

Vergaderjaar 2019-2020

Duurzaam vervoer (Kamerstuk 32813, nr. 558)**Nr.****VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld op 2020

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief over het SER-advies duurzaamheidskader biograndstoffen (Kamerstuk 32813, nr. 558) en de brief Voortgang vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31305, nr. 314)

De vragen en opmerkingen zijn op 8 oktober 2020 aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door hen beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**Inhoudsopgave**

Inleiding	2
Voortgang vrachtwagenheffing	2
PVV-fractie	2
CDA-fractie	2
D66-fractie	3
GroenLinks-fractie	3
SP-fractie	5
ChristenUnie-fractie	5
SER-advies duurzaamheidskader biograndstoffen	6
VVD-fractie	6
CDA-fractie	7
GroenLinks-fractie	8
Overig Duurzaam vervoer	9
VVD-fractie	9
PVV-fractie	111
CDA-fractie	111
D66-fractie	112
GroenLinks-fractie	113
SP-fractie	114
ChristenUnie-fractie	115
SGP-fractie	117

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de onderwerpen die geagendeerd staan voor het schriftelijk overleg Duurzaam vervoer en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken. Deze leden hebben de volgende vragen bij dit schriftelijk overleg.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de toegezonden stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg Duurzaam vervoer en hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda voor het schriftelijk overleg en hebben daarop de volgende inbreng.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de inzet van de staatssecretaris om het vervoer in Nederland te verduurzamen in lijn met de afspraken uit het Klimaatakkoord. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg.

Voortgang vrachtwagenheffing

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen aan de minister waarom de vrachtwagenheffing nog steeds niet van tafel is. Gaat zij echt door met deze schaamteloze geldschraperij die onze logistieke ondernemers in de financiële problemen gaat brengen? Kan de minister intussen al een overzicht geven van alle GroenLinks-projecten waar dit geld in naam van duurzaamheid op stuk gaat worden gegooid?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vinden het positief dat de minister bij de vrachtwagenheffing zoveel rekening houdt met de effecten op verkeersveiligheid. Wel hebben deze leden vragen bij de berekende 2,5%-reductie in gereden kilometers. Wat als deze reductie niet optreedt? Zijn er dan andere mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren?

Aan welke maatregelen denkt de minister dan en wanneer is het evaluatiemoment? De minister noemt als mogelijkheid om te compenseren het veiliger maken van weginfrastructuur. Welke maatregelen heeft zij specifiek in gedachten, die niet al toegeschreven zijn aan andere projecten, zoals het Strategisch Plan Aanpak Verkeersveiligheid, en die als doel hebben de verkeersveiligheidseffecten te verbeteren die door het invoeren van de vrachtwagenheffing kunnen ontstaan? Deze leden vinden het belangrijk dat er goed is gekeken naar de verwachte uitwijk. Mocht uitwijk toch optreden, dan kan dit aangekaart worden, zo begrijpen deze leden. Klopt dit? Deze leden zijn van mening dat bewoners vaak het beste zien wat er in hun omgeving gebeurt. Kan de minister aangeven dat ook bewonersorganisaties of groepen bewoners dit instrument makkelijk kunnen gebruiken en dat er snel actie wordt ondernomen als er toch uitwijk komt die voor potentiële gevaarlijke situaties zorgt in dorpen of steden?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie zien de vrachtwagenheffing als een grote kans om de Nederlandse transportsector te verduurzamen. Deze leden vragen de minister daarom wanneer de Kamer het wetsvoorstel van de vrachtwagenheffing kan ontvangen. Uit de brief van de minister blijkt immers dat het advies van de Raad van State over dit wetsvoorstel inmiddels gereed moet zijn.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie maken uit de stukken op dat de invoering van de vrachtwagenheffing nadelig kan uitpakken voor de verkeersveiligheid. Ondanks dat de vrachtwagenheffing leidt tot minder vrachtwagenkilometers. De oorzaak zit vooral in het uitwijkgedrag naar het onderliggende wegennet, waar meer vrachtwagens zullen leiden tot grotere verkeersrisico's, vooral voor de meer kwetsbare verkeersdeelnemers. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) berekende een flinke verbetering van de verkeersveiligheid als alle N-wegen zouden worden betrokken. Deze leden gaan er dan ook van uit dat een uitbreiding van de kilometerheffing naar alle wegen, ook gemeentelijke, dit ongewenste effect teniet zal doen en dat de hieruit voortkomende verdere afname van het aantal gereden kilometers, juist gunstig uitpakt voor de verkeersveiligheid. Is deze optie onderzocht? Zo nee, is de minister bereid dit alsnog te doen en de Kamer hier zo snel mogelijk van op de hoogte te stellen?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het zorgelijk dat door de invoering van de beperkte kilometerheffing mogelijk meer ongelukken met vrachtwagens plaatsvinden waarbij fietsers, voetgangers en automobilisten slachtoffer zijn. Het is altijd een beetje cynisch om een verslechtering van de verkeersveiligheid door maatregel X te compenseren met een verbetering van de verkeersveiligheid met een geheel

