

Vergaderjaar 2024–2025

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 480**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 december 2024

Met deze brief geef ik invulling aan de gedane toezeggingen op het gebied van duurzaam vervoer:

- De vraag van lid Bamenga (D66) naar welke inkomensgroepen het meest profiteren van stimuleringsbeleid voor elektrische auto's.
- De toezegging aan lid Veltman (VVD) over transparante prijzen voor het opladen van elektrische voertuigen bij gebruik van een laadpas.
- De toezegging aan lid Van Dijk (NSC) aangaande de sloopregeling oude auto's en de toezegging aan lid Bamenga (D66) aangaande een «social lease»- initiatief.
- De toezegging aan lid De Hoop (GL-PvdA) over de Total Cost of Ownership voor de meest populaire personenauto's.
- De toezegging aan lid De Hoop (GL-PvdA) aangaande de aanschafsubsidies voor elektrische auto's, en of dit heeft geleid tot betaalbare opties voor auto's.
- Een evaluatie voor de ontheffingsmogelijkheden voor zero-emissiezones, waaronder het Centraal Loket voor ontheffingen.
- De vraag van lid Van Houwelingen (FVD) over het al dan niet weren van personenauto's in zero-emissiezones in Eindhoven.
- De vraag van lid Van Dijk (NSC) over het beschikbaar houden van de ongebruikte gelden voor de Subsidieregeling voor Elektrische Bedrijfsauto's (SEBA).
- De toezegging aan lid Vermeer (BBB) over de impact op ondernemers die per 1 januari 2025 niet meer de zero-emissiezones in mogen.

Daarnaast wordt in deze brief de voortgang beschreven van:

- De subsidieregeling Collectieven mkb Verduurzaming Reisgedrag (COVER).
- De Regeling bevordering schone wegvoertuigen te wijzigen (Rbsw).
- De samenwerking binnen de Benelux wat betreft de export van laagwaardige brandstoffen.

## **Onderzoeken welke inkomensgroepen het meest profiteren van stimuleringsbeleid**

In het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 31 januari 2024 (Kamerstuk 31 305, nr. 448) is door lid Bamenga (D66) gevraagd om te onderzoeken welke inkomensgroepen het meest profiteren van het stimuleringsbeleid voor elektrische auto's. Uit het trendrapport elektrisch vervoer 2024 (zie bijlage 6) en de eerste resultaten van de evaluatie van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP-regeling) blijkt dat mede dankzij de fiscale en financiële stimuleringsmaatregelen voor de elektrische auto particulieren met een midden en laag inkomen steeds meer profiteren van dit beleid. Het aantal particulieren met een elektrische auto is gegroeid van 40.000 eind 2020 tot 180.000 eind 2023. Steeds meer betaalbare modellen voor mensen met een laag en middeninkomen zijn erbij gekomen (zie hiervoor bijlage 4a). Zo zijn bijvoorbeeld al nieuwe elektrische auto's te koop voor onder de € 20.000. Ook groeit het aanbod op de tweedehandsmarkt van elektrische auto's. Zo worden bijvoorbeeld al oudere gebruikte Nissan Leaf's aangeboden voor circa € 3.000. De tweedehands markt voor betaalbare EV's in de lagere segmenten moet wel nog groeien. Dit is een kwestie van tijd.

