



Aan minister en staatssecretaris

# nota

Voortgangsbrief duurzame mobiliteit

## TER BESLISSING

### Datum

8 augustus 2023

### Onze referentie

IENW/BSK-2023/169883

### Opgesteld door

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

Regie Duurzame Mobiliteit

### Beslistermijn

25-08-2023

### Bijlage(n)

10

## Aanleiding

Op 7 september staat het CD Duurzaam Vervoer op de agenda. Zoals gebruikelijk wordt voorafgaand de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken. Hierbij wordt deze keer ook ingegaan op het mobiliteitspakket waarover dit voorjaar een besluit is genomen bij de Voorjaarsnota.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met de brief.

## Kernpunten

De brief met bijlagen geeft een overzicht van de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van verschillende maatregelen om de mobiliteitssector te verduurzamen. Daarbij wordt tevens ingegaan op moties en toezeggingen.

Bij de presentatie van het aanvullende klimaatpakket door de minister voor Klimaat en Energie op 26 april, is afgesproken dat de verantwoordelijke bewindspersonen de Kamer nader zullen informeren. Met deze brief wordt hier invulling aan gegeven. Het gaat in totaal om 17 maatregelen en een investering van ruim € 1,4 miljard.

Mede gelet op de teleurstelling van verschillende partijen over het ontbreken van maatregelen om de ingroei van elektrische auto's richting 2030 te versnellen, wordt deze keuze in de brief toegelicht. De belangrijkste reden is dat hiervoor in het voorjaar niet de benodigde dekking gevonden kon worden.

## Krachtenveld

De mobiliteitssector en voorstanders van een actief klimaatbeleid staan kritisch tegenover het ontbreken van maatregelen om de ingroei van elektrische auto's te bevorderen. Zij hadden graag gezien dat vanuit het Klimaatfonds meer middelen voor de verduurzaming van de mobiliteit waren ingezet.

Verder is er rondom de (extra) inzet van biobrandstoffen een verdeeld beeld, uiteenlopend van producenten van biobrandstoffen die graag een hogere verplichting hadden gezien en milieuorganisaties die biograndstoffen graag voor hoogwaardigere toepassing inzetten in plaats van verbranding in voertuigen.

Verder hebben verschillende maatregelen betrekking op de verduurzaming van de logistieke sector. Deze sector stelt zich constructief op en vraagt wel aandacht voor het aanpakken van de congestie op het elektriciteitsnetwerk. Dit kan een belemmering vormen voor de uitrol van laadinfrastructuur. Verder is bij de verder uitwerking de internationale concurrentiepositie een belangrijk aandachtspunt.

### Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

### Bijlagen

Volg-nummer	Naam	Informatie
1	Voortgangsbrief duurzame mobiliteit	Kamerbrief waarin de voortgang van duurzame mobiliteit wordt gemeld en de extra maatregelen uit de VJN2023 worden toegelicht
2	Bijlage 1: Toelichting mobiliteitsmaatregelen voorjaarsbesluitvorming	Beschrijving aanvullende maatregelen uit de voorjaarsbesluitvorming
3	Bijlage 2: Voortgang Duurzame Mobiliteit	Overzicht aan van de laatste stand van zaken op het gebied van duurzaam vervoer
4	Bijlage 3: Voortgang vergroenen reisgedrag	Overzicht aan van de stand van zaken specifiek gericht op de afspraak uit het coalitieakkoord over de vergroening van reisgedrag
5	Bijlage 4: Aanbiedingsbrief NEA rapportage energie voor vervoer 2022	Conclusies over rapportage hernieuwbare energie in het vervoer over 2022
6	Bijlage 5: Dutch BEV policy in an international perspective, FIER, juni 2023	Vergelijking Nederlandse stimuleringsbeleid elektrische auto's met een aantal andere Europese landen
7	Bijlage 6: Raakvlakkenstudie nationaal toekomstbeeld fiets met Rijkswaterstaat	Studie van de raakvlakken tussen de fietsroutes van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen en het Rijkswaterstaat-areaal.
8	Bijlage 7: Fietsprojecten NTF met raakvlakken Rijkswaterstaat	Inventarisatie van alle NTF fietsprojecten die raakvlakken hebben met Rijkswaterstaat-areaal.
9	Bijlage 8: Onderzoek emissievrije mobiliteit - Rapport IO Research	Onderzoeksrapport over de stand van zaken in kennis, houding en informatiebehoefte van Nederlanders over (de transitie naar) emissievrije

