

Vergaderjaar 2022–2023

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 1017**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 25 mei 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 13 maart 2023 inzake het verslag van de informele bijeenkomst van EU transport- en energieministers op 27-28 februari 2023 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1009).

De vragen en opmerkingen zijn op 30 maart 2023 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 17 april 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

## Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

1.

**De leden van de VVD-fractie hebben gezien dat er zo snel mogelijk een politiek akkoord is bereikt op ReFuelEU luchtvaart en ReFuelEU maritiem. Deze leden willen weten wat de impact van dit akkoord is op de concurrentiepositie van Nederland en in hoeverre er met dit akkoord oneerlijke concurrentie wordt tegengegaan met landen aan de randen van de Europese Unie (EU). Deze leden willen weten hoe de luchtvaart en de scheepvaart worden meegenomen in de verduurzaming van brandstoffen en op welke wijze er draagvlak wordt gehaald.**

Op donderdag 23 maart jl. is er een voorlopig akkoord bereikt over *FuelEU Maritime*. Dit is de eerste keer dat er een internationale verplichting komt om de broeikasgasuitstoot in de zeevaart te reduceren. Hierbij worden alle reizen tussen havens in de Europese Unie (EU) volledig en reizen tussen een EU- en een niet-EU haven voor 50% meegeteld. Hierdoor heeft de verplichting ook impact op reizen naar landen buiten de EU en het bunkeren van brandstof buiten de EU. Ditzelfde geldt voor de uitbreiding van het emissiehandelssysteem (*Emission Trading System*, ETS) van de Europese Unie met zeevaart, als beprijzingsmaatregel waarop dezelfde reikwijdte van toepassing is als onder *FuelEU Maritime*, te weten schepen boven 5000gt. Door deze inrichting is de impact op de concurrentiepositie van Nederland beperkt, aangezien de regels ook toezien op reizen naar landen buiten de EU en het bunkeren van brandstof buiten de EU. Het kabinet blijft in de toekomstige herziening inzetten op een uitbreiding naar kleinere schepen (vanaf 400gt in plaats van 5000gt). Dit is in lijn met de aangenomen motie van de leden Tjeerd de Groot en Boucke<sup>1</sup>. Deze uitbreiding van de reikwijdte wordt eveneens ondersteund door de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR). De KVNR heeft positief gereageerd op het voorlopig akkoord en de reders zijn betrokken bij de uitwerking van *FuelEU Maritime* en EU-ETS voor de zeevaart.

Op dit moment bevindt de *ReFuelEU Aviation* verordening – de Europese bijmengverplichting voor duurzame brandstoffen – zich nog in de triloofase. Er is dus nog geen sprake van een akkoord. Tentatief heeft het Zweedse voorzitterschap een laatste triloog gepland voor 25 april 2023. Zie ook de beantwoording van vraag 5 hieronder.

2.

**De Rotterdamse haven raffineert een groot deel van de brandstoffen voor de scheepvaart en de luchtvaart in de EU. De leden van de VVD-fractie willen weten hoe de Rotterdamse haven wordt meegenomen in de verduurzaming van brandstoffen en op welke specifieke locaties in de Rotterdamse haven tot 2030 en 2050 er duurzame brandstoffen gaan worden geraffineerd. Dit hebben deze leden tevens gevraagd in het reeds gevoerde schriftelijke overleg over de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad en op deze vragen willen deze leden graag uitgebreidere antwoorden.**

Zoals aangegeven in de Kamerbrief<sup>2</sup> over productie van duurzame brandstoffen voor de luchtvaart hebben verschillende producenten reeds aangekondigd dat zij in het Rotterdamse havengebied aanzienlijke volumes biokerosine gaan produceren. Voor het in kaart brengen van de

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 388.

<sup>2</sup> Kamerstukken 31 936 en 30 196, nr. 901.

mogelijkheden omtrent ontwikkeling van duurzame brandstoffen in de zeevaart stelt de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) dit jaar een *Roadmap* Brandstoftransitie Zeevaart op. De gehele waardeketen wordt hierbij sterk betrokken, waaronder de Rotterdamse haven.

Wat betreft de locaties in de Rotterdamse haven waar deze duurzame brandstoffen kunnen worden geproduceerd, geldt dat de mogelijkheden hieromtrent afhankelijk zijn van de beschikbare (fysieke) ruimte in de haven, alsmede de milieu en veiligheidseisen die worden gesteld. Een voorbeeld van een locatie die verschillende bedrijven hebben gekozen voor de productie van duurzame brandstoffen betreft de Tweede Maasvlakte.

