? Aan welke maatregelen denkt de minister dan en wanneer is het evaluatiemoment?

Als uitgangspunt is gehanteerd dat de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zal vinden als gevolg van een vrachtwagenheffing op de autosnelwegen. Wegen waar, op basis van modelstudies en regionale expertise, uitwijk met mogelijk negatieve gevolgen verwacht wordt, zijn opgenomen in het heffingsnetwerk.
De SWOV heeft een theoretische afname van de verkeersveiligheid berekend. Het is essentieel om te voorkomen dat deze afname zich daadwerkelijk voordoet. Daarom wordt ingezet op het verbeteren van de logistieke efficiëntie met behulp van terugsluismaatregelen. Minder gereden vrachtwagenkilometers betekent minder verkeersonveiligheid. Mitigatie van de eerder berekende toename van de verkeersonveiligheid is volgens de SWOV mogelijk door een vrachtkilometerreductie van circa 2,5%.

In de komende jaren worden de maatregelen ten behoeve van logistieke efficiëntie concreet gemaakt met als doel minimaal 2,5% vrachtkilometerreductie. De inschatting is dat de maatregelen zullen leiden tot een grotere reductie. Hoewel met de keuze van het heffingsnetwerk uitwijk zoveel mogelijk wordt voorkomen, is een goede monitoring en evaluatie van belang. Vanaf het moment van invoering van de vrachtwagenheffing worden de verkeersstromen van het vrachtverkeer gemonitord en wordt er geëvalueerd. Mocht uitwijk toch optreden, dan kan op basis van geconstateerde onwenselijke verkeersbewegingen bekeken worden of een onderliggende weg moet worden toegevoegd aan het heffingsnetwerk zodat negatieve effecten op verkeersveiligheid worden voorkomen.
Hiertoe is een spoedprocedure in het wetsvoorstel opgenomen waarmee, vooruitlopend op een wetswijziging, bij ministeriële regeling wegen toegevoegd worden aan het heffingsnetwerk.

De minister noemt als mogelijkheid om te compenseren het veiliger maken van weginfrastructuur. Welke maatregelen heeft zij specifiek in gedachten, die niet al toegeschreven zijn aan andere projecten, zoals het Strategisch Plan Aanpak Verkeersveiligheid, en die als doel hebben de verkeersveiligheidseffecten te verbeteren die door het invoeren van de vrachtwagenheffing kunnen ontstaan?

De SWOV heeft in haar rapport investeren in een veiligere inrichting van weginfrastructuur als een van de mogelijke maatregelen genoemd. De wegen waar de grootste risico's voor verkeersveiligheid zouden zitten als gevolg van mogelijke uitwijk van vrachtverkeer, zijn al opgenomen in het heffingsnetwerk. Daarmee zijn de grootste risico's voor verkeersveiligheid weggenomen. Op basis van het rapport van de SWOV zet ik in op de verbetering van de logistieke efficiëntie, wat resulteert in vermindering van het aantal voertuigkilometers.

Deze leden vinden het belangrijk dat er goed is gekeken naar de verwachte uitwijk. Mocht uitwijk toch optreden, dan kan dit aangekaart worden, zo begrijpen deze leden. Klopt dit?

Ja. Rijk en regio zijn overeengekomen mogelijke uitwijk van het vrachtverkeer zorgvuldig te monitoren. Met de regionale wegbeheerders worden afspraken gemaakt over de wijze waarop onverwachte uitwijk ten gevolge van de vrachtwagenheffing in beeld wordt gebracht en hoe daarop geacteerd kan worden.

Deze leden zijn van mening dat bewoners vaak het beste zien wat er in hun omgeving gebeurt. Kan de minister aangeven dat ook bewonersorganisaties of groepen bewoners dit instrument makkelijk kunnen gebruiken en dat er snel actie wordt ondernomen als er toch uitwijk komt die voor potentiële gevaarlijke situaties zorgt in dorpen of steden?

Het ministerie van IenW heeft procesafspraken gemaakt met de regionale overheden om mogelijke uitwijk van vrachtverkeer goed te monitoren en in indien nodig in te grijpen. Daartoe is een plan van aanpak monitoring en evaluatie van uitwijkverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing opgesteld dat eerder aan uw Kamer is gestuurd (zie bijlage bij Kamerstuk 2019/2020, 31 305, nr. 314). In dit plan van aanpak is een regionaal coördinatiepunt opgenomen waar signalen uit de omgeving, van bijvoorbeeld bewonersorganisaties, kunnen worden gemeld.

De leden van de D66-fractie zien de vrachtwagenheffing als een grote kans om de Nederlandse transportsector te verduurzamen. Deze leden vragen de minister daarom wanneer de Kamer het wetsvoorstel van de vrachtwagenheffing kan ontvangen. Uit de brief van de minister blijkt immers dat het advies van de Raad van State over dit wetsvoorstel inmiddels gereed moet zijn.

Het wetsvoorstel vrachtwagenheffing is voor de zomer voor advies naar de Raad van State gestuurd. Zodra het Raad van State advies binnen is, wordt het Nader Rapport opgesteld. Het streven is het wetsvoorstel voor het einde van het jaar naar uw Kamer te sturen.

De leden van de GroenLinks-fractie maken uit de stukken op dat de invoering van de vrachtwagenheffing nadelig kan uitpakken voor de verkeersveiligheid. Ondanks dat de vrachtwagenheffing leidt tot minder vrachtwagenkilometers. De oorzaak zit vooral in het uitwijkgedrag naar het onderliggende wegennet, waar meer vrachtwagens zullen leiden tot grotere verkeersrisico's, vooral voor de meer kwetsbare verkeersdeelnemers. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) berekende een flinke verbetering van de verkeersveiligheid als alle N-wegen zouden worden betrokken. Deze leden gaan er dan ook van uit dat een uitbreiding van de kilometerheffing naar alle wegen, ook gemeentelijke, dit ongewenste effect teniet zal doen en dat de hieruit voortkomende verdere afname van het aantal gereden kilometers, juist gunstig uitpakt voor de verkeersveiligheid. Is deze optie

onderzocht? Zo nee, is de minister bereid dit alsnog te doen en de Kamer hier zo snel mogelijk van op de hoogte te stellen?

Ja, ten behoeve van het beleidskader vrachtwagenheffing heeft de SWOV in 2018 drie varianten van de vrachtwagenheffing doorgerekend. Het gaat om: alleen autosnelwegen (variant 1), alle wegen (variant 2) en een tussenvariant van autosnelwegen en provinciale wegen (variant 3), zie bijlage bij Kamerstuk 2018/2019, 31 305, nr. 268.

In de voorbereiding van het beleidskader vrachtwagenheffing is goed gekeken naar de effecten op het onderliggend wegennet, zoals de verkeersveiligheid. Bij de keuze van het heffingsnetwerk is een balans gevonden tussen de omvang van de effecten van het uitwijkgedrag, de kosten voor de weggebruiker, de opbrengsten en de gebruiksvriendelijkheid van het systeem.

Dit heeft geleid tot het uitgangspunt dat de vrachtwagenheffing wordt geheven op nagenoeg alle autosnelwegen en op de wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden, als gevolg van een heffing op de autosnelwegen.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het zorgelijk dat door de invoering van de beperkte kilometerheffing mogelijk meer ongelukken met vrachtwagens plaatsvinden waarbij fietsers, voetgangers en automobilisten slachtoffer zijn. Het is altijd een beetje cynisch om een verslechtering van de verkeersveiligheid door maatregel X te compenseren met een verbetering van de verkeersveiligheid met een geheel ongerelateerde maatregel Y. De voorgestelde verbetering van de veiligheid op N-wegen, door betere rijbaanscheiding, is immers ook een goed idee als de kilometerheffing niet wordt ingevoerd of juist op alle wegen wordt ingevoerd. De reden waarom fysieke rijbaanscheiding nu niet massaal wordt toegepast is in belangrijke mate financieel. Het ligt dan voor de hand dat vrachtwagens, die voor meer onveiligheid zorgen, ook gaan bijdragen aan de mitigatie van het door hen veroorzaakte probleem. Is de minister bereid om (een deel van de) opbrengst van de heffing niet terug te sluizen maar in te zetten voor bijvoorbeeld rijbaanscheiding?

Conform het regeerakkoord worden de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector ingezet voor verduurzaming en innovatie van de Nederlandse vervoerssector. Deze toezegging heb ik aan de vervoerssector gedaan en daar blijf ik mij aan houden.

Is de minister bereid om met de sector te overleggen of deze de voorkeur geeft aan uitbreiding van de kilometerheffing naar alle N-wegen om zo verkeersonveilig uitwijkgedrag te voorkomen, of af te zien van de terugsluis om zo budget te creëren voor additionele verkeersveiligheidsmaatregelen?

Er wordt regelmatig overleg gevoerd met de vervoerspartijen over de vrachtwagenheffing en de terugsluis. De vervoerspartijen geven de voorkeur aan een zo beperkt mogelijk heffingsnetwerk. Wegen waarop naar verwachting uitwijk met mogelijk negatieve gevolgen plaatsvindt, zijn reeds opgenomen in het heffingsnetwerk. Conclusies van modelstudies over uitwijk zijn verrijkt met regionale kennis en expertise van wegbeheerders en vertegenwoordigers van de vervoerssector over het wegennet en de omgeving. De vervoerspartijen hebben daarbij aangegeven dat uitwijken naar regionale en lokale wegen onaantrekkelijk is vanwege reistijdverlies en brandstofgebruik. Conform het regeerakkoord zal de terugsluis in overleg met de sector worden ingezet voor verduurzaming en

innovatie van de vervoerssector. De voorgenomen maatregelen op het gebied van innovatie zullen zich voornamelijk richten op het optimaliseren van de logistieke efficiëntie. Hierdoor zullen naar verwachting minder vrachtwagenkilometers gereden worden. Dat heeft tevens een positief effect op de verkeersveiligheid. Mocht onverwacht toch uitwijk naar andere wegen plaatsvinden dan is het mogelijk via de spoedprocedure een weg toe te voegen.

Wanneer de minister niet bereid is om (een deel van de) terugsluis voor verbetering van verkeersveiligheid in te zetten, dan kunnen deze leden zich vinden in projecten die leiden tot een verdere afname van het aantal vrachtwagenkilometers. Dit leidt immers ook tot een (beperkte) afname van de toegenomen verkeersonveiligheid en tevens tot baten voor klimaat, luchtkwaliteit, geluid en leefbaarheid. Deze leden wijzen in dat kader nog graag op de opmerking van de SWOV, dat zij niet kunnen inschatten of 2,5%-verkeersreductie voldoende is om het effect te mitigeren. Is de minister bereid om, als dit onvoldoende blijkt, in te zetten op verdere afname van het vrachtwagenverkeer, bijvoorbeeld door uitbreiding van het aantal heffingsplichtige wegen, hogere tarieven of andere maatregelen, zoals meer investeren in hubs voor modal-shift naar water en rail?