### Datum

8 augustus 2023

### Onze referentie

IENW/BSK2023/169883

### Opgesteld door

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

Regie Duurzame Mobiliteit

### Aan

minister en staatssecretaris

### Bijlage(n)

10

		mobiliteit.
11	Bijlage 9: Kerncijfers werkgebonden mobiliteit, Verantwoordingsdocument – Jaargang 2023, CE Delft, juli 2023	Notitie met update van belangrijkste kerncijfers uit het rapport 'Werkgebonden personenmobiliteit – Verantwoordingsdocument bij de cijfers (Jaargang 2022)' CE Delft (2022). In de notitie is rekening gehouden met de aanscherping van de doelstelling.
10	Bijlage 10: Rapport CE Delft Werkgebonden mobiliteit mkb	Onderzoeksrapport met inzicht in CO <sub>2</sub> -reductie potentie bij werkgebonden personen-mobiliteit van midden- en kleinbedrijven

**Datum**

8 augustus 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK2023/169883

**Opgesteld door**Bestuurskern  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
Regie Duurzame Mobiliteit**Aan**

minister en staatssecretaris

**Bijlage(n)**

10

*Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

<b>Datum</b>	<b>Naam beslisnota</b>	<b>Toelichting</b>
21 juni 2022	Subsidie KNVB duurzame mobiliteit	In de beslisnota wordt geadviseerd akkoord te gaan met het verlenen van een 3-jarige subsidie voor de KNVB voor het beïnvloeden van reisgedrag in de sportsector voor de periode van 2022-2024 met een maximum bedrag van € 500.000,-.
10 maart 2023	Kies de fiets campagne	In de beslisnota wordt antwoord gegeven op drie vragen over de campagne "Kies de Fiets" en tevens geadviseerd akkoord te gaan met het budget en de verdeling daarvan.
12 december 2022	Uitwerking motie D66 over Ontwerpbesluit CO <sub>2</sub> -reductie werkgebonden mobiliteit	De Tweede Kamer heeft een motie ingediend door het lid van Ginneken aangenomen over het ophogen van de ambitie van het ontwerpbesluit CO <sub>2</sub> -reductie werkgebonden personenmobiliteit. In de beslisnota wordt geadviseerd akkoord te gaan met het voorstel om het ontwerpbesluit te voorzien van meer ambitie voordat het wordt doorgeleid naar de Raad van State.
20 december 2022	Toezegging om €15 mln bij te dragen aan de waterstoffreinen in Groningen	Naar aanleiding van de MIRT gesprekken met de provincie Groningen is toegezegd om een bijdrage van €15 mln. beschikbaar te stellen voor de aanschaf van waterstoffreinen. In de beslisnota wordt geadviseerd akkoord te gaan met versturen van formele schriftelijke bevestiging van deze afspraak aan gedeputeerde van de provincie Groningen.

9 februari 2023	Besproken ambitie Ontwerpbesluit CO <sub>2</sub> -reductie werkgebonden mobiliteit met VNO-NCW	De Tweede Kamer heeft een motie ingediend door het lid van Ginneken aangenomen over het ophogen van de ambitie van het ontwerpbesluit CO <sub>2</sub> -reductie werkgebonden personenmobiliteit. In de beslisnota wordt geadviseerd akkoord te gaan het met voorstel om in gesprek te gaan met de voorzitter van de VNO-NCW over de uitvoering van de motie.
-----------------	--	--

**Datum**

8 augustus 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK2023/169883

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

Regie Duurzame Mobiliteit

**Aan**

minister en staatssecretaris

**Bijlage(n)**

10



Aan Staatssecretaris  
Van Duurzame mobiliteit

# nota

Subsidie KNVB duurzame mobiliteit

## TER BESLISSING

### Datum

21 juni 2022

### Onze referentie

IENW/BSK-2022/156936

### Opgesteld door

██████████  
Duurzame mobiliteit DGMo

### Beslistermijn

1 juli 2022

### Bijlage(n)

0

## Aanleiding

IenW heeft in het najaar van 2021 in het kader van de Klimaatrijke begroting via het fiche "communicatie en gedragsmaatregelen duurzame mobiliteit" geld vrijgemaakt voor het beïnvloeden van reisgedrag in de sportsector. Het gaat hierbij om het creëren van een nieuwe sociale norm die passend is bij de huidige maatschappij. Andere doelgroepen in beweging krijgen, minder reisbewegingen en CO2 besparing realiseren. De KNVB is een actieve bond op gebied van sport en verduurzaming en heeft een belangrijke positie in de samenleving die zij graag willen inzetten voor het stimuleren van duurzaam reisgedrag. IenW werkt samen met het Ministerie van VWS (Nationaal Preventie Akkoord). Met deze nota leg ik u de subsidie aan de KNVB voor.