Voor de zomer wordt het concept Nationaal Plan Energiesysteem 2050 (NPE) met de Kamer gedeeld en ter publieke consultatie gepubliceerd. Het NPE is een kabinetsvisie op de gewenste ontwikkeling van het energiesysteem richting 2050, waarbij zowel wordt ingegaan op de ontwikkelrichting en transitieroutes van de energievraag vanuit veel sectoren (o.m. industrie & transport) als op die van het aanbod vanuit de energieketens. Als onderdeel van dit NPE worden de typen en volumes energiedragers die nodig zijn voor verschillende transportmodaliteiten, waaronder de scheep- en luchtvaart, in kaart gebracht voor zover dat op dit moment al mogelijk is. Daarbij wordt ook gekeken naar energiedragers die als grondstof in de industrie worden ingezet en die voor bunkering worden gebruikt. Voor wat betreft het aanbod van duurzame energiedragers kijkt het NPE ook naar de balans tussen import en eigen productie, aangezien er grenzen zijn aan de hoeveelheid bunkerbrandstoffen die nationaal geproduceerd kan worden.

Bij zowel de *Roadmap* Brandstoftransitie Zeevaart als het NPE wordt de internationale context betrokken. Met betrekking tot brandstoffen voor de zeevaart is het daarbij van belang te beseffen dat het eindbeeld wat betreft de mix van energiedragers nog niet is uitgekristalliseerd. Hierbij wordt bij het verkennen van de verschillende opties een open blik gehouden en worden er op voorhand geen kansrijke routes uitgesloten.

In samenspraak met de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) wordt er verder nagegaan welke rol de *Green Shipping Corridors*<sup>3</sup> kunnen spelen bij het bunkeren van duurzame scheepvaartbrandstoffen door zeeschepen die op de corridors tussen Nederlandse en internationale zeehavens heen en weer varen. Voor de beginfase in het groeipad voor deze brandstoffen kan dit waardevolle inzichten opleveren. Daarnaast zal het groeipad van duurzame scheepvaartbrandstoffen en nieuwe haventerreinen ook nader worden uitgewerkt in de ontwikkelperspectieven die momenteel worden opgesteld voor de verschillende NOVEX-gebieden<sup>4</sup>, waaronder de Rotterdamse haven, Amsterdam/Noordzeekanaalgebied en *North Sea Port District*. In de verzamelbrief voor het Commissiedebat Maritiem (30 mei) wordt de Kamer hierover nader geïnformeerd waarbij er tevens de stand van zaken zal worden weergegeven wat betreft de uitvoering van de motie van de leden Koerhuis en Tjeerd de Groot over een visie, plan en groeipad ten aanzien van duurzame scheepvaartbrandstoffen en nieuwe haventerreinen<sup>5</sup>. Daarbij zullen de relevante onderzoeken betrokken worden, zoals het onderzoek van The Hague Centre for Strategic Studies getiteld

<sup>3</sup> *Green Shipping Corridors* zijn aangewezen vaarroutes waartussen duurzaam scheepstransport wordt gestimuleerd, bijv. via duurzame havens, duurzame brandstoffenhubs/laadpunten in havens, faciliteiten voor «groene» schepen, etc.

<sup>4</sup> Nationale Omgevingsvisie Extra.

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 379.

### 3.

**De leden van de VVD-fractie lezen dat er tijdens de bijeenkomst veel gesproken is over de modal shift van wegvervoer naar het spoor. Deze leden willen weten waarom de modal shift van weg- en spoorvervoer naar het water niet is besproken. Deze leden willen weten in hoeverre de binnen- en kustvaart een uitkomst kunnen bieden voor deze modal shift. Ook willen deze leden weten in hoeverre andere vormen van vervoer, zoals pijpleidingen, zijn opgebracht.**

Het Zweeds voorzitterschap koos voor een interactieve opzet van de verschillende discussies tijdens deze informele bijeenkomst. Zo werden de Ministers verdeeld over verschillende tafels om daar te spreken over uiteenlopende onderwerpen gerelateerd aan het thema van de bijeenkomst. Het onderwerp *modal shift* is niet ter sprake gekomen aan het tafelgesprek waar de Minister aan deelnam. Meerdere tafels hebben plenair wel teruggekoppeld dat binnen de EU de *modal shift* bevorderd moet blijven worden. Hierbij werd in algemene zin gesproken over goederenvervoer via spoor en het belang van de fiets wat betreft passagiersvervoer. Pijpleidingen zijn niet ter sprake gekomen bij de plenaire terugkoppelingen.

