

Vergaderjaar 2017–2018

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 2463**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 19 januari 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, de vaste commissie voor Europese Zaken en de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat hebben op 13 december 2017 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **het voorstel van de Europese Commissie d.d. 9 november 2017 over CO<sub>2</sub>-emissies auto's en busjes COM (2017) 676 (Engelstalige versie);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 8 december 2017 met fiche: Verordening voor nieuwe CO<sub>2</sub>-normen van personenauto's en bestelwagens in 2025 en 2030 (Kamerstuk 22 112, nr. 2440).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,  
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,  
Azmani

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken en  
Klimaat,  
Diks

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,  
Tijdink

**Voorzitter: Remco Dijkstra**  
**Griffier: Koerselman**

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Jetten, Kröger en Ziengs,

en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.30 uur.

**De voorzitter:**

Goeiemiddag allemaal. Ik heet de Staatssecretaris, haar ondersteuning en de collega-Kamerleden van harte welkom bij het algemeen overleg van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Vandaag hebben we het over het behandelvoorbehoud CO<sub>2</sub>-emissies auto's en busjes, dat onderdeel uitmaakt van het mobiliteitspakket. Er zijn twee agendapunten; natuurlijk het EU-voorstel zelf, van 9 november, en het fiche van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, dat 8 december is uitgekomen. Ik geef die twee agendapunten in behandeling. Een behandelvoorbehoud is door deze Kamer op 27 november geplaatst. Dat is een instrument om de Kamer de kans te geven om in een vroeg stadium de Nederlandse inzet in de Brusselse onderhandelingen te bespreken en desgewenst ook informatieafspraken te maken met de Staatssecretaris over hoe we verdergaan in het verloop van deze onderhandelingen. Ik geef als eerste het woord aan de heer Ziengs, namens de VVD. U heeft drie minuten, maximaal.

**De heer Ziengs (VVD):**

Voorzitter. Die heb ik niet eens nodig, want er ligt een fiche voor waarin allerlei opties zijn beschreven. Als we al die opties voorbij zien komen, zien we natuurlijk ook dat de rode draad de enorme ambitie is die we met elkaar nastreven en die ook in het regeerakkoord keurig netjes is verwoord. We zien daar ook de verschillen die aangegeven worden en – laat ik het zo maar noemen – de beren op de weg die we eigenlijk al in het verschiep zien, daar waar wij in ieder geval verder willen gaan dan wat nu eigenlijk iedere keer voorbijkomt in het Europese. Ik denk dus dat de opdracht voor de Staatssecretaris een heel heldere is: wij sturen op die CO<sub>2</sub>-reductie en op de zaken die in dit stuk ook benoemd worden. Voor mij en voor onze fractie is het natuurlijk ook van belang dat de Staatssecretaris ons als Kamer daar echt in meeneemt, want we gaan de komende jaren iets in gang zetten waarmee we heel erg ambitieus zijn en waarbij we zien dat men de afgelopen jaren misschien lang vasthield aan technieken die er al waren, omdat men voldeed aan een bepaalde norm. We hebben die norm nu hoger gezet in die ambitie. Voor mij en voor mijn fractie is het dan van belang dat de Staatssecretaris op de diverse momenten waarop zij gaat aanzitten bij overleggen, of dat nou is in Europa en of dat nou is als iets zich gaat wijzigen in wat wij met elkaar als Kamer voor ogen hebben en in wat hierin beschreven wordt, ons als Kamer daar vroegtijdig in meeneemt en ons informeert en dat we daarin ook onze momenten kiezen om te kijken wanneer we nog kunnen bijsturen, als dat nodig is. Dat is allemaal gericht op de ambitie die we met elkaar gesteld hebben. Volgens mij is dat de lijn die we met elkaar daarin zouden moeten afspreken. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe zij die momenten denkt in te vullen en of ze bereid is om ons vroegtijdig te informeren over de zojuist door mij benoemde zaken. Dank, voorzitter.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Het voorstel dat er nu vanuit Europa ligt, is duidelijk niet sterk genoeg om de Nederlandse ambities waar te maken. We gaan als Kamer de Staatssecretaris op pad sturen met meer ambitie, maar hoe ziet de heer Ziengs de wisselwerking tussen enerzijds wat de Staatssecretaris in Europa voor elkaar gaat proberen te krijgen en anderzijds wat wij hier nationaal kunnen doen als extra beleid? En hoe kunnen wij daar zelf verder vaart aan geven?

De heer **Ziengs** (VVD):

De ambitie is natuurlijk beschreven, ook in het regeerakkoord. Daar zijn we het als regeringspartijen dus over eens geworden. Dat betekent wel dat je alert moet zijn op de verschillen die je nu in dit fiche eigenlijk al voorbij ziet komen met wat wij ambiëren. Als dat zou betekenen dat we ons uiteindelijk misschien in een achterstandspositie zouden manoeuvreren op het punt van administratieve lasten en het verschil met andere landen, zijn we daar ook heel erg alert op. Zoals het nu beschreven staat in het fiche, vallen die verschillen over het algemeen erg mee. Er wordt ook in het fiche aangegeven dat wat in Europa wordt voorgesteld, eigenlijk niet ver genoeg gaat. We hebben daar met elkaar een inzet voor besproken en afgesproken. Die is beschreven. Voor ons is van belang dat we in de tussenrapportages gewoon weten of we die lijn vasthouden en of we ter linkerzijde of ter rechterzijde misschien verkeerd zitten. Dan kunnen we als Kamer nog bijsturen. Daar was mijn vraag ook op gericht.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan mevrouw Kröger voor haar inbreng.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. We hebben de Europese voorstellen gelezen. Wat ons betreft sluiten ze op geen enkel punt aan bij de ambities van Nederland, de ambities van de EU zelf of het klimaatakkoord van Parijs. Sterker nog, ze sluiten niet eens aan bij de ambities van de auto-industrie zelf, want de meeste autofabrikanten geven in ieder geval voor de schermen aan veel harder te willen inzetten op zero-emissies of plug-inhybride dan de Commissie van plan is voor te schrijven. Daarmee lijkt de Commissie op dit moment de ambitie naar zero-emissie eerder te vertragen dan dat die ambitie met deze voorstellen wordt versneld. Als het voorliggende voorstel ongewijzigd wordt doorgevoerd, is er echt een groot probleem met het halen van onze klimaatdoelstellingen. De vraag is dan ook wat wij als Nederland als eigen beleid hiertegenover moeten zetten en of we parallel aan deze Europese plannen in Nederland ook onze plannen gewoon door moeten trekken.