## Geadviseerd besluit

- Akkoord gaan met het verlenen van een 3-jarige subsidie voor de KNVB (met voorbehoud op uitkomst staatsteuntoets);
- In de subsidie een maximumbedrag op te nemen van ██████████ voor de periode 2022 - 2024. Dekking uit bestaande middelen DuMo.

## Kernpunten

Ruim 1,2 miljoen voetballers gaan in Nederland wekelijks op pad voor een van de 33.000 wedstrijden op het veld of in de zaal. In het amateurvoetbal reizen we elk seizoen ruim 335 miljoen kilometer. Dit voetbalverkeer is verantwoordelijk voor 48.635 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot. De KNVB heeft voor 2023 als doelstelling 20% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot (t.o.v. 2019) en wil dit verder uitbouwen. De KNVB heeft de afgelopen twee jaar gewerkt aan de volgende activiteiten:

- **Mobiliteit scans** – als nulmeting zijn bij 10 clubs mobiliteitsscans uitgevoerd om te kijken waar de potentie voor welk duurzaam gedrag is. Hieruit is voortgekomen dat in de randstad (hogere clubdichtheid) fietsen veel potentie heeft, waar buiten de randstad samen rijden meer verduurzaming brengt.
- **Volle Bak** – de Volle Bak campagne is ontwikkeld, waarmee we op het carpoolen (van 1 naar 3 personen in de auto) binnen de sport willen stimuleren. In eerste instantie lag de focus op voetbal, maar de komende jaren dient dit sport breed te worden uitgerold door KNVB en NOC\*NSF.
- **Fietsstimulering** – het Behavioural Insights Team (BIT-team) van IenW heeft de mogelijkheden onderzocht om fietsen te stimuleren op korte afstanden. Hier is een pilot in de gemeente Amsterdam uit gerold. KNVB pakt hier op door.

Bovenstaande thema's zullen in het kader van de subsidie verder worden (door)ontwikkeld en geïmplementeerd, niet alleen in de voetbalsector, maar in

meerdere bonden (hockey etc.). Het doel is dat in 2025 duurzaam vervoer heel gewoonte is: 'volle bak' in de auto en onder de 5 km iedereen op de fiets. Samen met de KNVB onderzoeken we ook waarom kinderen niet op de fiets komen. In de subsidie worden ook onderstaande maatregelen opgepakt:

- **Speelschema** – Samen met de competitieleiders zorgen dat reisafstand een van de focuspunten wordt bij het ontwikkelen van het speelschema. Op deze manier kan 40% reductie worden gerealiseerd, wordt ook het fietsen steeds relevanter en worden bestuurders bewust van verduurzamingsmogelijkheden.
- **Innovatie** – scannen en testen van innovaties ovg mobiliteit, energie en digitalisering. We kijken hierbij ook naar innovaties vanuit de Groene Club, het energietransitie programma van de KNVB. Sportverenigingen worden mobiliteits- en energiehub. Nieuwe verdienmodellen worden uitgeprobeerd.
- **Koplopersrol** – best practices delen met andere sportbonden (via NOC\*NSF) en ervoor zorgdragen dat de maatregelen worden opgeschaald binnen de gehele sportsector. Zorgdragen voor doorwerking, communicatie, inzet van ambassadeurs en de inzet van IenW-campagnes zoals 'Band op Spanning' op KNVB locaties. Dit alles is vastgelegd in een plan van aanpak van de KNVB

**Datum**

21 juni 2022

**Onze referentie**

**Uiterlijk bij**

**Bijlage(n)**

0

**Aan**

Staatssecretaris

**Van**

Duurzame mobiliteit

## **Toelichting**

### *Politieke context*

KNVB is samen met NOC\*NSF een belangrijke speler in de maatschappij, die een sterke rol kunnen vervullen op gebied van gedrag en communicatie (sociale norm) op gebied van duurzame mobiliteit.

### *Financiële/juridische overwegingen*

De subsidie wordt na het zomerreces aan u voorgelegd. Er wordt nog een staatssteun- en risicoanalyse en MenO uitgevoerd door HBJZ.

KNVB zet hier zelf vergelijkbare financiële middelen tegenover en heeft een projectleider aangesteld. Er is in totaal 1,5 mln. beschikbaar voor duurzame mobiliteit in de sportsector. Er is overgemaakt naar VWS t.b.v. de rol die NOC\*NSF hier in zal vervullen. De overige middelen zullen worden ingezet voor ondersteuning, communicatie, monitoring en de follow up. Er is ook een deel gereserveerd voor de POS.

