



Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

:

Matthijs Sienot

Eindverslag EU- rapporteur clean mobility

E m.sienot@tweedekamer.nl

aan Leden en plv. leden van de vaste commissie voor IenW
in afschrift aan Leden en plv. leden van de vaste commissies voor EZK en Europese Zaken
datum 7 maart 2019
onderwerp Afronding rapporteurschap Clean Mobility
te betrekken bij Procedurevergadering 13 maart 2019

Aanleiding

- Uw commissie heeft mij op 11 april 2018 aangesteld als EU-rapporteur clean mobility. **Doel** van het rapporteurschap zoals vermeld in het door u vastgestelde [mandaat](#) was het versterken van de informatiepositie van de commissie IenW op het gebied van het EU-beleid ten aanzien van schoon vervoer.
- Ik heb dit mandaat invulling gegeven door in juli en november afgelopen jaar een werkbezoek te brengen aan Brussel en begin dit jaar een bezoek te initiëren van de commissie IenW aan Duitsland in het kader van waterstof. Daarnaast heb ik een ontbijtsessie clean mobility gehost voor de commissie en heeft de commissie een werkbezoek aan de emissieloze busvloot in de regio Amstellanden gebracht. Verder heb ik als EU-rapporteur namens de commissie vragen gesteld aan de Staatssecretaris in het AO duurzaam vervoer en het AO milieuraad. Tot slot heb ik u geïnformeerd over mijn vorderingen als rapporteur middels een tussentijdse [voortgangsrapportage](#) in september 2018, een [verslag van mijn werkbezoek naar Brussel](#) in november 2018 en een [verslag van het werkbezoek van de commissie aan Duitsland](#) in januari 2019.
- Onderstaand verslag bevat een globaal overzicht van de activiteiten die ik heb verricht in de periode van mijn rapporteurschap (in aanvulling op mijn eerdere verslagen), alsmede van de stand van zaken van de Europese dossiers.
- In mijn mandaat is bepaald dat het rapporteurschap zou duren tot en met de afronding van de Europese onderhandelingen over de onderdelen uit het 2^e en 3^e mobiliteitspakket die gaan over schone mobiliteit. Dit is inmiddels het geval voor de CO₂-normstelling voor auto's, busjes en vrachtwagens en de richtlijn schone voertuigen. Daarnaast viel ook het batterij-initiatief onder mijn mandaat. Het betreft hier geen wetgeving waarover onderhandelingen plaatsvinden. Wel bericht ik u in dit verslag over de huidige stand van zaken van dit initiatief.
- Ik geef enkele inhoudelijke en procesmatige aanbevelingen op basis van de informatie die ik heb vergaard tijdens mijn rapporteurschap.

Advies

U wordt in overweging gegeven om:

- het verslag van mijn rapporteurschap inclusief de hierin genoemde aanbevelingen vast te stellen. Daarmee beschouw ik mijn activiteiten als rapporteur als beëindigd.
- het verslag te agenderen voor het eerstvolgende AO Milieuraad.