De SWOV geeft aan dat 2,5% kilometerreductie voldoende is om het berekende negatieve effect van de invoering van vrachtwagenheffing te mitigeren. Zoals hierboven aangegeven, kunnen wegen waarop sprake blijkt van hinderlijke uitwijk van vrachtverkeer, worden toegevoegd aan het heffingsplichtig netwerk.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het Arcadis-onderzoek naar de milieueffecten van de heffing. Deze leden hadden wel gehoopt dat iets meer in detail zou zijn gekeken naar de effecten op knelpunten voor de luchtkwaliteit langs bepaalde wegen. In hoeverre helpt deze maatregel om bijvoorbeeld stikstofproblemen te verhelpen? De lokale effecten zijn dan immers veel significanter en relevanter dan de afname van de totale bijdrage aan de emissie in Nederland. Kan hier nog naar worden gekeken?

De vrachtwagenheffing wordt landelijk ingevoerd, daarom is onderzoek op nationale schaal uitgevoerd. Uit het milieuonderzoek waar u naar verwijst blijkt dat door de vrachtwagenheffing een afname wordt verwacht van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen waaronder stikstofoxiden en ammoniak. De afnames variëren tussen 0,4% NOx en 4-5% ammoniak en NO2 ten opzichte van de totale uitstoot van het vrachtverkeer.
Uit onderzoek is gebleken dat er langs wegen waar een toename van vrachtverkeer wordt verwacht, geen knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit optreden.
Tevens blijkt uit onderzoek dat met het indicatieve maatregelenpakket uit de terugsluis een verdere daling van de uitstoot van stikstofoxiden met 13-14% wordt verwacht.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de minister ook om zich Europees in te zetten voor veel strengere CO_2-reductienormen en een productiequotum voor zero-emissievrachtauto's. In Europa zijn relatief lage CO_2-reductienormen ingevoerd voor fabrikanten, waardoor de markt onvoldoende wordt gestimuleerd om zero-emissievrachtauto's te produceren. Deze normen worden geëvalueerd in 2022. Om de verduurzaming van het Nederlandse wegtransport te versnellen kan Nederland een sterke Europese lobby opzetten om bij herziening van deze normen te pleiten voor strengere CO_2-reductietargets dan de huidige 30% in 2030 ten opzichte van 2019. Daarnaast kan Nederland lobbyen in

Europa voor een zero-emissieproductiequotum voor vrachtautofabrikanten, zodat deze verplicht worden om zero-emissievrachtauto's te gaan produceren waardoor het aanbod toeneemt. Is de minister hiertoe bereid?

Ja. Ik, de staatssecretaris, zal mij in Europees verband sterk maken voor strengere CO_2-normen, zowel voor personenauto's als voor bestel- en vrachtauto's. Daarnaast zal ik samen met de minister van Infrastructuur en Waterstaat inzetten op strengere CO_2-normen voor vrachtauto´s en op een zero-emissie productiequotum voor vrachtautofabrikanten.
Naar verwachting komt de Europese Commissie in december met een Strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit waarin initiatieven staan om de emissies in het wegvervoer terug te dringen. Uw Kamer zal hierover een BNC-fiche ontvangen en de minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik zullen onze standpunten via de formele kanalen bij de Commissie inbrengen, in informele gesprekken benadrukken en indien opportuun, in de Raad de samenwerking met andere EU-lidstaten opzoeken.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verder geheel niet te spreken over de zeer trage invoering. Deze leden vinden 2024 als streefdatum veel te laat, aangezien hier al ruim drie jaar aan wordt gewerkt en andere landen met de beschikbare off-the-shelf-technologie binnen enkele maanden de invoering hebben kunnen realiseren. Deze leden zien niet in waarom de heffing in Nederland niet per januari 2022 van kracht kan zijn. Deze leden verzoeken de minister om te rapporteren waar versnelling mogelijk is.

Om een zo snel mogelijke invoering te kunnen realiseren, wordt gelijktijdig gewerkt aan de voorbereiding van de realisatie van het systeem, de juridische verankering in wetgeving en aan de uitwerking van de terugsluis naar de sector. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 6 maart 2018 (Kamerstuk 2017/2018, 31305, nr. 239), is het uitgangspunt dat geen onomkeerbare stappen in de realisatie worden gezet voordat het wetsvoorstel is aangenomen.
In de voorbereiding van de realisatie wordt voortdurend gekeken of er versnellingsmogelijkheden zijn, en zo ja, of die verantwoord kunnen worden ingezet. We zien in het buitenland dat bij een overhaaste of onzorgvuldige invoering grote risico's optreden. Dat, tezamen met het uitgangspunt dat het systeem betrouwbaar, gebruikersvriendelijk en kostenefficiënt moet zijn, maakt dat invoering van de vrachtwagenheffing niet voor 2024 mogelijk is.

De leden van de SP-fractie danken de minister voor de onderzoeken die zij heeft aangeleverd aan de Tweede Kamer voor het voorgenomen wetsvoorstel voor het invoeren van een vrachtwagenheffing. De onderzoeken schetsen een uitgebreid beeld van wat het effect van een dergelijke heffing is op meerdere vlakken. Echter vallen er nog wel een paar cruciale gaten in het beeld.
De leden van de SP-fractie lezen in de "review MKBA Vrachtwagenheffing" van SEO Economisch onderzoek dat zij kritiek hebben op de door Arcadis uitgevoerde MKBA. Zo stelt SEO Economisch onderzoek dat ten onrechte slechts is onderzocht wat het effect is van invoering op het hoofdwegennet en enkele onderliggende wegen, in plaats van de meerdere invoeringsscenario's die door Ecorys in een eerdere MKBA zijn onderzocht. Ook stelt SEO Economisch onderzoek dat bij de besteding van de heffingsopbrengsten een te beperkt aantal opties is onderzocht. Kan de minister hierop reageren?
Deelt zij deze opvatting van SEO Economisch onderzoek? Is zij bereid om Arcadis te verzoeken om de reeds aangeleverde MKBA aan te vullen met de gemiste onderdelen? Zo nee, waarom niet?

In de second opinion geeft SEO Economisch onderzoek aan dat de MKBA op hoofdlijnen goed is uitgevoerd, conform de daarvoor geldende richtlijnen. Daarnaast is op enkele punten door SEO aangegeven dat de MKBA verbeterd zou kunnen worden.

In 2018 is voor de uitwerking van het beleidskader een MKBA opgesteld voor de vrachtwagenheffing. Daarin zijn drie opties opgenomen voor het wegennet voor vrachtwagenheffing. Vervolgens is het beleidskader vrachtwagenheffing vastgesteld, waarin is opgenomen dat de heffing van toepassing wordt op autosnelwegen en wegen waarop uitwijkend vrachtverkeer in substantiële mate plaats zal vinden (zie bijlage bij Kamerstuk 2018/2019, 31 305, nr. 269). In de huidige MKBA zijn daarom niet opnieuw voor verschillende varianten van het wegennet de kosten en de baten geanalyseerd.

De maatregelen voor de terugsluis zijn momenteel nog niet volledig uitgewerkt. Om toch een gevoel te krijgen van de mogelijke effecten, zijn in de MKBA drie maatregelen geanalyseerd.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het wetsvoorstel over de vrachtwagenheffing zo snel mogelijk naar de Kamer kan komen. Wanneer is dit voorzien?

Het wetsvoorstel vrachtwagenheffing is voor de zomer voor advies naar de Raad van State gestuurd. Zodra het Raad van State advies binnen is, wordt het Nader Rapport opgesteld. Het streven is het wetsvoorstel voor het einde van het jaar naar uw Kamer te sturen.

De leden van de D66-fractie lezen in het onderzoek van EV-consult een aantal aanbevelingen op basis van de transitiepaden van batterij-elektrische en waterstofvrachtauto's voor de Nederlandse markt en vragen hoe deze aanbevelingen geïntegreerd worden in het wetsvoorstel. Maakt bijvoorbeeld een integraal overzicht van de te verwachten groei in de vraag naar zero-emissievrachtwagens deel uit van het wetsvoorstel? Gaat de regering overeenkomstig het advies een lobbyagenda opstellen voor strengere CO_2-reductienormen en een productiequotum voor zero-emissievrachtauto's in de EU? Zo ja, wanneer kan de Kamer die agenda tegemoetzien? Zo nee, waarom niet?

Het wetsvoorstel vrachtwagenheffing creëert de wettelijke basis voor de heffing en de terugsluis. Een integraal overzicht van de te verwachten groei in de vraag naar zero-emissievrachtwagens maakt geen deel uit van het wetsvoorstel.
De Transitiestudie verduurzaming wegtransport van EVConsult is opgesteld om een goed beeld te krijgen van de ontwikkelingen op het gebied van batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch vrachtvervoer. De aanbevelingen uit de studie zullen daarom worden meegenomen bij de uitwerking van het maatregelenpakket dat vanuit de terugsluis kan worden gefinancierd.

Op dit moment is er voor de invulling van de terugsluis samen met de vervoerspartijen (evofenedex, TLN en VERN) een drietal sporen opgesteld. Het gaat hierbij om het versnellen van de transitie naar emissieloos vrachtvervoer, in de vorm van het stimuleren van (1) batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch aangedreven vrachtwagens, (2) het tijdelijk gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen en (3) het optimaliseren van logistieke ketens, om waar mogelijk de beladingsgraad te verhogen en de transportprestatie te realiseren met minder kilometers.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat één van de aanbevelingen die EV-consult doet in de transitie naar meer zero-emissievrachtauto's is om te lobbyen in Europa voor strengere CO2-reductienormen en een productiequotum voor zero-emissievrachtauto's. Duitsland is nu voorzitter van de EU en heeft op dit punt grote ambities. Is de staatssecretaris bereid om deze aanbeveling over te nemen en zo ja, op welke manier gaat zij aansluiting zoeken bij Duitsland?

Ja. Ik, de staatssecretaris, zal mij in Europees verband sterk maken voor strengere CO_2-normen, zowel voor personenauto's als voor bestel- en vrachtauto's. Daarnaast zal ik inzetten op een zero-emissieproductiequotum voor vrachtautofabrikanten.
Naar verwachting komt de Europese Commissie in december met een Strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit waarin initiatieven staan om de emissies in het wegvervoer terug te dringen. Uw Kamer zal hierover een BNC-fiche ontvangen en ik zal onze standpunten via de formele kanalen bij de Commissie inbrengen, in informele gesprekken benadrukken en indien opportuun, in de Raad de samenwerking met Duitsland en andere EU-lidstaten opzoeken.

Verduurzaming Logistiek
De leden van de D66-fractie hebben met blijdschap kennisgenomen van de bereikte overeenkomst over de zero-emissiezones met gemeentes, transportbedrijven en maatschappelijke organisaties. Deze leden vragen de staatssecretaris snel duidelijkheid te geven over een stimuleringsprogramma voor de nodige investeringen in zero-emissiestadslogistiek. Kan de staatssecretaris hierover voor de behandeling van de begroting in november 2020 duidelijkheid geven?