### *Krachtenveld/uitvoering*

De activiteiten met de KNVB zijn onderdeel van een programmatische aanpak met NOC\*NSF en Platform Ondernemende Sportverenigingen (POS). Gezamenlijk wordt toegewerkt naar duurzame mobiliteit. Het programma zal worden ondersteund door een (stuur)groep die de voortgang zal bewaken en de resultaten ook verder kan brengen. Daarnaast is er een half jaarlijks controle moment met IenW. Dit zal in de subsidie worden vastgelegd. U wordt bij een mooi resultaat uitgenodigd.

NOC\*NSF zal zich richten op de verduurzaming van de eigen organisatie, duurzame mobiliteit rondom sportevents en voelt zich verantwoordelijk voor verduurzaming van alle bonden in NL. Parijs 2025 wordt gezien als mijlpaal waar diverse pilots en maatregelen moeten samenkomen. NOC\*NSF zal ook zorgdragen voor de internationale agendering. NOC\*NSF wordt door VWS aangestuurd. Voor POS wordt een op maat gemaakt programma opgezet o.l.v. VWS.

Doel in het programma is ook om ervoor te zorgen dat er na 3 jaar er een wenkend perspectief is gecreëerd voor andere bonden en sportverenigingen en dat het doorwerkt.

## **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.



OPENBAAR

TER BESLISSING

Aan de Staatssecretaris

nota

Uitwerking motie D66 over Ontwerpbesluit CO<sub>2</sub>-reductie  
werkgebonden personenmobiliteit

**Datum**

12 december 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/297866

**Opgesteld door**

Bestuurskern

DG Mobiliteit

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

**Beslistermijn**

23-12-2022

**Bijlage(n)**

1

### Aanleiding

Tijdens de behandeling van de IenW begroting op 1 december jl., heeft het lid Van Ginneken een motie ingediend over het ontwerpbesluit CO<sub>2</sub>-reductie werkgebonden personenmobiliteit (hierna: ontwerpbesluit).<sup>1</sup> Op 6 december jl. heeft de Tweede Kamer de motie aangenomen. De motie geeft ruimte voor interpretatie. Met deze nota wordt u gevraagd hierover een beslissing te nemen.

### Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met het voorstel om het ontwerpbesluit te voorzien van meer ambitie voordat het wordt doorgeleid naar de Raad van State.

### Kernpunten

#### De motie

Met de motie wordt de regering verzocht het ontwerpbesluit:

- op de kortst mogelijke termijn te voorzien van meer ambitie; en
- zo snel mogelijk in werking te laten treden.

Door het aannemen van deze motie is de voorhangprocedure van het ontwerpbesluit afgerond en wordt dan ook niet meer in de Kamer behandeld.

#### Uw reactie in de Kamer

Tijdens de begrotingsbehandeling heeft u hierop als volgt mondeling gereageerd: "Voor het ministerie van IenW is het voornaamste doel van het besluit werkgevers te activeren en bewuster te maken. Draagvlak is belangrijk, maar meer ambitie kost wel tijd en ik moet daar met de betrokken partijen wel afspraken over maken. Dus ik hoop dat mevrouw Van Ginneken snapt dat ik tijd nodig heb om dat overleg in te plannen. In 2025 vindt sowieso de evaluatie plaats. Ik laat het oordeel graag aan de Kamer. Ik zal dan meenemen wat er uiteindelijk uitkomt."

#### Onze uitleg van de motie

Het huidige ontwerpbesluit wordt eerst voorzien van meer ambitie (wordt dus gewijzigd) en wordt vervolgens doorgeleid naar de Raad van State. Waarbij we inzetten op een snel proces.

Als u hiermee akkoord gaat, komen wij na het kerstreces bij u terug met een voorstel voor een nieuw reductiedoel en het overleg met stakeholders. Het

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2022/23, 36200 XII, nr. 54

huidige reductiedoel is 1 megaton. Meer ambitie betekent dat dit doel zal worden aangescherpt. Het aangepaste ontwerpbesluit gaat terug naar de ministerraad.

### **Krachtenveld**

- Het ontwerpbesluit voorzien van meer ambitie heeft in de Kamer brede steun gezien de ruime meerderheid die voor de motie heeft gestemd. Buiten de partijen uit de coalitie had de motie ook steun van de SP, GroenLinks, Bij1, Volt, DENK, Fractie den Haan, PVDA, PvdD en Gündogan.
- Tijdens de behandeling van het ontwerpbesluit in het ambtelijke voorportaal (ACKE) heeft BZK gevraagd of de ambitie niet scherper kan. En tijdens de behandeling in de MCKE heeft Minister Jetten daar ook naar gevraagd.
- Of de werkgevers (m.n. VNO/NCW) aanscherping van de ambitie zullen steunen zal mede afhangen van de haalbaarheid. Overleg met de werkgevers is daarvoor een vereiste. Als u akkoord gaat met ons advies zullen wij dat ter hand nemen.