De SEPP-regeling was bedoeld om particulieren te verleiden een kleine of compacte middenklasse elektrische auto te kopen in plaats van een brandstofauto. De regeling was niet specifiek gericht op een bepaalde inkomensgroep, maar stond voor alle particulieren open. Uit de eerste resultaten van de evaluatie blijkt dat alle inkomensgroepen, dus ook lage en middeninkomens, gebruik hebben gemaakt van de SEPP-regeling om een nieuwe of gebruikte kleine respectievelijk compacte elektrische middenklasse auto te kopen. De verdeling tussen de inkomensgroepen voor de koop van een nieuwe elektrische auto met de SEPP-regeling is vergelijkbaar met de verdeling tussen de inkomensgroepen van de koop van een nieuwe brandstofauto. Auto's die naar verwachting ook in Nederland blijven na de subsidieperiode. Ook gebruikte elektrische auto's met SEPP-subsidie werden door alle inkomensgroepen gekocht (zie hiervoor bijlage 4a). In vergelijking met de koop van een gebruikte brandstofauto waren de groepen midden en hogere inkomens nu wel oververtegenwoordigd. Reden hiervoor is vooral de overwegend jongere leeftijd van elektrische auto's die te koop worden aangeboden en die gezien de leeftijd ook nog een hogere aanschafprijs kennen. Dat neemt niet weg dat langzamerhand ook steeds meer oudere elektrische auto's beschikbaar komen die zeker met de aanschafsubsidie aantrekkelijk geprijsd zijn voor elke Nederlander (zoals bijvoorbeeld de Nissan Leaf).

Uit de eerste resultaten van de evaluatie blijkt daarnaast dat partijen aangeven dat het subsidiebedrag voor een elektrische auto nu te laag is om het prijsverschil met een brandstofauto te overbruggen, zeker voor lage en middeninkomens. Met deze brief beschouw ik de toezegging als afgedaan.

## **Transparante prijzen opladen van elektrische voertuigen**

Tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 17 oktober jl. (Kamerstuk 31 305, nr. 479) is aan het lid Veltman (VVD) toegezegd uw Kamer te informeren over transparante prijzen bij het opladen van elektrische voertuigen bij het gebruik van een laadpas. Het bieden van transparante prijzen is een wettelijke verplichting voor marktpartijen. In het tweeminutendebat Duurzaam vervoer van 6 november hebben de

leden Veltman en Bamenga 2024<sup>1</sup> het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat middels een motie verzocht te bewerkstelligen dat actuele laadpastarieven digitaal openbaar beschikbaar worden.

Nederlandse en Europese regelgeving vormen het fundament van het niveau van prijstransparantie waar we aan moeten voldoen. Het verbeteren van de prijstransparantie wordt opgepakt binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en het actieplan prijstransparantie. Er kan op twee routes voor meer transparantie ingezet worden. Het gaat hierbij om een centrale opzet waarin prijsinformatie van laadpaalexploitanten en laaddienstverleners samen in een nationaal toegangspunt, en een bilaterale opzet waarin laadpaalexploitanten en laaddienstverleners onderling prijsinformatie uitwisselen. In bijlage 1 worden deze routes verder beschreven en wordt daarmee de motie afgedaan.

### **Sloopregeling oude auto's en «social lease»- initiatief**

In het commissiedebat van 17 oktober jl. is aan het lid Van Dijk (NSC) toegezegd de Kamer verder te informeren over de sloopregeling van oude auto's. Tevens is het lid Bamenga (D66) toegezegd het «social lease»-initiatief te betrekken bij het verkennen van de opties voor mensen met een kleine beurs in de ondersteuning en transitie naar duurzame mobiliteit. Aangezien beide vragen betrekking hebben op betaalbaar elektrisch vervoer zijn deze vragen samengevoegd in een reactie.

Een voorstel voor een mogelijke bijdrage voor een gebruikte elektrische auto met een inruilregeling voor een oude brandstofauto is één van de maatregelen die door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt onderzocht in het kader van het Social Climate Fund (SCF). Dit voorstel is conform het TNO-advies over vervoersarmoede<sup>2</sup>, waarin gepleit wordt voor specifieke maatregelen in plaats van generieke maatregelen zoals een accijnskorting die voor 98% bij huishoudens terecht komt die de korting niet nodig hebben. Het zou daarbij gaan om een inruilregeling waarbij een particulier de oude, fossiele auto kan inleveren tegen een premie waarmee de consument dan een kleine (gebruikte) elektrische auto koopt. Het doel van de regeling is dat de bestuurder een goedkoper alternatief heeft voor de oudere brandstofauto. Deze regeling zal alleen toegankelijk zijn voor huishoudens die in de laagste 50% inkomens van Nederland vallen, om juist hen te compenseren voor de stijgende brandstofprijzen.