Recent is de internetconsultatie voor DKTI-3 gestart. Ten opzichte van eerdere rondes van de DKTI is hieraan de categorie *learning by using* toegevoegd. Ondernemers kunnen van deze regeling gebruikmaken voor emissieloze vrachtauto's en bijbehorende laad- en tankinfrastructuur. Binnenkort start ook de internetconsultatie voor de subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's. Ondernemers kunnen hiervan gebruikmaken voor de aanschaf van een emissieloze bestelauto. De planning is erop gericht dat voor beide regelingen begin 2021 aanvragen kunnen worden ingediend.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn wat dat betreft nog veel bezorgder over de afkalvende ambitie van de zero-emissiestadslogistiek. Gaat het lukken om met 40 steden te starten in 2025? Met welke steden heeft de staatssecretaris hier inmiddels harde afspraken over gemaakt? In de brief van maandag 5 oktober 2020 lijkt het er sterk op dat de doelen naar beneden worden bijgesteld door extra overgangstermijnen in te ruimen. De sector weet sinds geruime tijd dat het de bedoeling is dat steden vanaf 2025 van start gaan. Elektrische vervoersbusjes zijn nu al concurrerend en de meeste distributie- en bezorgdiensten rijden met busjes en kleine vrachtwagens die vrij nieuw zijn. Iedereen heeft dus de gelegenheid om over te stappen en tegen die tijd zijn er ook veel meer tweedehandsmodellen te koop. Het kan toch niet zo zijn dat we net als met de milieuzones ervoor kiezen die pas in te voeren als het eigenlijk niet meer hoeft? Is de staatssecretaris het ermee eens dat de zero-emissiezones juist de transitie moeten aanjagen en dat we deze moeten dwingen tot stappen die de markt anders niet zet? Wat is anders de waarde ervan als er geen stimulans van uitgaat? Leidt een verslapping niet tot een verslechtering van de concurrentiepositie van de voorlopers die nu al zijn overgestapt? Is dat niet precies het tegenovergestelde van wat we eigenlijk willen bereiken?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er een zeer ruime overgangsregeling is afgesproken voor emissieloze vrachtauto's in relatie tot emissievrije stadslogistiek, mede omdat het aanbod van zero-emissievrachtauto's nog beperkt is. Met een adequate stimuleringsregeling én het vasthouden aan een ambitieuze maar realistische doelstelling van zero-emissiestadslogistiek in 2025, wordt de markt gestimuleerd én uitgedaagd tot innovatie en zou deze uitzonderingspositie/overgangsregeling volgens deze leden aanzienlijk beperkt kunnen (en moeten) worden. Zij vragen hierover een reflectie van de staatssecretaris.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben vragen over het instellen van nul-emissiezones. Kan de staatssecretaris aantonen dat daadwerkelijk nog dit jaar 2020 de afgesproken 30 tot 40 steden een middelgrote nul-emissiezone gaan aanwijzen middels een Raadsbesluit? Indien niet het aantal van 30 tot 40 steden gehaald wordt, welke conclusie kan dan getrokken worden over noodzakelijke ingroei van zero-emissievrachtvoertuigen? Is de ingroei dan mogelijk passend bij het tempo van steden die een zone instellen, zodat een overgangsregeling niet noodzakelijk meer is? Indien blijkt dat de steden geen middelgrote maar een kleine nul-emissiezone instellen, welke consequenties heeft dit dan voor die overgangsregeling?

In de brief van 5 oktober over de invoering van de zero emissiezones is aangegeven dat gemeenten minimaal vier jaar van tevoren de ligging en omvang van deze zone moeten aankondigen. Daarnaast geldt de overgangsregeling voor bestelauto's tot 1 januari 2028 en voor vrachtauto's tot uiterlijk 1 januari 2030. Hierdoor is de CO_2-reductie vanaf 2030 geborgd conform de afspraken in het Klimaatakkoord. Op dit moment zijn 58 gemeenten ondersteund bij de invoering van de zero emissiezones variërend van een verkennende fase tot (bijna) klaar voor de aankondiging van de zone. De verwachting is dat er eind dit jaar en volgend jaar een brede groep van gemeenten zich zal aansluiten bij de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en de zero-emissiezone zal aankondigen. Het verkeersbesluit met de exacte uitwerking volgt dichter op de invoering.

De overgang naar zero emissie stadslogistiek moet ook voor ondernemers haalbaar en betaalbaar zijn. Om deze reden zal ook begin 2021 de subsidieregeling voor emissieloze bestelauto's in werking treden om de ingroei van deze voertuigen te bevorderen waardoor er stimulans wordt gegeven om voldoende zero emissievoertuigen op de weg te krijgen en tevens een tweedehandsmarkt op te bouwen om de overstap ook voor de kleine ondernemer haalbaar te maken.

Met de afspraken zoals geschetst in de brief van 5 oktober wordt voldaan aan de klimaatdoelen voor 2030. Het tempo waarin bedrijven de overstap kunnen maken zal verschillen per bedrijf.
Met de DKTI *Learning by Using* wordt de ingroei ondersteund waar deze wordt beperkt door factoren die de bruikbaarheid van een elektrische vrachtwagen nu nog in de weg staan: elektrische actieradius, oplaadtijden en flexibiliteit. Koploperbedrijven gaan aan de slag met deze uitdagingen en delen hun leerervaringen met de markt.

In de periode tot 2025 zal jaarlijks de ingroei van de zero emissie voertuigen en de invoering van zero-emissiezones worden gemonitord.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren verheugd dat er ook vele koplopers zijn in zero-emissiestadslogistiek. Als het beleid te veel wordt afgestemd op de achterblijvers, worden deze ondernemers in een

achterblijvende markt al snel gedupeerd. Deze leden vragen de staatssecretaris om een reflectie hierop.

Het is van belang dat koplopers niet gedupeerd worden in de aanloop naar de invoering van de zero-emissiezones. Daarom worden de komende maanden in samenwerking met gemeenten en branche/belangenorganisaties instrumenten onderzocht die gemeenten kunnen inzetten om voordelen te geven aan bedrijven die al in aanloop naar 2025 emissievrij vervoeren. Instrumenten die daarbij kunnen worden ingezet, zijn onder andere de verruiming van venstertijden en het bieden van voordeel in aanbestedingsprocedures.

De leden van de ChristenUnie fractie zien dat het online winkelen een grote vlucht neemt, waardoor ook steeds meer bestelbusjes door woonwijken rijden om pakketjes te bezorgen, vaak zelfs meerdere bestelbusjes per dag die in dezelfde straat of nota bene bij dezelfde woning pakketjes afleveren. Deze leden zijn van mening dat dit vanwege de veiligheid en het milieu anders kan én moet. Zij vragen de staatssecretaris of zij bekend is met het model 'last mile', waarbij pakketjes niet langer kriskras door alle wijken en straten worden bezorgd door pakketdiensten, maar dat ze aan de rand van de gemeente of een bepaalde wijk in een 'groene hub' worden afgeleverd en van daaruit per fiets of elektrisch vervoermiddel bij de mensen thuis worden bezorgd. Is de staatssecretaris bereid om in gesprek te gaan met innovatieve bedrijven zoals de TSN-groep en 'reguliere' pakketdiensten om het overheidsbeleid hierop af te stemmen? Is de staatssecretaris bereid om dit in haar overleg met gemeenten te bespreken? Is de staatssecretaris bereid met grote internetverkopers in gesprek te gaan over het vergroenen van hun pakketlevering?

Ik ben bekend met het model 'last mile' en ben bovendien mede-initiatiefnemer van de logistieke hub in Den Haag.

De uitvoeringsagenda stadslogistiek (onderdeel Klimaatakkoord), waar momenteel de laatste hand aan wordt gelegd, zal zich niet alleen richten op emissieloos vervoer maar ook op efficiënter vervoer. Hierbij horen ook andersoortige logistieke concepten zoals hubs en deelsystemen. Samen met de organisaties/het bedrijfsleven, branchepartijen, gemeenten zetten we hier komende jaren ook op in. Het inzetten van een ander (logistiek) concept zorgt er tevens voor dat niet iedere ondernemer die nu een bestelauto heeft deze per se hoeft te vervangen. Het kan zijn dat voor deze 'last mile' een hub-systeem een uitkomst kan bieden zodat de ondernemer niet voor een 'los ritje' de stad in hoeft. Ook kan de retourlogistiek slimmer. Dit wordt opgepakt in de innovatieagenda behorende bij het Klimaatakkoord, waarbij we gebruikmaken van data en digitalisering.

De brancheorganisatie van de e-commerce, Thuiswinkel.org, heeft eerder dit jaar de Bewust Bezorgd-tool geïntroduceerd waarmee bedrijven meer inzicht krijgen in de CO_2-uitstoot van het vervoer van hun goederen. Daarnaast voer ik, samen met deze branchepartij, op dit moment ook een onderzoek uit naar mogelijkheden om consumenten duurzamer te kunnen laten bestellen, bijvoorbeeld door inzichtelijk te maken wat de meest duurzame bezorgoptie is. Consumenten worden bewust gemaakt van de ongewenste bijeffecten van de levering en de bedrijven kunnen op deze manier inspelen op datgene wat het meeste maatschappelijk draagvlak heeft.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de staatssecretaris of het klopt dat vrijwel alle bouwvoertuigen onder het lokale maatwerk vallen. Deze leden constateren dat mede in het licht van de stikstofproblematiek de bouw zal moeten verduurzamen om benodigde stikstofruimte zelf te

'verdienen'. Koplopers in deze sector hebben laten zien dat elektrificatie van het bouwmaterieel zeer goed mogelijk is. Op welke manier wil de staatssecretaris elektrificatie van bouwmaterieel aanmoedigen? Deelt zij de mening van deze leden dat maatwerk ook echt maatwerk moet zijn en het niet zo kan zijn dat een hele sector hieronder wordt geschoven?

Het kabinet heeft als reactie op het eindadvies *Niet alles kan overal* van het Adviescollege Stikstofproblematiek aangegeven dat de gehele bouwsector moet bijdragen aan stikstofreductie in de bouw (Kamerstuk 2020Z18692). Kenmerk van bouwwerkzaamheden is dat zij tijdelijk zijn en op telkens wisselende locaties plaatsvinden. De bijdrage van die werkzaamheden aan de stikstofproblematiek heeft dan ook vooral betrekking op de landelijke stikstofdeken. De reductieopgave voor de bouwsector is daarom een generieke opgave gericht op het terugdringen van de bijdrage aan de landelijke stikstofdeken.

Het kabinet heeft hierop aangekondigd dat het in de periode 2021-2030 500 miljoen euro reserveert voor stikstofreductie in de bouw en 500 miljoen euro voor aanvullende maatregelen binnen of buiten de bouw. Het gaat onder meer om het stimuleren van de aanschaf en ontwikkeling van nul-emissie werk- vaar- en voertuigen in de bouwsector. Eerder heeft het kabinet aangekondigd 25 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling en toepassing van nul-emissie mobiele werktuigen middels de *Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport* en pilots binnen Rijksoverheidprojecten (Kamerstuk 35 334, nr. 82). Daarnaast wordt de aanschaf van nul-emissie mobiele werktuigen gestimuleerd via de Milieu-investeringsaftrek. Tot slot is op 15 juni uw Kamer geïnformeerd over de strategie *Naar klimaatneutrale en circulaire Rijksinfrastructuurprojecten*. Hierin staat hoe Rijkswaterstaat en ProRail duurzaamheid doorvoert in de Grond, Weg en Waterbouw-projecten.