GroenLinks is blij dat het kabinet goed heeft opgelet. Uit dit BNC-fiche blijkt ook dat het kabinet echt inzet op een scherpere richtlijn. Dat blijkt uit de brief van de Minister en ook uit de antwoorden op de schriftelijke vragen die wij twee weken geleden hebben gesteld, maar in beide stukken valt ons wel op dat de hoop echt is dat Europa alles gaat oplossen, terwijl de geschiedenis van sjoemeldiesel en misleidende verbruikscijfers heeft laten zien dat we daar eigenlijk helemaal niet op kunnen vertrouwen. Geen enkele Europese emissienorm is in de praktijk ooit gehaald. We zien ook in het voorliggende EU-voorstel duidelijk het handschrift van de autolobby. Dit is wat ons betreft niet serieus te nemen. We verwachten echt een stevig verzet van Nederland in Europa.

De heer **Ziengs** (VVD):

Mevrouw Kröger meldde eerst – toen kreeg ik toch weer wat hoop over het standpunt van de SP – dat de auto-industrie...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

GroenLinks, wellicht?

De heer **Ziengs** (VVD):  
GroenLinks. Wat zei ik? Zei ik SP?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):  
Geheel de verkeerde partij.

De heer **Ziengs** (VVD):  
Neem me niet kwalijk. Ik haal ze allemaal door elkaar. Als het ter linkerzijde van het spectrum is, vergeet ik inderdaad altijd de partijen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):  
Dat zijn dan een hoop partijen.

De heer **Ziengs** (VVD):  
Ik zal mijn best doen.

De **voorzitter**:  
Uw vraag, meneer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):  
U merkt dat ik word onderbroken. Dan wordt het wat moeilijk om mijn betoog overeind te houden, maar ik pak de draad weer op. Mevrouw Kröger gaf aan dat de auto-industrie nu al duidelijk aangeeft dat zij veel verder wil dan de Europeanorm. Dan denk ik: yes, dan zijn we op de goede weg. Die kant moeten we nog opgaan. Vervolgens ging het betoog van mevrouw Kröger over op de sjoemeldiesel. Daarvan hebben we altijd helder gezegd: als er gesjoemeld wordt, moet je dat keihard aanpakken. We hebben ook gezien dat bij bepaalde merken die sjoemelarij niet heeft plaatsgevonden en bij andere wel. Daar is ook keihard tegen opgetreden, en terecht. Mijn vraag aan mevrouw Kröger is dus de volgende. Als zij nu al constateert dat de auto-industrie – dan heb ik het niet over de autolobby, die zij later noemde – daadwerkelijk die stappen zet die zij aangeeft te gaan zetten, zou zij dat toch moeten omarmen en zou zij toch moeten zeggen: kijk toch eens aan hoe de branche dat zelf oppakt; dat is marktwerking, subliem en fantastisch? Daar wil ik mevrouw Kröger graag iets over horen zeggen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):  
Dank u wel voor deze vraag. Kijk, de auto-industrie zegt nu in woord dat ze echt een omslag wil maken naar full electric. Volvo deed dat laatst en ook andere merken deden dat. Dat is heel positief. Ik denk dat de praktijk aan de ene kant laat zien dat we te maken hebben met het hele issue dat auto's eigenlijk een veel hogere emissie hebben dan zou blijken uit de test – dat is dus het onderwerp «sjoemeldiesel» – en aan de andere kant dat er toch nog meer nodig is om dit echt vaart te geven. Als we het alleen aan de markt overlaten, gaan we de doelstellingen van Parijs niet halen. Als we het alleen aan dit voorstel van Europa overlaten, gaan we die ook niet halen. Ik ben daardoor blij met de ambities van dit kabinet met betrekking tot «2030 full electric». Mijn vraag blijft dus eigenlijk dezelfde. We gaan ons best doen om het in Europa goed te regelen. Dat hoop ik ook echt. Daar geven we de Staatssecretaris een stevig mandaat voor mee, maar wat doen we parallel om ervoor te zorgen dat we, als Europa onder druk van bepaalde landen toch niet de stappen zet die wij willen, in Nederland gewoon klaar zijn om die omslag te maken en dat we daar de kansen in pakken?