ongelateerde maatregel Y. De voorgestelde verbetering van de veiligheid op N-wegen, door betere rijbaanscheiding, is immers ook een goed idee als de kilometerheffing niet wordt ingevoerd of juist op alle wegen wordt ingevoerd. De reden waarom fysieke rijbaanscheiding nu niet massaal wordt toegepast is in belangrijke mate financieel. Het ligt dan voor de hand dat vrachtwagens, die voor meer onveiligheid zorgen, ook gaan bijdragen aan de mitigatie van het door hen veroorzaakte probleem. Is de minister bereid om (een deel van de) opbrengst van de heffing niet terug te sluisen maar in te zetten voor bijvoorbeeld rijbaanscheiding? Is de minister bereid om met de sector te overleggen of deze de voorkeur geeft aan uitbreiding van de kilometerheffing naar alle N-wegen om zo verkeersonveilig uitwijkgedrag te voorkomen, of af te zien van de terugsluis om zo budget te creëren voor additionele verkeersveiligheidsmaatregelen? Wanneer de minister niet bereid is om (een deel van de) terugsluis voor verbetering van verkeersveiligheid in te zetten, dan kunnen deze leden zich vinden in projecten die leiden tot een verdere afname van het aantal vrachtwagenkilometers. Dit leidt immers ook tot een (beperkte) afname van de toegenomen verkeersonveiligheid en tevens tot baten voor klimaat, luchtkwaliteit, geluid en leefbaarheid. Deze leden wijzen in dat kader nog graag op de opmerking van de SWOV, dat zij niet kunnen inschatten of 2,5%-verkeersreductie voldoende is om het effect te mitigeren. Is de minister bereid om, als dit onvoldoende blijkt, in te zetten op verdere afname van het vrachtwagenverkeer, bijvoorbeeld door uitbreiding van het aantal heffingsplichtige wegen, hogere tarieven of andere maatregelen, zoals meer investeren in hubs voor modal-shift naar water en rail?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het Arcadis-onderzoek naar de milieueffecten van de heffing. Deze leden hadden wel gehoopt dat iets meer in detail zou zijn gekeken naar de effecten op knelpunten voor de luchtkwaliteit langs bepaalde wegen. In hoeverre helpt deze maatregel om bijvoorbeeld stikstofproblemen te verhelpen? De lokale effecten zijn dan immers veel signifikanter en relevanter dan de afname van de totale bijdrage aan de emissie in Nederland. Kan hier nog naar worden gekeken?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de minister ook om zich Europees in te zetten voor veel strengere CO₂-reductienormen en een productiequotum voor zero-emissievrachtauto's. In Europa zijn relatief lage CO₂-reductienormen ingevoerd voor fabrikanten, waardoor de markt onvoldoende wordt gestimuleerd om zero-emissievrachtauto's te produceren. Deze normen worden geëvalueerd in 2022. Om de verduurzaming van het Nederlandse wegtransport te versnellen kan Nederland een sterke Europese lobby opzetten om bij herziening van deze normen te pleiten voor strengere CO₂-reductietargets dan de huidige 30% in 2030 ten opzichte van 2019. Daarnaast kan Nederland lobbyen in Europa voor een zero-

emissieproductiequotum voor vrachtautofabrikanten, zodat deze verplicht worden om zero-emissievrachtauto's te gaan produceren waardoor het aanbod toeneemt. Is de minister hiertoe bereid?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verder geheel niet te spreken over de zeer trage invoering. Deze leden vinden 2024 als streefdatum veel te laat, aangezien hier al ruim drie jaar aan wordt gewerkt en andere landen met de beschikbare off-the-shelf-technologie binnen enkele maanden de invoering hebben kunnen realiseren. Deze leden zien niet in waarom de heffing in Nederland niet per januari 2022 van kracht kan zijn. Deze leden verzoeken de minister om te rapporteren waar versnelling mogelijk is.

De leden van de GroenLinks-fractie willen ten slotte nog opmerken dat met de huidige modellen elke afname in brandstofverbruik als een negatieve factor wordt gezien, omdat dit omzet en accijns scheelt, terwijl van steeds meer beleid een afname van het brandstofverbruik en daarmee een afname van de emissies het expliciete doel is. De maatschappelijke prijs van klimaatverandering kan niet worden begroot door de actuele CO₂-prijs hiervoor te rekenen, zeker als een afname structureel is en daarmee een sector meer toekomstbestendig is. Deze leden zijn van mening dat het bredere doel van een klimaatneutrale economie een kleine prijs als grondslagerosie van accijnzen meer dan waard is. Deze leden merken in dat kader op dat wanneer dit element geen onderdeel meer zou zijn van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en de heffing ook voor alle N-wegen zou gelden, waardoor inkomsten stijgen bij dezelfde invoeringskosten, de MKBA ruimschoots positief zou zijn.

SP-fractie

De leden van de SP-fractie danken de minister voor de onderzoeken die zij heeft aangeleverd aan de Tweede Kamer voor het voorgenomen wetsvoorstel voor het invoeren van een vrachtwagenheffing. De onderzoeken schetsen een uitgebreid beeld van wat het effect van een dergelijke heffing is op meerdere vlakken. Echter vallen er nog wel een paar cruciale gaten in het beeld.

De leden van de SP-fractie lezen in de “review MKBA Vrachtwagenheffing” van SEO Economisch onderzoek dat zij kritiek hebben op de door Arcadis uitgevoerde MKBA. Zo stelt SEO Economisch onderzoek dat ten onrechte slechts is onderzocht wat het effect is van invoering op het hoofdwegennet en enkele onderliggende wegen, in plaats van de meerdere invoeringsscenario's die door Ecorys in een eerdere MKBA zijn onderzocht. Ook stelt SEO Economisch onderzoek dat bij de besteding van de heffingsopbrengsten een te beperkt aantal opties is onderzocht. Kan de minister hierop reageren? Deelt zij deze opvatting van SEO Economisch onderzoek? Is zij bereid om Arcadis te verzoeken om de reeds aangeleverde MKBA aan te vullen met de gemiste onderdelen? Zo nee, waarom niet?

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het wetsvoorstel over de vrachtwagenheffing zo snel mogelijk naar de Kamer kan komen. Wanneer is dit voorzien?