DKTI

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat het gelukt is enkele mooie DKTI-projecten te selecteren. Maar hoeveel en welke projecten konden niet worden gehonoreerd? Is het budget hiervoor enigszins in lijn met de potentie? Valt er veel af wegens gebrek aan geld? Lopen we zo goede ideeën mis?

Ik zie de DKTI-regeling als een waardevol instrument om ideeën te realiseren die zonder steun van de overheid niet tot stand waren gekomen. De interesse voor de regeling laat zien dat zij voorziet in een behoefte aan de ondersteuning van innovatieve concepten voor de verduurzaming van vervoer. Van de 111 ingediende projecten die voldeden aan de minimale kwaliteitseisen van de DKTI zijn in de twee eerste tenders de 76 meest innovatieve projecten gehonoreerd. In het kader van deze 76 projecten realiseert de overheid samen met bedrijven een totaal van € 164 mln. aan investeringen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben allereerst vragen over het stimuleren van elektrisch vrachtvervoer en opschaling van het aantal laadpunten. In antwoord op vragen van deze leden bij een voorgaand schriftelijk overleg over duurzaam vervoer in mei 2020 gaf de staatssecretaris aan dat zij de huidige DKTI-transport aan het eind van dit jaar wil uitbreiden met een nieuwe categorie 'learning by using'. Doelstelling is dat bedrijven hiervan gebruik kunnen maken om kennis op te doen met de grootschalige inzet van emissieloze bestel- en vrachtwagens in dagelijkse logistieke processen. Voor transportondernemers is het van belang dat zij hierover snel duidelijkheid krijgen. Welk tijdpad heeft de staatssecretaris voor ogen? Klopt het dat met de huidige DKTI-regeling in 2021 maximaal 70-100 e-trucks

gefaciliteerd worden? Hoe wil de staatssecretaris de opschaling naar 5.000 e-trucks in 2025 realiseren?

Op 8 oktober is de internetconsultatie voor de gewijzigde Demonstratieregeling klimaattechnologieën en –innovaties (DKTI) van start gegaan. De belangrijkste wijziging van de regeling betreft de uitbreiding met *learning by using* als opstap naar de opschaling van zero-emissievrachtwagens. Ik verwacht de gewijzigde regeling na verwerking van de reacties op de internetconsultatie in december 2020 te publiceren in de Staatscourant. De derde tender van de DKTI-regeling kan vervolgens begin 2021 opengesteld worden.

Het aantal voertuigen dat in het kader van de derde tender gefaciliteerd zal worden is lastig te voorspellen omdat dit afhangt van de projecten die bedrijven indienen. Vast staat dat de DKTI niet gezien moet worden als een aanschafsubsidie die meteen al grote aantallen voertuigen gaat realiseren. Hiervoor is de markt nog onvoldoende rijp: los van de op dit moment nog aanzienlijke kostenverschillen tussen conventionele en zero-emissievrachtwagens is er tot nu toe nog maar heel beperkt ervaring opgedaan met de grootschalige inzet van zero-emissievrachtwagens in de dagelijkse logistieke processen van gebruikers. Hierdoor blijft er onzekerheid bij potentiele afnemers over de mogelijkheden, beperkingen en operationele kosten van de inzet van deze voertuigen. Deze onzekerheid is - naast het kostenverschil ten opzichte van conventionele voertuigen – een reden voor bedrijven om de keuze voor een zero-emissieoplossing verder uit te stellen.

De introductie van *learning by using* ziet erop toe dat er meer ervaring wordt opgedaan met de grootschalige inzet van zero-emissievrachtwagens, dat procesinnovatie wordt bevorderd en deze kennis met relevante partijen wordt gedeeld. Hierdoor kunnen onnodige onzekerheden bij gebruikers weggenomen worden en kan de total cost of ownership van voertuigen door procesinnovaties sneller worden verlaagd. Dit is een noodzakelijke stap in de transitie naar zero-emissievrachtauto's.

De leden van de SGP-fractie horen graag wanneer de bij het Klimaatakkoord afgesproken subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische trucks van start gaat. Aankopen worden nu uitgesteld, omdat ondernemers willen weten waar ze aan toe zijn.

Speciaal voor de stimulering van zero-emissievrachtauto's (plug-in hybride, batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch) ga ik de Demonstratieregeling klimaattechnologieën en –innovaties (DKTI) uitbreiden met de categorie *learning by using*. Met betrekking tot het verdere tijdspad betreffende de openstelling van de regeling verwijs ik u naar mijn antwoord op voorgaande vraag van de ChristenUnie-fractie.

Elektrisch vervoer algemeen
De leden van de GroenLinks-fractie hebben ten slotte nog vragen en opmerkingen bij de veel te laat verstuurde verzamelbrief voortgang duurzame mobiliteit (Kamerstuk 32813, nr. 572). Deze leden zouden graag zien dat deze nog deze periode goed inhoudelijk wordt besproken in een algemeen overleg. Vooruitlopend daarop stellen deze leden de volgende vragen.
De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd of de staatssecretaris de mening deelt dat een ambitieus ingroeipad naar 100% zero-emissieautoverkoop in 2030 gekoppeld moet zijn aan vermindering van de uitstoot van de brandstofauto's, of beter nog aan een evenredig lager aantal brandstofauto's. Moet er niet gewoon, naast een verkoopverbod voor brandstofauto's (1 januari 2030), ook een einddatum voor het

gebruik van fossiele auto's komen? Bijvoorbeeld tien jaar later? Wat is de verwachting van de staatssecretaris van de omvang van het personenautopark in 2030, inclusief het vastgestelde beleid uit het Klimaatakkoord? Hoeveel elektrische, diesel- en benzineauto's zijn dit? Als er meer benzine- en dieselauto's rijden in 2030 dan nu het geval is en als dit leidt tot meer kilometers en CO_2-uitstoot, wat is de staatssecretaris dan, in het licht van de Klimaatakkoorddoelen voor mobiliteit (die nog niet binnen bereik zijn) en de Europese aanscherping van de CO_2-doelen, van plan hieraan te doen? Wat kan de staatssecretaris concreet doen om het delen van auto's meer te bevorderen en minder autokilometers te stimuleren? Hoeveel CO_2-reductie kan hiermee bereikt worden?

In het regeerakkoord heeft het kabinet het streven uitgesproken van 100% nul-emissie nieuwverkoop van personenauto's in 2030. In het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 heeft het kabinet deze ambitie verder geconcretiseerd met (fiscale) maatregelen die tot en met 2025 zijn uitgewerkt. Ik deel de mening dat hiernaast moet worden ingezet op strengere CO_2-normen voor personenauto's en zal mij hier in Europees verband sterk voor maken.

Met betrekking tot een voorgestelde einddatum voor het gebruik van fossiele auto's, is Nederland gebonden aan EU-regels omtrent de toelating van voertuigen. Ik zie graag dat de Commissie met een datumvoorstel komt waarop nieuwe fossiele brandstofmotoren niet meer op de markt gebracht mogen worden.

Voor de verwachtingen over de ontwikkeling van het wagenpark verwijs ik naar de jaarlijkse Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van het Planbureau voor de Leefomgeving die eind oktober is uitgekomen en een schatting van de omvang en de samenstelling van het wagenpark geeft[5]. Ik volg de ramingen van het KEV nauwgezet en zal, in samenwerking met de betrokken partijen, mij blijven inzetten om de Klimaatakkoorddoelen voor mobiliteit te behalen en de CO_2-uitstoot van het Nederlandse wagenpark te verlagen.

Via mijn inzet in het kader van de Green Deal Autodelen II (die nog loopt tot eind 2021) en de City Deal elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling stimuleer ik het gebruik van het (elektrisch) autodelen. Daarnaast onderzoekt het kabinet momenteel of elektrisch autodelen per 2021 extra gestimuleerd kan worden via de milieu investeringsaftrek (MIA). De milieu investeringsaftrek 2021 wordt in december gepubliceerd. Autodelen is bovendien onderdeel van de landelijke campagne *Iedereen Doet Wat*[6] en autodelen krijgt sinds dit najaar extra bekendheid/zichtbaarheid omdat deelauto's (van aangesloten aanbieders) extra zichtbaar worden in de apps van de 7 MaaS pilots[7].

In de Green Deal Autodelen II wordt gestreefd naar 100.000 deelauto's in 2021 en 700.000 gebruikers van autodelen. Nederland telt naar schatting 515.000 autodelers in 2019. Uit onderzoek van het PBL[8] blijkt dat bijna een derde van deze autodelers de eigen auto wegdoet of geen (extra) auto aanschaft. In het laatste geval komt de deelauto vaak in de plaats van een tweede of derde auto. Ook rijden autodelers 15 tot 20 procent minder kilometers dan vóórdat zij een auto deelden. De CO_2-uitstoot door autogebruik en -bezit is bij de autodelers met 8 tot 13 procent gedaald. Voor een deel komt dit doordat zij minder kilometers rijden; voor een deel doordat ze minder auto's bezitten. Uit de CROW deelauto monitor

[5] https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2020
[6] https://www.iedereendoetwat.nl/mogelijkheden/autodelen
[7] https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/documenten/brochures/2019/05/31/maas-pilots---optimaliseren-van-het-mobiliteitssysteem
[8] https://www.pbl.nl/publicaties/effecten-van-autodelen-op-mobiliteit-en-co2-uitstoot

maart 2020[9] blijkt dat het aandeel elektrisch deelauto's 6% bedroeg op het totaal aan deelauto's, tegen een aandeel volledige EV's van 1,2% in het totale wagenpark.

Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)
De leden van de CDA-fractie vinden het belangrijk dat de subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren ook wordt ingezet om de tweedehandsmarkt voor elektrische personenauto's in het middensegment te stimuleren. Deze leden vinden het daarom belangrijk dat de pot voor gebruikte elektrische personenauto's niet wordt opgesnoept door nieuwverkoop. Is de staatssecretaris bereid om toe te zeggen om binnen de regeling niet te schuiven met budget voor gebruikte elektrische personenauto's naar nieuwe elektrische personenauto's?

Het tot ontwikkeling brengen van een tweedehandsmarkt van elektrische personenauto's is voor mij een van de belangrijkste bouwstenen van het Klimaatakkoord. Ik heb dan ook geen voornemen om te schuiven met de totaalbudgetten tussen de subsidie voor gebruikte emissievrije voertuigen (100 mln) en de subsidie voor nieuwe emissievrije auto's (152 mln).

De leden van de D66-fractie hebben met teleurstelling kennisgenomen van het besluit om de regeling Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) in 2021 niet open te stellen. Deze leden vragen of het juist is dat wanneer het totale subsidiebudget eerder op is (omdat particulieren sneller en meer elektrische auto's aanschaffen) de totale milieuwinst ook groter is, omdat de elektrische auto's dan langer deel uitmaken van het Nederlandse wagenpark.