De heer **Ziengs** (VVD):  
Dan proef ik toch weer, ook in deze reactie, dat we hier in Nederland kennelijk iets moeten gaan doen. Daarbij moet je het realiteitsbesef natuurlijk niet uit het oog verliezen. Vandaar dat ik de Staatssecretaris

vraag om tussenrapportages. De auto-industrie heeft aangegeven: wij gaan deze handschoen oppakken; wij gaan verder dan Europa. Ik denk dat je dan ook andersom kunt redeneren: kijk nou eens even hoe goed je dat doet met elkaar en geef hun dan ook een keer de credits en de ruimte. Dat betekent ook dat er een markt ontstaat, want uiteindelijk heb je een markt nodig op Europees niveau, ook om ervoor te zorgen dat dergelijke initiatieven vanuit de auto-industrie rendabel zijn. Om te denken dat wij hier in Nederland alleen het verschil kunnen maken... We willen de voortrekker zijn. Dat willen we ook met elkaar, maar dat wil niet zeggen dat we daar direct op dat moment daadwerkelijk toe in staat zijn. Ik vind dus dat je die samenwerking goed moet benoemen en dat je dit niet in het negatieve zou moeten trekken. Dat zou mijn boodschap aan mevrouw Kröger zijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben het er geheel mee eens dat Nederland in die koplopersrol met andere landen op kan trekken, dat je daar echt een stevig geluid laat horen voor de ambities die wij op die maat hebben en dat daar echt een hele hoop moet gebeuren. Ik denk dat het heel belangrijk is dat de auto-industrie niet alleen zegt dat ze bepaalde dingen wil maar dat we ook echt de omstandigheden creëren waardoor we die omslag naar elektrisch zo snel mogelijk maken en dat daar wel degelijk ook beleid voor nodig is, want dat heeft de praktijk de afgelopen jaren laten zien.

Ik noem een aantal concrete punten die wij de Staatssecretaris nog graag mee willen geven, in de eerste plaats de echte noodzaak in dit hele proces van real driving emissions tests op basis van realistisch rijgedrag en realistische rijomstandigheden door onafhankelijke instituten met niet-geprepareerde voertuigen. Dat is een belangrijk punt. Het volgende punt is dat alle vormen van sjoemeldiesel, overtredingen et cetera echt effectief juridisch worden aangepakt en dat Europa op dit moment eigenlijk nog niet de handhavingsmechanismen heeft om goed en effectief te handhaven. Het emissiedoel zou wat ons betreft zijn: minimaal -55% in 2030 en een quotum voor elektrische auto's, zodat we echt met een quotum gaan werken. Het volgende punt is de vrijheid voor lidstaten om scherpere eisen te stellen voor nieuwe toelatingen in de lidstaat. Vervolgens: een ambitieus tussendoel voor 2025 om het gat tussen de doelen van 2021 en 2030 te overbruggen. Wij zijn bezorgd over de plannen voor een gelijkstelling van zero-emissies en het fossiele lng en cng. Dat betekent dat het belangrijk is dat er vergelijkbare ambitieuze doelstellingen komen voor bussen en zwaar vrachtverkeer, met -30% in 2030.

De **voorzitter**:

En uw laatste zin.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn laatste zin gaat meer over het proces: een regelmatig verslag van de lopende onderhandelingen én parallel daaraan het verkennen van de beleidsopties voor nationaal beleid als blijkt dat we in Europa een fout maken en het regelmatig informeren van de Kamer daarover.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de heer Van Aalst, die spreekt namens de PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Het zal u niet verbazen: de PVV ziet helemaal niets in dit voorstel. Wij willen het liefst af van het hele systeem met CO<sub>2</sub>-normen en daaraan gerelateerde bijtellingen in belastingen. Nederlanders willen zelf een auto die steeds schoner en zuiniger is, al is het alleen maar omdat ze daar anders bij de pomp de rekening voor

betalen. Het is dus aan de markt om aan de vraag van de consument te voldoen en steeds schonere en zuinigere auto's te produceren. Daar hebben ze helemaal geen Europese verordening en aanverwante regelgeving voor nodig en al helemaal geen beloningssysteem, zoals in dit voorstel is opgenomen. Het is bijna aanzetten tot fraude, zoals we dat in het verleden ook bij Volkswagen hebben gezien. Dit brengt mij bij mijn eerste vragen. Wie gaat deze normen controleren? Kan de Staatssecretaris ook een indicatie geven hoeveel ambtenaren in Nederland en in de EU zich bezighouden met deze systematiek van CO<sub>2</sub>-normen en daaraan gerelateerde bijtellingen en belastingen? Dan heb ik het dus niet alleen over de handhaving, maar ook over het optellen, bedenken en het uitvoering geven aan deze regelgeving. Ik wil de Staatssecretaris nog wel matsen als zij dit niet kan voor de hele EU. Kan zij dan op z'n minst aangeven hoeveel fte daar op haar ministerie mee bezig is en hoeveel geld hier jaarlijks mee gemoeid is? Eén ding staat als een paal boven water: de automobilist krijgt uiteindelijk de rekening gepresenteerd. Dit voorstel leidt voor de automobilist namelijk tot een hogere aanschafprijs en daarin zijn nog niet eens de Nederlandse aanscherpingsplannen meegenomen, want als Nederland met een voorstel komt voor drie keer zo hoge reductiepercentages, betekent dat voor de automobilist waarschijnlijk ook drie keer zo hoge prijzen. Hoe verhoudt dat zich tot de huidige praktijk dat de autoverkoop in Nederland sterk terugloopt en dat de import van in het buitenland aangeschafte auto's is verdubbeld? Wordt dit niet versterkt door de Nederlandse kop op dit voorstel?

De heer **Jetten** (D66):

Het is interessant dat de heer Van Aalst verwijst naar toenemende import vanuit het buitenland. Ik ben benieuwd of de heer Van Aalst ervan op de hoogte is dat China en Amerikaanse staten zoals California allang verplichtingen aan hun autofabrikanten opleggen om helemaal over te stappen op non-emissieauto's, dat we als Europa, als we dat niet ook in Europa gaan doen, de strijd met China en Amerika gaan verliezen en dat daardoor in de toekomst ook de banen op het spel staan van al die duizenden mensen die in Europa, ook in Nederland, in de automobielin-dustrie werken. Is de PVV het dus met mij eens dat we juist in Europa moeten zorgen dat Europa marktleider is op het gebied van schone mobiliteit?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik doelde met name op de import uit ons aangrenzende landen. Die import stijgt gigantisch, met name uit Duitsland. We gaan waarschijnlijk hier gigantisch veel van die elektrische auto's in de showroom zetten, waar ze zullen blijven staan, en vervolgens gaan we de vervuilende auto's uit het buitenland halen. Dat is punt een. Dan punt twee. Prima dat we schonere auto's willen, maar laat dat dan vooral over aan de vraag van de consument en de markt die daarop anticipeert.

