

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

194

Vragen van het lid **Bamenga** (D66) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Klimaatminister voorspelt dat haar eigen beleid niet voldoende is»* (ingezonden 30 september 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 8 oktober 2024).

Vraag 1

Bent u het eens met de Minister van Klimaat en Groene Groei dat «je geen helderziende hoeft te zijn» om in te zien dat het regeerprogramma ontoereikend is om de klimaatdoelen voor 2030 te halen?¹

Antwoord 1

In hoeverre met het huidige, voorgenomen en geagendeerde beleid de emissies in de mobiliteitssector naar verwachting onder 21 Mton blijven, zal moeten blijken uit de Klimaat- en Energieverkenning van 2024 die naar verwachting op 24 oktober aanstaande wordt gepubliceerd. Bij de Voorjaarsnota 2023 heeft het toenmalige kabinet een pakket aan maatregelen gepresenteerd, waarmee flinke stappen worden gezet om de CO₂-uitstoot in de mobiliteitssector te verlagen en in 2030 onder de indicatieve restemissie van 21 Mton CO₂ uit te komen. Daarna zijn bij de Voorjaarsnota 2024 nog aanvullende maatregelen afgesproken, zijn financiële middelen beschikbaar gekomen vanuit het Klimaatfonds en is het programma Betalen naar Gebruik door uw Kamer controversieel verklaard. Naast effecten van beleid, zijn er ook externe factoren, zoals de prijsontwikkeling van de brandstoffen en accu's, die invloed hebben op de verwachte emissiereductie.

Vraag 2

Gezien de onduidelijkheid rond zero-emissiezones, de snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur en het verlengen van de accijnsverlaging, hoe schat u de klimaateffecten voor de mobiliteitssector in?

¹ De Volkskrant, «Klimaatminister voorspelt dat haar eigen beleid niet voldoende is», 25 september 2024 (<https://www.volkskrant.nl/politiek/klimaatminister-voorspelt-dat-haar-eigen-beleid-niet-voldoende-is~b93a7dc8/>)

Antwoord 2

De genoemde onduidelijkheden kunnen een negatieve uitwerking hebben op het behalen van de klimaatdoelstelling in de mobiliteitssector. De eventuele negatieve gevolgen op de CO₂-doelstelling voor de mobiliteitssector kan niet worden afgeleid door de som van deze afzonderlijke beleidsvoornemens. Dat kan alleen op basis van een integrale doorrekening zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) die uitvoert voor de Klimaat- en Energieverkenning 2024 en die naar verwachting op 24 oktober aanstaande wordt gepubliceerd.

Vraag 3

Kunt u een inschatting geven van de extra CO₂-uitstoot als gevolg van het in stand houden van de accijnsverlaging op benzine en diesel?

Antwoord 3

De accijns op benzine en diesel is in 2025 tijdelijk met 19% verlaagd: het accijnstarief voor benzine is tijdelijk 78,91 cent/liter i.p.v. 97,38 cent/liter en het accijnstarief voor diesel is tijdelijk 51,63 cent/liter i.p.v. 63,59 cent/liter. Het kabinet heeft geen nieuwe impactanalyse naar de CO₂-effecten van de tijdelijke accijnsverlaging uitgevoerd. Een aantal jaar geleden hebben PBL en CPB in de studie «Kansrijk mobiliteitsbeleid» wel het effect onderzocht van een accijnsverlaging. In die studie leidde een structurele verlaging van de accijns met 10%, tot een toename van de CO₂-uitstoot met 0,4 Mton in 2030. Dit cijfer is echter niet zonder meer bruikbaar voor de huidige situatie. Zo gaat het CO₂-effect in deze studie over de situatie wanneer de accijnsverlaging tot en met 2030 geldt, de accijnskorting door het Kabinet loopt in werkelijkheid tot en met 2025. Daarnaast is het basispad van de PBL studie inmiddels verouderd, onder andere doordat het wagenpark schoner is geworden. Naar verwachting publiceert PBL op 24 oktober aanstaande het PBL de nieuwe Klimaat- en Energieverkenning, waarin een integrale doorrekening van de broeikasgasemissies in de mobiliteitssector is gemaakt. In deze doorrekening is de tijdelijke accijnsverlaging t/m 2025 meegenomen.

Vraag 4

Kunt u een inschatting geven van de extra CO₂-uitstoot als gevolg van de snelheidsverhoging naar 130 kilometer per uur?

Antwoord 4

In algemene zin kan worden gezegd dat de verhoging van de snelheid van 100 km/h naar 130 km/h voor hogere CO₂-emissie zorgt. De impact op de totale emissies in Nederland is afhankelijk van het aantal en de lengte van trajecten en de verkeersintensiteit waar de maximumsnelheid verhoogd wordt. In de voorbereiding op de kabinetsformatie is aangegeven dat wanneer wordt besloten de eerdere snelheidsverlaging volledig terug te draaien, dat uitgegaan moet worden van een verhoging van circa 0,5 Mton CO₂ in 2030². Het is momenteel nog niet duidelijk op welke trajecten de snelheid verhoogd kan worden en wat de impact hiervan gaat zijn op CO₂-emissies. Voor het verhogen van de maximumsnelheid moet een verkeersbesluit worden genomen.

Vraag 5

Welke gemeenten hebben tot op heden de invoering van zero-emissiezones uitgesteld?