In de meeste gevallen is elektrisch rijden gemiddeld iets goedkoper dan fossiel rijden. De aanschaf van een nieuwe of elektrische auto is echter duurder dan de aanschaf van een vergelijkbaar brandstofauto-model. Via de bovengenoemde regeling zou de overstapdrempel lager kunnen worden voor de mensen met lage en middeninkomens, zodat iedereen mee kan in deze transitie en mobiliteit voor iedereen ook nog betaalbaar is. In dit onderzoek naar de inruilregeling wordt ook de mogelijkheid van een «social lease» constructie zoals in Frankrijk meegenomen.

Er dient nog politieke besluitvorming en een publieke consultatie plaats te vinden over de invulling van het Nederlandse Sociaal Klimaatplan voor het SCF. Momenteel wordt gekeken naar meer voorstellen dan alleen deze inkomensafhankelijke inruilregeling, ook vanuit andere departementen. Begin 2025 wordt de Kamer nader geïnformeerd over het SCF.

<sup>1</sup> Kamerstuk II 2024–2025, 31 305, nr. 475

<sup>2</sup> TNO Research, «Groep huishoudens met brandstofauto kwetsbaar in transitie naar duurzame mobiliteit», 13-02-2024

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft KPMG een opdracht gegeven om onderzoek te doen om inzicht te krijgen in de verschillende handelingsperspectieven binnen het domein van Infrastructuur en Waterstaat, die passen bij de vereisten van het SCF voor de aanpak van vervoersarmoede. Hierbij is ook gevraagd een onderbouwing te geven van de doeltreffendheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid van verschillende potentiële maatregelen. Dit rapport vindt u in bijlage 2 van deze brief. Het rapport is bedoeld als ondersteuning van de interne informatievergaring ten behoeve van de voorbereidingen binnen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor mogelijke maatregelen voor een Sociaal Klimaatplan. Met deze brief beschouw ik beide toezeggingen als afgedaan.

### **TCO meest populaire personenauto's**

Tijdens het commissiedebat van 17 oktober jl. is door lid De Hoop (GL-PvdA) gevraagd wat in het belastingregime na 2025 de total cost of ownership (TCO) is van de vijf meest populaire zero-emissie- en brandstofauto's. In antwoord op deze vraag verwijs ik naar bijgaand het rapport van Revnext (zie hiervoor bijlage 3).

De total cost of ownership (TCO) geeft een indicatie van alle te verwachten kosten van het hebben van een auto, uitgedrukt in een gemiddeld maandbedrag. In dat maandbedrag zitten, naast kosten zoals onderhoud, verzekering en de afschrijving op de auto ook zaken die direct door overheidsbeleid worden beïnvloed zoals brandstof- en energiekosten (accijns) en motorrijtuigenbelasting. De antwoorden op de vragen van het lid de Hoop (GL-PvdA) worden nader toegelicht in het rapport van Revnext waarin de effecten zijn doorgerekend van een eventuele aanschafsubsidie en de versoering van de vastgestelde correctie van de motorrijtuigenbelasting (MRB). Uit de analyse blijkt dat door deze versoering een elektrische auto per jaar tussen de € 60 en € 200 meer MRB betaalt dan een vergelijkbare benzineauto. De TCO's van vooral kleinere en compacte middenklasse elektrische auto's (nieuw en gebruikt) is mede hierdoor nadeliger dan voor een vergelijkbare benzineauto. Hierbij is uitgegaan van het aflopen van de huidige accijnskorting in 2026 en het afschaffen van de aanschafsubsidie voor elektrische auto's per 2025. Het doortrekken van de accijnskorting zou tot een verdere verslechtering van de TCO voor elektrische auto's leiden. Het instellen van een (al dan niet inkomensgerichte) aanschafsubsidie per 2026 kan wel ervoor zorgen dat de TCO van een nieuwe respectievelijk gebruikte elektrische auto weer positiever wordt dan voor een vergelijkbare benzineauto. Ook wordt vanaf 2026 de bijtelling voor elektrische auto's verhoogd van 17% naar 22%. Door de hogere aanschafprijs van elektrische auto's wordt het elektrisch rijden voor zakelijke reizigers daardoor nadeliger. Met deze brief beschouw ik de toezegging als afgedaan.

