



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Uw kenmerk
2025Z03247

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/48031

Bijlage(n)
1

Datum 10 maart 2025
Betreft Beantwoording Kamervragen klimaatbeleid en e-bussen

Geachte voorzitter,

Op 20 februari 2025 hebben de leden Rooderkerk en Bamenga (beiden D66) vragen gesteld over het artikel op de website PITANE.BLUE van 19 januari 2025: 'OV-NL: doel uitstootvrije bussen in 2030 onder druk door gebrek aan stroom'¹.

Hierbij wordt de Kamer de beantwoording aangeboden, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT - OPENBAAR
VERVOER EN MILIEU,

C.A. Jansen

¹ [OV-NL: doel uitstootvrije bussen in 2030 onder druk door gebrek aan stroom - PITANE.BLUE](https://pitane.blue/2025/01/19/ov-nl-doel-uitstootvrije-bussen-in-2030-onder-druk-door-gebrek-aan-stroom/), <https://pitane.blue/2025/01/19/ov-nl-doel-uitstootvrije-bussen-in-2030-onder-druk-door-gebrek-aan-stroom/>

2025Z03247

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/48031

Vragen van de leden Rooderkerk en Bamenga (beiden D66) aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'OV-NL: doel uitstootvrije bussen in 2030 onder druk door gebrek aan stroom'.

Vraag 1:

Hoeveel CO₂ stootte de mobiliteitssector in 2024 uit? Hoeveel is dat verwijderd van het restemissiedoel van 24,9 megaton voor 2030? (1) Ligt u op koers om de restemissiedoelen te halen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

In 2023 was de uitstoot van CO₂ die afkomstig was van de binnenlandse mobiliteit 30,6 megaton. De cijfers voor 2024 zijn nog niet bekend.

In de Klimaatwet is de doelstelling opgenomen om in 2030 de broeikasgasemissies met 55% te reduceren ten opzichte van 1990. Uit de Klimaat- en Energieverkenning 2024 blijkt dat de kans kleiner dan 5% is dat met het huidige beleid deze doelstelling wordt gehaald. Daarom kijkt het kabinet dit voorjaar naar de mogelijkheden om alternatieve maatregelen te treffen, zoals ook afgesproken in het regeerprogramma.

Op 26 april 2023 heeft het toenmalige kabinet een pakket klimaatmaatregelen gepresenteerd², waarmee werd gestuurd op circa 58% CO₂-reductie in 2030 ten opzichte van 1990. Op die manier werd door 'overprogrammering' een buffer gecreëerd om eventuele tegenvallers op te kunnen vangen. Deze sturing resulteerde in een indicatieve restemissie van 21 Mton CO₂ voor de binnenlandse mobiliteit. In het kader van de Klimaat- en Energieverkenning 2024 wordt de emissie van binnenlandse mobiliteit in 2030 geraamd op 23,2 megaton. Dit is hoger dan waar eerder van werd uitgegaan in de Klimaat- en Energieverkenning van 2023. De belangrijkste reden is dat geen rekening meer wordt gehouden met de invoering van Betalen naar Gebruik, dat ongeveer 1,1 tot 2,5 megaton CO₂-reductie zou opleveren in 2030.

Vraag 2:

Kunt u een set maatregelen noemen waarmee die restemissie-opgave in de mobiliteit gehaald kan worden? Heeft u deze maatregelen aangeboden aan Sophie Hermans voor haar Klimaatpakket?

Antwoord:

In het voorjaar zal het kabinet integraal kijken naar het treffen van alternatieve maatregelen om zicht te houden op de doelen uit de Klimaatwet. Voor mobiliteit kan daarbij worden gedacht aan maatregelen gericht op elektrificatie van voertuigen of extra inzet van hernieuwbare energiedragers, zoals biobrandstoffen.

Vraag 3:

Hoeveel geld heeft u nodig om de mobiliteit zodanig te verduurzamen dat de klimaatdoelen worden gehaald? Heeft u dit geld op de begroting staan? Zo nee, hoe gaat u dit oplossen.

² Kamerstuk 32813, nr. 1230

Antwoord:

Op de begrotingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is geen ruimte beschikbaar voor het treffen van aanvullende klimaatmaatregelen. Bij de voorjaarsbesluitvorming zal worden besloten welke alternatieve maatregelen worden getroffen en op welke manier die worden gefinancierd.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/48031

Vraag 4:

Wat doet u om ervoor te zorgen dat de ambities van de OV-sector om uitstootvrij te rijden in 2030 kunnen halen?