Antwoord 5

Er zijn tot op heden vier gemeenten die de invoering van zero-emissiezones hebben uitgesteld:

- Met een oorspronkelijke invoeringsdatum in 2025:
 - Apeldoorn van 1-1-2025 naar 1-1-2030
 - Deventer van 1-1-2025 naar 1-1-2028
 - Haarlem van 1-1-2025 naar 1-6-2025
- Met een oorspronkelijke invoeringsdatum in 2026:
 - Ede van 1-1-2026 naar 1-1-2030

² Informatieverzoek verhogen maximumsnelheid | Brief | Kabinetsformatie (kabinetsformatie2023.nl)

Hierdoor zijn er op 1 januari 2025 niet 17 maar 14 gemeenten die een zero-emissiezone invoeren³.

Vraag 6

Bent u nog voornemens Betalen naar Gebruik in te voeren? Zo nee, kunt u een inschatting geven van de misgelopen CO₂-reductie (uitgaande van invoering per 2030)?

Antwoord 6

Uw Kamer heeft in juni jl. met de motie van het lid Van Kent⁴ uitgesproken dat er geen vorm van rekeningrijden moet worden ingevoerd. Het PBL heeft in de Klimaat en Energieverkenning van 2023 de CO₂-reductie van de uitwerking van het vorige kabinet ingeschat op een bandbreedte van 0,5 tot 2,5 Mton in 2030.

Vraag 7

Vindt en verwacht u dat aanvullend beleid nodig is binnen de mobiliteitssector om de klimaatdoelen voor 2030 te halen?

Antwoord 7

Zoals in het Regeerprogramma aangegeven, wordt hiervoor het proces gevolgd zoals vastgelegd in de Klimaatwet. Het kabinet legt elk najaar verantwoording af over het klimaatbeleid op basis van de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) in de Klimaatnota. Jaarlijks wordt in het voorjaar op basis hiervan alternatief beleid vastgesteld indien dat nodig is om de klimaatdoelen te bereiken.

Vraag 8

Zo ja, aan welke maatregelen denkt u dan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Zoals in het Regeerprogramma aangegeven, wordt hiervoor het proces gevolgd zoals vastgelegd in de Klimaatwet. Het kabinet legt elk najaar verantwoording af over het klimaatbeleid op basis van de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) in de Klimaatnota. Jaarlijks wordt in het voorjaar op basis hiervan alternatief beleid vastgesteld indien dat nodig is om de klimaatdoelen te bereiken.

Vraag 9

Onderschrijft u de aanbeveling van het Planbureau voor de Leefomgeving⁵ en de «Keuzewijzer Klimaat»⁶ dat aanvullend beleid nodig is en dat zo snel mogelijk moet worden begonnen met de voorbereiding daarvan?

Antwoord 9

In de reflectie van het Planbureau voor de Leefomgeving staan geen specifieke aanbevelingen voor de mobiliteitssector. Wel de algemene aanbeveling om alternatief beleid voor te bereiden om de klimaatdoelstellingen te behalen.

Naar verwachting komt op 24 oktober aanstaande de Klimaat- en Energieverkenning van 2024 uit. Hieruit zal blijken of aanvullend beleid nodig is om de klimaatdoelstellingen voor mobiliteit te behalen. Indien aanvullende maatregelen nodig zijn om de doelstellingen te halen, zullen deze worden overwogen in de voorjaarsbesluitvorming van 2025.

Vraag 10

Zo ja, welk aanvullend beleid heeft u voor ogen? Zo nee, kunt u uitgebreid toelichten waarom dat niet het geval is?

³ De 14 gemeenten die 1-1-2025 starten zijn: Amersfoort, Amsterdam, Assen, Delft, Den Haag, Eindhoven, Gouda, Leiden, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht en Zwolle. Andere gemeenten die niet uitstellen zijn: Almere, Alphen a/d Rijn, Arnhem, Dordrecht, 's Hertogenbosch, Schiphol, Venlo en Zaanstad. Hilversum is in de onderzoeksfase en heeft nog geen datum voor invoering gedefinieerd.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 32 800, nr. 86

⁵ Planbureau voor de Leefomgeving, Reflectie PBL op het Hoofdlijnenakkoord 2024–2028

⁶ Kamerstuk 32 813, nr. 1317

Antwoord 10

Indien uit de Klimaat- en Energieverkenning blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn om de doelstellingen te halen, zullen deze worden overwogen in de voorjaarsbesluitvorming van 2025. Daarbij worden potentiële maatregelen meegenomen die eerder in beeld zijn gebracht bij o.a. het IBO Klimaat en de Keuzewijzer Klimaat. Daarbij zal het kabinet in het voorjaar van 2025 tevens opnieuw beoordelen of de maatvoering van de tariefkorting voor elektrische auto's voldoende hoog is.

Vraag 11

Hoe vaak hebt u persoonlijk contact gehad met de Minister van Klimaat en Groene Groei over de klimaatdoelen en het klimaatbeleid sinds de publicatie van het hoofdlijnenakkoord?

Antwoord 11

Sinds de publicatie van het hoofdlijnenakkoord heb ik meermaals contact gehad met de Minister van Klimaat en Groene Groei.

Vraag 12

Kunt u deze vragen beantwoorden voor de behandeling van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (de week van 8 oktober 2024)?

Antwoord 12

Ja.