

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 's-GRAVENHAGE

Datum 15 april 2016
Betreft Motie Jan Vos c.s. inzake het louter verkopen van (nieuwe) emissieloze auto's in 2025

Geachte Voorzitter,

Op 29 maart jl. is de motie Jan Vos c.s. (Kamerstuk 30 196, nr. 449) aangenomen. Met de motie spreekt uw Kamer uit dat Nederland moet streven naar het louter verkopen van (nieuwe) emissieloze auto's in 2025. Hierbij informeer ik uw Kamer over de wijze waarop het kabinet omgaat met deze motie. Met deze brief geef ik tevens invulling aan het verzoek van de vaste commissie voor Economische Zaken van 6 april jl. (kenmerk 2016Z06592/2016D14463).

Elektrische auto's in Nederland

Elektrische auto's zijn auto's die een elektrische aandrijflijn hebben. Er bestaan diverse typen elektrische auto's. Ze kunnen volledig elektrisch zijn, deels elektrisch (plug-in hybride auto's oftewel PHEV's¹) of rijden op waterstof. Al deze typen elektrische auto's zijn in staat om (ook) emissieloos te rijden. Wanneer echter, zoals in de motie Jan Vos c.s., wordt gesproken over emissieloze auto's dan betreft het auto's die volledig (en uitsluitend) elektrisch zijn of op waterstof rijden. PHEV's hebben immers een verbrandingsmotor en zijn, wanneer zij deze gebruiken, niet emissieloos. Er is dus een cruciaal verschil tussen auto's die in staat zijn emissieloos te rijden en emissieloze auto's.

Nederland staat in de wereldtop als het gaat om elektrisch vervoer. Zo is het aantal verkochte elektrische auto's in 2015 gestegen met circa 95% ten opzichte van het voorgaande jaar tot ruim 90.000. Qua verkoopaandeel van alle categorieën elektrische personenauto's staat Nederland wereldwijd op de tweede plaats. Het aantal (semi-)publieke laadpunten is gegroeid tot 18.000. De ontwikkeling van elektrisch vervoer heeft positieve economische effecten. De werkgelegenheid op het gebied van elektrisch vervoer is in 2014 met 25% gestegen ten opzichte van 2013 naar 3.200 banen. De verwachting is dat dit verder groeit naar circa 10.000 banen in 2020. Nederlandse bedrijven zijn met name actief in laadinfrastructuur, diensten en nieuwbouw van voertuigen zoals bussen. Nederlandse bedrijven exporteren producten en kennis naar het buitenland. Bij handelsmissies staat elektrisch vervoer regelmatig op de agenda, hetgeen kansen biedt voor deze bedrijven om het verdienpotentieel te verzilveren.

¹ Plug-in hybride auto's (PHEV, plug-in hybrid vehicle) rijden deels elektrisch en deels met een verbrandingsmotor of met een range-extender. Een elektrische auto met een range-extender is een variant van een plug-in hybride auto waarbij voor de aandrijving van de wielen een elektromotor wordt gebruikt.

**Directoraat-generaal
Bedrijfsleven & Innovatie**
Directie Groene Groei en
BioBased Economy

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Factuuradres
Postbus 16180
2500 BD Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/ez

Ons kenmerk
DGBI-GGBBE / 16050110

Bijlage(n)
1

Het kabinet zet met kracht in op de verdere ontwikkeling van elektrisch vervoer in Nederland. In het Energieakkoord zijn afspraken gemaakt over de ambities in 2035 en 2050 ten aanzien van emissieloos rijden. Zo is de ambitie dat in 2035 alle nieuw verkochte auto's in staat zijn om emissieloos te rijden. Zoals hierboven aangegeven betreft het dan zowel volledig elektrische auto's, auto's op waterstof als plug-in hybride elektrische auto's. De ambitie in het Energieakkoord voor 2050 is dat alle auto's in staat zijn om emissieloos te rijden.