SER-advies duurzaamheidskader biograndstoffen VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen dat de raad constateert dat vanuit een transitieperspectief de noodzaak om biobrandstoffen in te zetten voor lichter wegtransport op kortere termijn verdwijnt. Deze leden zijn van mening dat duurzame biobrandstoffen vooralsnog niet moeten worden afgebouwd, ook niet in het lichte wegvervoer, maar juist moeten worden opgebouwd. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat kosteneffectiviteit van maatregelen in mobiliteit van belang is en dat aanvullend aan andere opties ook duurzame biobrandstoffen voorlopig nog een belangrijke rol hebben te vervullen in het wegvervoer?

Welke maatregelen is de staatssecretaris van plan te nemen, zodat er grotere volumes duurzame biobrandstoffen in het wegvervoer kunnen worden ingezet? Zet de staatssecretaris zich in voor de introductie van blends voor het lichte en zware wegvervoer waarin een hoger percentage biobrandstoffen kan worden bijgemengd of waar sprake is van volledig hernieuwbare brandstof? Zo ja, welke maatregelen worden hiertoe genomen?

De leden van de VVD-fractie herkennen zich in het beeld dat de productie van biobrandstoffen in Nederland niet alleen bijdraagt aan de verduurzaming van de mobiliteitssector in Nederland, maar ook aan een duurzame economische groei. Nederland is een netto exporteur van duurzame biobrandstoffen en zo wordt ook bijgedragen aan de verduurzamingsopgave van andere landen. Om de productie van biobrandstoffen voor wegvervoer, luchtvaart en scheepvaart aantrekkelijk te maken zijn een gelijk speelveld in Europa en stabiel overheidsbeleid van belang. Hoe zet de staatssecretaris zich hiervoor in en kan zij bevestigen dat nationaal geen aanvullende duurzaamheidscriteria worden gesteld ten opzichte van de herziene Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED2)?

De leden van de VVD-fractie lezen dat het advies van de Sociaal Economische Raad (SER) ook wijst op de kansen voor het vergroten van het potentieel van duurzame biomassa. Welke kansen ziet de staatssecretaris specifiek voor het vergroten van de grondstoffenbasis voor duurzame biobrandstoffen? Welke acties onderneemt de staatssecretaris om de sector te ondersteunen de huidige grondstoffenbasis optimaal te benutten en om de grondstoffenbasis te verbreden met onder andere afval- en residustromen?

De leden van de VVD-fractie constateren dat er in tegenstelling tot de meeste andere EU-lidstaten, waar enkel pure bio-ethanol mag worden bijgemengd, in de Nederlandse wetgeving geen kwaliteitseisen zijn opgenomen voor de bijmenging van bio-ethanol in benzine. Dat resulteert in het

feit dat Nederland zijn bio-ethanol importeert van buiten de EU (voornamelijk Verenigde Staten). Kan de staatssecretaris toelichten waarom Nederland geen dergelijke kwaliteitseis kent, en kan zij de voor- en nadelen van een dergelijke kwaliteitseis uiteenzetten? Kan de staatssecretaris daarin onder andere de gevolgen voor het milieu, de concurrentiepositie van de Nederlandse bio-ethanolsector en de kosten voor importeur, handelaar, pomphouder en consument meenemen?

De leden van de VVD-fractie hebben daarnaast nog enkele vragen over vermenging van fossiele- en biomassastromen. Klopt het dat Nederland in de praktijk de vermenging van fossiele stromen en biomassastromen in de toeleverings- en productieketen van biobrandstoffen niet toestaat, terwijl dit volgens de RED en het Europese Hof wel is toegestaan? Deze leden constateren dat vermenging door andere lidstaten wordt toegestaan en dat er zo een ongelijk speelveld ontstaat voor Nederlandse biobrandstofproducenten. Is de staatssecretaris van plan zich in te zetten voor het gelijktrekken van het Nederlandse beleid met andere lidstaten, zodat de ontwikkeling van geavanceerde biobrandstoffen wordt gestimuleerd, biobrandstofproducenten hun concurrentiepositie behouden en Nederland aantrekkelijk blijft voor potentiële investeerders?

De leden van de VVD-fractie vragen of de staatssecretaris kan verklaren waarom in Nederland het inboeken van biomethaan uit het gasnet voor gasvormige biobrandstoffen voor het claimen van Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE) wel wordt toegestaan en dit voor vloeibare geavanceerde biobrandstoffen op basis van gecertificeerde duurzame biomethaan uit het gasnet niet het geval is. Waarop is dit onderscheid tussen gasvormige en vloeibare biobrandstoffen gebaseerd?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie lezen dat de SER ten aanzien van de inzet van biomassa voor licht wegvervoer concludeert dat er op korte termijn moet worden ingezet op afbouw, omdat alternatieven beschikbaar zijn. Deze leden vinden dat zolang fossiele brandstoffen de brandstoffenmix in het wegvervoer domineren, de inzet van duurzame biobrandstoffen in het (licht) wegvervoer samen met andere alternatieven moet kunnen toenemen. Hoe kijkt de staatssecretaris hiernaar? Wat vindt de staatssecretaris van de stelling dat dit bijdraagt aan een kosteneffectieve CO₂-reductie in vervoer en tegelijkertijd de sector helpt om toepassingen voor de luchtvaart, scheepvaart en chemie te ontwikkelen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de SER over de beschikbaarheid van biomassa concludeert dat er potentieel voldoende biomassa beschikbaar is voor Nederland, maar er wordt ook gewezen op de noodzaak om de beschikbaarheid van duurzame biomassa te vergroten. Als mogelijkheid wijst de SER op het hergebruik van marginale en gedegradeerde

gronden. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat van deze gronden afkomstige biomassa moet worden gestimuleerd en niet zou moeten worden gelimiteerd? Is de staatssecretaris bereid de mogelijkheden te onderzoeken op welke wijze de van deze gronden afkomstige biomassa kan worden bevorderd voor realisatie van de jaarverplichting voor vervoer?