De heer **Jetten** (D66):

Ik constateer dat andere landen, zoals China en Amerika, echt voorop lopen met de productie van schone voertuigen, dat duizenden daar werk in vinden en dat de PVV niet bereid is om ervoor te zorgen dat de Europese fabrikanten ook die voorsprong kunnen pakken zodat we die banen ook in Europa behouden.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Nee. De PVV heeft niet de illusie dat wij als overheid kunnen gaan bepalen hoe de markt moet gaan handelen. Wij denken dat het juist als je het aan de markt overlaat vanzelf heel mooi gestalte gaat krijgen.

Voorzitter. Sowieso vindt de PVV het merkwaardig dat de Staatssecretaris als D66'er, als vriendin van Verhofstadt en als voorstander van één federaal Europa er ook hier weer, net als bij de biobrandstoffen, voor kiest om af te wijken van het Europese voorstel. Dat lijkt ons toch wat tegenstrijdig. Dus als de Staatssecretaris dan toch zo nodig een beetje de PVV'er wil uithangen, zou ik zeggen: handel daar dan ook naar en stem dit voorstel in Europa van tafel. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dat was een interessante gedachtewisseling, ook onderling. We hadden allemaal één interruptie. Maar we zitten ook met de tijd en we kijken zo even hoe ver we komen. De Staatssecretaris heeft driftig meegeschreven. Mijn excuses, we zaten zo in het debat. Ik geef eerst het woord graag nog aan de heer Jetten. U hebt ook drie minuten en u kunt ook nog geïnterrupteerd worden, alleen door de heer Van Aalst. Let u op, meneer Van Aalst. Ga uw gang, meneer Jetten.

**De heer Jetten (D66):**

Dank u wel, voorzitter. Zelden zie je dat het kabinet op zo'n manier korte metten maakt met een Europees voorstel. Dat was duidelijk te lezen in het fiche. Een paar quotes die mij opvielen in dat fiche waren «het voorstel biedt geen sterke stimulans», «we hebben reductiepercentages nodig die drie keer zo hoog zijn», «het ambitieniveau is onnodig laag» en «het ligt meer op het niveau van de hekkensluiters dan van de koplopers». Dat zijn harde, maar terechte conclusies die het kabinet trekt naar aanleiding van de Europese voorstellen. Op deze manier gaan we de doelstellingen die wij in het regeerakkoord hebben afgesproken en ook die landen onderling in het Parijsakkoord hebben afgesproken absoluut niet halen.

Voordat ik inga op een aantal voorstellen uit dat Europese plan, is er één punt dat ik zelf mis en dat is dat er geen verplicht percentage is voor nulemissievoertuigen. Ik had het daar net in het interruptiedebatje met de heer Van Aalst ook al over. China en Amerikaanse staten als Californië hebben al lang zo'n verplicht percentage voor nulemissievoertuigen. Willen we fabrikanten in de toekomst concurrerend houden, moeten we dat volgens mij ook in Europa doen. Ik heb daar graag een reactie van de Staatssecretaris op.

In het voorstel staat wel dat fabrikanten een bonus krijgen als zij meer laag- en nulemissievoertuigen bouwen dan wordt verwacht, maar dat er geen straf is als zij dat doel niet halen. En dat terwijl we bij dieselgate hebben gezien dat diezelfde autofabrikanten jarenlang hebben gesjoemeld, doordat er sprake was van zwakke handhaving. Gaat de Staatssecretaris daarom pleiten voor een zogenoemde «malus» voor fabrikanten die de doelstellingen niet halen? Daarnaast heb ik twijfels bij het stimuleren van plug-inhybrides. Wat D66 betreft is dit het moment om volledig in te zetten op full electric. Toch geldt het voorgestelde bonussysteem ook voor plug-inhybrides. Wij zouden zeggen dat we alleen nog bonussen moeten geven aan echt schone auto's. Is de Staatssecretaris dat met D66 eens en gaat zij dan ook in Europa pleiten voor het schrappen van die bonus voor plug-inauto's?

En dan – dat kwam net ook al ter sprake – nog een parallel met dieselgate. Ik mag hopen dat we daar inmiddels allemaal de lessen van hebben geleerd. We hebben destijds in de discussies bijna een heilige graal met elkaar benoemd, namelijk de «real driving emissions»-test. Geen proeven meer in een lab, maar echt meten wat een auto op de weg uitstoot. Dit voorstel van Europa spreekt toch weer over nieuwe labtestmethodes en niet over de «real driving emissions»-tests. Wat is de rol van die RDE-test in dit voorstel en is de Staatssecretaris bereid om ook hier te pleiten voor verdere aanscherpingen?

Tot slot het algehele ambitieniveau. Ik zei het aan het begin al: dat is gewoon te laag. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris mogelijkheden

ziet om, net als premier Rutte nu in Parijs aan het pleiten is voor een kopgroep voor 55% CO<sub>2</sub>-reductie, in Europa een kopgroep te vormen met landen die verder willen gaan op nul emissie voor voertuigen. Want we moeten – net in het interruptiedebatje tussen de heer Ziengs en mevrouw Kröger ging het daar ook al kort over – met deze Europese plannen op een gegeven moment in gaan zetten op de Europese maatregelen. Maar het is natuurlijk veel mooier als we dat met een aantal landen gezamenlijk kunnen doen, zodat we een zo groot mogelijk gelijk speelveld creëren. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Ja. En daar is zij dan, de langverwachte interruptie van de heer Van Aalst voor de heer Jetten.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Ja, dank u wel voorzitter. Ik laat het toch niet lopen. Laat ik terugkomen op wat de heer Jetten zelf ook inbracht in zijn interruptie op ons, op de PVV. Als het zo goed gaat in het buitenland, in China, in die branche, waarom wil D66 dan al die CO<sub>2</sub>-normen, regels en belastingen dwingend opleggen? Als het zo goed is, zou de markt dit toch wel vrijwillig oppakken?

