

Vergaderjaar 2024–2025

31 305

Mobiliteitsbeleid

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 497

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 april 2025

Voor een sterk en welvarend Nederland is het belangrijk dat mobiliteit voor iedereen betaalbaar is en blijft. Dat geldt voor iedereen met een brandstofauto, een elektrische auto, maar ook wanneer mensen om financiële of andere redenen geen auto bezitten. Betaalbare mobiliteit is belangrijk om te kunnen werken, familie en vrienden te bezoeken, op vakantie of naar de sportclub te gaan.

Om de Nederlandse economie sterk en weerbaar te houden moeten we minder afhankelijk worden van fossiele brandstoffen uit andere delen van de wereld. Meer autonomie vraagt om meer hernieuwbare energie die dichtbij is opgewekt of geproduceerd. Dat betekent dat de mobiliteitssector zich hierop zal moeten aanpassen en meer gebruik zal moeten maken van deze hernieuwbare energiebronnen. Minder gebruik van fossiele brandstoffen in het wegvervoer, scheep- en luchtvaart zorgt daarnaast voor lagere emissies van broeikasgassen. Dit is nodig om te kunnen voldoen aan de doelen uit de Klimaatwet

Bij de voorjaarsbesluitvorming zijn voor de mobiliteitssector heldere afspraken gemaakt over aanvullende maatregelen. De particuliere benzinerijder wordt daarbij ontzien. Zo geldt als uitgangspunt «*nul aan de pomp*», zodat de maatregelen niet leiden tot een stijging van de brandstofprijzen. De maatregelen worden bovendien financieel gedekt buiten het autodomein. De elektrische rijder kan rekenen op een extra korting in de motorrijtuigenbelasting, die de komende jaren wordt verhoogd van 25% naar 30%. Vanuit het Klimaatfonds wordt geïnvesteerd in netaansluitingen voor elektrische laadinfrastructuur voor de Friese waddenveren en onder voorwaarde voor elektrische laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen langs de snelweg (Stopcontact op Land). Voor de luchtvaart komen vanuit het Klimaatfonds middelen beschikbaar voor het opzetten van fieldlabs op luchthavens voor innovatieve ontwikkelingen in duurzame aandrijflijnen.

Samen met decentrale overheden en vervoerders in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) wordt een nieuw reisproduct ontwikkeld, de Onderwegpas OV. Daarmee kunnen kwetsbare huishoudens de komende jaren gratis of voor een gereduceerd tarief in het openbaar vervoer reizen in de daluren. De Onderwegpas OV wordt gezamenlijk gefinancierd vanuit decentrale overheden en het rijk. Het kabinet heeft besloten om hiervoor een aanvraag te doen bij het Europese Social Climate Fund (SCF) voor € 152,5 miljoen en wanneer dit wordt toegekend om het bedrag vanuit het Klimaatfonds aan te vullen met € 157,5 miljoen. De totale bijdrage vanuit het Rijk komt hiermee uit op € 310 miljoen voor de duur van 7 jaar.

Door vernieuwde afspraken binnen de raffinageroute maakt de mobiliteitssector het aantrekkelijker om groene waterstof te gebruiken bij de productie van brandstoffen door Nederlandse raffinaderijen. Tevens ontstaat er zo meer ruimte en investeringsbereidheid in nieuwe elektrolyzers voor de productie van groene waterstof. Onder andere de correctiefactor wordt verhoogd naar 1,0 en komt er meer ruimte voor de raffinageroute door ophoging van het RFNBO-subdoel¹ in de brandstoftransitieverplichting. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Bontenbal/Vermeer².

De Minister van Klimaat en Groene Groei heeft de Kamer per brief geïnformeerd over een pakket aan maatregelen voor groene groei voor een weerbaar energiesysteem en een toekomstbestendige industrie, die tijdens de voorjaarsbesluitvorming zijn overeengekomen (Kamerstuk 33 043, nr. 114). Daarbij wordt ook op hoofdlijnen ingegaan op aanvullende klimaatmaatregelen bij de verschillende sectoren om het 55%-doel weer binnen bereik te krijgen en op koers te brengen richting klimaatneutraliteit in 2050. De budgettaire verwerking en autorisatie van deze maatregelen door de Kamer zal middels een nota van wijziging plaatsvinden. Daarna kunnen verplichtingen worden aangegaan en kunnen de uitgaven plaatsvinden.