De leden van de CDA-fractie lezen dat in het SER-advies een geharmoniseerde aanpak voor duurzaamheidscriteria wordt ondersteund en dat deze gebaseerd dient te zijn op de herziene RED2. Deze leden zijn van mening dat het Europese speelveld ten aanzien van duurzaamheid van groot belang is. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat bij het stellen van duurzaamheidscriteria moet worden ingezet op internationale harmonisatie om het beoogde effect te bereiken? Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat aanvullende maatregelen bovenop de Europese duurzaamheidscriteria in de RED2 aan de markt moeten worden overgelaten?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie hebben eveneens een aantal vragen en opmerkingen bij het SER-rapport over biomassa. Deze leden merken op dat het advies op tal van terreinen nog leunt op ‘goede voornemens’ of op andere veronderstellingen en strevens die nu geen onderdeel zijn van het beleid. Dat het ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) stelt duurzame kringlooplandbouw na te streven wordt bijvoorbeeld in de praktijk niet waargemaakt. Deze leden constateren dat er, in dat geval, ook geen stikstofprobleem meer zou zijn. Deze leden wijzen erop dat de afstand tussen wat zou kunnen en wat is, groot is. Dat betekent dat ook de afstand van de theoretische mogelijkheden voor een biobased economy en de praktijk van het verbranden van grondstoffen voor transport, om zo de stap naar elektrificatie uit te stellen, een tegenstelling vormen die lastig overbrugbaar is en grote risico’s met zich meebrengt voor de natuur, het milieu en het klimaat. De leden van de GroenLinks-fractie concluderen dat de beschikbaarheid van aantoonbaar duurzame biograndstoffen is beperkt en zoals de SER stelt: “Het valt te verwachten dat Nederland niet het enige land is dat aanspraak maakt op deze biograndstoffen.” Nergens gebruikt Nederland unieke technologieën die om biobrandstoffen vragen. We rijden in dezelfde auto’s en vliegen in dezelfde vliegtuigen. Een technologische oplossing die alleen onze emissies doet afnemen is daarmee geen zinvolle technologische oplossing voor het klimaat. En zoals de SER stelt: “Verbranding van (bio)grondstoffen past (bovendien) niet goed in een circulaire economie.” en “Ook vanuit luchtkwaliteitsbeleid is een mobiliteitstransitie wenselijk om de lokale emissies van NO_x en fijnstof terug te dringen. Biobrandstoffen resulteren echter niet in een significante verbetering van de luchtkwaliteit (ten opzichte van fossiel).” Het probleemoplossend vermogen van biobrandstoffen voor het

wegverkeer is daarmee zeer beperkt.

De leden van de GroenLinks-fractie ondersteunen de conclusie van de SER dat de noodzaak tot afbouw van biobrandstoffen voor het verkeer is te voorzien. Het is dan de vraag hoeveel investeringen een tijdelijke overbrugging naar echt duurzame mobiliteit waard is en in hoeverre de hierdoor gecreëerde economische lock-ins niet voor verdere vertraging van de verduurzaming leiden. De Europese afspraak voor 14% duurzame transportbrandstoffen is niet hetzelfde als 145 biobrandstoffen bijmengen. Aangezien we sowieso al de helft mogen aftrekken, omdat we op basis van onze eigen duurzaamheidscriteria geen eerste generatie willen gebruiken en onze duurzame elektriciteit een multiplier heeft van vier, blijft er slechts 1,75% over. Met het Europese plafond van 1,7% voor used cooking oil (UCO) in de mix voor transportbrandstoffen, die ook nog eens dubbel geteld mogen worden, voldoen we aan de minimale verplichtingen. Is de staatssecretaris het ermee eens dat er hiermee geen verplichting en geen noodzaak bestaan om meer biograndstoffen te verbranden om daarmee aan de Richtlijn voor hernieuwbare transportbrandstoffen te voldoen? Deze leden roepen het kabinet dan ook op om vooral in te zetten op verdere versnelling van de elektrificatie van het wagenpark. Deze leden vragen om de nu beschikbare duurzaam hernieuwbare biobrandstoffen primair in te zetten in sectoren waarvoor grootschalige elektrificatie nog te ver weg is, zoals de luchtvaart en de scheepvaart.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de staatssecretaris om na aanleiding van dit onderzoek met een appreciatie te komen voor het te realiseren potentieel aan duurzame brandstoffen voor de scheep- en luchtvaart, in relatie tot de voorspelde behoefte (in 2030 en 2050) en de vraag uit andere landen voor diezelfde markt. Hoeveel is er nodig, en hoeveel kan er duurzaam worden geproduceerd?

Overig duurzaam vervoer

VVD-fractie

Roetfilter

De leden van de VVD-fractie zijn tevreden dat de aangescherpte Apk-keuring een jaar later ingaat. Deze leden zien het als onvermijdelijk, omdat de meetapparatuur om dit te meten nog niet beschikbaar is. Is de staatssecretaris dit met deze leden eens? Is dit ook een reden om de aangescherpte Apk-keuring uit te stellen?

De leden van de VVD-fractie maken zich vooral zorgen over de 100.000-150.000 mensen die hun auto na de keuring niet meer op de weg mogen gebruiken, tenzij een kostbare reparatie plaatsvindt. Deze leden vinden het belangrijk dat deze mensen niet gedwongen worden tot hoge kosten in verhouding tot de zeer beperkte restwaarde van hun oudere diesel en accepteren dat deze mensen kunnen kiezen voor het betalen van de roettoeslag van 15% op de maandelijkse Motorrijtuigenbelasting (MRB). Deze leden vragen wel wat het plan van de staatssecretaris is met betrekking tot diesel,

aangezien deze brandstof ideaal is om de CO₂-klimaatdoelen te behalen.