### **Eindevaluatie subsidies voor elektrische auto's**

Tijdens het commissiedebat van 17 oktober jl. zijn door lid De Hoop (GL-PvdA) vragen gesteld over de aanschafsubsidie van elektrische auto's, en of dit geleid heeft tot betaalbare opties voor mensen met een smalle beurs. Hierbij bied ik de Kamer de evaluatie van de SEPP over de jaren 2022 tot en met 2023 aan dat antwoord geeft op deze vragen (zie hiervoor bijlage 4).

De SEPP-regeling is een financiële maatregel om de keuze van een particulier voor een nieuwe en gebruikte elektrische personenauto in de kleinere en compacte middenklasse te stimuleren door in de jaren 2020 tot en met 2024 het prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een

personenauto op fossiele brandstof te verkleinen. De regeling was volledig gericht op particulieren. De regeling gold voor zowel nieuwe als ook gebruikte elektrische auto's en zal in december dit jaar volledig uitgeput zijn. Uit de eerste resultaten van de evaluatie blijkt dat de regeling ruim 100.000 particulieren in Nederland heeft geholpen bij de aanschaf of lease van een nieuwe of gebruikte elektrische auto. Het aandeel verkochte nieuwe en gebruikte (lease) personenauto's met volledige elektrische aandrijving is de afgelopen jaren mede dankzij de subsidie sterk toegenomen van circa 0,1% in 2014 tot circa 4,8% eind 2023 (zie bijlage 6, p.73).

In 2023 was circa 110.000 (31%) van de verkochte en geleasede nieuwe personenauto's volledig elektrisch en circa 40.000 (3%) van de gebruikte personenauto's volledig elektrisch (zie bijlage 6, p.4 en p. 39). Het doel van de regeling lijkt daarmee ook gehaald. Met deze brief beschouw ik de toezegging als afgedaan.

### **Ontheffingsmogelijkheden voor zero-emissiezones**

In de Kamerbrief van 29 januari 2024 «Stand van zaken zero-emissie stadslogistiek»<sup>3</sup> is toegezegd om drie maanden na de start van het Centraal Loket te evalueren of er voldoende ontheffingsmogelijkheden zijn voor situaties waarin kleine mkb'ers niet kunnen overstappen.

#### *Centraal Loket voor ontheffingen open sinds 1 juli 2024*

Sinds 1 juli 2024 is er een Centraal Loket geopend. Ondernemers en particulieren kunnen hier op een geharmoniseerde manier een ontheffing aanvragen voor de zero-emissiezones. Het Centraal Loket is gemandateerd door de betrokken gemeenten om landelijke ontheffingen te beoordelen en uit te geven. Voor ondernemers betekent dit dat ze ook op één centraal punt alle benodigde informatie kunnen verzamelen over wat de zero-emissiezones voor hen betekenen.

#### *Evaluatie Centraal Loket*

De eerste maanden is bijgehouden welke ontheffingen er zijn aangevraagd, toegekend en afgewezen. Ook is er bijgehouden welke vragen binnen zijn gekomen via de verschillende communicatiekanalen. In bijlage 5 «Statistieken aanvragen Centraal Loket zero-emissiezones» is een overzicht te vinden van het aantal aanvragen per dag en per type ontheffing.