### **Toelichting**

De CO<sub>2</sub>-reductie die met het ontwerpbesluit is beoogd, is nodig om de klimaatdoelen te halen. Het reductiedoel van 1 megaton CO<sub>2</sub> is overeengekomen onder het vorige kabinet in het kader van het Klimaatakkoord. Het huidige kabinet heeft hogere klimaatdoelen gesteld. Het is dan ook logisch dat de Kamer aan de regering het verzoek doet om het ontwerpbesluit te voorzien van meer ambitie. Meer ambitie zal waarschijnlijk betekenen een hoger reductiedoel. Gedacht wordt aan een nieuw reductiedoel. Zoals hiervoor onder het kopje 'advies' is vermeld, wordt gedacht aan een ophoging tot 1,1 – 1,5 megaton.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

### **Bijlage**

02	Motie van het lid Van Ginneken	
----	--------------------------------	--

#### **Datum**

12 december 2022

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2022/297866

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

#### **Aan**

de Staatssecretaris

#### **Bijlage(n)**

1





Aan

Staatssecretaris

# nota

Toezegging om €15 mln bij te dragen aan de  
waterstoftreinen in Groningen.

## TER BESLISSING

### Datum

20 december 2022

### Onze referentie

IENW/BSK-2022/280135

### Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Beleid en Omgeving

### Beslistermijn

15-12-2022

### Bijlage(n)

1

## Aanleiding

Naar aanleiding van de MIRT gesprekken met de provincie Groningen heeft u toegezegd om een bijdrage van €15 mln. beschikbaar te stellen voor de aanschaf van waterstoftreinen. Deze afspraak is echter gemaakt nadat de brief met MIRT-afspraken is afgerond en aan de Kamer is verzonden. Deze beslissing dient nog formeel te worden bevestigd.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om bijgaande brief (zie bijlage 1) te verzenden aan de gedeputeerde van de provincie Groningen, mevrouw Fleur Gräper.

## Kernpunten

- U geeft aan akkoord te zijn gegaan met het voorstel om, vooruitlopend op het besluit voor het bestedingsplan van het Programma vergroening reisgedrag, €15 mln. te bestemmen voor waterstoftreinen in de provincie Groningen. Het bedrag zal op later moment aan de provincie worden uitgekeerd.
- Met deze toezegging loopt u vooruit op de besluiten over de invulling van het programma Vergroening reisgedrag, zoals aangekondigd in het coalitieakkoord. De formele besluiten hierover worden genomen in de voorjaarsnota 2023.
- Aan het einde van de brief geeft u aan te verwachten dat de provincie en Arriva zullen meewerken aan het delen van de geleerde ervaringen aan IenW en andere partijen in de spoorsector.

## Krachtenveld

Het initiatief voor de waterstoftreinen is genomen door de provincie Groningen. De oplossing is afgestemd met ProRail en de andere provincies met regionale vervoersconcessies op het spoor (Fryslân, Overijssel en Gelderland). De provincie Groningen wil deze ontwikkeling graag realiseren maar vraagt een financiële ondersteuning van het Rijk.

De gevraagde bijdrage van €15 mln. is op dit moment opgenomen op de shortlist van de maatregelen in het *Programma vergroenen reisgedrag (totaal €265 mln.)* uit het regeerakkoord. Op basis van de nota van afgelopen november (IENW/BSK-2022/259058) heeft u besloten een bestuurlijke toezegging over een bijdrage te willen doen aan de provincie Groningen.

## **Toelichting**

Het besluit tot deze toezegging is eerder genomen op basis van beslisnota IENW/BSK-2022/259058. Onderstaand toelichting is gebaseerd op de daarin geformuleerde teksten. Deze zijn, waar relevant, aangevuld of geactualiseerd.

### *Politieke context*

Het emissievrij maken van het spoorvervoer is onderdeel van de ambities en plannen zoals gedeeld met de TK. Ook binnen het toekomstbeeld OV is deze doelstelling genoemd (zero emissie in 2040).

Het verminderen van diesel aangedreven materieel draagt ook bij aan de reductie van de uitstoot van stikstof en fijn stof.

### *Financiële/juridische overwegingen*

Naast reeds in 2020 gereserveerde €5 mln. voor een waterstof tappunt, vraagt de provincie een rijksbijdrage van €15 mln. Deze bijdrage is opgenomen in de voorlopige voorstellen binnen het *Programma vergroenen reisgedrag*.