De leden van de VVD-fractie vragen of de staatssecretaris zich wel voldoende realiseert dat de tweedehandsdieselmarkt vrijwel compleet ingestort is en mensen met een lage restwaarde kampen en tegelijkertijd fors belast worden, zonder uitzicht op vervanging vanwege een hoge Bpm, MRB en alle andere autolasten. Deze leden vinden dat met het implementeren van de hogere norm, die nog nergens in Europa zo getoetst wordt, Nederland onnodig vooroploopt. Deze leden vinden de uitwerking van de staatssecretaris ook niet geheel conform de aangenomen motie Hoogland/Van Tongeren over een verbod op het verwijderen van een roetfilter (Kamerstuk 34300-XII, nr. 29). Uit de overwegingen in deze motie is namelijk op te maken dat het juist gaat om het opzettelijk verwijderen van roetfilters, iets waar deze leden ook zeer op tegen zijn.

De leden van de VVD-fractie stellen de volgende vragen. Erkent de staatssecretaris dat deze auto's in andere Europese landen waarschijnlijk niet afgekeurd worden? Welke marge is denkbaar om te voorkomen dat te veel automobilisten gedupeerd worden? Waar komt de norm van 1.000.000 roetdeeltjes per vierkante centimeter vandaan? Kan deze norm eventueel na consultatie aangepast worden, zodat er minder auto's buiten de boot vallen? Welke norm geldt voor oudere vrachtwagens en is het niet zinvoller deze van de weg te halen in plaats van dieselpersonenauto's uit bijvoorbeeld 2009? Klopt het dat je mensen met een auto waarvan het roetfilter slechter werkt dan bij de aanschaf op deze manier autoloos maakt of straft? Hoe ligt de verhouding tussen de kosten die een garage zal moeten maken voor het aanschaffen van nieuwe apparatuur en het aantal diesels dat Nederland kent? Is de garage niet genoodzaakt deze kosten door te berekenen in de reparatie van een roetfilter, waardoor de kosten voor reparatie niet proportioneel worden?

De leden van de VVD vragen hoe het staat met de verduurzaming van de brommers en snorfietsen in Nederland. Welke van de twee gaat rapper groen worden? Is het dan niet gek om snorfietsen een helmplicht te geven, waardoor ze fors minder aantrekkelijk worden? Welke impact hebben een helmplicht en corona op de populariteit van een snorfiets? Hoe staat het met het gebruik van elektrische deelscooters en wat betekent een potentiële helmplicht voor hen?

De leden vragen van de VVD-fractie vragen wat de stand van zaken is met de uitrol van waterstof. Deze leden vernemen weinig vanuit het kabinet, terwijl het in de ogen van deze leden grote voordelen biedt om daar een dekkende infrastructuur voor weg- en watertransport voor te ontwikkelen. Deze leden vragen of de Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport (DKTI)-regeling wel afdoende is en wat het ambitieniveau is. De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris in haar beleid en kaderbrief voortgang mobiliteit meer rekening

te houden met de marktontwikkelingen, met innovaties en minder met de maakbaarheidsgedachte en overheidsinterventie van normen of de inzet en het gebruik van kostbare subsidies. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat de rol van de overheid beperkt kan zijn? Hoe betreft zij de sectorpartijen bij de overheidsplannen, zodat die op blijvend draagvlak kunnen rekenen? Zijn deze sectorpartijen voldoende representatief voor heel Nederland?

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen of de staatssecretaris van plan is al die Nederlanders die dankzij de linkse maatregel van het indirect verplicht gestelde gebruik van biobrandstoffen een kapotte motor hebben of andere financiële schade hebben opgelopen, te compenseren. De leden van de PVV-fractie vragen aan de staatssecretaris of zij het 'duurzaam vervoer' vindt dat voorheen goedlopende touringcarbedrijven nu dreigen om te vallen. Hierdoor dreigt een belangrijke vervoerssector te verdwijnen, staan duizenden banen op de tocht en worden familiebedrijven verwoest. Deze leden vragen of de staatssecretaris op de hoogte is van de problemen in deze sector, of zij bereid is in gesprek te gaan met deze sector en of zij bereid is maatregelen te nemen die de sector lucht en ruimte geven om in deze coronacrisis te overleven. De leden van de PVV-fractie vragen of de staatssecretaris het 'duurzaam vervoer' vindt dat er straks in de provincies Gelderland, Flevoland en Overijssel ruim 250 Chinese elektrische bussen rijden die op een frauduleuze manier bij de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht waren betrokken. Is duurzaam vervoer voor dit kabinet zo belangrijk dat een oogje wordt dichtgeknepen bij fraude, zolang de bussen maar lekker groen en duurzaam zijn? Waarom heeft de staatssecretaris niet ingegrepen toen deze leden daarom vroegen? Is de staatssecretaris alsnog bereid een diepgravend onderzoek naar de fraude in te stellen en ervoor te zorgen dat duurzaam vervoer niet hand in hand gaat met oplichting en fraude?

CDA-fractie

Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren
De leden van de CDA-fractie vinden het belangrijk dat de subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren ook wordt ingezet om de tweedehandsmarkt voor elektrische personenauto's in het middensegment te stimuleren. Deze leden vinden het daarom belangrijk dat de pot voor gebruikte elektrische personenauto's niet wordt opgesnoept door nieuwverkoop. Is de staatssecretaris bereid om toe te zeggen om binnen de regeling niet te schuiven met budget voor gebruikte elektrische personenauto's naar nieuwe elektrische personenauto's?