In deze brief worden de maatregelen voor de mobiliteitssector nader toegelicht. Met deze brief wordt tevens invulling gegeven aan de toezegging³ richting het lid Kostic (PvdD).

1. Autobelastingen

In het regeerprogramma (bijlage bij Kamerstuk 36 471, nr. 96) heeft het kabinet aangekondigd te komen met een hervorming van de autobelastingen. Daarbij moet autorijden betaalbaar blijven en moet elektrisch rijden blijven lonen om te kunnen voldoen aan de klimaat- en energiedoelstellingen, en om stikstofreductie te realiseren. Tegelijkertijd streven we naar een stabiele opbrengst van de autobelasting op de lange termijn en dat de bereikbaarheid in Nederland op orde blijft. Dit vraagt ook om zorgvuldige afwegingen en proces. Daarom gaat het kabinet binnenkort in gesprek met het Formule E-team, stakeholders en medeoverheden om denkrichtingen rondom de hervorming van de autobelastingen te bespreken en andere opties te verkennen. Voor het zomerreces stuurt het kabinet een contourenbrief met een nadere uitwerking van de hervorming van de autobelastingen naar de Kamer. Vooruitlopend hierop heeft het kabinet een aantal maatregelen genomen.

¹ Subdoelstelling voor Renewable Fuels of Non-Biological Origin

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, Kamerstuk 36 600 XXIII, nr. 32

³ Toezegging TZ202410-150 gedaan tijdens CD Duurzaam Vervoer van 17 oktober 2024 om de Kamer bij de Voorjaarsnota 2025 te informeren over de maatregelen om het doel van klimaatneutraal vervoer in 2050 te halen.

Het kabinet streeft ernaar dat alle auto's die vanaf 2027 door een werkgever ook voor privégebruik ter beschikking worden gesteld aan de werknemer, volledig emissievrij zijn. Daarom komt het kabinet met een pseudo-eindheffing in de loonbelasting, met een belastingtarief van 52% over de grondslag voor de bijtelling privégebruik van de auto. In tegenstelling tot de bijtelling, wordt geen rekening gehouden met een eigen bijdrage van de werknemer. Deze eindheffing heeft een normerende werking, maar de werkgever behoudt wel zijn keuzevrijheid om een fossiele auto of een elektrische auto ter beschikking te stellen. Indien wordt gekozen voor een fossiele auto dan heeft dat wel financiële consequenties.

De pseudo-eindheffing moet per loontijdvak (meestal een maand) worden betaald door de werkgever als deze vanaf 2027 een fossiele (niet volledig emissievrije) personen- of bestelauto ter beschikking stelt aan de werknemer. De belastingplicht van de pseudo-eindheffing ligt bij de werkgever (inhoudingsplichtige) voor de loonbelasting. Een ZZP'er met een eenmanszaak valt hierdoor buiten de scope van de pseudo-eindheffing. Veel bestelauto's vallen nu al niet onder de bijtelling en zullen dus ook niet onder de pseudo-eindheffing gaan vallen.

De extra ingroei van elektrische auto's door invoering van de pseudo-eindheffing zorgt in 2030 voor een emissiereductie van ongeveer 0,3 Mton CO₂. Hierdoor zijn er minder inkomsten uit accijnzen en BPM van fossiele auto's, de zogenaamde grondslagerosie. Die wordt voor een belangrijk deel gecompenseerd door de opbrengsten van de pseudo-eindheffing. De overige dekking komt van buiten het autodomein, zoals het Klimaatfonds en de belasting op leidingwater.

Om uitwijkeffecten te beperken wordt in de uitwerking van de pseudo-eindheffing tevens gezien of aanpassing van de youngtimerregeling nodig is. De benodigde wetgeving voor de pseudo-eindheffing wordt opgenomen in het pakket Belastingplan 2026.

Naar verwachting komt de Europese Commissie eind 2025 met een voorstel⁴ om het zakelijke wagenpark te verduurzamen, «*Clean Corporate Fleets*». Op dat moment zal ook bekeken worden wat dit betekent voor de pseudo-eindheffing zoals die nu wordt overwogen en worden eventuele wijzigingen meegenomen in het Belastingplan 2027.

