

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

110

Vragen van het lid **Schonis** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «CO₂-uitstoot stijgt door populariteit van SUV's»* (ingezonden 13 september 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 september 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «CO₂-uitstoot stijgt door populariteit van SUV's»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herkent u de conclusies uit het rapport van Transport&Environment dat in Europa een aantal typen personenauto's juist meer CO₂ per gereden kilometer zijn gaan uitstoten? Zo ja, kunt u deze trend toelichten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

De conclusies van *Transport&Enironment* herken ik en ik deel de geuite zorgen. Het is een feit dat in Europa de laatste jaren grotere en zwaardere voertuigen zijn verkocht dan in de jaren van crisis. Doorgaans stoten deze voertuigen meer CO₂ uit. Daar komt bij dat dieselauto's de laatste jaren minder populair zijn geworden in Europa. Diesels zijn over het algemeen wat zuiniger dan vergelijkbare benzineauto's en stoten zodoende iets minder CO₂ uit.

Vraag 3

Herkent u in Nederland ook een stijging in aanschaf van sports utility vehicles (SUV's)? Welke gevolgen denkt u dat deze zwaardere en grotere auto's hebben op het Nederlandse weggebruik, zeker in relatie tot de doelstellingen die zijn afgesproken in het Klimaatakkoord?

¹ Volkskrant, 10 september 2019; <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/co2-uitstoot-stijgt-door-populariteit-van-suv-s-b4b1c8cd/>

Antwoord 3

Wat betreft de populariteit van de genoemde voertuigen is deze trend ook in Nederland waarneembaar. Toch wil ik erop wijzen dat Nederland het, voor wat betreft de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's, beter doet dan de rest van Europa. De gemiddelde uitstoot is een van de laagste in Europa. En dat is zo, ondanks het feit dat Nederland in Europa het laagste aandeel dieselauto's heeft, zowel in de nieuwverkoop als in het totale wagenpark. Dit bewijst volgens T&E dat ook met een laag aandeel dieselvoertuigen een zeer lage gemiddelde CO₂-uitstoot realiseerbaar is. Deze lage CO₂-uitstoot in Nederland is grotendeels het gevolg van fiscaal beleid ten aanzien van elektrische voertuigen. Het aandeel elektrische auto's is in Nederland een van de hoogste in Europa. Maar ook in Nederland moeten nog stappen worden gezet richting nul emissie mobiliteit. Daarom is in het Klimaatakkoord een pakket van maatregelen opgenomen om burgers en bedrijven te verleiden om over te stappen naar emissievrije auto's. Ook streeft het kabinet ernaar dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Daarnaast is het fiscale beleid in Nederland dusdanig vormgegeven dat consumenten ook bij de aanschaf van een conventionele auto gestimuleerd worden om een zuinig model te kiezen.

Vraag 4

Wat is de bestemming van de opgehaalde gelden uit de hoge boetes vanuit de Europese Unie, waar vele autofabrikanten mee geconfronteerd zullen worden indien deze trend aanhoudt? Kunnen deze bijvoorbeeld worden ingezet in de lidstaten om de automobiliteit te verduurzamen?

Antwoord 4

De boetes komen ten goede aan de algemene middelen van de Europese Unie. De middelen zijn echter niet geoormerkt. De EU financiert daaruit onder andere vele projecten die bijdragen aan het verduurzamen van mobiliteit. Voorbeelden zijn het EU ID and Data Collection for Sustainable Fuels in Europe (IDACS), waar Nederland coördinator van is, de cofinanciering van 50 waterstofbussen met financiering uit JIVE2 project en de cofinanciering van diverse waterstoftankstations in Nederland.

Vraag 5

Op welke wijze stimuleert het Nederlandse kabinet autofabrikanten met de verkoop van zuinigere modellen?

Antwoord 5

Nederland stimuleert autofabrikanten indirect door de vraag naar zuinige auto's te stimuleren. Het fiscale beleid is dusdanig vormgegeven dat autokopers gestimuleerd worden om zuinige auto's te kopen. Dit is terug te zien in de relatief lage CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in Nederland. In 2018 was de gemiddelde uitstoot in Nederland 106 gram per kilometer, terwijl de gemiddelde uitstoot in de EU 120 gram/km bedroeg, met uitschieters naar 130 gram/km. Het relatief hoge aandeel hybrides en volledig elektrische auto's in Nederland draagt bij aan de relatief lage uitstoot.

Vraag 6

Hoe verklaart u dat autofabrikanten als BMW en Ford de norm vermoedelijk niet gaan halen, terwijl Toyota, Renault en Nissan de doelstelling wel lijken te behalen?

Antwoord 6

Fabrikanten hebben de laatste jaren diverse keuzes gemaakt om de CO₂-uitstoot van hun voertuigen te verlagen. Fabrikanten die al jaren consequent inzetten op zuinige hybrides of vooroplopen met de elektrificatie van hun modellen zullen de norm naar verwachting halen. Anderen, die meer ingezet hebben op diesels en minder hebben ingezet op hybride of elektrische aandrijflijnen, lijken nu meer moeite te hebben om de Europese CO₂-norm te halen. Deze fabrikanten zullen de komende anderhalf jaar meer zuinige en wellicht ook elektrische of hybride modellen op de markt moeten brengen om hoge Europese boetes te voorkomen.

Vraag 7

Hoe beoordeelt u de stelling van de Europese autokoepel (de European Automobile Manufacturers Association, ACEA) dat de daling van de verkoop van dieselauto's een belangrijke reden is van de tegenvallende daling in CO₂-uitstoot? Deelt u deze mening?

Antwoord 7

Ik deel deze mening niet. Uit het onderzoek van T&E blijkt dat de toegenomen verkoop van grotere en zwaardere voertuigen de belangrijkste oorzaak is van de tegenvallende daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot. De daling van de verkoop van dieselauto's heeft slechts een beperkte impact op de gemiddelde CO₂-uitstoot.