Leasefietsregeling

De leden van de CDA-fractie vinden het positief dat het stimuleren van fietsen, in het bijzonder onder forenzen, een

belangrijke doelstelling is van het kabinet. Hiervoor zijn initiatieven als Fietsmissie en Fietsambassadeurs opgezet. De coronacrisis zorgt er om andere redenen voor dat er meer wordt gefietst. Eén van de instrumenten om meer te fietsen is de leasefietsregeling. Klopt het dat deze regeling nog niet populair is? Zo ja, wat is hiervan de oorzaak? Komt dit door de economische onzekerheid die wordt veroorzaakt door de crisis? Kan de staatssecretaris aangeven hoe succesvol de leasefietsregeling is? Is de staatssecretaris bereid om op korte termijn te onderzoeken hoe de regeling geoptimaliseerd kan worden, door mogelijke drempels voor werkgevers en werknemers waar mogelijk weg te nemen?

Innovatie en verduurzaming tankstations

De leden van de CDA-fractie vragen wat de status is van de door de Kamer aangenomen motie-Von Martels/Postma over het overleg tussen de betrokken brancheverenigingen van tankstations en het Rijksvastgoedbedrijf over de knelpunten voor innovatie en verduurzaming gedurende de looptijd van de overeenkomsten met de tankstationhouders (Kamerstuk 31305, nr. 305). Klopt het dat de in de motie genoemde datum van 1 mei 2020 niet gehaald is en dat er nog geen regeling ligt? Zo ja, waarom is dat niet gelukt en welke gevolgen heeft dat (gehad)? Deelt de staatssecretaris de opvatting dat het ontbreken van genoemde regeling tot gevolg kan hebben dat concessiehouders bij gebrek aan zekerheid terughoudend worden om te investeren in duurzame investeringen, zoals elektrische snellaadpalen, CNG-installaties of waterstofinstallaties? Kan de staatssecretaris haar antwoord toelichten? Wanneer wordt de regeling alsnog afgerond?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie vragen hoe het staat met het onderzoek naar verschillende varianten voor betalen naar gebruik voor automobiliteit, zoals dat in het regeerakkoord is opgenomen. Wat is hiervan de laatste stand van zaken?

De leden van de D66-fractie lezen in het onderzoek van EV-consult een aantal aanbevelingen op basis van de transitiepaden van batterij-elektrische en waterstofvrachtauto's voor de Nederlandse markt en vragen hoe deze aanbevelingen geïntegreerd worden in het wetsvoorstel. Maakt bijvoorbeeld een integraal overzicht van de te verwachten groei in de vraag naar zero-emissievrachtwagens deel uit van het wetsvoorstel? Gaat de regering overeenkomstig het advies een lobbyagenda opstellen voor strengere CO₂-reductienormen en een productiequotum voor zero-emissievrachtauto's in de EU? Zo ja, wanneer kan de Kamer die agenda tegemoet zien? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie hebben met blijdschap kennisgenomen van de bereikte overeenkomst over de zero-emissiezones met gemeentes, transportbedrijven en maatschappelijke organisaties. Deze leden vragen de staatssecretaris snel duidelijkheid te geven over een

stimuleringsprogramma voor de nodige investeringen in zero-emissiestadslogistiek. Kan de staatssecretaris hierover voor de behandeling van de begroting in november 2020 duidelijkheid geven?

De leden van de D66-fractie hebben met teleurstelling kennisgenomen van het besluit om de regeling Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) in 2021 niet open te stellen. Deze leden vragen of het juist is dat wanneer het totale subsidiebudget eerder op is (omdat particulieren sneller en meer elektrische auto's aanschaffen) de totale milieuwinst ook groter is, omdat de elektrische auto's dan langer deel uitmaken van het Nederlandse wagenpark.

De leden van de D66-fractie vragen ook wat het effect is van het stopzetten van het doorschuiven van aanvragen van 2020 naar 2021. Hoeveel budget resteert nog voor het jaar 2021? Deze leden vragen tevens hoe er wordt omgegaan als mensen een SEPP-aanvraag in 2021 indienen en het budget wederom ontoereikend is.

De leden van de D66-fractie zijn zeer enthousiast over de leasefietsregeling. Deze leden zien juist ook in deze coronacrisis de fiets als een veilig en gezond vervoersmiddel en als een prima alternatief voor de auto. Deze leden vragen de staatssecretaris wat tot dusver de resultaten zijn van de leasefietsregeling. Tevens vragen deze leden of de staatssecretaris bereid is om op korte termijn te onderzoeken hoe drempels voor werkgevers en werknemers verlaagd kunnen worden en hoe de regeling geoptimaliseerd kan worden. Kan de staatssecretaris hierover duidelijkheid geven voor de behandeling van de begroting in november 2020?

GroenLinks-fractie

Verzamelbrief voortgang duurzame mobiliteit

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ten slotte nog vragen en opmerkingen bij de veel te laat verstuurd verzamelbrief voortgang duurzame mobiliteit (Kamerstuk 32813, nr. 572). Deze leden zouden graag zien dat deze nog deze periode goed inhoudelijk wordt besproken in een algemeen overleg. Vooruitlopend daarop stellen deze leden de volgende vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd of de staatssecretaris de mening deelt dat een ambitieus ingroeipad naar 100% zero-emissieautoverkoop in 2030 gekoppeld moet zijn aan vermindering van de uitstoot van de brandstofauto's, of beter nog aan een evenredig lager aantal brandstofauto's. Moet er niet gewoon, naast een verkoopverbod voor brandstofauto's (1 januari 2030), ook een einddatum voor het gebruik van fossiele auto's komen? Bijvoorbeeld tien jaar later? Wat is de verwachting van de staatssecretaris van de omvang van het personenautopark in 2030, inclusief het vastgestelde beleid uit het Klimaatakkoord? Hoeveel elektrische, diesel- en benzineauto's zijn dit? Als er meer benzine- en dieselauto's rijden in 2030 dan nu het geval is en als dit leidt tot meer kilometers en CO₂-uitstoot, wat is de staatssecretaris dan, in

het licht van de Klimaatakkoorddoelen voor mobiliteit (die nog niet binnen bereik zijn) en de Europese aanscherping van de CO₂-doelen, van plan hieraan te doen? Wat kan de staatssecretaris concreet doen om het delen van auto's meer te bevorderen en minder autokilometers te stimuleren?