Gewichtscorrectie in de MRB voor elektrische auto's

Het kabinet heeft in het najaar van 2024 toegezegd de hoogte van de tariefkorting in de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor elektrische personenauto's dit voorjaar opnieuw te wegen. Om elektrische en benzine personenauto's gelijk te belasten in de motorrijtuigenbelasting, heeft het kabinet besloten om de tariefkorting te verhogen van 25% naar 30% in de periode 2026 tot en met 2028. In 2029 blijft de tariefkorting 25%. In de tussenliggende periode gaat het kabinet op zoek naar een structurele oplossing.

Door deze aanpassing worden grotere fossiele en elektrische personenauto's (voertuigcategorie D en E) komende jaren vrijwel gelijk belast. Voor kleinere en middelgrote voertuigen (voertuigcategorie A t/m C) worden de verschillen verkleind, maar voor kleine elektrische voertuigen moet iets meer MRB worden betaald. De budgettaire derving zal worden gedekt uit

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 22 112, nr. 3992

het Klimaatfonds. De hogere tariefkorting werkt ook door in de provinciale opcenten. De provincies zullen voor de lagere inkomsten uit de provinciale opcenten worden gecompenseerd via het Provinciefonds.

Elektrische kampeerauto's, rolstoelvervoer en motorfietsen

In het afgelopen jaar zijn ongewenste verschillen ontstaan in de bpm tussen emissievrije personenauto's enerzijds en emissievrije bijzondere personenauto's (zoals kampeerauto's en rolstoelvervoer) en motorfietsen anderzijds. Met het wegvallen van de vijfjarige vrijstelling in de bpm voor alle emissievrije voertuigen op 1 januari 2025 vielen emissievrije bijzondere personenauto's en motorfietsen onder dezelfde tarieven als hun fossiele tegenhangers. Hierdoor betalen deze, nog altijd relatief duurdere, emissievrije bijzondere personenauto's nu 37,7% van de catalogusprijs aan bpm. Dit is hetzelfde percentage als hun fossiele tegenhanger, terwijl een gewone emissievrije personenauto enkel een vaste voet van € 667 betaalt. Voor emissievrije motorfietsen geldt eenzelfde situatie. Zij betalen, net als fossiele varianten, momenteel 19,4% van de catalogusprijs aan bpm. Besloten is om de vaste voet van € 667 ook voor emissievrije bijzondere personenauto's te laten gelden. Hiermee wordt ook gehoor gegeven aan de oproep van Koninklijk Nederlands Vervoer, de RAI vereniging en de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN) om het bpm-tarief voor emissievrije rolstoelbussen gelijk te trekken met het tarief voor personenauto's⁵. Voor emissievrije motorfietsen komt een aparte vaste voet van € 200. De Belastingdienst zal via goedkeurend beleid voor het jaar 2025 voor emissievrije bijzondere personenauto's het tarief van € 667 toepassen en een tarief van € 200 hanteren voor emissievrije motorfietsen. Met deze vereenvoudiging van de bpm wordt de komende 5 jaar een impuls gegeven aan deze kleine, moeilijker te verduurzamen, groep voertuigen.

2. Raffinageroute

Door vernieuwde afspraken over de raffinageroute draagt de mobiliteitssector bij aan het stimuleren van de elektrolysecapaciteit voor groene waterstof in Nederland en aan de verduurzaming van de raffinaderijen. Hiermee wordt tevens uitvoering gegeven aan de motie Bontenbal (CDA) en Vermeer (BBB)⁶.

Vorig jaar tijdens de voorjaarsbesluitvorming heeft het kabinet gekozen voor ruimte voor de zogeheten raffinageroute. Het gebruik van hernieuwbare waterstof in raffinaderijen mag onder voorwaarden meetellen voor de RFNBO⁷-subverplichtingen die brandstofleveranciers aan de mobiliteitssector krijgen. Daarbij was afgesproken dat direct gebruik van (brandstoffen op basis van) waterstof in de mobiliteit altijd meer wordt beloond door het gebruik van een correctiefactor bij de inzet via de raffinageroute. Op basis van onderzoek door TNO heeft de Staatssecretaris van IenW een correctiefactor van 0,4 voorgesteld⁸.