**De heer Jetten (D66):**

Je ziet dat de fabrikanten nu, in elk geval in woord, de goede kant opgaan, met aankondigingen dat ze alle auto's of alle modellen die ze produceren ook in een schone variant gaan aanbieden. Maar de afgelopen jaren heeft de automobiellindustrie in Europa geen heel goed trackrecord opgebouwd. Soms helpt het ook als een overheid gewoon heldere kaders stelt waarbinnen de markt zijn werk kan doen. Ik denk dat het ook voor schone voertuigen goed zou zijn om gewoon helder te maken dat in Europa de toekomst nulmissievoertuigen is. Daarbinnen kunnen die bedrijven met elkaar concurreren, maar we gaan er wel voor zorgen dat Europa koploper is en dat we al die groene banen ook in Europa behouden.

**De voorzitter:**

Nou, dat was «m dan echt. Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Voorzitter. Ik denk dat ik de meeste vragen meteen kan beantwoorden. Voor een paar specifieke vragen zal ik zo meteen even kijken wat we nog missen.

Als ik het gevoel in de commissie zo hoor, hoor ik eigenlijk, op één uitzondering na, allemaal pleidooien voor meer ambitie in dat Europese voorstel. Het is ook absoluut de inzet van mij en van het kabinet om te proberen om toch zo veel mogelijk via dat Europese voorstel die ambitie op te krikken. Er is een aantal concrete suggesties gedaan, onder anderen door de heer Jetten. Dat zijn ook allemaal opties die ik graag meenemen bij het bekijken waar we in die onderhandelingen mogelijkheden en meerderheden kunnen vinden voor aanscherping van die ambitie. Want dat is iets wat ik u allemaal hoor zeggen en dat kunnen we volgens mij doen.

De heer Ziengs zei: stuur op CO<sub>2</sub>. Ja, dat gaan we doen. De Kamer goed meenemen. Ja, dat gaan we zeker doen. Oppassen met de verschillen. Dan gaan we meer naar de langere termijn. Natuurlijk moeten we op dit onderwerp steeds blijven bezien wat de ontwikkelingen zijn en blijven evalueren wat die voor Nederland betekenen. Maar ik ben blij met de oproep om met een stevig mandaat naar Brussel te gaan en voel me daarin gesteund door de Kamer als ik de woordvoerders zo hoor.



Mevrouw Kröger vroeg daarnaast wat Nederland aan eigen beleid gaat inzetten. Dat is natuurlijk eigenlijk een soort meertrapsraket. Eerst gaan we alles op alles zetten om in Europa die ambitie zo stevig mogelijk te krijgen. Maar we zijn er ons ook zeer van bewust dat dat met wat er nu ligt onvoldoende zal zijn. We gaan natuurlijk ook kijken of we het met een kopgroep van landen kunnen doen. Ook dat staat in het regeerakkoord. Nederland wil kijken of we met een kopgroep van landen soms verder kunnen gaan, maar het liefst natuurlijk zo veel mogelijk in gezamenlijkheid. Wat de heer Ziengs terecht zegt, is dat de Nederlandse markt natuurlijk maar een klein onderdeel is van die Europese markt. Hoe meer je gezamenlijk optrekt, hoe meer het voor die autofabrikanten loont om daar sneller actie op te ondernemen.

Dan kom ik meteen op een deel van mijn reactie op de heer Van Aalst, die zegt dat de markt het zelf wel doet. Maar de markt doet het wel zelf anticiperend op een kader. Je ziet nu dat de afspraken van Parijs en de doelstellingen van de verschillende landen hun schaduw vooruitwerpen. Er is ook een reden voor de markt om aan de gang te gaan. Ik denk dat je op dit terrein ziet dat de markt sneller is dan de politiek. We zien op meerdere terreinen dat bedrijven sneller zijn, een koplopersrol aannemen en dan eigenlijk aan de overheid vragen: ga met ons mee, help ons daarbij. Dat zie je hier ook gebeuren.

De verwachting is dus inderdaad dat er op die markt heel veel gaat gebeuren de komende jaren. Dat gaan we goed volgen. We gaan met allerlei flankerende maatregelen proberen om het ook in Nederland zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Laat Infrastructuur gemeenten de mogelijkheid geven om te differentiëren in parkeertarieven. Dat zijn ook allemaal dingen die genoemd zijn in het regeerakkoord, en dat allemaal in de context van dat streven voor de langere termijn.

Mevrouw Kröger vroeg nog naar het emissiedoel van -55%. Dat staat ook in het regeerakkoord. Dat is waar Nederland op inzet in Europa. We moeten natuurlijk met elkaar proberen om dat zo hoog mogelijk te krijgen. Ook daar is er de bereidheid om te kijken of we met een kopgroep zo ver kunnen komen. Dat is iets waaraan gewerkt wordt.

Mevrouw Kröger noemde een quotum als mogelijke optie. Ik ben bereid om breed te kijken naar opties waarvan ik het gevoel heb dat ze van toegevoegde waarde zijn in de discussie zoals die gaat lopen in Brussel. Het lijkt me niet slim om onze hele onderhandelingsinzet hier tot in detail te specificeren, maar ik beloof u dat waar ik mogelijkheden zie voor aanscherping ik daarachteraan ga. De gelijkschakeling van fossiel, cng en echt schoon heeft ook onze aandacht getrokken en dat leek ons ook niet terecht.