#### *Meeste ontheffingen voor particulier bezit*

In lijn met de initiële verwachtingen van de RDW is het overgrote gedeelte van de ontheffingen aangevraagd voor particulier bezit, namelijk 74%. Daarnaast betreft ruim 15% van de aanvragen een ontheffing voor een bedrijfs- en vrachtauto die vanwege een handicap is aangepast. Van de in totaal 1.135 aanvragen tot 1 oktober 2024 waren 116 aanvragen van ondernemers. Van deze aanvragen zijn geen aanvragen afgewezen en een enkele aanvraag is buiten behandeling gesteld, bijvoorbeeld omdat de aanvrager het voertuig inmiddels heeft verkocht. Er zijn dan ook geen bezwaren ingediend.

Tot op heden is het aantal aanvragen vanuit ondernemers nog beperkt gebleven. Dat heeft een aantal mogelijke oorzaken. Ten eerste hoeven lang niet alle ondernemers een ontheffingsaanvraag in te dienen, omdat

<sup>3</sup> Kamerstuk II 2023–2024, 30 175, nr. 459

ze op basis van de geharmoniseerde overgangsregelingen met hun voertuig nog toegang hebben tot de zero-emissiezone tot 2027, 2028 of 2030. Ten tweede kende het Centraal Loket opstartproblemen; zo kon bijvoorbeeld nog niet voor iedere ontheffingscategorie een aanvraag ingediend worden. Dat is inmiddels opgelost. Ook waren nog niet alle gemeenten vanaf het begin aangesloten bij het Centraal Loket, waardoor ondernemers voor die specifieke gemeente nog geen aanvraag in konden dienen. Een gemeente kan pas aansluiten als zij een verkeersbesluit heeft genomen. Ten derde hebben gemeenten bij de invoering van de huidige milieuzones enkele jaren geleden ervaren dat voertuigbezitters pas in een laat stadium daadwerkelijk in actie kwamen en onderzochten wat dit voor hen betekende. Naar verwachting is een vergelijkbaar patroon zichtbaar bij de zero-emissiezones. Tijdens de boetevrije periode zullen waarschuwingsbrieven worden verzonden naar eigenaren van voertuigen die de zones onrechtmatig betreden. Deze groep voertuigbezitters zal naar verwachting in actie komen en eventueel een ontheffing aanvragen na het ontvangen van deze waarschuwing. Tot slot is de onduidelijkheid over het wel of niet invoeren van de zero-emissiezones een reden dat ondernemers afwachten. Het Centraal Loket krijgt deze signalen dagelijks. Met deze brief beschouw ik de toezegging als afgedaan.

### **Het al dan niet weren van personenauto's in zero-emissiezones in Eindhoven**

In het commissiedebat van 17 oktober jl. heeft het lid Van Houwelingen (FVD) gevraagd of het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek kan gaan met gemeentes over het al dan niet weren van personenauto's in zero-emissiezones. Hierbij deel ik de uitkomsten van deze gesprekken. Voorop staat dat het op dit moment volgens het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) niet mogelijk is om een zero-emissie zone voor personenauto's in te voeren. Hoewel gemeentes zoals Eindhoven, Amsterdam en Utrecht de ambitie hebben om in de toekomst eventueel een dergelijke zone in te voeren, zijn zij op de hoogte dat het instellen daarvan nu niet mogelijk is. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is niet voornemens de benodigde landelijke wetswijziging voor de invoering van deze zones uit te werken. De gemeentes in kwestie zijn op dit moment ook niet van plan geslotenverklaringen voor personenauto's toe te passen en hebben een duidelijke voorkeur uitgesproken voor geharmoniseerde regels. Met deze brief beschouw ik de toezegging als afgedaan.