Wanneer het totale subsidiebudget eerder zou kunnen worden aangewend omdat verplichtingen naar voren worden gehaald, treedt de totale milieuwinst inderdaad eerder op mits het subsidiebedrag per auto evenredig mee daalt met de versnelling. De milieuwinst is dan groter omdat deze auto's dan langer deel uitmaken van het Nederlandse wagenpark.

De leden van de D66-fractie vragen ook wat het effect is van het stopzetten van het doorschuiven van aanvragen van 2020 naar 2021. Hoeveel budget resteert nog voor het jaar 2021? Deze leden vragen tevens hoe er wordt omgegaan als mensen een SEPP-aanvraag in 2021 indienen en het budget wederom ontoereikend is.

De grote hoeveelheid aanvragen binnen een paar maanden laat zien dat een plafond per jaar nodig is om ook komende jaren steeds een groep particulieren in staat te stellen een nieuwe dan wel gebruikte auto met subsidie aan te schaffen of te leasen, zoals beoogd bij het opstellen van de regeling. Het effect van het stopzetten van het doorschuiven van de aanvragen van 2020 naar 2021 is dat de RVO alle ingediende aanvragen vanaf 30 oktober 2020 tot en met 31 december 2020 zal afwijzen. Particulieren zullen hun aankoop of lease van een nieuwe elektrische personenauto moeten uitstellen tot 4 januari 2021 om weer voor subsidie in aanmerking te kunnen komen.

Op 29 oktober was 92% van het verplichtingenbudget voor particuliere nieuwe EV's in 2021 uitgeput. Aanvragen na deze datum worden in dit lopende jaar afgewezen door de RVO. Wanneer het verplichtingenbudget 2021 voor nieuwe EV's uitgeput is, kunnen in dat jaar geen subsidieaanvragen meer worden ingewilligd.

[9] https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/monitor/elektrische-deelauto-resultaat

De leden van de SP-fractie hebben nog een aantal vragen aan de staatssecretaris over de particuliere subsidieregeling voor elektrische wagens, de SEPP. Klopt het dat bij leasecontracten de subsidie volledig ten laste komt van het budget van 2020? Zo ja, waarom is daarvoor gekozen en waarom is er niet voor gekozen om het budget over de duur van het leasecontract uit te spreiden? Zo kan er door meer mensen van het budget gebruik gemaakt worden. Wat gebeurt er met het subsidiebudget aan het einde van het jaar als dit nog niet helemaal opgemaakt is? Zeker gelet op de teruglopende verkopen van auto's door de coronacrisis is dat niet ondenkbaar. Kan dit budget meegenomen worden naar 2021? Zo nee, waarom niet en hoe verhoudt zich dat dan tot de uitzondering die auto's met een Euro-4 klasse motor krijgen?

Het klopt dat de subsidie van elektrische (private) leaseauto's voor particulieren volledig ten laste komt van het verplichtingenbudget van 2020. Bij private lease vindt de uitbetaling wel maandelijks plaats gedurende een verplichte gebruiksperiode van minimaal 48 maanden om deze leaseauto als subsidieaanvrager op naam te houden. Hiervoor is gekozen omdat de subsidieaanvrager ook in maandelijkse termijnen zijn leasebedrag gedurende zijn leaseperiode aan de leasemaatschappij betaalt. Mocht het leasecontract om wat voor reden dan ook eerder dan de verplichte 48 maanden beëindigd worden, dan hoeft de RVO geen subsidie terug te vorderen en stopt alleen de maandelijkse uitkering van de subsidie. Het gevolg van deze keuze voor maandelijkse uitbetaling van de subsidie bij (private) lease is dat het kasgeld daarmee over 4 jaar verspreid benodigd is. De aangegane verplichting drukt in het jaar waarin de subsidieverlening is aangegaan.

Bovenstaande effect leidt tot een onderuitputting in de kas op nieuwe EV's van ca. € 3,5 mln in 2020 (ofwel 1.372 nieuwe EV's minder in 2025).

De leden van de SGP-fractie maken zich grote zorgen over het besluit om dit jaar geen aanvragen voor subsidie voor de aanschaf van een elektrische auto door particulieren meer in behandeling te nemen. De staatssecretaris houdt zich daarmee niet aan de afgesproken spelregels en dupeert vooruitstrevende automobilisten. Waarom is destijds gekozen voor een doorschuifbepaling en waarom zouden de argumenten hiervoor nu niet meer relevant zijn? Is het vanuit de Urgenda-zaak en het stikstofdossier niet wenselijk dat aanvragen zo snel mogelijk gehonoreerd worden in plaats van dat deze uitgesteld moeten worden? Waarom is niet voor een andere oplossingsrichting gekozen, zoals het verrekenen van de subsidie over de looptijd van het contract in het geval van private lease? Is geen sprake van onderuitputting van het budget voor subsidiëring van gebruikte auto's en het wegvloeien van budget naar de algemene middelen?

Het kabinet wil dat particulieren ook elk jaar daadwerkelijk de kans hebben om in aanmerking te komen voor subsidie. Door de grote vraag naar de subsidie van de afgelopen maanden is dit in het geding gekomen. Het kabinet heeft met de gewijzigde regeling ervoor gekozen om zich voortaan strikt aan de in het Klimaatakkoord afgesproken jaarbudgetten (verplichtingen) te gaan houden. De doorschuifbepaling was aanvankelijk opgenomen in de regeling om stop & go effecten in de markt te voorkomen. Ook konden aanvragen niet meer dan één kalenderjaar 'doorgeschoven' worden. Het kabinet erkent stop & go-effecten die nu weer ontstaan, maar het belang van de beheersbaarheid van de jaargrenzen van de regeling wordt belangrijker geacht. De maatregelen die het kabinet heeft genomen in het kader van Urgenda en stikstof zijn al eerder afgesproken (2019 en 2020). In beide trajecten is subsidiering of andere stimulans op elektrisch personenvervoer niet overgenomen.

Wat betreft uw laatste twee vragen over een andere oplossingsrichting en onderuitputting van het budget verwijs ik u door naar mijn antwoord op de voorgaande vragen van de leden van de SP-fractie over de SEPP.

Laadinfrastructuur

De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd welke gemeenten voorlopen dan wel achterblijven bij de uitrol van de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer. Kan de staatssecretaris een soort ranking maken waarin de actuele stand van zaken en in een aparte lijst de plannen en ambities van steden tegen elkaar zijn afgewogen? En kan de staatssecretaris aangeven waar de zwakke plekken zitten in de laadinfrastructuur voor vrachtwagens, ook in relatie tot zero-emissiestadsdistributie en de uitbreiding van lokale milieuzones? Laadpleinen voor een vloot aan busjes of vrachtwagens vergen veel meer ruimte en infra dan enkel parkeerplaatsen van een laadpaal voorzien. Deze leden zijn er nog niet gerust op dat dit in voldoende mate gereed is in 2025.

Iedere Nederlandse gemeente stelt conform de Nationale Agenda Laadinfrastructuur een integrale visie op laadinfrastructuur vast. Om de gemeenten te ondersteunen bij het opstellen van de visie, beleid en de uitrol van laadinfrastructuur zijn dit jaar zes regionale samenwerkingsverbanden opgericht. Deze regionale samenwerkingsverbanden rapporteren vanaf volgend jaar ook over het aantal gemeenten dat beleid heeft geformuleerd voor de plaatsing van laadinfrastructuur. De mate waarin laadinfrastructuur moet worden uitgerold om aan de laadbehoefte te voldoen verschilt per gemeente. Het aantal laadpunten per provincie en op gemeenteniveau wordt bijgehouden op de website agendalaadinfrastructuur.nl en maandelijks geüpdatet.
Op dit moment zijn er genoeg laadpunten beschikbaar voor de elektrisch bestel- en vrachtwagens. De invoering van zero emissie-zones voor stadslogistiek zal zorgen voor een toenemende vraag naar logistieke laadinfrastructuur.

Samen met de NAL-samenwerkingsregio's, gemeenten, provincies, netbeheerders, brancheorganisaties, kennisinstellingen, marktpartijen en andere betrokkenen werk ik aan een roadmap logistieke laadinfrastructuur. De roadmap geeft aan welke stappen de komende periode worden gezet om ervoor te zorgen dat de realisatie van logistieke laadinfrastructuur gelijke tred blijft houden met de groeiende laadvraag van elektrische bestel- en vrachtwagens. Hierin komt ook de vraag aan bod waar de laadinfrastructuur in- en rondom de stad gesitueerd moet zijn en hoe om te gaan met de verdeling van laadvoorzieningen op eigen terrein en in de openbare ruimte. Deze roadmap is voor het einde van het jaar gereed.

Deelauto's

De leden van de ChristenUnie-fractie willen tot slot nogmaals aandacht vragen voor de elektrische deelauto. Eén deelauto scheelt vijf tot zeven auto's. Deze leden constateren dat de deelauto veel voordelen biedt: het parkeren op straat wordt teruggedrongen en mensen worden meer bewust van hun mobiliteitsgedrag (deelauto's rijden 11-13% minder). Deze leden constateren voorts dat gemeenten met de huidige grondprijzen nauwelijks nog in staat zijn om nieuwe wijken te bouwen met de bestaande parkeernorm. De elektrische deelauto loopt echter tegen tal van belemmeringen aan. Coöperaties van deelauto's kunnen geen gebruik maken van de korting voor elektrisch rijden, omdat het geen particulieren maar bedrijven zijn. Verzekeraars zijn nog niet ingericht op het verzekeren van mobiliteitsgedrag in plaats van de auto. Is de staatssecretaris bereid hierover het gesprek aan te gaan met

verzekeraars? Welke mogelijkheden ziet zij om het gebruik van de elektrische deelauto te stimuleren?

Ik ben inderdaad bereid om dit vraagstuk met de verzekeringsbranche te bespreken. Het vraagstuk staat ook op de beleidsagenda van de Green Deal Autodelen.

Het doel van 700.000 deelautogebruikers uit de Greendeal Autodelen II is dit voorjaar al bereikt, een jaar eerder dan voorzien. Steeds meer Nederlanders zien autodelen als een goede oplossing. Inmiddels is het totaal aantal gebruikers gegroeid naar 730.000. Een stijging van bijna 42 procent ten opzichte van vorig jaar toen er 515.000 gebruikers waren. Het aantal deelauto's is ook toegenomen. Dit voorjaar waren er 64.000. Voor 2021 streeft de Green Deal Autodelen II naar 100.000 deelauto's. De komende periode werken de partners hier gezamenlijk aan.

Deelauto's zijn in vergelijking met het gemiddelde Nederlandse wagenpark naar verhouding vaker elektrisch. In maart van dit jaar was 6,0 procent van de 64.312 deelauto's volledig elektrisch. Van alle personenauto's in Nederland was 1,2 procent volledig elektrisch. De free-floating deelauto's zijn allemaal elektrisch. Bij roundtrip carsharing (inleveren op de plek waar je de auto ophaalt) komt het elektrificeren van het wagenpark nu ook op gang.