Op de opmerking van de heer Van Aalst dat we geen Europa nodig hebben, heb ik al gereageerd. Ik zie daar een fundamenteel verschil van opvatting over hoe de werking van de markt wordt gestimuleerd op dit moment. Een terecht punt dat hij noemde – de heer Ziengs noemde dat ook als aandachtspunt – is dat je wel moet kijken wat je reëel kunt doen met de Nederlandse markt, ook op andere onderwerpen. In het klimaatbeleid zien we soms dat als je iets doet wat alleen maar leidt van verplaatsing van vervuiling, je eigenlijk niets oplost. Dat zal ook niet zijn waar dit kabinet voor kiest. Het zal een balans kiezen door die koplopersrol zo goed mogelijk in te vullen en daarmee kansen te creëren voor het bedrijfsleven, zonder zo ver op de markt vooruit te lopen dat je eigenlijk elke aansluiting verliest.

De opmerking die de heer Jetten maakte over het strategische belang van Europa om ook in die auto-industrie door te schakelen naar die volgende industrie om ook banen in die sector te behouden, is natuurlijk van een heel strategische aard en heel reëel. Plug-inhybrides, een verplicht percentage nulmissievoertuigen en straf als ze dat niet halen, dat zijn allemaal elementen die ik zie als interessante onderdelen van het aanscherpen van onderhandelingen.

Dan het punt van dieselgate en handhaving. Daar is een heel aantal gedetailleerde vragen over gesteld. Meer in zijn algemeenheid is dit volgens mij de plek om dat met elkaar te bespreken. Wat voor mij geldt, is dat een consument die een auto koopt, wat voor auto dan ook, moet weten dat die auto levert wat wordt beloofd. Daarin moeten we naar elektrische voertuigen net zozeer streng zijn als naar diesel- of benzinevoertuigen. De consument koopt een product en dat moet gewoon goed zijn. De test die daaronder ligt, moet reëel zijn. Er zijn afwegingen. Soms wordt gezegd dat je een bepaald onderdeel in een laboratorium moet doen, zodat het reproduceerbaar is. Maar je moet als consument goed weten dat als je een auto koopt met een bepaald bereik, die dat ook haalt of onder welke voorwaarden. Je moet weten wat je koopt. Dat geldt voor alle auto's. Daarom moet het systeem goed genoeg zijn voor alle auto's. Ik kijk even naar de ondersteuning om te zien of ik nog heel specifieke vragen heb gemist. Er is gevraagd of ik de Tweede Kamer kan toezeggen haar te informeren over belangrijke stappen in het onderhandelingsproces. Dat is inderdaad een cruciaal onderdeel van dit specifieke AO over zo'n behandelvoorbehoud. Dat wil ik uiteraard met alle plezier doen. Ik verwacht dat de onderhandelingen in januari van start zullen gaan en zal u dan ook graag op de hoogte houden. Dat was een vraag van de heer Ziengs.

Wie gaat de normen controleren, vroeg meneer Van Aalst nog. De Europese Commissie controleert of voertuigfabrikanten aan de normen voldoen. Mochten ze hier niet aan voldoen, kost dat € 95 per extra gram per auto. Daar zit dus ook meteen een sanctie op.

Meneer Jetten vroeg nog wat de rol is van de RDE-test in dit voorstel. Die RDE-test gaat alleen over de schadelijke stoffen. Dan kom ik eigenlijk terug op dat algemene punt: elke auto moet doen wat hij zegt dat hij doet. Ik ga ervan uit dat de invoering van de WLTP-test afgelopen september daar ook voor deze auto's aan bij zal dragen. Wil ik pleiten voor een zero-emissiequotum, zoals China en Californië? Dat is een van de punten die ik graag meeneem bij de afwegingen over de manier waarop we dit voorstel kunnen aanscherpen. Hoe meer ideeën we daarvoor in het mandje hebben, hoe meer we kunnen testen waarvoor we steun kunnen vinden bij de collega's. Weer in die kopgroep, want ook bij dit soort aanscherpingen zullen we echt samen met de andere landen moeten bekijken waar het ons zou kunnen lukken.

**De voorzitter:**

Dank u wel en mijn complimenten, want dat ging ook helemaal zonder schorsing. Uit het hoofd bijna. U kan dat, dat weet ik. Maar het kwam er ook helemaal uit, dus dat is helemaal mooi. Ik zie nog wel wat vragen.

**De heer Ziengs (VVD):**

De Staatssecretaris gaf aan dat ze in het kader van de onderhandelingen die ze nog moet gaan voeren hier natuurlijk niet de hele strategie ter tafel kan brengen. Dat begrijp ik heel goed. Alleen staat in het stuk, het fiche, dat de impactassessment aangeeft dat als je doorrekent op de oorspronkelijke doelstellingen, die voor de transportsector, je in elk geval een heel zware taakstelling neerlegt richting landbouw en gebouwde omgeving, zo je die lijn zou gaan volgen. Ik wil de Staatssecretaris in elk geval meegeven – ik neem aan dat zij dat zelf ook wel een beetje tussen de oren heeft – dat we in elk geval niet door vast te houden aan heel oude normen, terwijl wij andere normen willen in Nederland, dit als argument te gebruiken in Europa. Dit zijn natuurlijk punten waarvan men in Europa misschien denkt: oh, daar hebben we helemaal geen rekening mee gehouden, maar als we die taakstelling willen gaan halen dan leggen we het op bordje van een ander neer. Dan heb je het over een andere groep in hetzelfde Europese land. Dat was het enige wat ik nog even mee wilde geven.