### **Subsidiereregeling voor Elektrische Bedrijfsauto's**

In het tweeminutendebat van 6 november 2024 is aan het lid Van Dijk (NSC) toegezegd te onderzoeken of eventueel overblijvend budget voor de Subsidiereregeling voor Elektrische Bedrijfsauto's (SEBA) beschikbaar kan blijven voor de overstap naar duurzaam vervoer door ondernemers. Hiervoor zal ik de gebruikelijke stappen doorlopen van het begrotingsproces en hier bij het eerstvolgende budgettaire beslismoment op terugkomen. Met deze brief beschouw ik de toezegging als afgedaan.

### **Impact op ondernemers die per 1 januari 2025 niet meer de zero-emissiezones in mogen**

Tijdens het commissiedebat zero-emissiezones van 4 december 2024 heeft het lid Vermeer (BBB) gevraagd of de Staatssecretaris meer duidelijkheid kan geven over de daadwerkelijke groep ondernemers die per 1 januari 2025 niet meer de zero-emissiezones in mogen. Dit betreft de groep ondernemers die in het bezit is van een dieselbestelbus met emissieklasse 0 tot en met emissieklasse 4.

Uit RDW-data blijkt dat, zonder rekening te houden met uitzonderingen, 27% van de bestelbussen per 1 januari 2025 geen toegang meer zal hebben tot de zero-emissiezones vanwege een emissieklasse van 4 of lager. Om een beter beeld te krijgen van de voertuigen die daadwerkelijk na de invoering van de zero-emissiezones niet meer naar binnen mogen, hebben enkele steden hier nader onderzoek naar gedaan. Hierbij wordt rekening gehouden met geldende vrijstellingen, bestaande milieuzones en de vraag of dit type voertuig überhaupt momenteel de zones binnenkomt. Veel voertuigen komen namelijk helemaal niet in de gebieden waar een zero-emissiezone komt. Binnen de 27% dieselbestelbussen met emissieklasse 0 tot en met 4 heeft een aantal categorieën een wettelijk geregelde vrijstelling tot 1 januari 2030, zoals voertuigen van 40 jaar of ouder (oldtimers) en rolstoeltoegankelijke voertuigen met een carrosseriecode SH. Deze groep moet van dit totaalpercentage worden afgehaald.

Een aanzienlijk deel van de 27% heeft voorts recht op een ontheffing. Dit kan echter niet worden afgeleid uit het kenteken. Daardoor is het niet mogelijk om een definitief percentage te geven van voertuigen die de zero-emissiezones niet mogen betreden. Wél kan worden gesteld dat de hieronder genoemde percentages de absolute bovengrens vormen van voertuigen die geen toegang meer tot de zones hebben.

#### *Gemeentelijk onderzoek*

Een aantal gemeenten heeft zelf geschouwd en geanalyseerd hoeveel voertuigen hun toekomstige zero-emissiezone daadwerkelijk in rijden, en hoeveel procent per 2025, 2028, 2030 dan zal worden geweerd. Zij hebben hiervoor verschillende bronnen gebruikt, zoals kentekenonderzoeken, bestaande ANPR-camera's in milieuzones en steekproeven. Ook zijn er tellingen in verschillende perioden uitgevoerd. Op basis van deze tellingen komt Amersfoort op 7,9%, Rotterdam op 10%, 's-Hertogenbosch op 14,5% en Eindhoven op 13,2% van de bestelbussen die niet meer de zero-emissiezone in mogen per 1 januari 2025. Op basis van deze cijfers werd tijdens het commissiedebat ingeschat dat 5% tot 15% de werkelijke percentages vertegenwoordigt van het wagenpark dat per 1 januari 2025 geen toegang meer heeft tot de zones.

