

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2663

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **Yesilgöz-Zegerius** (beiden VVD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Economische Zaken en Klimaat over *de informele Transportraad van 26–27 maart 2019* (ingezonden 25 april 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 mei 2019).

Vraag 1

Draagt de in het verslag van de informele Transportraad van 26–27 maart 2019 in Boekarest (Kamerstuk 21 501-33, nr. 761) beschreven aanscherping van CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen en het feit dat de aangenomen EU-verordening leidt tot een extra 0,9 Mton CO₂-reductie bovenop de Nationale Energieverkenning 2017, volgens u bij aan de bijdrage van 7,3 Mton die staat voor de sector mobiliteit binnen het nationale klimaatakkoord?

Antwoord 1

Ja, volgens de doorrekening van het ontwerpKlimaatakkoord van PBL dragen de verhoogde normen voor bestel- en vrachtauto's 0,9 tot 1,4 Mton bij aan de reductiedoelstelling in 2030.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u de constatering uit hetzelfde verslag dat ook de verhoogde ambities voor personen- (37,5%) en bestelwagens (31%) niet extra bijdragen aan het dichten van het beleidsgat in 2030, omdat deze verordening al wel in de Nationale Energieverkenning (NEV) 2017 was meegenomen? Kunt u aangeven hoe het kan dat er in de NEV 2017 al van uit is gegaan deze in te calculeren, terwijl u ook schrijft dat het uitzonderlijk is dat Europa tot aanscherping van bronbeleid is gekomen? Zo nee, waarom niet? Hoeveel draagt deze verhoogde ambitie in Mton bij volgens de NEV 2017 en is dat op dit moment nog actueel? Kunt u deze ambitie vertalen in Mton en dit meenemen in de komende NEV? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

In de NEV 2017 is gerekend met de voorgenomen normering voor personen-auto's vanaf 2025. In november 2017 heeft de Europese Commissie een voorstel gepresenteerd voor aanscherping van de CO₂-normen voor personen- en bestelauto's per 2025 en 2030. Dit voorstel was niet tijdig beschikbaar om in de NEV 2017 mee te nemen. In plaats daarvan is in de

NEV 2017, net als in eerdere edities, een voorgenomen verlaging van de CO₂-norm voor nieuwe personenauto's verondersteld naar 73 g/km per 2025, ofwel een aanscherping van 23% ten opzichte van de norm voor 2021. Dit is gebaseerd op een communicatie van de Europese Commissie uit 2014 waarin is aangegeven dat voor het jaar 2025 een CO₂-norm voor personenauto's zal worden verkend in de range van 68–78 g/km (<http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%206642%202014%20ADD%201%20REV%201>). Voor 2030 was in het basispad geen verdere aanscherping van normen voor personenauto's verondersteld.

De EU is in december 2018 een aanscherping van de CO₂-normen voor personenauto's overeengekomen van 15 procent voor 2025 en van 37,5 procent voor 2030 ten opzichte van de normen die in 2021 gelden. Daarmee is de nieuwe norm voor 2025 minder streng dan eerder aangenomen, maar is de norm voor 2030 duidelijk strenger. De onzekerheid in consumentengedrag en de onzekerheid in de wijze waarop fabrikanten precies zullen voldoen aan de norm (meer of minder elektrische auto's) leidt tot een bandbreedte van +0,7 tot -0,7 Mton.

Voor bestel- en vrachtauto's was een veronderstelde norm niet beschikbaar voor de NEV 2017. De scherpere Europese normen leiden naar verwachting tot 0,9–1,4 Mton minder broeikasgasemissies in 2030.

De aangescherpte CO₂-normen voor personen-, bestel- en vrachtauto's zullen ook in de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van 2019 worden meegenomen.

Vraag 3

Aangezien de NEV 2017 slechts een verkenning is en het beleid later pas concreet wordt, bent u bereid de ambities voor personen- en bestelwagens mee te laten tellen in de totale opgave van 7,3 Mton? Zo ja, hoe verwerkt u dat? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Zie voor het antwoord de antwoorden op vraag 1 en vraag 2.

Vraag 4

Deelt u de mening dat om de klimaatdoelstellingen voor mobiliteit te halen, het belangrijk is dat deze en verschillende andere interessante en kosteneffectieve oplossingen wel moeten mogen meetellen als deze ten goede komen aan vermindering van de CO₂-uitstoot? Hoe en op welk moment kunnen wij die alternatieven het beste aandragen?

Antwoord 4

Ja, ik deel deze mening. In het ontwerpKlimaatakkoord zijn kosteneffectieve voorstellen gedaan om invulling te geven aan de reductiedoelstelling voor de mobiliteitssector van 7,3 Mton. Het kabinet werkt op dit moment aan de uitwerking. U wordt door de Minister van Economische Zaken en Klimaat geïnformeerd.