

Duurzaam vervoer

Duurzaam vervoer

Aan de orde is het **tweeminutendebat Duurzaam vervoer (CD d.d. 17/10)**.

De **voorzitter**:

Aan de orde is het tweeminutendebat Duurzaam vervoer. Een hartelijk woord van welkom aan de staatssecretaris. Ik geef graag het woord aan de eerste spreker van de zijde van de Kamer: de heer Heutink van de fractie van de Partij voor de Vrijheid.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter, ik kan u blij maken: ik heb geen moties meegebracht. Maar ik wil het vanavond wel hebben over een andere aangenomen motie waar de staatssecretaris mee aan de slag is. Vijftien dagen geleden nam deze Kamer een motie aan met daarin de opdracht om voor 1 november met een plan van aanpak te komen over hoe invulling kan worden gegeven aan een landelijk gestandaardiseerde uitzondering van zero-emissiezones voor ondernemers tot 2029. U weet dat wij als PVV niets liever willen dan uitstel van die zero-emissiezones. Nu is het geen 1 november meer, maar is het inmiddels al 6 november. En we hebben nog geen plan van aanpak van de staatssecretaris ontvangen.

Daarover hebben we de volgende vragen: waarom hebben we dit nog niet gekregen en hoelang moeten wij nog wachten? Wanneer gaat de staatssecretaris deze aangenomen motie uitvoeren?

Ik hoor graag een uitgebreide reactie van de staatssecretaris op al deze vragen. Daar wil ik het voor nu bij laten. Dank u wel.

De **voorzitter**:

En ik hoor graag een korte reactie van deze staatssecretaris. Een vraag van de heer Van Houwelingen van Forum voor Democratie.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Wij ondersteunen dit volledig, dat weet de heer Heutink ook. Er is nog een vraag bij mij. We bakkeleien hier al maanden over. Het staat in het regeerakkoord. We hebben die aangenomen motie. Wanneer is nou de deadline voor de PVV? Wanneer zegt de PVV dat het geregeld moet zijn, dat zij antwoord wil hebben?

De heer **Heutink** (PVV):

We hebben een aantal weken geleden in het commissiedebat Duurzaam vervoer het kabinet al gemaand tot haast. 1 januari 2025 komt erg dichtbij. Meneer Van Houwelingen weet ook dat het nog een paar weken is. We constateren dat er nu nog niks ligt. Daarom vragen we nu het kabinet opnieuw om met een plan te komen, om haast te maken. Dat kan wat ons betreft niet snel genoeg.

De **voorzitter**:

Helder. Mevrouw Veltman, VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter. Tijdens het commissiedebat Duurzaam vervoer hebben we inderdaad uitgebreid stilgestaan bij de zero-emissiezones. Ik heb de motie ingediend om ondernemers die de stad niet in kunnen, omdat zij niet voldoen aan de eisen van die zones, hierin meer ruimte te geven. Daarbij heb ik de staatssecretaris verzocht om voor 1 november met een plan hiervoor te komen. Die motie is aangenomen door de Kamer; de heer Heutink had het daar ook over. We hebben inderdaad nog niets gezien van de staatssecretaris. De vraag is wat hij

gaat doen en wanneer we iets kunnen verwachten.

Voorzitter. Deze staatssecretaris gaat ook over de laadinfrastructuur van elektrische voertuigen. We zien dat laadpalen nu juist niet worden geplaatst of zelfs worden weggehaald aan de snelwegen. Mijn concrete vraag is of de staatssecretaris kan toezeggen dat hij meer ambitie gaat tonen, met de minister, om ambitieus aan de slag te gaan voor laadpalen aan de snelwegen.

Tot slot, voorzitter, heb ik een motie over transparantie van de prijs van het laden.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het bijna onmogelijk is om als elektrisch rijder zicht te hebben op de daadwerkelijke en goedkoopste tarieven en passen aan iedere openbare laadpaal;

overwegende dat inzicht in de prijs niet meer dan logisch en noodzakelijk is om prijsbewuste keuzes te maken;

constaterende dat laadpaalexploitanten binnenkort verplicht zijn laadtarieven aan iedere laadpaal via een National Access Point openbaar beschikbaar te stellen, maar dat deze verplichting niet geldt voor de laadpassen;

verzoekt de regering te bewerkstelligen dat ook actuele laadpastarieven digitaal openbaar beschikbaar worden, net als de tarieven van laadpaalexploitanten, om de prijstransparantie voor elektrisch rijders te verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Veltman en Bamenga.

