



Eerste Kamer der Staten-Generaal

Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. S. van Veldhoven – van der Meer
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Binnenhof 22
postbus 20017
2500 EA Den Haag

telefoon 070-312 92 00
fax 070-312 93 90

e-mail postbus@eerstekamer.nl
internet www.eerstekamer.nl

datum 19 februari 2018

betreft Vragen over het pakket inzake schone mobiliteit van de Europese Commissie

ons kenmerk 162506u

Geachte mevrouw Van Veldhoven – van der Meer,

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van het pakket 'Schone mobiliteit', dat op 8 november 2017 is gepresenteerd door de Europese Commissie. Tevens hebben zij met belangstelling kennisgenomen van de daarbij behorende BNC-fiches. De voornoemde commissie heeft besloten over de Europese Commissievoorstellen COM(2017)647¹ en COM(2017)676² vragen aan u te stellen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de Europese Commissievoorstellen en de bijbehorende BNC-fiches met betrekking tot schone mobiliteit. Zij hebben hierover nog enkele vragen ter verheldering.

De GroenLinks-fractieleden hebben met teleurstelling kennisgenomen van het Europese Commissievoorstel COM(2017)676. Daarover willen zij graag enkele vragen stellen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie achten de ambitie in de Europese voorstellen aan de lage kant. Daarom hopen zij dat u in de EU zal pleiten voor hogere doelstellingen. Zo wordt er in het voorstel COM(2017)676 een bonussysteem voorgesteld voor plug-inhybride voertuigen. De D66-fractieleden zijn van mening dat het wenselijker kan zijn om enkel volledig elektrische auto's te stimuleren. Voor het behalen van de klimaatdoelen zijn deze schonere auto's het meest noodzakelijk. Graag ontvangen deze leden een reactie hierop.

De leden van de D66-fractie constateren dat er geen verplicht percentage nul-emissievoertuigen in het voornoemde voorstel is opgenomen. Vindt u dat er in de onderhandelingen wel ingezet kan worden op een dergelijke stimulering van volledig schone auto's?

¹ E-dossier E170034, te raadplegen op:
https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170034_gemeenschappelijke_regels.

² E-dossier E170035, te raadplegen op:
https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170035_voorstel_voor_een.



datum 19 februari 2018

ons kenmerk 162506u

blad 2

De D66-fractieleden constateren voorts dat in het voorstel COM(2017)647 de instelling van een Europese vergunningsprocedure wordt geopperd ter vervanging van de ontheffingsmogelijkheid voor de concessieverlener. Zij zijn van mening dat dit een goede manier kan zijn om de rechtszekerheid voor internationale touringcar- en autobusdiensten te versterken. Bent u het met deze leden eens dat dergelijke harmonisatie van regelgeving wenselijk is? Kan de facilitering van dit duurzame alternatief voor autovervoer zodoende bijdragen aan de Europese en nationale klimaatdoelen?

De leden van de D66-fractie zijn ten slotte benieuwd in hoeverre u de mogelijkheid ziet om de ambities met betrekking tot duurzaamheid in de voornoemde voorstellen te verhogen in Europees verband. Indien dit niet voldoende is voor zowel de Nederlandse klimaatdoelen als het regeerakkoord, ziet u dan een mogelijkheid om met enkele andere Europese landen, als een kopgroep, afspraken te maken over meer ambitieuze normen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie

De GroenLinks-fractieleden stellen vast dat in het voorstel COM(2017)676 lagere CO₂-reductie-eisen voorgesteld worden dan het Europees Parlement in 2013 nodig achtte. Ook constateren zij dat de Europese Commissie haar eigen studies niet volgt. Ook de studie van de ICCT³, de *International Council on Clean Transportation*, concludeerde dat een ambitieuzer beleid de samenleving in zijn geheel minder kost dan het door de Commissie voorgestelde beleid. Volgens de ICCT is een CO₂-emissiereductie bij personenauto's van 70% (in 2035) het beste qua kosten voor de samenleving en de gebruiker. Deelt u deze analyse?

U wilt zich hard maken voor een CO₂-reductie van 55% in Europa in 2030 en bent teleurgesteld in het Europese Commissievoorstel. Hoe beoordeelt u dit voorstel in het licht van het streven naar een reductie van 55% CO₂ in 2030?

Voor de non-ETS-sector⁴ stelt Europa als doel een reductie van 30% CO₂. Bent u het met de GroenLinks-fractieleden eens dat dit doel te laag is om de doelen van het klimaatakkoord van Parijs te realiseren? En zal dit betekenen dat in het overige transport, de landbouw en de huisvesting veel grotere reducties gerealiseerd moeten worden? Hoe beoordeelt u dit? De ICCT berekent dat met het Europese Commissievoorstel een CO₂-reductie voor personenverkeer en busjes van 1,4% per jaar gehaald zal worden tot 2030. Om de doelen voor 2050 te halen, zal in de periode 2030 tot 2050 per jaar 5,5% reductie gerealiseerd moeten worden.⁵ Deelt u deze analyse? Acht u dit haalbaar?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in het BNC-fiche⁶ dat u voor 2025 een reductie met 25% CO₂ ten opzichte van 2021 nodig en haalbaar acht, terwijl de Europese Commissie niet verder wil gaan dan een reductie van 15%. Welke mogelijkheden ziet u om alsnog tot een ambitieuzer CO₂-reductiedoel in de EU te komen?

³ Briefing ICCT *January* 2018, p. 7. De briefing is te vinden op: <https://www.theicct.org/publications/ec-proposal-post-2020-co2-targets-briefing-20180109>.

⁴ ETS staat voor *Emissions Trading System*.

⁵ Briefing ICCT *January* 2018, p. 8. De briefing is te vinden op: <https://www.theicct.org/publications/ec-proposal-post-2020-co2-targets-briefing-20180109>.

⁶ Kamerstukken I 2017/18, 34 835, A, p. 4.



datum 19 februari 2018

ons kenmerk 162506u

blad 3

Ook ten aanzien van de lage-emissie en emissievrije voertuigen acht u de voorstellen van de Europese Commissie onvoldoende. U bent kritisch op het voorstel voor de bonus voor fabrikanten die meer dergelijke auto's op de markt brengen dan het gestelde doel vereist. Betekent deze bonus dat de fabrikanten in de rest van hun vloot minder CO₂-reductie hoeven te realiseren? Zo ja, hoe beoordeelt u dit? Bent u het eens met de GroenLinks-fractieleden dat in plaats van een bonussysteem een malussysteem zou moeten worden ingevoerd voor fabrikanten die te weinig lage-emissie en emissievrije voertuigen op de markt brengen? Zij lezen in de BNC-fiche dat u voor een malussysteem bent, maar het bonussysteem niet geheel wil afschaffen, maar wil beperken.⁷ Is dit juist? Waarom kiest u niet voor een consequente lijn met een malussysteem? Welke mogelijkheden ziet u om de doelen voor de lage-emissie en emissievrije voertuigen aan te scherpen?

U wilt in 2030 alleen nog nieuwe emissievrije voertuigen op de Nederlandse markt brengen. De huidige veel minder ambitieuze voorstellen van de Europese Commissie zullen het veel moeilijker maken dit doel te realiseren. Welke mogelijkheden ziet u om het doel voor 2030 alsnog te realiseren?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 16 maart 2018.

Hoogachtend,

Drs. J.E.A.M. Nooren

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving

⁷ Kamerstukken I 2017/18, 34 835, A, p. 7.