Leasefietsregeling
De leden van de CDA-fractie vinden het positief dat het stimuleren van fietsen, in het bijzonder onder forenzen, een belangrijke doelstelling is van het kabinet. Hiervoor zijn initiatieven als Fietsmissie en Fietsambassadeurs opgezet. De coronacrisis zorgt er om andere redenen voor dat er meer wordt gefietst. Eén van de instrumenten om meer te fietsen is de leasefietsregeling. Klopt het dat deze regeling nog niet populair is? Zo ja, wat is hiervan de oorzaak? Komt dit door de economische onzekerheid die wordt veroorzaakt door de crisis? Kan de staatssecretaris aangeven hoe succesvol de leasefietsregeling is? Is de staatssecretaris bereid om op korte termijn te onderzoeken hoe de regeling geoptimaliseerd kan worden, door mogelijke drempels voor werkgevers en werknemers waar mogelijk weg te nemen?

De leden van de D66-fractie zijn zeer enthousiast over de leasefietsregeling. Deze leden zien juist ook in deze coronacrisis de fiets als een veilig en gezond vervoersmiddel en als een prima alternatief voor de auto. Deze leden vragen de staatssecretaris wat tot dusver de resultaten zijn van de leasefietsregeling. Tevens vragen deze leden of de staatssecretaris bereid is om op korte termijn te onderzoeken hoe drempels voor werkgevers en werknemers verlaagd kunnen worden en hoe de regeling geoptimaliseerd kan worden. Kan de staatssecretaris hierover duidelijkheid geven voor de behandeling van de begroting in november 2020?

Uit de werkgeversenquête 2020 van IenW blijkt dat in mei dit jaar 10% van de bedrijven met meer dan 100 werknemers de leasefietsregeling aanbood. Dat is voor een regeling die pas 5 maanden bestaat positief. Omdat dit soort regelingen bij bedrijven vaak onderdeel zijn van de CAO vergt invoering enige aanlooptijd.

Gezien het bovenstaande en het feit dat op dit moment veel werknemers thuiswerken vind ik het te vroeg om nu al conclusies te trekken over de resultaten van de leasefietsregeling. Het ministerie van Financiën zal daarom geen onderzoek doen naar mogelijke aanpassingen.

SER-advies duurzaamheidskader biogrondstoffen

De leden van de VVD-fractie lezen dat de raad constateert dat vanuit een transitieperspectief de noodzaak om biobrandstoffen in te zetten voor lichter wegtransport op kortere termijn verdwijnt. Deze leden zijn van mening dat duurzame biobrandstoffen vooralsnog niet moeten worden afgebouwd, ook niet in het lichte wegvervoer, maar juist moeten worden opgebouwd. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat kosteneffectiviteit van maatregelen in mobiliteit van belang is en dat aanvullend aan andere opties ook duurzame biobrandstoffen voorlopig nog een belangrijke rol hebben te vervullen in het wegvervoer? Welke maatregelen is de staatssecretaris van plan te nemen, zodat er grotere volumes duurzame biobrandstoffen in het wegvervoer kunnen worden ingezet? Zet de staatssecretaris zich in voor de introductie van blends voor het lichte en zware wegvervoer waarin een hoger percentage biobrandstoffen kan worden bijgemengd of waar sprake is van volledig hernieuwbare brandstof? Zo ja, welke maatregelen worden hiertoe genomen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de SER ten aanzien van de inzet van biomassa voor licht wegvervoer concludeert dat er op korte termijn moet worden ingezet op afbouw, omdat alternatieven beschikbaar zijn. Deze leden vinden dat zolang fossiele brandstoffen de brandstoffenmix in het wegvervoer domineren, de inzet van duurzame biobrandstoffen in het (licht) wegvervoer samen met andere alternatieven moet kunnen toenemen. Hoe kijkt de staatssecretaris hiernaar? Wat vindt de staatssecretaris van de stelling dat dit bijdraagt aan een kosteneffectieve CO_2-reductie in vervoer en tegelijkertijd de sector helpt om toepassingen voor de luchtvaart, scheepvaart en chemie te ontwikkelen?

Het uitgangspunt van het kabinet is dat duurzame grondstoffen uiteindelijk zo hoogwaardig mogelijk moeten worden ingezet. Voor sectoren met op korte termijn alternatieven voor de toepassing van biogrondstoffen, zet het kabinet daarom conform het SER advies Biomassa in Balans in op afbouw. Licht wegvervoer is een sector waar alternatieven voorhanden zijn. Het kabinet zet voor deze toepassingen in op elektrisch rijden. Doordat het elektrisch wagenpark richting 2030 sterk zal toenemen, neemt de fossiele plas voor licht wegvervoer, welke voornamelijk benzine gebruiken, af. Hierdoor is ook een afname aan biobrandstoffen in licht vervoer op termijn van toepassing. Tegelijkertijd zijn biobrandstoffen nog benodigd voor de zwaardere toepassingen, zoals zwaar wegvervoer, binnenvaart, luchtvaart en zeevaart. In het SER-advies wordt dit de ombouwfase genoemd. Deze modaliteiten zullen de komende jaren nog een opschaling in het gebruik van biobrandstoffen kennen alvorens alternatieven beschikbaar komen die een afbouw mogelijk maken.

De inzet van biobrandstoffen in vervoer wordt op dit moment gereguleerd via de jaarverplichting hernieuwbare energie en de Richtlijn hernieuwbare energie (RED). Vanuit dit beleid worden brandstofleveranciers aan wegvervoer verplicht om een aandeel (%) hernieuwbare energie in vervoer te realiseren en daarmee te bekostigen. Het primaire doel van dit instrument is het realiseren van of het significant bijdragen aan nationale en Europese wettelijke klimaatverplichtingen welke voornamelijk via het verduurzamen van wegvervoer gerealiseerd kunnen worden. Het kabinet heeft er daarnaast ook voor gekozen om zeevaart en luchtvaart vrijwillig tijdelijk onderdeel te maken van de systematiek. Deze sectoren hebben geen verplichting, maar inzet van hernieuwbare energie in deze sectoren kan omgezet worden tot een verhandelbare eenheid (HBE) die verkocht of ingezet kan worden door de brandstofleveranciers aan wegvervoer; de partijen met een verplichting. Deze mogelijkheid was voorzien om ervaring op te doen met

het bijmengen in de zeevaart en luchtvaart, vanuit de gedachte om op beperkte schaal biobrandstof in te zetten in dit instrument met het oog op toekomstige afspraken in internationaal verband.

Uit de rapportage energie vervoer van 2019, betreft het instrument jaarverplichting, blijkt dat 20% van de hernieuwbare energie wordt ingezet in benzine en 76% in diesel. 4% wordt gerealiseerd met gasvormige brandstoffen en hernieuwbare elektriciteit. Dat er meer dieselvervangers worden ingezet in het instrument jaarverplichting past in het SER-advies en het Duurzaamheidskader biogrondstoffen. Dieselvervangers worden met name gebruikt voor de zware vervoerssegmenten. Dit zijn sectoren waar de komende jaren nog geen tot weinig alternatieven voorhanden zijn.

Tegelijkertijd laten de prognoses van de NEa[10] voor 2020 zien dat binnen de jaarverplichting de inzet van deze dieselvervangers sterk verschuift van wegvervoer naar zeevaart. Deze situatie in dit instrument is niet te verenigen met het primaire doel ten aanzien van het realiseren en bijdragen aan de wettelijke Klimaatverplichtingen, zoals de RED en het Urgenda-vonnis. In de brief heb ik aangegeven te zoeken naar een juridisch haalbare manier waarop ik al per 2021 op een beheerste wijze inzet de van biobrandstoffen in zeevaart kan beperken onder de randvoorwaarde dat de wettelijk vastgestelde nationale en internationale verplichtingen gehaald kunnen worden en waarbij het handelingsperspectief voor de sector zoveel mogelijk behouden blijft. Ik geef hieraan invulling door in het instrument jaarverplichting in 2021 enkel nog de inzet van geavanceerde biobrandstoffen in zeevaart toe te staan. De internetconsultatie voor deze wijziging is inmiddels online. Deze keuze past in het beleid om groei in biobrandstoffen richting 2030 voornamelijk te realiseren met geavanceerde biobrandstoffen. Deze categorie is nu nog beperkt beschikbaar en dient te worden opgeschaald met het oog op de langere termijn. Deze stap heeft daarmee een beperkend effect betreft inzet van biobrandstoffen in de zeevaart in het instrument jaarverplichting. Tegelijkertijd geeft deze keuze ook een handelingsperspectief voor de sector om, gedurende de looptijd van de opt-in, in dit instrument bij te dragen aan het stimuleren van innovaties voor en inzet van geavanceerde biobrandstoffen.

Conform het SER-advies kiest het kabinet dus voor de inzet van biogrondstoffen voor zware vervoerssegmenten. Wel heeft de situatie van zeevaart ons geleerd dat er goed gekeken moet worden naar welke instrumenten het best passen bij de verschillende ambities voor opschaling van duurzame brandstoffen in de verschillende sectoren. Het is hierbij tevens van belang in te zetten op duurzame grondstoffen, brandstoffen en technologieën die breed inzetbaar zijn voor verschillende toepassingen. Naast de inzet van duurzame brandstoffen blijft het kabinet uiteraard ook inzetten op verdergaande energie-efficiency en het versneld ontwikkelen en beschikbaar krijgen van alternatieve energiedragers.

De leden van de VVD-fractie herkennen zich in het beeld dat de productie van biobrandstoffen in Nederland niet alleen bijdraagt aan de verduurzaming van de mobiliteitssector in Nederland, maar ook aan een duurzame economische groei. Nederland is een netto exporteur van duurzame biobrandstoffen en zo wordt ook bijgedragen aan de verduurzamingsopgave van andere landen. Om de productie van biobrandstoffen voor wegvervoer, luchtvaart en scheepvaart aantrekkelijk te maken zijn een gelijk speelveld in Europa en stabiel overheidsbeleid van belang. Hoe zet de staatssecretaris zich hiervoor in en kan zij bevestigen dat nationaal geen aanvullende

[10] Kamerstuk 34717-8

duurzaamheidscriteria worden gesteld ten opzichte van de herziene Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED2)?

De leden van de CDA-fractie lezen dat in het SER-advies een geharmoniseerde aanpak voor duurzaamheidscriteria wordt ondersteund en dat deze gebaseerd dient te zijn op de herziene RED2. Deze leden zijn van mening dat het Europese speelveld ten aanzien van duurzaamheid van groot belang is. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat bij het stellen van duurzaamheidscriteria moet worden ingezet op internationale harmonisatie om het beoogde effect te bereiken? Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat aanvullende maatregelen bovenop de Europese duurzaamheidscriteria in de RED2 aan de markt moeten worden overgelaten?