Zij krijgt nr. 475 (31305).

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de heer Thijssen, GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik vervang collega De Hoop en heb twee vragen en een motie.

De staatssecretaris deed in het debat de toezegging om voor een aantal populaire elektrische modellen de total cost of ownership te berekenen. Waar het ons om gaat, is vooral de verandering in de total cost of ownership van elektrische voertuigen. Hoe was het onder het oude belastingregime en hoe wordt het met de voorgenomen bezuinigingen en accijnskorting? We willen graag die verschillen zien voor een aantal representatieve populaire modellen. Mijn vraag is of de staatssecretaris die toezegging op deze manier kan uitvoeren.

De tweede vraag gaat over het optimisme over de ingroei van elektrische voertuigen die uit de nieuwe modelberekeningen komt. Die was gebaseerd op een continuering van de mrb-korting, die dit kabinet heeft afgeschaft. Graag dus ook een herberekening van die

ingroeicijfers met het nieuwe belastingregime. Graag een antwoord daarop.

Ten slotte een motie over kleeftarieven.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat diverse aanbieders van laadinfrastructuur naast een prijs voor het stroomverbruik een extra tarief per tijdseenheid zijn gaan rekenen;

constaterende dat steeds vaker elektrische auto's langer aan de laadpaal moeten staan omdat ze vanwege beperkte netcapaciteit langzamer of uitgesteld laden;

overwegende dat parkeren bij een laadplek zonder te laden meestal verboden is, maar andere parkeerplekken vaak niet beschikbaar zijn;

overwegende dat het onwenselijk is dat elektrische rijders hierdoor buiten hun schuld om met hoge extra kosten worden geconfronteerd;

overwegende dat deze onduidelijkheid de transitie naar elektrisch rijden belemmert;

verzoekt de regering de mogelijkheden te onderzoeken hoe de zogenaamde kleeftarieven te stoppen, de transparantie over tarieven te verbeteren en de Kamer hierover te informeren voor het volgende commissiedebat Duurzaam vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Thijssen en De Hoop.

Zij krijgt nr. 476 (31305).

Helder. Dank u wel. De heer Van Houwelingen, Forum voor Democratie.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Dank u, voorzitter. Ik heb hetzelfde ongeduld als de heer Heutink. In het regeerakkoord — we hebben het erover gehad in het debat — staat: "Bezien wordt op welke manier het instellen van zero-emissiezones kan worden uitgesteld". Er staat niet "of", maar "op welke manier". Het kabinet zit er een halfjaar en er is nog niets gebeurd. Mijn eerste vraag is: is dit überhaupt al besproken in het kabinet?

Dan had ik een paar vragen in het debat gesteld waar ik nog geen antwoord op heb gehad. Die gingen over de invoering van zero-emissiezones voor personenauto's met brandstofmotoren. Daar zijn we zo bezorgd over. Eindhoven en Amsterdam zijn er al mee bezig. Die hebben dat ook op de website staan. Mijn vraag is of de minister al gesproken heeft met deze gemeentes. Is daar al contact mee opgenomen? Dat was mijn verzoek toen. Is het mogelijk — daar kwamen we ook niet achter in het debat — voor die gemeentes om dat in te voeren in 2030? Kunnen ze dat doen zonder een landelijke regeling? De Kamer wil dat niet. Daar hebben we een motie over aangenomen. We willen dat in ieder geval niet voor 2040.

Dan mijn laatste vraag. Als het mogelijk is, als Eindhoven en Amsterdam, die dat dus willen, dat kunnen invoeren voor 2040, wat gaat de minister er dan aan doen om dat onmogelijk te maken? Dat willen we immers niet.

Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Olger van Dijk van de fractie van Nieuw Sociaal Contract. Het woord is aan hem.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank, voorzitter. Ook van de kant van Nieuw Sociaal Contract geen moties, maar wel een enkele vraag. Het debat is voor een belangrijk deel gegaan over de zero-emissiezones — ze kwamen alweer even aan de orde zojuist — en de onduidelijkheid over de invoering ervan. Ik constateer dat die onduidelijkheid er nog altijd is. Die is echt funest voor de betrokken gemeentes, die gewoon van start willen, maar ook voor de kleine ondernemers, zoals marktkooplui, die hopen op een uitzondering. Wanneer komt die duidelijkheid er alsnog? Dat vraag ook ik, net als collega Heutink, aan de staatssecretaris.