Green Deal Elektrisch Vervoer 2016-2020

Ter uitwerking van de ambities uit het Energieakkoord heb ik op 14 april jl. met het Formule E-Team (FET²) een nieuwe Green Deal Elektrisch Vervoer 2016-2020 afgesloten (zie bijlage). Zoals aangekondigd in mijn brief van 11 maart jl. over de Voortgangsrapportage groene groei, geef ik met deze Green Deal voor wat betreft elektrisch vervoer tevens invulling aan de motie Jan Vos en Van Tongeren (Kamerstuk 34 300, nr. 36), waarmee de regering is verzocht om samen met alle relevante spelers in de transportsector tot een duurzaam mobiliteitsakkoord te komen, met daarin concrete doelstellingen en middelen voor elektrisch vervoer en voor de bevordering van groen gas en waterstof als brandstoffen voor de transportsector. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal uw Kamer separaat informeren over de uitvoering van deze motie voor wat betreft andere brandstoffen en modaliteiten.

De Green Deal Elektrisch Vervoer 2016-2020 is mede bedoeld om de positie van Nederland in de wereld op het terrein van elektrisch vervoer te behouden. In deze Green Deal kom ik met de FET-partijen de ambitie overeen om in 2020 10% van de nieuwverkopen een elektrische aandrijflijn te laten hebben. Dat deze ambitie van 10% stevig genoemd mag worden, blijkt uit de cijfers van het onderzoek Beleidseffecten Autobrief II in opdracht van het Ministerie van Financiën, waarin voor 2020 het percentage nieuwverkopen van elektrische voertuigen (volledig elektrisch, waterstof en PHEV) ten gevolge van het fiscale regime op 6 wordt geschat.³ Het verschil tussen de verwachte 6% en de ambitie van 10% in de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016-2020 wordt ingevuld door middel van activiteiten van de FET-partijen en het Rijk in deze Green Deal. Partijen zetten zich in op de thema's consumentenmarkt, internationalisering, netbalancerings, laadinfrastructuur en marktsegmenten, veelal ook via de ontwikkeling van 'living labs'-proefprojecten. Het Rijk zal zich onder andere inspannen om belemmerende wet- en regelgeving weg te nemen, het rijkswagenpark verder te verduurzamen en de uitrol van publiek toegankelijke laadinfrastructuur te bevorderen.

De Green Deal Elektrisch Vervoer 2016-2020 is primair gericht op de periode tot en met 2020, maar kijkt ook verder vooruit. Bij wijze van 'tussenstand' ten aanzien van de ambities uit het Energieakkoord voor 2035 en 2050 hebben

² In het FET zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: Netbeheer Nederland, VNG, Energie Nederland, Vereniging voor Duurzame Energie, ANWB, BOVAG, brancheorganisatie Dutch Organisation for Electric Transport DOET, RAI Vereniging, Natuur en Milieu, Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen VNA, AutomotiveNL, 3TU - Technische Universiteiten Eindhoven, Twente en Delft - en de Groene Zaak.

³ Policy Research Corporation, Beleidseffecten Autobrief II, augustus 2015, figuur IV.6, pagina 32.

partijen de ambitie dat in 2025 50% van de nieuw verkochte auto's een elektrische aandrijflijn heeft en dat minimaal 30% daarvan (oftewel 15% van het totaal) volledig elektrisch is. Vervolgens moet de groei verder doorzetten zodat in 2035 100% van de nieuwverkopen een elektrische aandrijflijn heeft (volledig elektrisch, waterstof of PHEV). Dit achten zowel het FET als ik ambitieus, maar haalbaar, indien de te verwachten prijsontwikkelingen en technologische ontwikkelingen op het gebied van accubereik werkelijkheid worden.

Europees bronbeleid

Bij de verduurzaming van het transport is Nederland in hoge mate afhankelijk van het soort voertuigen dat in de EU op de markt wordt gebracht. Als een voertuig in een EU-lidstaat een typegoedkeuring heeft verkregen, dan mag dit voertuig in de hele EU verkocht worden, dus ook in Nederland.

Europese normen zijn essentieel, zij geven de grootste milieuwinst. Alles wat daarboven nationaal wordt gedaan kan zorgen voor een 'waterbedeffect', oftewel het weglekken van milieuwinst naar het buitenland. Op Europees niveau wordt namelijk vanuit het bronbeleid aan fabrikanten een gemiddeld te realiseren CO₂-uitstoot per kilometer opgelegd. Zodra fabrikanten in Nederland dankzij fiscale stimulering onder dat gemiddelde komen, kunnen zij het zich veroorloven in andere landen minder zuinige auto's te verkopen. Het klimaat wordt daar per saldo dus niet beter van.