Het kabinet volgt het advies van de SER om de duurzaamheidscriteria van de RED II over te nemen. Ik onderken hiermee het belang van een gelijk Europees speelveld.De RED II staat daarnaast ook nauwelijks toe dat lidstaten aanvullende wettelijke eisen kunnen stellen. Er mogen alleen aanvullende (nationale) duurzaamheidscriteria worden vastgesteld bij de inzet van vaste biogrondstoffen, maar niet bij vloeibare en biobrandstoffen. De SER adviseert om ook sociaal-economische principes te hanteren als fundamenteel onderdeel van brede welvaart en daartoe ook sociaal-economische criteria te betrekken bij de borging van duurzame productie van biogrondstoffen. Het kabinet ziet ook het belang in van sociale economische criteria voor een duurzame groei en is voornemens om een convenant met alle sectoren op te stellen voor deze criteria.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het advies van de Sociaal Economische Raad (SER) ook wijst op de kansen voor het vergroten van het potentieel van duurzame biomassa. Welke kansen ziet de staatssecretaris specifiek voor het vergroten van de grondstoffenbasis voor duurzame biobrandstoffen? Welke acties onderneemt de staatssecretaris om de sector te ondersteunen de huidige grondstoffenbasis optimaal te benutten en om de grondstoffenbasis te verbreden met onder andere afval- en residustromen?

Het kabinet zet in op geavanceerde brandstoffen uit de door Europa vastgelegde Annex IXA lijst en op hernieuwbare synthetische brandstoffen. De verbreding van de grondstoffenbasis zal voornamelijk binnen deze lijst plaats moeten vinden. De Europese Commissie kan deze lijst bijwerken, waarbij grondstoffen kunnen worden toegevoegd. Er is in het Klimaatakkoord 200 miljoen euro specifiek gereserveerd voor het vergroten van de productie en innovatie van deze duurzame geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare synthetische brandstoffen voor wegvervoer. Het kabinet werkt hiervoor nu (de benodigde aanpassing van) het instrumentarium uit waarmee op kosteneffectieve wijze invulling wordt gegeven aan deze afspraak uit het Klimaatakkoord én aan de SER-oproep om de markt de ondersteunen met de transitie naar geavanceerdere biobrandstoffen voor zwaar wegvervoer (ombouw).
Het kabinet zet daarnaast in op het optimaliseren van de cascadering van gewassen. Door het gebruik van slimme conversietechnieken kunnen grondstoffen langer en met hoge kwaliteit in de keten gehouden worden. Een voorbeeld hiervan is bioraffinage. Het meerjarige missie gedreven innovatie programma (MMIP) zal innovaties op het terrein van bioraffinage ondersteunen.

De SER erkent daarnaast het belang van groen gas. Groen gas is inzetbaar als chemiegrondstof, vervoersbrandstof en warmtebrandstof. Voor het vervoer ben ik voornemens om brandstoffen vervaardigt uit het gasnet met de Garanties van Ooorsprong systematiek toe te staan binnen de jaarverplichting. Dit zal samen

met de RED2 implementatie van kracht gaan. Ook hierdoor zal de grondstoffenbasis verder verbreed worden binnen de afval- en residustromen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat er in tegenstelling tot de meeste andere EU-lidstaten, waar enkel pure bio-ethanol mag worden bijgemengd, in de Nederlandse wetgeving geen kwaliteitseisen zijn opgenomen voor de bijmenging van bio-ethanol in benzine. Dat resulteert in het feit dat Nederland zijn bio-ethanol importeert van buiten de EU (voornamelijk Verenigde Staten). Kan de staatssecretaris toelichten waarom Nederland geen dergelijke kwaliteitseis kent, en kan zij de voor- en nadelen van een dergelijke kwaliteitseis uiteenzetten? Kan de staatssecretaris daarin onder andere de gevolgen voor het milieu, de concurrentiepositie van de Nederlandse bio-ethanolsector en de kosten voor importeur, handelaar, pomphouder en consument meenemen?

De aanvullende kwaliteitseis is destijds niet als overweging meegenomen bij de invoering van E10, aangezien dit destijds niet als overweging door de markt is aangedragen.

Het instellen van een kwaliteitseis om enkel pure bio-ethanol toe te staan in E10 leidt ertoe dat gedenatureerde (chemisch ondrinkbaar gemaakte) ethanol niet meer kan worden gebruikt in benzine. Aangezien voor pure ethanol een hoger importtarief geldt, wordt door deze eis niet-Europese ethanol minder competitief voor bijmenging in benzine. Naar verwachting zal dit leiden tot minder import uit met name de Verenigde Staten, de grootste importeur van gedenatureerde bio-ethanol. Dit zal de concurrentiepositie van de Nederlandse bio-ethanolsector naar verwachting versterken, aangezien de Verenigde Staten in 2019 verantwoordelijk waren voor circa een kwart van de ethanol op de Nederlandse markt.
Ethanol uit de Verenigde Staten leidt gemiddeld genomen tot een lagere CO_2-reductie in de keten dan Europese ethanol (51% versus 71%). De eis zal hierdoor naar verwachting leiden tot een grotere feitelijke CO_2-reductie door ingezette ethanol. Voor wat betreft de Europese en nationale doelen voor CO_2 en hernieuwbare energie wegen ethanol uit de VS en Europe echter even zwaar.

Door het gebruik van goedkopere geïmporteerde gedenatureerde ethanol uit te sluiten zal de prijs van ethanol die brandstofleveranciers moeten bijmengen, stijgen. Aangezien ethanol hoogstens 10% van de samenstelling van benzine uitmaakt en de prijs voor ethanol die wordt bijgemengd in E10 over het algemeen gebaseerd wordt op pure ethanol en niet op de gedenatureerde variant, zal de kwaliteitseis naar verwachting slechts beperkt effect hebben voor tankstationhouders of de consument.

De leden van de VVD-fractie hebben daarnaast nog enkele vragen over vermenging van fossiele- en biomassastromen. Klopt het dat Nederland in de praktijk de vermenging van fossiele stromen en biomassastromen in de toeleverings- en productieketen van biobrandstoffen niet toestaat, terwijl dit volgens de RED en het Europese Hof wel is toegestaan? Deze leden constateren dat vermenging door andere lidstaten wordt toegestaan en dat er zo een ongelijk speelveld ontstaat voor Nederlandse biobrandstofproducenten. Is de staatssecretaris van plan zich in te zetten voor het gelijktrekken van het Nederlandse beleid met andere lidstaten, zodat de ontwikkeling van geavanceerde biobrandstoffen wordt gestimuleerd, biobrandstofproducenten hun concurrentiepositie behouden en Nederland aantrekkelijk blijft voor potentiële investeerders?

Nederland staat vermenging in de fossiele en biomassa stromen toe. Zoals de RED en het Europees Hof voorschrijft dient de uiteindelijke inzet van biobrandstoffen aantoonbaar aanwezig te zijn. Nederland wil innovatie op het gebied van

biobrandstoffen niet in de weg staan. Wel moeten onwenselijke situaties zoals het twee keer verwaarderen van biobrandstoffen worden tegengegaan. Als relatief grote producent en exporteur van biobrandstoffen ligt hier voor Nederland een verantwoordelijkheid en een opgave.
De NEa controleert de ingeboekte biobrandstoffen conform de massabalans uit de RED. Conform deze massabalans is het niet mogelijk een fossiele brandstof met een duurzaamheidscertificaat in te zetten als een duurzame biobrandstof.

De leden van de VVD-fractie vragen of de staatssecretaris kan verklaren waarom in Nederland het inboeken van biomethaan uit het gasnet voor gasvormige biobrandstoffen voor het claimen van Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE) wel wordt toegestaan en dit voor vloeibare geavanceerde biobrandstoffen op basis van gecertificeerde duurzame biomethaan uit het gasnet niet het geval is. Waarop is dit onderscheid tussen gasvormige en vloeibare biobrandstoffen gebaseerd?

In de aanstaande wijziging van de regelgeving is het voorstel opgenomen om naast voor gasvormige brandstoffen ook voor vloeibare brandstoffen vervaardigd uit het gasnet de GvO systematiek toe te staan.

Het huidige verschil in behandeling van gasvormig en vloeibaar komt voort uit de verschillende wijze waarop de Europese richtlijn hernieuwbare energie gas uit hernieuwbare bronnen en vloeibare biobrandstof behandelt. De controle op de aard en duurzaamheid van gas vindt plaats op het moment van productie. Voor de vloeibare biobrandstof geldt dat deze controle op het moment van uitslag tot verbruik aan de orde is. De regelgeving hernieuwbare energie vervoer heeft dit onderscheid in behandeling gespiegeld. In de huidige regelgeving is het mogelijk om gas met de GvO systematiek in te zetten als biogas. Voor vloeibare brandstoffen geldt dit niet. Een vloeibare biobrandstof kan alleen ingeboekt worden voor zover het geleverd is aan de Nederlandse markt voor vervoer, het aantoonbaar een brandstof uit biomassa is en die hoeveelheid bewezen duurzaam is.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de SER over de beschikbaarheid van biomassa concludeert dat er potentieel voldoende biomassa beschikbaar is voor Nederland, maar er wordt ook gewezen op de noodzaak om de beschikbaarheid van duurzame biomassa te vergroten. Als mogelijkheid wijst de SER op het hergebruik van marginale en gedegradeerde gronden. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat van deze gronden afkomstige biomassa moet worden gestimuleerd en niet zou moeten worden gelimiteerd? Is de staatssecretaris bereid de mogelijkheden te onderzoeken op welke wijze de van deze gronden afkomstige biomassa kan worden bevorderd voor realisatie van de jaarverplichting voor vervoer?