Voorzitter. Die onduidelijkheid zorgt er ook voor dat investeringen in elektrische bedrijfsauto's achterblijven. Zo zijn er nog miljoenen over van de subsidie elektrische bedrijfsauto's, de zogeheten SEBA. Deze regeling stopt na dit jaar. Kan de staatssecretaris toezeggen dat dit geld, als er dit jaar daadwerkelijk subsidiegeld overblijft, beschikbaar blijft voor de overstap naar duurzaam vervoer voor ondernemers?

Voorzitter. Nieuw Sociaal Contract denkt bij duurzaam vervoer in de eerste plaats aan lopen en fietsen. We zijn blij met de toezegging in het debat over de doorfietsroutes, maar het aandeel fietsen in het woon-werkverkeer kan veel verder omhoog. Daarom een laatste vraag over de fiscale regeling fiets van de zaak. Zou de staatssecretaris willen onderzoeken of deze regeling aantrekkelijker kan worden gemaakt, bijvoorbeeld door werkgevers de mogelijkheid te geven werknemers die hiervan gebruikmaken ook een onbelaste vergoeding te geven voor de gemaakte fietskilometers in het woon-werkverkeer?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Een vraag van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Die duidelijkheid probeerden heel veel partijen in dit huis te krijgen door middel van die aangenomen motie. De fractie van Nieuw Sociaal Contract heeft tegen de motie gestemd die uiteindelijk tot die duidelijkheid voor al die ondernemers zou moeten gaan leiden. Heeft de fractie van Nieuw Sociaal Contract spijt gekregen van het feit dat ze tegen die motie heeft gestemd?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank voor de vraag. Nieuw Sociaal Contract vindt de motie-Veltman juist bijdragen aan die onduidelijkheid. Wij hebben dat ook betoogd bij onze stemverklaring. In de motie wordt niet duidelijk gemaakt welke ondernemers het betreft, of het om een generieke uitzondering gaat of juist om een bepaalde uitzondering voor ondernemers. Nieuw Sociaal Contract vindt dat nog een keer goed zou moeten worden gekeken naar uitzonderingen voor bepaalde groepen kleine ondernemers, zoals marktkooplui. Die heb ik net ook genoemd. Maar dat moet, en dat kan ook niet heeft de staatssecretaris laten weten, de invoering voor gemeenten per 1 januari 2025 niet in de weg staan. Hoe gaat de staatssecretaris dat doen? Gaat hij nog kijken of dat kan? Dat is de vraag die wij hem nu stellen. En dat is vooral de duidelijkheid die wij nu van de staatssecretaris vragen.

De voorzitter:

Ik schors tot 21.00 uur. Dan gaan we luisteren naar de staatssecretaris.

De vergadering wordt van 20.53 uur tot 21.01 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Dank ook aan de Kamer voor de vragen en de ingediende moties.

De eerste motie, op stuk nr. 475, is van mevrouw Veltman, VVD. De motie wil dat laadpastarieven digitaal openbaar worden om prijstransparantie voor elektrische rijders te verbeteren. Deze motie geef ik oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 476 is van de heer Thijssen en de heer De Hoop, van GroenLinks-PvdA. Deze motie verzoekt te onderzoeken of kleeftarieven bij laadpalen kunnen worden gestopt. Het advies is: ontraden. Kleeftarief of rotatietarief wordt toegestaan als prijscomponent binnen AFIR. Het verbieden van kleeftarieven is daardoor niet mogelijk. Gemeenten en provincies kunnen kleeftarieven voorkomen door afspraken te maken met laadpaalaanbieders wanneer er openbare laadpalen geplaatst worden. Voor het merendeel van de laadpalen in Nederland zijn überhaupt kleeftarieven niet van toepassing.

De heer Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Ik zou toch willen vragen of de staatssecretaris dit kan onderzoeken. Er is Europese regelgeving, AFIR, en daarin staat dat bij snelladers van boven 50 kW, langs de snelweg bijvoorbeeld, een rotatietarief, oftewel een kleeftarief, is toegestaan, maar daaronder dus niet. In de steden waar geen parkeerplek te vinden is, mag dit volgens Europese regelgeving niet. In de motie probeer ik uit te leggen dat het ook heel logisch is, want er is geen andere plek waar die mensen naartoe kunnen. Wil de staatssecretaris het heroverwegen?