Het kabinet zet dan ook in op een streng Europees bronbeleid om de CO₂-emissies in het verkeer te reduceren. Met aanscherping van het bronbeleid kunnen emissieloze auto's verder gestimuleerd worden. De maximale uitstoot is op dit moment 130 gram CO₂ per kilometer (2015) en wordt verder aangescherpt tot 95 gram per kilometer in 2021. Eind 2016/begin 2017 komt de Europese Commissie met een voorstel voor een nieuwe norm voor de tijd na 2020. De voorgenomen Nederlandse inzet is een maximale uitstoot van gemiddeld 70 gram CO₂ per kilometer in 2025 en vervolgens een verdere daling naar gemiddeld 35 gram CO₂ per kilometer in 2030.

Met de motie Jan Vos c.s. stelt uw Kamer dat Nederland moet streven naar het louter verkopen van (nieuwe) emissieloze auto's in 2025. Een dergelijk streven zou alleen te realiseren zijn indien de Europese normering in 2025 op nul gram CO₂ per kilometer zou komen te liggen. De onderhandelingen in Europees verband over de normering zullen in 2017 plaatsvinden, na de publicatie van het voorstel van de Europese Commissie. In het licht van de motie Jan Vos c.s. zal het kabinet dan bezien of verdere aanscherping mogelijk is.

Kanttekeningen bij aanscherping normering

Bij deze ambitie plaats ik enkele kanttekeningen.

Ten eerste is in het Energieakkoord de ambitie overeengekomen dat in 2035 alle nieuw verkochte auto's in staat zijn emissieloos te rijden. Het streven zoals vastgelegd in de motie betekent dat de ambitie uit het Energieakkoord 10 jaar naar voren zou worden gehaald en bovendien fors wordt aangescherpt. De ambitie

zou dan immers geen betrekking meer hebben op alle typen elektrische voertuigen die emissieloos kunnen rijden (inclusief die met een verbrandingsmotor) maar alleen op volledig elektrische voertuigen en waterstofauto's. Het Energieakkoord is in samenwerking met vele maatschappelijke partijen, waaronder milieuorganisaties, tot stand gekomen. Het kabinet hecht eraan dat alle partijen de afspraken uit het Energieakkoord nakomen. Het is van belang dat de overheid zich daarbij opstelt als een betrouwbare partner. Het zou onzekerheid creëren voor de ontwikkelingen op het terrein van elektrisch vervoer als de afspraken eenzijdig worden gewijzigd.

Ten tweede is uitvoering van de motie juridisch problematisch. Zoals hierboven aangegeven, mogen voertuigen die in een EU-lidstaat een typegoedkeuring hebben verkregen, in Nederland verkocht worden. De regels voor de interne markt staan het verbieden van de verkoop en de parallelimport van voertuigen met een conventionele verbrandingsmotor niet toe.

Ten derde verdient de haalbaarheid van het streven zoals opgenomen in de motie aandacht. Op dit moment zijn er ruim 90.000 elektrische auto's in Nederland, waarvan 10% volledig elektrisch is. De emissieloze auto's zijn dus een beperkt deel van het totale aantal elektrische auto's. Op jaarbasis bedraagt het percentage volledig elektrische nieuwverkopen 0,6 over 2015, en dat percentage is de afgelopen jaren vrij stabiel geweest. In de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016-2020 is de ambitie opgenomen om dit in negen jaar tijd verder uit te bouwen naar 15% in 2025. Dit achten de partijen bij het FET en het kabinet ambitieus, maar passen binnen het bredere kader van het Energieakkoord waarin we ernaar streven dat in 2035 alle nieuw verkochte auto's in staat zijn emissieloos te rijden (volledig elektrisch, waterstof en PHEV).

Tot slot

Het kabinet hecht groot belang aan de verdere ontwikkeling van elektrisch vervoer in Nederland. In het Energieakkoord zijn ambitieuze afspraken gemaakt op dit terrein en met de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016-2020 geef ik hier, samen met de sector en andere betrokkenen, verder invulling aan. Dat dit beleid zijn vruchten afwerpt, blijkt uit de koppositie die Nederland internationaal inneemt op het gebied van elektrisch vervoer. Het kabinet ziet de motie Jan Vos c.s. als aansporing om hier mee door te gaan. Het kabinet zal de Kamer actief betrekken bij de voortgang van het overleg in Europees verband over de mogelijkheden van aanscherping van de normering.

(w.g.) H.G.J. Kamp
Minister van Economische Zaken