betreft Behandelvoorstel EU-voorstel Circulaire Economie

Aanbevelingen

- Ik stel voor als commissie IenW, mogelijk in samenwerking met EZK, een **rondetafel te beleggen over de vraag hoe Nederland kansen kan benutten in de energietransitie in het transport; enerzijds in de wereldwijd groeiende batterijenmarkt, en anderzijds op het gebied van waterstof.**
Dit vanwege de explosief groeiende vraag naar batterijen voor elektrische auto's enerzijds, en de potentie van groene waterstof in de verduurzaming van transport anderzijds. Nu de Europese situatie over clean mobility grotendeels is afgerond, verschuift het zwaartepunt naar nationale uitrol en implementatie. Een dergelijke rondetafel maakt het mogelijk de ervaringen en opgedane kennis in Brussel en Mainz toepassen op onze nationale situatie.
- Gezien de klimaatambities van het kabinet, de maatschappelijke impact daarvan en de essentiële rol die duurzame mobiliteit hierin speelt, is het raadzaam hierover regelmatig het politieke debat te blijven voeren. Daarom stel ik voor de **halfjaarlijkse overleggen duurzaam vervoer te continueren.**
- De Kamer wordt in de regel goed geïnformeerd over de Nederlandse inzet in Europa. Echter, over de uiteindelijke uitkomst van de Europese onderhandelingen is de informatie vaak summier. Conform [eerdere afspraken](#) gemaakt in het kader van het Algemeen Overleg Informatievoorziening, is mijn voorstel **de bewinds- personen te vragen nadrukkelijker duiding te geven aan de uitkomst van onderhandelingen met het EP over door de Kamer aangemerkte prioritaire EU-dossiers**, waaronder een appreciatie van het bereikte akkoord afgezet tegen de Nederlandse inzet. Zo kan in een eerstvolgend AO het debat gevoerd worden over het bereikte resultaat en de consequenties ervan voor het Nederlandse beleid.

Rapportage

Termijnen

Zowel tijdens het AO Duurzaam vervoer (19 april 2018) als tijdens het AO Milieuraad (19 juni 2018) heb ik als rapporteur inbreng geleverd namens de commissie. In het AO duurzaam vervoer heb ik gevraagd naar de onderhandelingen over CO2-emissies van auto's en bestelwagens, het batterij-initiatief en het achterblijvende aanbod van elektrische auto's en trucks in Europa. In het AO Milieuraad heb ik gevraagd naar de Nederlandse inzet om de ambities voor bronbeleid in de EU op te schroeven en heb ik gevraagd waarom in waterstof minder geïnvesteerd wordt dan in elektrisch.

(Buitenlandse) werkbezoeken en ontbijtsessie

Op 9 juli jl. heb ik een **werkbezoek** gebracht **aan Brussel** om informatie te vergaren over het EU besluitvormingsproces. Ik heb u daarover bericht in mijn [voortgangsverslag](#) dd 29 augustus 2018. Naar aanleiding van dit bezoek besloot de commissie het kabinet te verzoeken om een reactie op het batterij-initiatief. Deze



betreft Behandelvoorstel EU-voorstel Circulaire Economie

reactie gaf de staatssecretaris van IenW in haar [Kamerbrief](#) d.d. 14 november 2018. Daarnaast ging de commissie akkoord met een bezoek aan een Duits waterstofconsortium en gaf aan dit als commissie te willen doen (in plaats van alleen de rapporteur).

Waar mijn eerste bezoek aan Brussel met name gericht was op de Europese normstelling voor voertuigen, richtte ik mij tijdens mijn **tweede bezoek aan Brussel op 30 november** met name op de Europese Batterijenalliantie. Ik heb u over dit bezoek geïnformeerd in mijn [verslag](#). Opvallende noties uit dit bezoek waren onder andere dat de Europese auto-industrie veel meer investeert in de ontwikkeling van elektrische auto's buiten Europa dan in Europa zelf, en dat de batterijenmarkt vanaf 2025 een volume van 250 miljard euro per jaar kan bereiken. Nederland lijkt momenteel niet erg aangehaakt.

Het **werkbezoek aan Duitsland** vond plaats op 10 en 11 januari jl. Zoals ik in mijn [verslag](#) aangeef, was het belangrijkste doel van dit werkbezoek te weten te komen welke rol waterstof kan spelen in de verduurzaming van transport, en welke succesfactoren ook in Nederland toepasbaar zijn. Conclusie was dat waterstof, gezien de hoge energiedichtheid, geschikt is voor zwaardere toepassingen zoals schepen, vrachtwagens of vorkheftrucks. Ook is waterstof wegens de korte laadtijd voordelig voor voertuigen of machines die continu in bedrijf zijn. De Duitse aanpak werpt vruchten af omdat een samenwerking van kennisinstellingen, bedrijfsleven en wetenschap wordt gecombineerd met forse overheidsinvesteringen.