De Nederlandse inzet in de EU op *modal shift* is als volgt. Het kabinet zet zich nadrukkelijk in voor een *modal shift* naar zowel het spoor als het water en ook buisleidingen<sup>7</sup>. Dat doet het kabinet zowel om een blijvend goede doorstroming te garanderen als het versterken van de duurzaamheid en veiligheid van het transport. Dit doet het kabinet onder meer door het stimuleren van de keuze van verladers en expediteurs voor het spoor en het water bij het vervoer van goederen. Daarnaast is het kabinet een programma gestart om knelpunten voor *modal shift* aan te pakken. Er is een algemene modal shift regeling als onderdeel van het actieprogramma Goederenvervoer<sup>8</sup>. Ten aanzien van buisleidingen verkent het kabinet samen met marktpartijen de ontwikkeling van een buisleiding vanuit de Rotterdamse haven naar Chemelot en het Duitse Ruhrgebied (*Delta Rhine Corridor* project, als onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat<sup>9</sup>). Het kabinet bekijkt momenteel wat mogelijk is om buizentransport te stimuleren. Hiervoor wordt in de tweede helft van 2023 een brief naar de Kamer verstuurd. Ook wordt samen met de sector de mogelijkheden van een *modal shift* in het goederenvervoer naar de kustvaart verkend. Een uitvoerige beschrijving van de inzet op *modal shift* is terug te lezen in de kamerbrief daarover van 15 november 2022<sup>10</sup> en in de kamerbrief van 7 april 2023<sup>11</sup>.

### 4.

**De leden van de VVD-fractie lezen dat het belang van duurzame brandstoffen in de luchtvaart is besproken en dat door een paar lidstaten werd benadrukt dat EU-investeringen belangrijk zijn, aangezien er rekening mee moet worden gehouden dat er lidstaten minder ver zijn. Deze leden willen weten of de Minister voorstander is van deze investeringen. Ook willen deze leden**

<sup>6</sup> <https://hcass.nl/report/decarbonising-maritime-bunkering-netherlands-embargo-russian-oil/>

<sup>7</sup> <https://wetten.overheid.nl/BWBR0047654/2023-01-01>.

<sup>8</sup> Kamerstuk 34 244, nr. 2.

<sup>9</sup> Kamerstukken 2 29 826, nr. 3139 en 30 196, nr. 155.

<sup>10</sup> Kamerstuk 34 233, nr. 3.

<sup>11</sup> Inzet op integraal en multimodaal goederenvervoerbeleid: Kamerstuk 34 244, nr. 6.

**weten of er dan ook door de Minister projecten in de Nederlandse zeehavens worden ingediend die vanuit de EU kunnen worden gefinancierd.**

Tijdens de informele Transportraad riepen een aantal lidstaten op tot meer EU-investeringen in het belang van duurzame brandstoffen in de luchtvaart- en zeevaart zonder dit verder te specificeren. Gerelateerde kaders zoals de recente Net Zero Industry Act<sup>12</sup> dragen hier wel aan bij. Lidstaten bepalen zelf of zij van deze kaders gebruik willen maken. Voor verduurzaming en energietransitie in de Nederlandse zeehavens is ook de transitie naar duurzame brandstoffen van groot belang. Investeringen in duurzame brandstoffen (zoals biokerosine) zijn nodig voor verduurzaming van de zee- en luchtvaart. De Nederlandse zeehavens hebben verschillende projecten ingediend voor het verkrijgen van EU subsidie. Zo is de afgelopen periode uit de EU Connecting Europe Facility (CEF) financiering toegekend aan studieprojecten naar walstroomvoorzieningen in de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam. Daarnaast zijn er voor de cruiseterminal in de haven van Amsterdam ook CEF middelen toegekend voor de realisatie van de walstroomvoorziening. Tijdens de laatste twee subsidie rondes van de Europese Commissie zijn er tevens Nederlandse studie- en realisatieprojecten ingediend voor de elektrificatie van terminal infrastructuur in zeehavens.