**De voorzitter:**

Wilt u daar nog op reageren, Staatssecretaris? Dan doen we het even in interruptievorm.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Ja, uitstekend. Nee, inderdaad. De overall doelstelling die we moeten halen die staat. Dus als we die niet in de ene sector halen, waar die wel heel doelmatig gehaald kan worden, moeten we misschien ondoelmatige of duurdere maatregelen gaan nemen in een andere sector en dat zou natuurlijk heel erg zonde zijn. Daarom is de basis van het kabinetsbeleid om het gewoon over de sectoren te verdelen, maar om echt te sturen op die CO<sub>2</sub>-uitstoot en op een kosteneffectieve manier van het halen van dat doel. Specifiek dat punt moeten we ook in Europa goed onder de aandacht brengen, dus terecht dat de heer Ziengs hier aandacht voor vraagt.

**De voorzitter:**

Aan de hand van de beantwoording heeft mevrouw Kröger nog een vraag.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ja, toch een vraag over het tweesporentraject. Er is aan de ene kant een inzet in Europa. Ik hoor aanvullend op het fiche goede dingen van de Staatssecretaris. Maar Nederland probeert ook voor te sorteren of er klaar voor te zijn als het tegenvalt in Europa: wat gaan we zelf doen? De Staatssecretaris noemt flankerend beleid en maatregelen die in het regeerakkoord genoemd zijn. Mijn inschatting is dat er, als we in 2030 nieuwe auto's full electric willen hebben, waarschijnlijk wel wat meer nodig is. Ik ben dus benieuwd of we bericht krijgen over de voortgang van wat Nederland zelf wil doen om voor te sorteren op de 2030-doelstelling, parallel aan dat de Kamer geïnformeerd wordt over de voortgang in Europa. GroenLinks zou dus graag snel een overzicht krijgen van het type beleid waaraan de Staatssecretaris denkt.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Mevrouw Kröger gaat op haar wenken bediend worden en zelfs nog meer krijgen dan alleen over transport. Zoals ik net al zei, maakt onze doelstelling voor transport deel uit van de brede, ambitieuze doelstelling die dit kabinet heeft geformuleerd om in 2030 49% te halen. Er komt dus een plan voor de invulling van die hele 49%. Dat wordt de komende maanden uitgewerkt, met daarbij ook dit spoor. Daarbij hopen we natuurlijk nog steeds zo veel mogelijk via Europa in te kunnen vullen, maar we zullen er ook realistisch over zijn dat het niet in één keer drie keer zo veel zal zijn als nu. Het heeft een bepaalde marge. Dat zal sowieso, denk ik, voor het hele programma gelden. Je moet altijd blijven bedenken dat sommige ontwikkelingen sneller gaan dan je verwachtte, maar andere langzamer. Uiteraard wordt er hard gewerkt aan de uitwerking van het pakket van het hele energie- en klimaatakkoord. Ook in samenwerking met allerlei belangrijke maatschappelijke partijen, die we hard nodig zullen hebben om het in de praktijk te kunnen brengen. Papier is geduldig, maar het gaat om de resultaten.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Daarbij denk ik dat het feit dat we als Nederland additionele maatregelen nemen onze positie beïnvloedt om in Europa verdergaand beleid te krijgen. Het wordt onderdeel van de transitiepaden voor het klimaatakkoord, maar op welke termijn kunnen wij dit over mobiliteit verwachten? Dat is me nog even niet helemaal scherp.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Samen met al het andere. We gaan er in de komende maanden aan werken. Ik geloof dat het de ambitie van Minister Wiebes is om voor de zomer met een uitwerking van dat akkoord te komen.

**De voorzitter:**

Naar aanleiding van de beantwoording heeft de heer Van Aalst een vraag.

**De heer Van Aalst (PVV):**

Ik dank de Staatssecretaris allereerst voor de antwoorden, zonder schorsing. Ik vergeef het haar dus ook dat ze volgens mij één vraag niet beantwoord heeft. Daar kom ik zo op terug.

De antwoorden van de Staatssecretaris hebben mij alleen maar gesterkt in het standpunt van de PVV. Als de markt anticipeert op de consument, en zich daardoor afstemt op de vraag, is dat fantastisch. Het is dan volgens mij juist geen taak van de overheid om allerlei beperkingen op te werpen. Er is discussie over de banen die mogelijk in het geding zouden zijn, maar als je al die reductiepercentages nog weer drie keer gaat verhogen, is dat volgens mij heel oninteressant voor Nederland. Het leidt volgens mij tot een lagere verkoop en import uit het buitenland. Dat gaat ten koste van onze banen. Ik denk dus dat wij op het goede spoor zitten.

Dat brengt me bij de vraag die nog openstond. Als we dit soort gekke dingen bedenken boven op de Europese regelgeving, hoeveel fte's zijn hier dan op het ministerie mee bezig? Ik heb u al respijt verleend wat de Europese ambtenaren betreft, maar hoor nog wel graag hoeveel geld we hier in de Kamer aan uitgeven.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

De heer Van Aalst zegt dat de markt anticipeert op de vraag van de consument. Ik gaf in mijn antwoord aan dat de markt ook anticipeert op beleid waarvan men weet dat het komt. De koers is heel helder. We hebben namelijk maar één aarde. We hebben in het akkoord van Parijs wereldwijd gezegd: we gaan klimaatverandering tegen. De markt weet dus ook dat er op dit punt regelgeving zal komen, om een level playing field te creëren en eerlijke spelregels te hebben voor iedereen die op die markt actief is. Daarop bereidt de industrie zich voor. Dan wordt het punt van de heer Jetten weer relevant. Als andere landen sneller zijn en marktaandeel pakken voordat onze eigen bedrijven de kans krijgen om het te pakken, is dat een reden om er samen met de industrie voor te zorgen dat wij die kansen niet laten lopen in Europa, bijvoorbeeld door te investeren in innovatie. Dan loopt het uit op import die echt ten koste gaat van de banen in Europa. Dat moeten we niet willen.