#### *Deel ondernemers van totale groep*

- Van de overgebleven groep is een deel geen ondernemer, maar wordt de bestelbus voor particuliere doeleinden gebruikt. Deze groep komt in aanmerking voor een ontheffing en heeft toegang tot de zone tot 1 januari 2028.
- Het CBS geeft aan<sup>4</sup> dat 88% van het totale wagenpark aan bestelbussen geregistreerd staat op naam van ondernemers. Uit nader onderzoek in 's-Hertogenbosch bleek echter dat het aandeel particulier gebruik onder de groep oudere dieselbestelbussen (emissieklasse 0 t/m 4) veel hoger ligt, namelijk 75%. De overige 25% betreft ondernemers. In 's-Hertogenbosch komt dit dus neer op  $(14,5\% * 25\%) = 3,7\%$  van het wagenpark dat gebruikt wordt door ondernemers en niet meer de zero-emissiezones in mag.
- Uit onderzoek in Rotterdam bleek dat veel voertuigen minder dan 13 keer per jaar de zero-emissiezone hoeven te betreden. Voor deze voertuigen volstaat daarom een dagontheffing.
- Voor alle gemeenten geldt dat de resterende groep ondernemers, die niet meer de zone in mag, nog steeds aanspraak kan maken op reguliere ontheffingsmogelijkheden. Dit kan bijvoorbeeld vanwege

<sup>4</sup> Bestelauto's in gemeenten met (toekomstige) ZE-zones, 2022-2024 | CBS

bedrijfseconomische omstandigheden of omdat er nog geen zero-emissie-alternatieven beschikbaar zijn.

Het beeld van de daadwerkelijke ondernemersgroep is dientengevolge genuanceerder dan wanneer alleen wordt gekeken naar de harde data van de RDW over emissieklasse 0 tot en met 4 en het aantal ondernemers dat na 1 januari 2025 niet langer toegang heeft tot de zero-emissiezones. Met deze brief beschouw ik de toezegging als afgedaan.

### **COVER-subsidieregeling**

Op 14 januari 2025 stelt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de subsidieregeling «Collectieven mkb Verduurzaming Reisgedrag (COVER)» open. De regeling is in oktober 2024 gepubliceerd in de Staatscourant<sup>5</sup>. Jaarlijks stelt het ministerie in de periode 2025 t/m 2028 € 2,5 miljoen beschikbaar. Met deze regeling ondersteunt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het mkb in de transitie naar duurzame mobiliteit. Dit is nodig omdat, ondanks dat er draagvlak is, het mkb tegen problemen aanloopt waardoor de verduurzamingsopgave onvoldoende van de grond komt. Bedrijven in het mkb nemen half zo vaak maatregelen om werkgebonden mobiliteit te verduurzamen als grote bedrijven<sup>6</sup>.

Met de subsidie kunnen collectieven van mkb, zoals parkmanagement- en brancheverenigingen, woon-werk en zakelijke mobiliteit bij hun mkb-achterban verduurzamen. De manier waarop staat vrij. Hierbij valt te denken aan het realiseren van besloten vervoer naar een bedrijventerrein, een last mile oplossing tussen station en bedrijventerrein of het uitwerken van een duurzame mobiliteitsregeling in een CAO voor een branche. Een belangrijke voorwaarde in de subsidie is dat het project na afloop ook zonder subsidie door blijft lopen.

De subsidie maakt onderdeel uit van een bredere aanpak om de mobiliteit van het mkb te verduurzamen. Met deze aanpak verbetert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de informatievoorziening over verduurzaming van mobiliteit, worden fiscale mogelijkheden om mobiliteit te verduurzamen toegankelijker gemaakt en worden met branche- en bedrijvenverenigingen voorbeeldprojecten opgesteld die resulteren in concrete stappenplannen voor bijvoorbeeld het opstellen van publiek vervoer op een bedrijventerrein.