De €15 mln is inclusief eventuele BTW en wordt niet geïndexeerd. Bovendien is het een maximum, gebaseerd op een bijdrage van 25% in de kosten die de provincie nu inschat op maximaal €60 mln.

Er bestaat een risico dat financiering van materieel tot jurisprudentie kan leiden. Daarom wordt het totale bedrag van €15 mln. niet gezocht in infrastructurele fondsen. De financiering wordt nadrukkelijk geformuleerd als een eenmalige bijdrage om de ontwikkeling van emissievrij trein verkeer te stimuleren.

Verkenningen om de gevraagde bijdrage uit het klimaatfonds te financieren zijn tot nu toe niet kansrijk gebleken. De gedefinieerde percelen in het klimaatfonds bieden geen houvast voor dit doel.

### *Strategie*

Samen met de provincie is gezocht naar financieringsmogelijkheden. De provincie heeft diverse andere financieringsbronnen aangeboord, waardoor de rijksbijdrage relatief beperkt is.

### *Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij*

Het voorstel komt voort uit een initiatief van de provincie. Hoewel er maatschappelijke krachten zijn die ontwikkelingen als batterij- of waterstoffreinen afraden, past het voorstel in de gewenste ontwikkelingen en zijn er geen negatieve maatschappelijke effecten te verwachten.

### *Communicatie*

Er heeft al communicatie plaatsgevonden over deze toezegging. Ook de provincie Groningen heeft de start van de aanbesteding en de toegezegde bijdrage vanuit het Rijk openbaar gecommuniceerd.

De TK zal worden geïnformeerd over deze toezegging. Waarschijnlijk in de brief die wordt verzonden n.a.v. de landelijke OV-tafel van 14 december 2022.

### *Voorgaande ontwikkelingen en alternatieven*

In 2020 is afgesproken dat Rijk en provincie samen de financieringsmogelijkheden voor de waterstoffreinen zullen onderzoeken. Daarbij zijn sinds het coalitieakkoord diverse mogelijkheden verkend, maar die hebben nog niet tot besluiten geleid.

## **Datum**

20 december 2022

## **Onze referentie**

IENW/BSK-2022/280135

## **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

## **Aan**

Staatssecretaris

## **Bijlage(n)**

1

### *Duurzaamheid*

De inzet van waterstoffreinen valt binnen de ambitie van het Rijk om ook de regionale spoorlijnen volledig emissievrij te maken. De voorgestelde bijdrage maakt de eerste operationele inzet van waterstoffreinen mogelijk en gaat daarmee informatie opleveren over de operationele aspecten en werkelijke kosten. Het leveren van deze informatie wordt ook als voorwaarde voor de bijdrage opgenomen.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	Concept brief met formele bevestiging van de toezegging.	

### **Datum**

20 december 2022

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2022/280135

### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

### **Aan**

Staatssecretaris

### **Bijlage(n)**

1



OPENBAAR

TER BESLISSING

Aan Staatssecretaris

nota

Bespreken ambitie Ontwerpbesluit CO<sub>2</sub>-reductie  
werkgebonden personenmobiliteit met VNO-NCW

**Datum**

9 februari 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/35323

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

**Beslistermijn**

14 februari 2023

### Aanleiding

Tijdens de behandeling van de IenW begroting op 1 december 2022, heeft het lid Van Ginneken een motie ingediend over het ontwerpbesluit CO<sub>2</sub>-reductie werkgebonden personenmobiliteit (hierna: ontwerpbesluit).<sup>1</sup> Met de motie wordt de regering verzocht het ontwerpbesluit op de kortst mogelijke termijn te voorzien van meer ambitie. Op 6 december 2022 heeft de Tweede Kamer de motie aangenomen. Alle coalitiepartijen en een groot deel van de oppositiepartijen, waaronder SP en PvdA, hebben voor de motie gestemd.

Om de motie uit te voeren heeft u voor het kerstreces besloten het ontwerpbesluit eerst te voorzien van meer ambitie en daarna door te geleiden naar de Raad van State. De inzet daarbij is een snel proces (beslisnota IENW/BSK-2022/297866). Tijdens de staf op 27 januari j.l. hebben wij met u gesproken over de invulling van deze hogere ambitie. U heeft daarbij aandacht gevraagd voor de samenhang met andere maatregelen voor het bedrijfsleven. Hierover wordt ambtelijk overleg gevoerd met VNO-NCW. Ook is aan u voorgesteld om zelf met VNO-NCW het gesprek aan te gaan. U stond daar toen positief tegenover.

### Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met het voorstel om in gesprek te gaan met de voorzitter van VNO-NCW over de uitvoering van de motie. Vooruitlopend op uw akkoord is voor 17 februari een reservering gemaakt in uw agenda.

### Kernpunten

- Omdat de motie oproept om het ontwerpbesluit op de kortst mogelijke termijn te voorzien van meer ambitie, wordt u geadviseerd om zo snel mogelijk met VNO-NCW in overleg te treden. Werkgevers met 100 of meer werknemers zijn de doelgroep van het ontwerpbesluit en zij worden direct geraakt door een hogere ambitie. Het overleg zo snel mogelijk voeren is van belang vanwege de planning. Zie onder kopje 'toelichting'.
- In het overleg staat het ontwerpbesluit niet meer ter discussie. Daarover heeft al besluitvorming plaatsgevonden in de ministerraad. Ook is de parlementaire behandeling (voorhang) van het ontwerpbesluit al afgerond met daarbij de breed gedeelde wens van "meer ambitie".

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2022/23, 36200 XII, nr. 54

- In het overleg kan het wel gaan over de gevolgen van de uitvoering van de motie voor werkgevers. Daarbij adviseren wij u tijdens het overleg aan te geven dat een ophoging van het reductiedoel tot 1,6 megaton CO<sub>2</sub> reëel is en beantwoordt aan de wens van de Kamer. Volgens ons zou het nieuwe reductiedoel in ieder geval uit moeten komen tussen 1,4 – 1,6 megaton CO<sub>2</sub>. Kamerlid Van Ginneken had het tijdens de behandeling van de IenW begroting over een ophoging tot 1,5 megaton. De cijfermatige onderbouwing voor de ophoging is opgenomen in de gespreksnotitie die u voor het gesprek ontvangt. Die gespreksnotitie zal ook de uitkomsten bevatten van de overleggen die met VNO-NCW zijn gevoerd op ambtelijk niveau.
- Daarnaast kunt u met VNO-NCW bespreken wat er nodig is om werkgevers zo goed mogelijk voor te bereiden op de invoering van het ontwerpbesluit. U kunt hierbij peilen wat hun grootste zorgpunten zijn.

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2023/35323

**Opgesteld door**  
Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

### **Krachtenveld**

- Het ontwerpbesluit voorzien van meer ambitie heeft in de Kamer brede steun gezien de ruime meerderheid die voor de motie heeft gestemd. Buiten de partijen uit de coalitie had de motie ook steun van de SP, GroenLinks, Bij1, Volt, DENK, Fractie den Haan, PvdA, PvdD en Gündogan.
- Tijdens de behandeling van het ontwerpbesluit in het ambtelijke voorportaal (ACKE) heeft BZK gevraagd of de ambitie niet scherper kan. En tijdens de behandeling in de MCKE heeft de Minister van EZK daar ook naar gevraagd.
- Uit ambtelijk overleg met VNO-NCW is ons gebleken dat de werkgevers verhoging van de ambitie in samenhang met andere (voorgenomen) beleidsmaatregelen beschouwen. Zij hebben zorgen over de verschillende beleidsmaatregelen waarmee werkgevers worden geconfronteerd. Daarbij betrekken zij ook de randvoorwaarden voor een soepele invoering van het ontwerpbesluit. Werkgevers moeten goed worden voorbereid (met een handreiking en tools). Op ambtelijk niveau hebben hierover gesprekken plaatsgevonden met VNO-NCW. In de gespreksnotitie die u voor het overleg ontvangt zal daarover meer informatie worden opgenomen.

### **Toelichting**

#### *Inhoud*

De CO<sub>2</sub>-reductie die met het ontwerpbesluit is beoogd, is nodig om de klimaatdoelen te halen. Het reductiedoel van 1 megaton CO<sub>2</sub> is overeengekomen onder het vorige kabinet in het kader van het Klimaatakkoord. Het huidige kabinet heeft hogere klimaatdoelen gesteld. Het is dan ook logisch dat de Kamer de regering heeft verzocht om het ontwerpbesluit te voorzien van meer ambitie. Meer ambitie betekent een hoger reductiedoel. Zoals hiervoor onder het kopje 'kernpunten' is vermeld, wordt gedacht aan een ophoging tussen 1,4 – 1,6 megaton.