**5. De leden van de VVD-fractie lezen dat door de Minister is ingebracht dat we waarborgen moeten inbouwen tegen oneerlijke concurrentie met landen aan de randen van de EU. Deze leden willen weten wat de reactie was van de Europese Commissie (EC) op deze inbreng. Ook willen deze leden weten welke concrete vervolgstappen hieruit zijn voortgekomen. Deze leden willen weten welke andere lidstaten ditzelfde punt opbrachten.**

Tijdens deze informele bijeenkomst hebben verschillende lidstaten gewezen op het belang van de concurrentiepositie van EU-lidstaten in het internationale veld. In verband met diplomatieke belangen kan er niet ingegaan worden op de posities van specifieke individuele lidstaten. De Europese Commissie heeft na afloop van de informele discussie een paar slotwoorden gezegd, maar is op dit specifieke punt niet ingegaan.

Het Ministerie van IenW onderzoekt momenteel met enkele belanghebbende partijen uit de luchtvaartsector welke mogelijkheden er zijn om de concurrentiepositie van de Europese luchtvaart te verbeteren. Het ministerie zal dit initiatief voor de zomer schriftelijk onder de aandacht brengen van de Europese Commissie en de Commissie verzoeken om dit initiatief in EU verband nader uit te werken.

**6. De leden van de VVD-fractie lezen dat in het overleg is benoemd dat met betrekking tot EU-financiering de herstellfondsen ook gebruikt kunnen worden voor het verbeteren van de elektrificatie in lidstaten. Deze leden willen weten wat de positie van de Minister hierin is. Ook willen deze leden weten of de Minister ook gebruik wil gaan maken van deze herstellfondsen. Deze leden willen weten om hoeveel financiering het hier gaat. Ook willen deze leden weten of de Minister projecten op het oog heeft die in aanmerking komen voor deze herstellfondsen en om welke bedragen het hier gaat.**

<sup>12</sup> COM (2023) 161. De Kamer wordt over de kabinetsinzet op dit Europese Commissievoorstel geïnformeerd middels het gebruikelijke BNC fiche.

De Minister van Financiën coördineert het Nederlandse Herstel- en Veerkrachtplan (HVP), waaronder de Nederlandse inzet voor REPowerEU, dat vorm krijgt als aanvullend hoofdstuk van het Nederlandse HVP.<sup>13, 14</sup> Onder REPowerEU zijn middelen voor lidstaten beschikbaar om de afhankelijkheid van de EU van Russische fossiele brandstoffen versneld te beëindigen. In lijn met de afspraken in het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) over het HVP worden hiervoor slechts bestaande en reeds gedekte beleidsmaatregelen opgevoerd, die dus al onderdeel zijn van de departementale begrotingen. Het gaat hier dus nadrukkelijk niet om het opvoeren van nieuwe maatregelen, maar om een kansrijke selectie van reeds voorgenomen kabinetsbeleid dat aansluit op de REPowerEU-doelstellingen, om aanspraak te maken op de beschikbare middelen. Momenteel voert de Minister van Financiën binnen het kabinet overleg over een passende inzet; de verwachting is dat de Kamer uiterlijk mei wordt geïnformeerd over het resultaat hiervan. Verschillende lenW-maatregelen zijn reeds onderdeel van het Nederlandse HVP, waaronder de elektrificatie van de binnenvaart (Zero Emission Services – ZES), het programma Luchtvaart in Transitie (LiT) en Digitale Infrastructuur Logistiek.

**7.**

**De leden van de D66-fractie lezen dat de Minister meer informatie heeft gevraagd over het verduurzamen van zakelijke auto's. Deze leden vragen de Minister dat verder te verhelderen. Ziet de Commissie juridische bezwaren ten aanzien van het invoeren van een zakelijke vlootnorm?**

Het is nog te vroeg om te kunnen concluderen of de Commissie juridische bezwaren heeft ten aanzien van het invoeren van een zakelijke vlootnorm in Nederland. De formele gesprekken hierover met de Commissie moeten namelijk nog starten. Eerst zal het kabinet een besluit moeten nemen of zij een zakelijke vlootnorm wil invoeren in Nederland.