### **Regeling bevordering schone wegvoertuigen te wijzigen (Rbsw)**

Eerder is de Kamer geïnformeerd over het voornemen om de Regeling bevordering schone wegvoertuigen te wijzigen (Rbsw)<sup>7</sup>. De Rbsw bevat eisen die betrekking hebben op de inkoop van schone- en emissievrije voertuigen en voertuigdiensten door gemeenten, provincies, het Rijk en publiekrechtelijke instellingen en aanbestedende instanties (bv. elektriciteits-, water-, gas- en postbedrijven en (lucht)havens) bij aanbestedingen van aankoop, lease of huurkoop van wegvoertuigen, en diensten waarbij voertuigen worden ingezet (doelgroepenvervoer, personenvervoer zonder dienstregeling, vuilnisdienst en postbezorging). De inzet was om de verplichte percentages voor de aanbesteding van schone voertuigen op te hogen voor de periode 2026–2030, zodat deze aansluiten bij de afspraken in het Klimaatakkoord. Deze verhoging van de percentages zou bovenop de verhoging komen die in artikel 4 van de Rbsw is opgenomen voor de periode 2026–2030 en die is gebaseerd op de

<sup>5</sup> Staatscourant van het Koninkrijk der Nederlanden, 11-10-2024, nr. 32318

<sup>6</sup> I&O Research 2024: Werkgeversenquête 2024 Onderzoek onder werkgevers over stimuleren duurzaam reisgedrag medewerkers

<sup>7</sup> Kamerstuk II 2022–2023, 31 305, nr. 414



Uit de internetconsultatie bleek dat er steun is voor de voorgenomen wijziging. Er zijn echter zorgen geuit over het in sommige gevallen beperkte aanbod van emissieloze of equivalent schone voertuigen, de beperkte beschikbaarheid van laadinfrastructuur en het moeilijk kunnen aanleggen van laadinfrastructuur door netcongestie. Het is niet de bedoeling dat uitzonderingen de regel worden. Bovendien moet er een nieuw monitoringssysteem worden ontworpen om de uitzonderingen te controleren. Dat levert extra administratieve lasten op voor zowel de aanbestedende partijen als de uitvoerende instantie. Daarnaast blijkt dat de CO<sub>2</sub>-winst die behaald wordt met de wijziging beperkter is dan verwacht. In plaats van de verwachte 0,7 Mton gaat het om 0,3 Mton. Oorzaak is dat er minder voertuigen onder de reikwijdte van de Rbsw vallen en die voertuigen minder kilometers maken dan eerder werd aangenomen. Aangezien de verwachte CO<sub>2</sub>-winst niet opweegt tegen de extra administratieve lasten, wordt afgezien van de voorgenomen additionele ophoging van de percentages.

Voor de periode 2026–2030 blijft artikel 4 van de Rbsw van kracht conform de Europese verplichting. De verplichte percentages voor de aanbesteding van schone voertuigen zullen daarom conform de Europese richtlijn opgehoogd worden maar er zullen geen aanvullende nationale doelstellingen volgen. Daarnaast zullen de uitzonderingen voor voertuigen die niet onder de Regeling vallen en die zijn genoemd in art. 3a van de Rbsw ook gaan gelden voor de periode 2026–2030. Het gaat onder andere om voertuigen specifiek ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door het leger, de burgerbescherming, brandweerdiensten en diensten belast met de handhaving van de openbare orde.

### **Samenwerking Benelux export laagwaardige brandstoffen**

Op maandag 18 november ondertekende de Belgische Minister van Buitenlandse Zaken als voorzitter van het Benelux Comité van Ministers, de Benelux-aanbeveling over de export van schonere brandstoffen en voertuigen naar derde landen namens de bewindspersonen van België, Nederland en Luxemburg, waaronder de Nederlandse Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Deze aanbeveling stimuleert samenwerking en kennisdeling binnen de Benelux en stelt strengere milieueisen aan brandstoffenexport voor, met aandacht voor verbeterde handhaving. Hoewel niet bindend, biedt de aanbeveling een waardevol voorbeeld voor bredere samenwerking binnen de Europese Unie op dit onderwerp.

Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de motie van de leden De Hoop (GL-PvdA)/Bamenga (D66)<sup>8</sup>, die oproept tot internationale afspraken en effectieve handhaving tegen de handel in laagwaardige brandstoffen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
C.A. Jansen

---

<sup>8</sup> Kamerstuk II 2023–2024, 31 305, nr. 444