Hoeveel CO₂-reductie kan hiermee bereikt worden?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat het gelukt is enkele mooie DKTI-projecten te selecteren. Maar hoeveel en welke projecten konden niet worden gehonoreerd? Is het budget hiervoor enigszins in lijn met de potentie? Valt er veel af wegens gebrek aan geld? Lopen we zo goede ideeën mis?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd welke gemeenten voorlopen dan wel achterblijven bij de uitrol van de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer. Kan de staatssecretaris een soort ranking maken waarin de actuele stand van zaken en in een aparte lijst de plannen en ambities van steden tegen elkaar zijn afgewogen? En kan de staatssecretaris aangeven waar de zwakke plekken zitten in de laadinfrastructuur voor vrachtwagens, ook in relatie tot zero-emissiestadsdistributie en de uitbreiding van lokale milieuzones? Laadpleinen voor een vloot aan busjes of vrachtwagens vergen veel meer ruimte en infra dan enkel parkeerplaatsen van een laadpaal voorzien. Deze leden zijn er nog niet gerust op dat dit in voldoende mate gereed is in 2025.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn wat dat betreft nog veel bezorgder over de afkalvende ambitie van de zero-emissiestadslogistiek. Gaat het lukken om met 40 steden te starten in 2025? Met welke steden heeft de staatssecretaris hier inmiddels harde afspraken over gemaakt? In de brief van maandag 5 oktober 2020 lijkt het er sterk op dat de doelen naar beneden worden bijgesteld door extra overgangstermijnen in te ruimen. De sector weet sinds geruime tijd dat het de bedoeling is dat steden vanaf 2025 van start gaan. Elektrische vervoersbusjes zijn nu al concurrerend en de meeste distributie- en bezorgdiensten rijden met busjes en kleine vrachtwagens die vrij nieuw zijn. Iedereen heeft dus de gelegenheid om over te stappen en tegen die tijd zijn er ook veel meer tweedehandsmodellen te koop. Het kan toch niet zo zijn dat we net als met de milieuzones ervoor kiezen die pas in te voeren als het eigenlijk niet meer hoeft? Is de staatssecretaris het ermee eens dat de zero-emissiezones juist de transitie moeten aanjagen en dat we deze moeten dwingen tot stappen die de markt anders niet zet? Wat is anders de waarde ervan als er geen stimulans van uitgaat? Leidt een verslapping niet tot een verslechtering van de concurrentiepositie van de voorlopers die nu al zijn overgestapt? Is dat niet precies het tegenovergestelde van wat we eigenlijk willen bereiken?

SP-fractie

De leden van de SP-fractie hebben nog een aantal vragen aan de staatssecretaris over de particuliere subsidieregeling voor elektrische wagens, de SEPP. Klopt het dat bij

leasecontracten de subsidie volledig ten laste komt van het budget van 2020? Zo ja, waarom is daarvoor gekozen en waarom is er niet voor gekozen om het budget over de duur van het leasecontract uit te spreiden? Zo kan er door meer mensen van het budget gebruik gemaakt worden. Wat gebeurt er met het subsidiebudget aan het einde van het jaar als dit nog niet helemaal opgemaakt is? Zeker gelet op de teruglopende verkopen van auto's door de coronacrisis is dat niet ondenkbaar. Kan dit budget meegenomen worden naar 2021? Zo nee, waarom niet en hoe verhoudt zich dat dan tot de uitzondering die auto's met een Euro-4 klasse motor krijgen?

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben allereerst vragen over het stimuleren van elektrisch vrachtvervoer en opschaling van het aantal laadpunten. In antwoord op vragen van deze leden bij een voorgaand schriftelijk overleg over duurzaam vervoer in mei 2020 gaf de staatssecretaris aan dat zij de huidige DKTI-transport aan het eind van dit jaar wil uitbreiden met een nieuwe categorie 'learning by using'. Doelstelling is dat bedrijven hiervan gebruik kunnen maken om kennis op te doen met de grootschalige inzet van emissieloze bestel- en vrachtwagens in dagelijkse logistieke processen. Voor transportondernemers is het van belang dat zij hierover snel duidelijkheid krijgen. Welk tijdpad heeft de staatssecretaris voor ogen? Klopt het dat met de huidige DKTI-regeling in 2021 maximaal 70-100 e-trucks gefaciliteerd worden? Hoe wil de staatssecretaris de opschaling naar 5.000 e-trucks in 2025 realiseren?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er een zeer ruime overgangsregeling is afgesproken voor emissieloze vrachtauto's in relatie tot emissievrije stadslogistiek, mede omdat het aanbod van zero-emissievrachtauto's nog beperkt is. Met een adequate stimuleringsregeling én het vasthouden aan een ambitieuze maar realistische doelstelling van zero-emissiestadslogistiek in 2025, wordt de markt gestimuleerd én uitgedaagd tot innovatie en zou deze