Antwoord:

Momenteel bereiden de ministers van Klimaat en Groene Groei en Infrastructuur en Waterstaat samen met OV-partijen en netbeheerders het bestuurlijk akkoord netcongestie en OV voor. Dit is gericht op kennisuitwisseling en opschaling van innovatieve oplossingen, waarmee de OV-sector de klimaatdoelen ondanks netcongestie kan halen. Ook kan de sector bij de aankoop van emissievrije voertuigen gebruik maken van de subsidieregeling waterstof in mobiliteit en de subsidieregeling emissieloze touringcars. Daarnaast kunnen vervoerders met hulp van de subsidieregeling private laadinfrastructuur, naast een tegemoetkoming in de kosten voor de aanleg van laadinfrastructuur, compensatie ontvangen voor de inzet van bufferbatterijen om netcongestie het hoofd te bieden.

Vraag 5:

Hoeveel infrastructuurprojecten liggen op dit moment stil door problemen met aansluiting op het net?

Antwoord:

Op dit moment liggen er geen lopende laadinfrastructuurprojecten voor bussen stil. De problematiek rondom netcongestie en de capaciteit van het elektriciteitsnet is bekend en heeft ook vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de volle aandacht. Samen met het beleidsverantwoordelijke ministerie van Klimaat en Groene Groei en netbeheerders wordt voortdurend gekeken naar mogelijkheden om de beschikbare netcapaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten. Voor het OV-busvervoer hanteren concessieverleners verschillende strategieën om, wanneer nodig, met netcongestie om te gaan. In de verschillende concessies wordt samen met de markt gezocht naar passende en innovatieve oplossingen om projecten, ondanks netcongestie, door te laten gaan.

Vraag 6:

Welke bijdrage heeft elektrisch rijden de afgelopen jaren bijgedragen aan de luchtkwaliteit in Nederland?

Antwoord:

De uitlaatgasemissies van nieuwe auto's zijn afgelopen jaren veel schoner geworden en elektrische voertuigen hebben zelfs helemaal geen voertuigemissies bij gebruik. Er is sprake van een structurele afname van luchtverontreinigende stoffen zoals stikstofoxiden en fijnstof die zich de komende jaren zal voortzetten. De kwantitatieve gegevens hierover zijn terug te vinden in het rapport 'Geraamde ontwikkelingen in nationale emissies van luchtverontreinigende stoffen³' dat door PBL in samenwerking met RIVM, TNO en WUR is opgesteld. Zo blijkt uit tabel 2.2 van dat rapport dat autobussen in 2025 verantwoordelijk zullen zijn voor ongeveer

³ [Geraamde ontwikkelingen in nationale emissies van luchtverontreinigende stoffen 2023 | Planbureau voor de Leefomgeving](#)

0,35% van de stikstofoxiden in de mobiliteitssector en personenauto's in ditzelfde jaar voor 8,66%. Begin maart worden de nieuwe emissieramingen verwacht in het rapport Emissieramingen Luchtverontreinigende stoffen 2025.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 7:
Hoeveel geld is er op uw beleidsterrein beschikbaar voor de verduurzamingsopgave in de mobiliteitssector?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/48031

Antwoord:
Op de rijksbegroting staat voor de periode 2025 tot en met 2029 bijna € 1,7 miljard cumulatief op de beleidsbegroting (Hoofdstuk 12, artikel 14). En op het Mobiliteitsfonds staat voor de periode 2025 tot en met 2029 € 233,6 miljoen cumulatief op de Rijksbegroting. Beide bedragen (tezamen € 1,9 miljard) dragen bij aan een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050.

Vraag 8:
Is het voor u een optie om de verduurzamingsdoelen los te laten als dat in de uitvoering lastig blijkt?

Antwoord:
Het kabinet heeft in het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma afgesproken zich te houden aan de bestaande klimaatafspraken en alleen als de doelen niet worden gehaald met alternatief beleid komt.

(1) OV-NL: doel uitstootvrije bussen in 2030 onder druk door gebrek aan stroom - PITANE.BLUE