Mede op basis van de motie Bontenbal/Vermeer, reacties uit de sector en nader onderzoek heeft het kabinet een nieuwe weging gemaakt. Daarbij is besloten dat het belang van de verduurzaming van de industrie en de investeringszekerheid voor de markt voor elektrolyseprojecten in Nederland op dit moment zwaarder moet wegen dan de directe inzet van

⁵ Petitie van 22 april 2025 aan vaste commissie voor IenW (kenmerk TK 2025Z07705 /2025D18584)

⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 36 600 XXIII, nr. 32

⁷ Renewable Fuels of Non-Biological Origin

⁸ Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 32 813, nr. 1419

waterstof in de mobiliteit. Daarom wordt de correctiefactor verhoogd van 0,4 naar 1,0.

Het gevolg van de verhoging van de correctiefactor is dat de business case verslechtert voor houders van waterstoftankstations. Het kabinet komt deze bedrijven daarin voor maximaal € 24 miljoen tegemoet.

Een ander gevolg van de verhoging van de correctiefactor is dat minder elektrolyseprojecten kunnen worden ondersteund. Om aan dit bezwaar tegemoet te komen heeft het kabinet besloten om de RFNBO-subverplichting vanaf 2028 geleidelijk te verhogen van 3,9 naar 7,5 petajoule (PJ) in 2030.

Door de verhoging van de correctiefactor en het RFNBO-subdoel, zal ongeveer 4,6 petajoule hernieuwbare energie verschuiven van de mobiliteit naar de industrie. Dit komt overeen met een CO₂-reductie van ruim 0,3 Mton. Om te voorkomen dat de mobiliteitssector langs een andere weg hiervoor extra maatregelen moet treffen, heeft het kabinet besloten om de sectorale indicatieve restemissies hierop aan te passen. Dit betekent dat de indicatieve restemissie voor mobiliteit in 2030 wordt verhoogd van 21 naar 21,3 Mton CO₂ en dat de indicatieve restemissie voor industrie in 2030 wordt verlaagd van 29,1 naar 28,8 Mton CO₂.

Voor aanvullende informatie over de ruimte voor de raffinageroute, het RFNBO-subdoel en de verhoging van de brandstoftransitieverplichting (inclusief de doorwerking in de subverplichtingen per modaliteit en brandstofcategorie) wordt u verwezen naar de vierde voortgangsbrief implementatie RED-III vervoer (Kamerstuk 32 813, nr. 1511). Deze brief wordt gelijktijdig verstuurd.

3. Hernieuwbare energiedragers

Het kabinet is overeengekomen om de brandstoftransitieverplichting (tot dusver beter bekend als de jaarverplichting energie vervoer) vanaf 2028 geleidelijk te verhogen, zodanig dat hierdoor in 2030 1,5 Mton extra CO₂-reductie wordt gerealiseerd. Hierbij is rekening gehouden met de afspraken over de raffinageroute en dat ongeveer 0,3 Mton CO₂ zal worden ingevuld door de eerdergenoemde verduurzaming van de zakelijke leaseauto's. Zonder aanvullend beleid zal de overige CO₂-reductie worden bereikt door extra inzet van biobrandstoffen. Daarbij zal het naar verwachting gaan om de inzet van HVO («*Hydrotreated Vegetable Oil*») in het zwaardere vervoer, waarmee de maatregel voldoet aan het duurzaamheidskader biograndstoffen.

Biobrandstoffen zijn over het algemeen duurder dan fossiele brandstoffen. Zonder aanvullende afspraken zal deze maatregel vanaf 2028 leiden tot een lichte stijging van de brandstofprijzen die naar huidig inzicht minder zal bedragen dan 1 cent per liter. In 2026 en 2027 is geen sprake van prijsverhoging. De lasteneffecten van deze maatregel zullen bij de augustusbesluitvorming in het licht van nog te maken afspraken over brandstofaccijnzen worden meegewogen.