De heer Van Aalst vroeg om een indicatie van het aantal ambtenaren dat in Nederland en in de EU met de normen bezig is. Op het ministerie is dat 1 fte. In Europa zijn dat 2 tot 3 fte's. Dat is wat ik daar nu over kan melden aan de heer Van Aalst.

**De voorzitter:**

Oké, dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn. Is er behoefte aan een tweede termijn, of een vraag of een opmerking? We hebben best al wat gewisseld. De heer Ziengs?

**De heer Ziengs (VVD):**

Nee, voorzitter. Toen ik dacht de tweede termijn in te zetten, heeft u dat omgezet in een vragenronde en kregen we een andere dynamiek in de discussie. Dat vond ik een mooie oplossing, trouwens, dus ik maak geen gebruik van een tweede termijn. Dank.

**De voorzitter:**

Prima. We zijn efficiënt vandaag. Mevrouw Kröger, heeft u behoefte aan een opmerking, een vraag of een tweede termijn? Een derde termijn komt er niet, maar u mag nog wel iets zeggen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We hebben het nu vooral heel erg gehad over de CO<sub>2</sub>-eisen, maar ik wil iets zeggen over het andere BNC-fiche over het aanbestedingsbeleid. Dat lag ook voor. Dat fiche betreft de CO<sub>2</sub>-regels voor de publieke aanbesteding van auto's en busjes. Mijn vraag daarover is dezelfde als die over het andere fiche: hoe zorgen we dat we als Nederland zelf ambitieus zijn en Europees een ambitieuzer geluid laten horen? Uit recent onderzoek van Natuur & Milieu, waar ik Kamervragen over heb gesteld, blijkt dat de overheid nog steeds helaas vieze diesels koopt in plaats van de omslag al maakt. Het moet dus weer eigenlijk gaan om twee sporen: een sterk geluid in Europa, maar ook in Nederland al een flinke stap zetten richting elektrisch.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Ik heb slechts een korte opmerking. Wij zien voornamelijk een probleem qua concurrentie op de Nederlandse markt vanwege het feit dat wij hier in Nederland straks drie keer zo hoge reductienormen gaan stellen. Het probleem zit, denk ik, niet in onze koploperspositie ten opzichte van Amerika of China, maar juist bij de import uit Duitsland. Dat probleem is al aangekaart in de Kamer. Sterker nog, het Ministerie van Financiën is nu aan het bekijken hoe het zit met de bpm en de import. Wij denken dat dit voorstel alleen maar zal bijdragen aan nog grotere problemen voor de Nederlandse automarkt.

De **voorzitter**:

De heer Jetten.

De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter, heel kort. Ik ben blij dat de Staatssecretaris straks naar Brussel gaat om stevig te onderhandelen om een ambitieuzer pakket op tafel te krijgen. Ik ben het helemaal eens met de interruptie van de heer Ziengs zojuist: we moeten ervoor zorgen dat we ook vanuit de transportsector de verantwoordelijkheid nemen voor de CO<sub>2</sub>-ambities, zodat we over de gehele linie de enorme uitdaging die we hebben eerlijk verdelen over de verschillende sectoren. Ik vind dat een goede suggestie om toe te voegen aan de suggesties die ik zelf al in de eerste termijn heb meegegeven. Dank u wel.

De **voorzitter**:

De laatste termijn van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn interdepartementaal ambities met en afspraken over het aanbestedingsbeleid. Zeker als bewindspersoon van lenW probeer ik daarbovenuit te gaan, maar daar wordt u op andere momenten nader over geïnformeerd.

Dan de import van auto's. Ik denk dat de heer Van Aalst een punt heeft dat het Nederlandse systeem op een aantal punten afwijkt van wat de landen om ons heen doen. Dat heeft effecten. Het is altijd goed om te kijken naar die effecten, maar dat is niet direct gerelateerd aan dit voorstel. Ik neem kennis van de zorg van de heer Van Aalst op dit punt en zal die ook zeker meegeven.

**De voorzitter:**

We komen bijna tot een einde, maar voordat ik dat doe, ga ik eerst de toezegging voorlezen:

De Kamer zal worden geïnformeerd over belangrijke stappen in het onderhandelingsproces over het EU-voorstel.

Ik constateer dat er geen VAO is aangevraagd.

Ik dank de Staatssecretaris en haar ondersteuning en ik dank de Kamerleden voor hun interesse en vragen. De Staatssecretaris wil nog één klein ding zeggen.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Ja, want ik wil nog iets leuks delen met de Kamerleden. Vorige week heb ik met een aantal collega's uit de Benelux een politieke overeenkomst getekend om e-roaming mogelijk te maken, zodat je met je elektrische auto vanuit Nederland met je eigen pas kunt tanken en betalen in België en Luxemburg. Het is zeker mijn ambitie om te kijken of we dat verder in Europa kunnen uitbreiden. Het kan een van de dingen zijn die het aantrekkelijker en makkelijker maken om elektrisch te rijden. Ik vind het heel mooi dat Nederland hierin samen met België en Luxemburg op dit moment al een koploperspositie vervult in Europa. Die overeenkomst is politiek afgesloten, maar ook met marktpartijen, die het heel graag wilden en er zelf ook heel hard aan hebben gewerkt om systemen op elkaar aan te sluiten, met open data, open toegang en open systemen. Volgens mij kan dat enorm helpen bij de verdere voortgang op dit dossier. Dat wilde ik nog even met u delen.

**De voorzitter:**

Mooi, voortvarend en dan hebben we een nieuwtje. Fijn!

Ik dank u hartelijk.

Sluiting 14.10 uur.