**8.**

**Daarnaast vragen de leden van de D66-fractie naar de inzet die de Minister heeft gepleegd rond de Duitse «last-minute»-blokkade van het uitfaseren van de verbrandingsmotor in auto's in 2035. Vindt de Minister het gepast dat Duitsland in zo'n laat stadium een draai maakt? Hoe kan dat in de toekomst worden voorkomen? Wat vindt hij van het compromis?**

Het is ongebruikelijk dat een akkoord tussen de Raad en het parlement in een dergelijk laat stadium geblokkeerd wordt door één van de lidstaten. We kunnen dit echter niet voorkomen, dat blijft een mogelijkheid onder de gewone wetgevingsprocedure. De Minister is blij dat er een compromis gesloten is waar zowel de Raad, het parlement als de Commissie achter staat, zonder dat die oplossing ten koste gaat van de hoofddambitie.

**9.**

**Voorts vragen de leden van de D66-fractie of op Europees niveau in kaart wordt gebracht welke vraag ontstaat naar biograndstoffen in onder andere vervoer. Is hier voldoende aanbod? Welke gevolgen heeft dit mogelijk voor de natuur elders in de wereld? Welke garanties en waarborgen zijn er tegen fraude of onwenselijke ontwikkelingen op het gebied van landgebruik en natuur?**

<sup>13</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3403.

<sup>14</sup> Kamerstuk 21 501-07, nr. 1880.

De Europese Commissie heeft in kaart gebracht welke vraag ontstaat naar biograndstoffen in het *impact assessment* bij het *Renewable Energy Directive* (RED) voorstel<sup>15</sup>. Het *assessment* bevestigt dat er genoeg grondstoffen beschikbaar zijn voor het invullen van de Europese verplichting. Dit wordt ook bevestigd door nationaal onderzoek dat eerder met betrekking tot het Duurzaamheidskader Biograndstoffen is uitgevoerd in opdracht van de SER.<sup>16</sup>

Indirecte veranderingen in de natuur<sup>17</sup> worden ondervangen door de EU *Indirect Land Use Change*-richtlijn<sup>18</sup>. Nederland zet daarnaast al jaren in op het gebruik van afvalstromen voor biobrandstoffen. Afvalstromen die worden gebruikt voor de productie van biobrandstoffen hebben geen direct effect op de natuur elders.

Om fraude op het gebied van landgebruik en natuur in relatie tot de RED te voorkomen ontwikkelt de Commissie een database waarin alle transacties worden opgenomen die door de vrijwillige certificeringsschema's zijn goedgekeurd. Biomassastromen die niet aan de eisen van de duurzaamheidssystemen voldoen mogen niet worden opgevoerd voor de verplichtingen uit de RED. Met de nationale implementatie van de REDII zijn extra toezichtmogelijkheden voor de Nederlandse Emissieautoriteit opgenomen. In artikel 29 van de RED zijn regels opgenomen om onwenselijke ontwikkelingen op het gebied van landgebruik en natuur tegen te gaan. Deze regels zien ook toe op indirect landgebruik, waardoor grondstoffen met een hoog risico op indirect landgebruik zijn uitgesloten. Ook hier vindt momenteel op EU-niveau een herijking van de regels plaats voor verdere aanscherping.

## 10.

**De leden van de D66-fractie vragen de Minister van Economische Zaken en Klimaat te reflecteren op het nieuwe akkoord ten aanzien van de doelstelling van 42,5% voor hernieuwbare energie. Kan de Minister daarnaast reflecteren op het opnemen van roze waterstof in de richtlijn en de voorwaarden waaronder dit meetelt.**

Op 29 maart jl. is een voorlopig politiek akkoord bereikt in de trilogie over de herziening van de richtlijn voor hernieuwbare energie (REDIII). Het voorlopig akkoord is t.o.v. het overkoepelend EU-doel voor het aandeel hernieuwbare energie dichter naar de Nederlandse inzet verschoven. Het overkoepelend EU-doel wordt opgehoogd tot 42,5% in 2030. Dat bindende doel wordt aangevuld met een indicatieve top-up van 2,5% die kan worden ingevuld door vrijwillige hogere bijdragen van lidstaten of aanvullende EU-maatregelen.