4. Onderwegpas openbaar vervoer

Het Ministerie van IenW, decentrale overheden en vervoerders hebben samen in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) de eerste stappen gezet voor de ontwikkeling van een product waarmee mensen de komende jaren gratis of voor een gereduceerd tarief in het openbaar vervoer kunnen reizen in de daluren. Dit sluit ook aan bij een eerder verzoek van de Tweede Kamer naar de ontwikkeling van een landelijk

ticket⁹. Deze «Onderwegpas Openbaar Vervoer» is een nieuw landelijk reisproduct en biedt kwetsbare huishoudens (gekeken wordt of dit kan worden ingevoerd voor personen vanaf 12 jaar) die leven op het sociaal minimum de mogelijkheid om gedurende de daluren gratis of met korting met alle openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein) in Nederland te reizen. Dit stelt mensen met een smalle beurs in staat om deel te nemen aan de maatschappij, vrienden en familie te bezoeken en noodzakelijke voorzieningen zoals het ziekenhuis te bereiken. De Onderwegpas OV zorgt er tevens voor dat mobiliteit een minder groot aandeel is in de noodzakelijke uitgaven van deze huishoudens.

De Onderwegpas OV wordt gezamenlijk gefinancierd vanuit decentrale overheden en het rijk. Het kabinet heeft besloten om hiervoor voor 1 juli 2025 een aanvraag te doen bij het Europese Social Climate Fund (SCF) voor € 152,5 miljoen en wanneer dit wordt toegekend om het bedrag vanuit het Klimaatfonds aan te vullen met € 157,5 miljoen, zodat de totale bijdrage vanuit het Rijk € 310 miljoen bedraagt voor de duur van zeven jaar. Decentrale overheden hebben vervolgens een principebesluit genomen om tot de benodigde cofinanciering te komen die noodzakelijk is voor deze vorm van financiering.

De Onderwegpas OV is daarmee onderdeel van het pakket aan maatregelen dat Nederland gaat indienen bij de Europese Commissie om aanspraak te maken op de middelen uit het SCF die zowel gericht zijn op energie-armoede als op vervoersarmoede. Het Social Climate Fund¹⁰ is een fonds van de Europese Unie dat tot doel heeft om de sociale gevolgen voor de meest financieel kwetsbare huishoudens van de klimaat- en energietransitie te verzachten.

5. Klimaatfonds

Om een stimulans te geven aan de verduurzaming, onafhankelijkheid en het verdienvermogen van Nederland stelt het kabinet financiële middelen beschikbaar via het Klimaatfonds. Tijdens de voorjaarsbesluitvorming van 2025 heeft het kabinet in het ontwerp-meerjarenprogramma 2026 (ontwerp-MJP 2026) van het Klimaatfonds besloten om financiële middelen toe te kennen voor de verduurzaming van de mobiliteitssector in Nederland.

Vorig jaar zijn in het definitieve meerjarenprogramma 2025 onder voorwaarden middelen toegekend voor de verduurzaming van de binnenvaart en dynamische laadvoorzieningen voor vrachtauto's via Electric Road Systems. Omdat momenteel nog niet aan alle voorwaarden is voldaan, zijn deze maatregelen opnieuw meegenomen in het ontwerp-MJP 2026. Dat geldt ook voor de reservering voor een investeringssubsidie voor fabrieken voor de productie van e-fuels voor de luchtvaart. Voor de binnenvaart wordt onderzocht of en hoe er mogelijkheden zijn om specifiek «het kleine schip» in haar verduurzaming te ondersteunen.

Er wordt geen aanspraak meer gemaakt op de toegekende middelen uit het Meerjarenprogramma 2025 voor het aanscherpen van normen voor duurzaam inkopen. Hierover is uw Kamer eerder geïnformeerd.¹¹

⁹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 23 645, nr. 828

¹⁰ Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 32 813, nr. 1467

¹¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 31 305, nr. 480

Stopcontact op Land (€ 65,5 mln.)

Elektrische personen-, bestel- en vrachtauto's zijn niet meer weg te denken in het straatbeeld. Het aantal elektrische voertuigen zal komende jaren snel toenemen. Deze voertuigen moeten ook onderweg geladen kunnen worden. Daarom is ook op verzorgingsplaatsen langs de snelweg meer laadinfrastructuur nodig voor elektrisch vervoer.