Naast deze werkbezoeken aan Brussel en Duitsland heeft de commissie ook binnenlandse activiteiten ondernomen. Zo is een **ontbijtsessie over clean mobility** gehouden op 6 september. Tijdens deze sessie kwamen de nieuwste ontwikkelingen in het elektrisch rijden aan bod, maar ook het rijden op waterstof en zonne-energie. Ook belemmeringen, oplossingen en kansen voor de politiek werden besproken. Ook is op 10 september een **werkbezoek gebracht aan de zero emissie busvloot** in de regio Amstelland-Meerlanden. Besproken werd onder andere hoe de aanbestedingsregels van decentrale overheden de duurzaamheid van het openbaar busvervoer in de regio kunnen beïnvloeden.

Stand van zaken EU Dossiers

CO₂ emissies auto's

Op 17 december jl. is overeenstemming bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad over **CO₂-normen voor auto's en bestelbusjes**. De inzet van de Milieuraad was een norm van 35% CO₂-reductie in 2030, plus een reeks compensatiemaatregelen voor Midden- en Oost- Europese lidstaten en kleine producenten. Nederland heeft tijdens de Milieuraad van december in een verklaring aangegeven niet in te kunnen



betreft Behandelvoorstel EU-voorstel Circulaire Economie

stemmen met dit akkoord, vanwege een gebrek aan ambitie. De inzet van het EP was een doel van 40%. Het akkoord dat bereikt is tussen Raad en EP bevat een reductiedoelstelling van 37,5% voor personenauto's in 2030 en 31% voor bestelwagens.

Tevens is op 18 februari een akkoord bereikt over **CO₂-normen voor vrachtwagens** en andere zware bedrijfsvoertuigen. Het is voor het eerst dat Europa beperkingen oplegt aan de emissie van broeikasgassen van vrachtwagens. Ook bussen vallen onder de nieuwe norm. Het akkoord bevat bindende reductiedoelen van 15% in 2025 en 30% in 2030, ten opzichte van 2019. Deze doelen zijn minder ambitieus dan het EP wilde (het EP stemde voor 20% in 2025 en 35% in 2030), maar het EP heeft wel bereikt dat er een stimulans komt om fabrikanten te stimuleren vrachtwagens met nul of een heel lage CO₂-uitstoot op de markt te brengen, middels een benchmark in 2025.

Gerelateerd aan deze dossiers is het akkoord dat op 11 februari jl. bereikt werd over de herziening van de richtlijn **schone voertuigen**. Deze richtlijn verplicht aanbestedende diensten en concessiehouders- waaronder gemeenten en provincies- om bij de aankoop van wegvoertuigen rekening te houden met milieueisen. De herziening ziet op een verheldering van de definitie van schone wegvoertuigen op basis van een drempelwaarde voor CO₂- en verontreinigende emissies en een uitbreiding van het toepassingsbereik. Post- en pakketbezorging valt er bijvoorbeeld ook onder, evenals passagiersdiensten. Ook worden minimum inkooppercentages voor schone voertuigen gesteld voor 2025 en 2030.

De **mededeling alternatieve infrastructuur brandstoffen** bevat niet-bindende aanbevelingen om de implementatie van de richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen te verbeteren. Lidstaten hebben nationale beleidsplannen opgesteld in het kader van de EU richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen. Doel van deze plannen is het creëren van grensoverschrijdende netwerken van tank- laad- en bunkerinfrastructuur voor elektriciteit, waterstof en (bio)gas (CNG en LNG). Tussen 2020 en 2030 moeten deze netwerken klaar zijn. Verder is de richtlijn niet besproken in Europa.

Met het **batterij-initiatief** is een Europese batterijenalliantie gecreëerd waarin de industrie, de innovatiesector, lidstaten en de Europese Investeringsbank samenwerken. Met dit initiatief van Eurocommissaris Šefčovič wordt een Europese batterijenindustrie gestimuleerd. Ook De Duitse overheid heeft als prioriteit gesteld om in Europa grootschalige batterijproductie op te zetten, aangezien China, Japan en Zuid-Korea momenteel de markt domineren.