Deze categorie wordt momenteel niet beperkt. Nederland zet momenteel zoveel mogelijk in op afvalstromen en residuen. Daarnaast is afgesproken dat er niet meer additionele biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen in Nederland worden ingezet dan het niveau van 2020. De RED stuurt niet direct op het benutten van gedegradeerde gronden. Ik ben het er desalniettemin mee eens dat het stimuleren van het gebruik van gedegradeerde gronden de toename van het landbouwareaal ondersteunt. Nederland zal er wel op toezien dat de EC bij de uitwerking heldere criteria stelt over de duurzame inzet van deze gronden en de borging daarvan. Het SER-advies constateert aan de hand van het PBL-rapport dat er wereldwijd en in de EU grote landoppervlaktes zijn die verlaten zijn, in onbruik zijn geraakt of dat op termijn dreigen te worden, dan wel marginaal en/of gedegradeerd zijn en dat het wenselijk is binnen de EU een visie te ontwikkelen wat met dit soort gronden kan worden gedaan (toepassing voor

natuurontwikkeling, biogrondstoffenteelt, extensieve landbouw, enzovoort). Het kabinet zal hierover het gesprek in EU-verband aangaan.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben eveneens een aantal vragen en opmerkingen bij het SER-rapport over biomassa. Deze leden merken op dat het advies op tal van terreinen nog leunt op 'goede voornemens' of op andere veronderstellingen en strevens die nu geen onderdeel zijn van het beleid. Dat het ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) stelt duurzame kringlooplandbouw na te streven wordt bijvoorbeeld in de praktijk niet waargemaakt. Deze leden constateren dat er, in dat geval, ook geen stikstofprobleem meer zou zijn. Deze leden wijzen erop dat de afstand tussen wat zou kunnen en wat is, groot is. Dat betekent dat ook de afstand van de theoretische mogelijkheden voor een biobased economy en de praktijk van het verbranden van grondstoffen voor transport, om zo de stap naar elektrificatie uit te stellen, een tegenstelling vormen die lastig overbrugbaar is en grote risico's met zich meebrengt voor de natuur, het milieu en het klimaat.
De leden van de GroenLinks-fractie concluderen dat de beschikbaarheid van aantoonbaar duurzame biogrondstoffen is beperkt en zoals de SER stelt: "Het valt te verwachten dat Nederland niet het enige land is dat aanspraak maakt op deze biogrondstoffen." Nergens gebruikt Nederland unieke technologieën die om biobrandstoffen vragen. We rijden in dezelfde auto's en vliegen in dezelfde vliegtuigen. Een technologische oplossing die alleen onze emissies doet afnemen is daarmee geen zinvolle technologische oplossing voor het klimaat. En zoals de SER stelt: "Verbranding van (bio)grondstoffen past (bovendien) niet goed in een circulaire economie." en "Ook vanuit luchtkwaliteitsbeleid is een mobiliteitstransitie wenselijk om de lokale emissies van NOx en fijnstof terug te dringen. Biobrandstoffen resulteren echter niet in een significante verbetering van de luchtkwaliteit (ten opzichte van fossiel)." Het probleemoplossend vermogen van biobrandstoffen voor het wegverkeer is daarmee zeer beperkt.
De leden van de GroenLinks-fractie ondersteunen de conclusie van de SER dat de noodzaak tot afbouw van biobrandstoffen voor het verkeer is te voorzien. Het is dan de vraag hoeveel investeringen een tijdelijke overbrugging naar echt duurzame mobiliteit waard is en in hoeverre de hierdoor gecreëerde economische lock-ins niet voor verdere vertraging van de verduurzaming leiden. De Europese afspraak voor 14% duurzame transportbrandstoffen is niet hetzelfde als 145 biobrandstoffen bijmengen. Aangezien we sowieso al de helft mogen aftrekken, omdat we op basis van onze eigen duurzaamheidscriteria geen eerste generatie willen gebruiken en onze duurzame elektriciteit een muiltiplier heeft van vier, blijft er slechts 1,75% over. Met het Europese plafond van 1,7% voor used cooking oil (UCO) in de mix voor transportbrandstoffen, die ook nog eens dubbel geteld mogen worden, voldoen we aan de minimale verplichtingen. Is de staatssecretaris het ermee eens dat er hiermee geen verplichting en geen noodzaak bestaan om meer biogrondstoffen te verbranden om daarmee aan de Richtlijn voor hernieuwbare transportbrandstoffen te voldoen? Deze leden roepen het kabinet dan ook op om vooral in te zetten op verdere versnelling van de elektrificatie van het wagenpark. Deze leden vragen om de nu beschikbare duurzaam hernieuwbare biobrandstoffen primair in te zetten in sectoren waarvoor grootschalige elektrificatie nog te ver weg is, zoals de luchtvaart en de scheepvaart.

Tot 2030 zal het volume hernieuwbare brandstoffen in (zwaar) wegtransport groeien tot maximaal 60 PJ conform de afspraken in het Klimaatakkoord. Deze groei wordt gerealiseerd door de jaarverplichting energie vervoer waarmee de RED

II-verplichting voor vervoer wordt gerealiseerd. Binnen het RED II kader zal de ambitieuzere doelstelling uit het Klimaatakkoord gericht op afvalstromen/residuen en de toename geavanceerde brandstoffen gerealiseerd worden. De jaarverplichting zal ook voorsorteren op de transitie naar energiedragers op basis van hernieuwbare elektriciteit, zoals bijvoorbeeld groene waterstof en synthetische brandstoffen. De jaarlijkse rapportages energie vervoer laten zien dat deze inzet met name in diesel (76%) wordt gerealiseerd. Diesel wordt met name gebruikt als brandstof voor zware vervoerssegmenten zoals zwaar wegvervoer. Zwaar wegvervoer wordt door de SER net als binnenvaart, luchtvaart en zeevaart gekenmerkt als een sector met op korte termijn weinig alternatieven. Voor personenvervoer geldt dat er wel alternatieven op kort termijn beschikbaar zijn. Het kabinet stimuleert deze alternatieven door in te zetten op elektrisch rijden. Zo streeft het kabinet naar 100% nul-emissie nieuwverkopen vanaf 2030. Daarnaast is subsidie beschikbaar voor de aanschaf van nieuwe en gebruikte elektrische personenauto's voor de particuliere markt. Door de maatregelen zal de fossiele plas voor personenvervoer, met name benzine, afnemen.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de staatssecretaris om na aanleiding van dit onderzoek met een appreciatie te komen voor het te realiseren potentieel aan duurzame brandstoffen voor de scheep- en luchtvaart, in relatie tot de voorspelde behoefte (in 2030 en 2050) en de vraag uit andere landen voor diezelfde markt. Hoeveel is er nodig, en hoeveel kan er duurzaam worden geproduceerd?

Het kabinet deelt de analyse van de SER dat voor de luchtvaart en scheepvaart vanwege gebrek aan alternatieven die in voldoende mate kunnen worden ingezet, nog voor langere tijd de inzet van biobrandstoffen nodig zal zijn. Conform het SER-advies kiest het kabinet daarom allereerst voor de opbouw van de inzet van biogrondstoffen voor deze toepassingen en stuurt het kabinet daarbij op de inzet van hoogwaardige brandstoffen. Zoals in de reactie op de vragen van de CDA-fractie is aangegeven dient hierbij gekeken te worden welk instrumenten het best geschikt zijn om de opschaling in de verschillende sectoren vorm te geven. Tegelijkertijd zet het kabinet in op verdergaande energie-efficiency en het versneld ontwikkelen en beschikbaar krijgen van alternatieve energiedragers. Wanneer er op de langere termijn wel alternatieven op de markt komen, zal dit leiden tot een afbouw van de inzet van biobrandstoffen in deze sectoren. Voor luchtvaart wordt aan de Duurzame Luchtvaarttafel een actieprogramma opgesteld over de inzet van duurzame biobrandstoffen én synthetische brandstoffen. Onderdeel van het actieprogramma is tevens de verbreding van de grondstoffenbasis op een duurzame wijze. Voor zeevaart is recent een zeevaart tafel opgericht op initiatief van het Platform Duurzame Biobrandstoffen waarin de inzet van duurzame brandstoffen aan de orde komt, waaronder ook de inzet van biobrandstof. Daarnaast zal Nederland het belang van duurzaamheid van alternatieve brandstoffen voor de zeevaart in internationale kaders als EU en IMO bepleiten.

De leden van de PVV-fractie vragen of de staatssecretaris van plan is al die Nederlanders die dankzij de linkse maatregel van het indirect verplicht gestelde gebruik van biobrandstoffen een kapotte motor hebben of andere financiële schade hebben opgelopen, te compenseren.

Alle bijgemengde biobrandstoffen moeten voldoen aan de Europees vereiste brandstofspecificaties uit de Richtlijn Brandstofkwaliteit (FQD). Dit geldt zowel bijmenging in benzine, diesel als gas.
De garanties van de fabrikanten zijn op grond van die afspraken onverkort van toepassing bij gebruik van de toegestane blends. De bestuurder kan altijd nagaan welke blends geschikt zijn de motor in de handleiding, de binnenkant van de tankklep of bij de garagehouder. Indien niet alle voertuigen op een bijgemengd

percentage biobrandstoffen kunnen rijden, dan is de aanbieder verplicht dit duidelijk te communiceren aan de pomp.

Waterstof

De leden vragen van de VVD-fractie vragen wat de stand van zaken is met de uitrol van waterstof. Deze leden vernemen weinig vanuit het kabinet, terwijl het in de ogen van deze leden grote voordelen biedt om daar een dekkende infrastructuur voor weg- en watertransport voor te ontwikkelen. Deze leden vragen of de Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport (DKTI)-regeling wel afdoende is en wat het ambitieniveau is.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er nog lang geen landelijk dekkend netwerk is voor waterstofinfrastructuur. Dit staat de uitrol van waterstofvoertuigen in de weg. Wat zijn de ambities van de staatssecretaris op dit punt?

In het kader van de eerste twee tenders van de Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport (DKTI) worden er 19 waterstoftankstations gerealiseerd. Hiervan zijn drie tankstations inmiddels opgeleverd waardoor het totaal aantal waterstoftankstations in Nederland staat op vijf. Voor de 16 tankstations die nog gerealiseerd gaan worden in het kader van de DKTI is het de verwachting van de betrokken bedrijven dat deze operationeel zullen zijn voor het eind van 2021. Ook de derde tender van de DKTI-regeling zal voorzien in mogelijkheden voor de realisatie van waterstoftankstations in het kader van zowel de bestaande projectcategorieën proeftuin en cofinanciering als ook de nieuwe project categorie *learning by using*. Ik verwacht de derde tender van de DKTI-regeling begin 2021 te openen.

Over het algemeen concludeer ik dat de ontwikkeling van waterstoftankstations minder voorspoedig verloopt dan wat investeerders bij projectbegin hebben verwacht. Dit heeft vooral te maken met het feit dat we nog in de leerfase zitten, waarbij zowel de ontwikkelaars van tankstations als de vergunningverleners ervaring moeten opdoen met waterstof-tankinfrastructuur. De DKTI is het juiste instrument om hierop in te spelen omdat zij naast het realiseren van individuele investeringen bijzondere aandacht besteedt aan de identificatie van knelpunten en het delen van kennis en ervaringen hieromtrent. Daarnaast leert de ervaring met de eerste twee tenders dat vooral een gebrek aan voldoende eerste afnemers een knelpunt is voor de uitrol van waterstoftankstations. Met de introductie van de nieuwe projectcategorie *learning by using* speelt de DKTI hierop in door de mogelijkheid te bieden voor de subsidiering van (in eerste instantie) kleine vloten van vrachtwagens. Door gebruikers ervaring op te laten doen met de inzet hiervan in de normale operationele activiteiten wordt procesinnovatie bevorderd en kan de total cost of ownership van een waterstofvrachtwagen verlaagd worden. Dit zal ook een positief effect hebben op de vraag naar waterstoftankstations.

Op het gebied van vergunningverlening werk ik met onder andere actieve betrokkenheid bij het Waterstof Veiligheid Innovatie Programma (WVIP) van het H2-Platform. Een ander element is de beschikbaarheid van voertuigen als afnemers van de tankstations. Voor ondernemers blijft investeren in tankstations lastig als er geen klanten zijn. In de derde tender van de DKTI subsidieregeling wil ik daarom stimuleren dat kleine vloten van voertuigen geïntroduceerd worden, als opmaat naar opschaling, om daarmee beter in de behoefte aan afnemers van de waterstof tankstations te kunnen voorzien. Ik verwacht dat dit de uitrol van tankstations zal versnellen doordat het de gerealiseerde tankstations een beter vooruitzicht geeft.