Vanuit de Europese regelgeving (AFIR) heeft Nederland daarnaast de verplichting om laadinfrastructuur aan of nabij het hoofdwegennet te realiseren. Zeker voor de laadinfrastructuur van vrachtauto's moeten hiervoor nog flinke stappen worden gezet om in de toekomst aan de Europese verplichtingen te kunnen voldoen. De noodzakelijke laadinfrastructuur voor emissievrije voertuigen brengt uiteraard een elektriciteitsvraag op verzorgingsplaatsen met zich mee die de komende 25 jaar zal blijven toenemen, totdat alle voertuigen elektrisch zijn. Om deze vraag af te dekken is een zware netaansluiting (veelal 6 of 10 megawatt) en een naar 2050 groeiend transportvermogen nodig. Door in één keer deze toekomstbestendige aansluiting aan te vragen kan efficiënt worden omgegaan met schaarse mensen, materieel, materiaal en middelen. Voor de zomer wordt de Kamer hierover nader geïnformeerd in een voortgangsbrief over laadinfrastructuur.

Nadat aan de voorwaarde is voldaan, kan met de toegekende middelen bij de eerste circa 15 van in totaal 230 verzorgingsplaatsen een «Stopcontact op Land» worden aangevraagd en gerealiseerd.

Laadvoorziening Friese Waddenveren (€ 50 mln.)

Naast de elektrificatie van het wegverkeer, is het ook belangrijk om de juiste voorwaarde te creëren dat ook andere modaliteiten geëlektrificeerd kunnen worden. Vanwege de verlening van een nieuwe concessie ligt er een mooie kans om de veerboten naar de Friese Waddeneilanden te elektrificeren. Om elektrificatie van deze veren mogelijk te maken moeten er elektrische netaansluitingen en elektrische laadinfrastructuur in de havens van de veerboten tussen de Friese Waddeneilanden en het vaste land gerealiseerd worden in Harlingen, Vlieland, Terschelling, Holwert, Ameland en Lauwersoog. Met deze aansluitingen kunnen de veerboten tussen de Friese Waddeneilanden en het vasteland door de reders geëlektrificeerd worden. Zonder deze versterking van de laadinfrastructuur kunnen de waddenveren niet emissievrij worden. In de nieuwe concessie voor de Friese Waddenveren die in 2029 ingaat wordt elektrisch varen na realisatie van de laadinfrastructuur mogelijk gemaakt.

Nieuwe aandrijflijnen luchtvaart (€ 20 mln.)

Waterstof- en elektrische vliegtuigen bieden kansen om de luchtvaart schoner en stiller te maken. Ongeveer 75% van de vluchten vanaf Schiphol vindt plaats op routes tot 2.000 kilometer¹². Een aanzienlijk deel hiervan zou in de toekomst vervangen kunnen worden door waterstof- of elektrische vliegtuigen.

Nederland speelt een sterke rol in de ontwikkeling van waterstof- en elektrische vliegtuigen, dankzij expertise in onder meer lichte materialen, nieuwe aandrijftechnologieën en thermoplasten. De elektrische Pipistrel, een toestel voor 2 personen, vliegt al in Nederland, waarmee ervaring wordt opgedaan met elektrisch vliegen. Tegelijkertijd wordt, veelal in

¹² Hoe zit het nou met... CO₂-uitstoot en vliegafstand? – Royal Netherlands Aerospace Centre

internationaal verband, gewerkt aan grotere toestellen. Nederlandse bedrijven dragen hier ook aan bij. Dit biedt economische kansen.

Deze ontwikkelingen zijn positief, maar ook slechts een begin; de commerciële opschaling vereist aanzienlijke investeringen in laad- en tankinfrastructuur, aanpassingen aan operationele processen en veiligheidsprocedures. Om deze belemmeringen in beeld te krijgen en aan te passen, zijn grootschaligere fieldlabs nodig. Het kabinet kiest er daarom voor om 20 miljoen euro beschikbaar te stellen voor het opzetten van fieldlabs op luchthavens en het investeren in laad- en tankinfrastructuur, waarmee innovatie-infrastructuur beschikbaar wordt gesteld voor de samenwerking tussen maakindustrie, kennisinstellingen, luchthavens en luchtvaartmaatschappijen.

Voor de langere termijn is ook een voorstel voor de verdere opschaling van vliegtuigen waterstof- en elektrische vliegtuigen uitgewerkt, als vervolg op de fieldlabs. Dit voorstel wordt nu niet toegekend en zal, mede op basis van evaluatie van de fieldlabs, opnieuw in eventuele nieuwe rondes worden ingediend bij het Klimaatfonds en worden beoordeeld.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

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