uitzonderingspositie/overgangsregeling volgens deze leden aanzienlijk beperkt kunnen (en moeten) worden. Zij vragen hierover een reflectie van de staatssecretaris.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat één van de aanbevelingen die EV-consult doet in de transitie naar meer zero-emissievrachtauto's is om te lobbyen in Europa voor strengere CO₂-reductienormen en een productiequotum voor zero-emissievrachtauto's. Duitsland is nu voorzitter van de EU en heeft op dit punt grote ambities. Is de staatssecretaris bereid om deze aanbeveling over te nemen en zo ja, op welke manier gaat zij aansluiting zoeken bij Duitsland?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben vragen over het instellen van nul-emissiezones. Kan de staatssecretaris aantonen dat daadwerkelijk nog dit jaar 2020 de afgesproken 30 tot 40 steden een middelgrote nul-emissiezone gaan

aanwijzen middels een Raadsbesluit? Indien niet het aantal van 30 tot 40 steden gehaald wordt, welke conclusie kan dan getrokken worden over noodzakelijke ingroei van zero-emissievrachtvoertuigen? Is de ingroei dan mogelijk passend bij het tempo van steden die een zone instellen, zodat een overgangsregeling niet noodzakelijk meer is? Indien blijkt dat de steden geen middelgrote maar een kleine nul-emissiezone instellen, welke consequenties heeft dit dan voor die overgangsregeling?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren verheugd dat er ook vele koplopers zijn in zero-emissiestadslogistiek. Als het beleid te veel wordt afgestemd op de achterblijvers, worden deze ondernemers in een achterblijvende markt al snel gedupeerd. Deze leden vragen de staatssecretaris om een reflectie hierop.

De leden van de ChristenUnie fractie zien dat het online winkelen een grote vlucht neemt, waardoor ook steeds meer bestelbusjes door woonwijken rijden om pakketjes te bezorgen, vaak zelfs meerdere bestelbusjes per dag die in dezelfde straat of nota bene bij dezelfde woning pakketjes afleveren. Deze leden zijn van mening dat dit vanwege de veiligheid en het milieu anders kan én moet. Zij vragen de staatssecretaris of zij bekend is met het model 'last mile', waarbij pakketjes niet langer kriskras door alle wijken en straten worden bezorgd door pakketdiensten, maar dat ze aan de rand van de gemeente of een bepaalde wijk in een 'groene hub' worden afgeleverd en van daaruit per fiets of elektrisch vervoermiddel bij de mensen thuis worden bezorgd. Is de staatssecretaris bereid om in gesprek te gaan met innovatieve bedrijven zoals de TSN-groep en 'reguliere' pakketdiensten om het overheidsbeleid hierop af te stemmen? Is de staatssecretaris bereid om dit in haar overleg met gemeenten te bespreken? Is de staatssecretaris bereid met grote internetverkopers in gesprek te gaan over het vergroenen van hun pakketlevering?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de staatssecretaris of het klopt dat vrijwel alle bouwvoertuigen onder het lokale maatwerk vallen. Deze leden constateren dat mede in het licht van de stikstofproblematiek de bouw zal moeten verduurzamen om benodigde stikstofruimte zelf te 'verdienen'. Koplopers in deze sector hebben laten zien dat elektrificatie van het bouwmaterieel zeer goed mogelijk is. Op welke manier wil de staatssecretaris elektrificatie van bouwmaterieel aanmoedigen? Deelt zij de mening van deze leden dat maatwerk ook echt maatwerk moet zijn en het niet zo kan zijn dat een hele sector hieronder wordt geschoven? De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er nog lang geen landelijk dekkend netwerk is voor waterstofinfrastructuur. Dit staat de uitrol van waterstofvoertuigen in de weg. Wat zijn de ambities van de staatssecretaris op dit punt?

De leden van de ChristenUnie-fractie willen tot slot nogmaals aandacht vragen voor de elektrische deelauto. Eén deelauto scheelt vijf tot zeven auto's. Deze leden constateren dat de deelauto veel voordelen biedt: het parkeren op straat

wordt teruggedrongen en mensen worden meer bewust van hun mobiliteitsgedrag (deelauto's rijden 11-13% minder). Deze leden constateren voorts dat gemeenten met de huidige grondprijzen nauwelijks nog in staat zijn om nieuwe wijken te bouwen met de bestaande parkeernorm. De elektrische deelauto loopt echter tegen tal van belemmeringen aan. Coöperaties van deelauto's kunnen geen gebruik maken van de korting voor elektrisch rijden, omdat het geen particulieren maar bedrijven zijn. Verzekeraars zijn nog niet ingericht op het verzekeren van mobiliteitsgedrag in plaats van de auto. Is de staatssecretaris bereid hierover het gesprek aan te gaan met verzekeraars? Welke mogelijkheden ziet zij om het gebruik van de elektrische deelauto te stimuleren?

SGP-fractie

De leden van de SGP-fractie horen graag wanneer de bij het Klimaatakkoord afgesproken subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische trucks van start gaat. Aankopen worden nu uitgesteld, omdat ondernemers willen weten waar ze aan toe zijn.

De leden van de SGP-fractie maken zich grote zorgen over het besluit om dit jaar geen aanvragen voor subsidie voor de aanschaf van een elektrische auto door particulieren meer in behandeling te nemen. De staatssecretaris houdt zich daarmee niet aan de afgesproken spelregels en dupeert vooruitstrevende automobilisten. Waarom is destijds gekozen voor een doorschuifbepaling en waarom zouden de argumenten hiervoor nu niet meer relevant zijn? Is het vanuit de Urgenda-zaak en het stikstofdossier niet wenselijk dat aanvragen zo snel mogelijk gehonoreerd worden in plaats van dat deze uitgesteld moeten worden? Waarom is niet voor een andere oplossingsrichting gekozen, zoals het verrekenen van de subsidie over de looptijd van het contract in het geval van private lease? Is geen sprake van onderuitputting van het budget voor subsidiëring van gebruikte auto's en het wegvloeien van budget naar de algemene middelen?

II Reactie van de bewindspersoon