Voor de inzet van hernieuwbare waterstof en afgeleide hernieuwbare brandstoffen (RFNBO's, *renewable fuels of non-biological origin*) in de industrie worden bindende nationale doelen van 42% in 2030 en 60% in 2035 vastgelegd. Tot het einde van de onderhandelingen waren lidstaten verdeeld over het meetellen van koolstofarme waterstof uit kernenergie bij de doelen voor RFNBO's. Bij wijze van compromis is in de laatste fase van de onderhandelingen afgesproken dat lidstaten op twee voorwaarden hun doelen voor RFNBO's in de industrie met 20% mogen verlagen (ergo naar 33,6% in 2030 en 48% in 2035). Ten eerste moeten zij voldoen aan de

<sup>15</sup> COM (2021) 557.

<sup>16</sup> Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 721.

<sup>17</sup> Indirecte verandering hebben in deze context betrekking op de gevolgen die acties/gedrag hebben elders, dus bijvoorbeeld wanneer de vraag naar diervoeder stijgt in land X, dat daar elders land voor wordt gebruikt.

<sup>18</sup> (EU) 2019/807.

van hen verwachte nationale bijdrage aan het overkoepelend EU-doel voor hernieuwbare energie. Ten tweede mag hun aandeel waterstof uit fossiele brandstoffen hoogstens 23% in 2030 en 20% in 2035 bedragen. Er wordt dus geen ruimte geboden voor het meetellen van koolstofarme waterstof uit kernenergie («roze waterstof») bij het halen van de hernieuwbare doelen onder de RED. Lidstaten die inzetten op koolstofarme waterstof uit kernenergie krijgen, mits ze aan bovenstaande voorwaarden voldoen, wel meer flexibiliteit om een lager aandeel RFNBO's in de industrie te gebruiken zonder dat dit leidt tot een lager aandeel hernieuwbaar in het gehele energiegebruik. Er wordt gewaarborgd dat lidstaten die van deze flexibiliteit gebruik maken voldoende bijdragen aan de EU-doelstellingen voor klimaat en hernieuwbare energie. De inzet van het kabinet, dat lidstaten van deze flexibiliteit alleen onder strenge voorwaarden en in beperkte mate gebruik kunnen maken, zonder dat er negatieve effecten op het gelijke speelveld worden gecreëerd, is hiermee gerealiseerd.

## 11.

**De leden van de D66-fractie vragen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om een nadere duiding van de genoemde succesverhalen rond belastingvoordelen en deelauto's. Welke lessen worden hieruit getrokken voor Nederland en heeft de Minister voor Nederland bruikbare ideeën opgedaan? Zo ja, welke?**

De discussie omtrent belastingvoordelen en subsidies spitste zich toe op elektrische auto's en is aan een andere tafel met Ministers gevoerd. De plenaire terugkoppeling was niet gedetailleerd genoeg om hier concrete lessen uit te trekken, behalve dan dat het stimuleren van de verkoop van elektrische personenauto's door subsidies of belastingvoordelen bij andere lidstaten (ook) positief uitpakt. Recent heeft de Staatssecretaris van Financiën de Kamer de Tussenevaluatie fiscale regelingen emissieloze voertuigen en plug-in-hybrides gestuurd.<sup>19</sup> Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) hanteert het nationale kostenperspectief om een beeld te schetsen van de kosten en baten van klimaatbeleid voor de Nederlandse samenleving.<sup>20</sup> Het PBL geeft in dit rapport aan dat er vanuit het nationale kostenperspectief, als gevolg van de fiscale maatregelen voor elektrische voertuigen, netto baten zijn voor de Nederlandse samenleving. Het versnellen van de transitie naar emissievrij rijden leidt naast CO<sub>2</sub>-reductie immers ook tot vele andere maatschappelijke baten zoals verbetering van de luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast, innovatieve kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven en gezondheidswinst.<sup>21</sup>

Wat betreft het voorbeeld van de deelauto's, werd als succesfactor genoemd dat de deelauto's net als reguliere huurauto's gebruikt konden worden om naar het buitenland te reizen. De inzet van het kabinet op het thema deelmobiliteit is uitgezet in het «samenwerkingsprogramma deelmobiliteit»<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 1179.

<sup>20</sup> [https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2018-kosten-energie-en-klimaattransitie-in-2030-update-2018\\_3241.pdf](https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2018-kosten-energie-en-klimaattransitie-in-2030-update-2018_3241.pdf).

<sup>21</sup> <https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2018/01/23/gezondheidswinst-door-schonere-lucht>.

<sup>22</sup> Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 379.