#### *Planning*

Ondanks het uitstel van de Omgevingswet tot 1 januari 2024 is de planning krap om het ontwerpbesluit op die datum in werking te laten treden. Interdepartementaal is namelijk afgesproken dat wetgeving onder de Omgevingswet ten minste drie maanden voor inwerkingtreding moet worden gepubliceerd. Tussen nu en publicatie moet het ontwerpbesluit nog naar de Raad van State en naar de Ministerraad. Voor de advisering door de Raad van State moet rekening worden gehouden met een doorlooptijd van vier maanden. Voor de

Ministerraad moeten de aanpassingen in het ontwerpbesluit nog worden afgestemd met de andere betrokken departementen.  
In de tabel hieronder is de planning opgenomen.

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2023/35323

**Opgesteld door**  
Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

<b>Gereed (uiterlijk)</b>	<b>Wat</b>
28 feb	Teksten besluit en nota van toelichting aangepast
20 mrt	Wijzigingen afgestemd met EZK, BZK, J&V
31 mrt	Ontwerpbesluit behandeld in Ministerraad (stukken moeten uiterlijk tien dagen voor de ministerraad worden rondgezonden)
apr - juli	Advies Raad van State (rondzendmap maken voor aanbieding aan Koning en ondertekening voordrachtbrief stas, aanhangig making door Koning kost circa 2 weken) Nader rapport en zo nodig aangepaste teksten wijzigingsbesluit en nota van toelichting
aug - sep	Ondertekening Koning Contraseign Tekenen Min JenV Drukproeven controleren en publicatie Staatsblad
sep	Inwerkingtreedingskb opstellen en publiceren in Staatsblad
1 januari 2024	Inwerkingtreding besluit

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Bijlagen**

-



COÖRDINATOR

TER BESLISSING

Aan  
Van

Staatsecretaris  
DGMO/DuMo

**Datum**  
10 maart 2023  
**Onze referentie**  
IENW/BSK-2023/66874  
**Opgesteld door**  
DGMO/DuMo  
**Beslistermijn**  
1 april 2023  
**Bijlage(n)**

# nota

Kies de Fiets campagne 2023

## Aanleiding

Op 23 februari jongstleden, in de staf met DGMO, zijn de concepten voor de "Kies de Fiets!" campagne van 2023 aan u gepresenteerd. U bent akkoord gegaan met de uitgangspunten en opzet van deze campagne.

Ook heeft u een drietal vragen gesteld tijdens het overleg. Middels deze nota beantwoord ik deze vragen nogmaals en vraag ik nogmaals uw akkoord op het budget en de verdeling hiervan.

## Geadviseerd besluit

Instemmen met het campagnebudget van [redacted] euro per jaar voor de komende 3 jaar (2023-2025) en de verdeling hiervan.

## Kernpunten

U had drie vragen:

### 1. Wat is het budget en hoe is dit verdeeld?

Het campagnebudget is [redacted] per jaar, voor de komende drie jaar. Dit bedrag is voor ontwikkeling en productie van alle middelen en media. Het budget is afgestemd met DCO en is in lijn met vergelijkbare Rijksoverheid campagnes (informatie verkregen via AZ). Voor het eerste jaar ziet de

[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]

Voor de twee volgende jaren wordt het budget verdeeld op grond van de resultaten van jaar 1 en bedraagt jaarlijks maximaal [redacted]

[redacted]
[redacted]

### 2. Hoe worden de effecten van de campagne gemonitord?

De campagne wordt op twee manieren gemonitord:

COÖRDINATOR

- a. Middels een 'campagne effectmeting' in samenwerking met het Ministerie van Algemene Zaken. Dit onderzoek meet het bereik onder de doelgroep, het begrip van de boodschap en de overwegings- en handelsintentie (kennis, houding en gedrag).
- b. Om de voortgang van het programma te volgen wordt gebruik gemaakt van het Nationaal Verplaatsingspanel (NPV). Hiermee wordt gemeten hoever het programma gevorderd is met de ambitie van het ministerie, t.w. +20% fietskilometers in 2027 t.o.v. 2017 en 100.000 extra fietsforenzen begin 2025 t.o.v. begin 2022. De campagne moet bijdragen aan het behalen van deze doelstellingen.

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/66874

**Bijlage(n)**

### *3. Wordt regionale TV ingezet?*

Door het mediabureau van het Ministerie van Algemene Zaken/DPC wordt voor alle Rijksoverheid campagnes het mediaplan uitgewerkt, specifiek voor de gekozen doelgroep. Hier maakt regionale TV zeker deel van uit.

#### **Krachtenveld**

De campagne is inhoudelijk geaccordeerd door:

- Directie DuMo van het ministerie van IenW;
- Directie Communicatie (DCO) van het ministerie van IenW;
- Directie Publiek en Communicatie van het Ministerie van Algemene Zaken (verantwoordelijk voor de coördinatie van alle Rijksoverheid campagnes).

#### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.