Staatssecretaris Jansen:

Nee. Ik blijf de motie ontraden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan waren er nog wat vragen.

Staatssecretaris Jansen:

Ik ga eerst in op de zero-emissiezones, omdat de meeste partijen daarop zijn ingegaan. Tijdens het commissiedebat van 17 oktober heb ik de Kamer een overzicht gegeven van de verhoudingen in het debat rondom de zero-emissiezones. Zoals we allen weten, liggen de standpunten nogal uiteen. Deze discussie gaat niet zozeer over het doel van de zones, want niemand is tegen schone lucht, maar des te meer over de vraag of het voor ondernemers haalbaar is om de overstap te maken naar een elektrisch bedrijfsvoertuig. Tegen die achtergrond heeft de meerderheid van uw Kamer mij per motie gevraagd om een gestandaardiseerde landelijke uitzondering voor ondernemers tot 2029. Op dit moment onderzoek ik de mogelijkheden om aan deze wens van uw Kamer invulling te geven. Dit is een proces waarbij ik de belangen van alle betrokkenen moet meewegen, dus van de Kamer, de sectorpartijen, gemeenten, ondernemers en ten slotte ook van het kabinet als geheel. Dit proces vraagt helaas meer tijd dan ik zou willen, niet in de laatste plaats omdat de datum waarop diverse gemeenten zeggen te willen starten met zero-emissiezones steeds dichterbij komt. Dus ik voel de urgentie. Meerdere leden hebben vandaag gevraagd om met een plan van aanpak te komen van wat ik op dit moment voor ogen heb. Ik snap de behoefte van de Kamer absoluut. Ik acht het echter van belang om u pas te informeren over de manier

waarop het kabinet wil omgaan met zero-emissiezones als het kabinet daarover een besluit heeft genomen. Dat is op dit moment helaas nog niet het geval.

De voorzitter:

Eén vraag van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Ik denk dat heel Nederland erg nieuwsgierig is wanneer we dan wel worden geïnformeerd. Wanneer kunnen we op zijn minst een brief van de regering verwachten waarin staat welke plannen zij voornemens is om te gaan maken, ten behoeve van het uitvoeren van de motie?

Staatssecretaris Jansen:

Mijn voorstel ligt binnenkort bij de ministerraad voor. Dan zal daar een antwoord op komen. De termijn: zo snel mogelijk.

De voorzitter:

Eén vraag, meneer Thijssen.

De heer Thijssen (GroenLinks-PvdA):

We zijn hier twaalf jaar mee bezig geweest. We zien de kranten vol staan met berichten van ondernemers en we krijgen allemaal brieven waarin staat: hier is echt goed over nagedacht, voer dit gewoon uit. U dupeert ondernemers die de investering wél hebben gedaan. Er zijn uitzonderingsmogelijkheden voor anderen. Volgens mij is er politiek leiderschap nodig. U moet gewoon zeggen: ik voer deze motie niet uit; de gemeentes gaan hierover en ze moeten het gewoon netjes gaan uitvoeren.

Staatssecretaris Jansen:

Voordat ik werd aangesteld als staatssecretaris kreeg ik deze vraag bij de hoorzitting. Toen stelde men deze vraag en heb ik aangegeven dat ik de gewoonte heb om moties uit te voeren, dus deze zeker ook.

Dan ga ik naar een vraag van de VVD. Gaat u ambitie tonen en met de minister aan de slag voor die laadpalen aan snelwegen? Het antwoord is: ja. De minister werkt op dit moment aan een nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen. Realisatie van voldoende laadpalen is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Hij zal de Kamer binnenkort informeren over de uitwerking van dit nieuwe beleid.

Dan heb ik een vraag van de heer Thijssen van GroenLinks-PvdA, of eigenlijk twee vragen. Het ging over een toezegging in het commissiedebat op een onderzoek naar de TCO's van elektrische voertuigen. Ik zal de TCO meenemen in de brief, evenals de herberekening van de mrb.

Dan een vraag van NSC. Kan de staatssecretaris toezeggen dat als er geld overblijft van de subsidieregeling voor elektrische bedrijfsauto's, dit geld beschikbaar blijft voor de overstap naar duurzaam vervoer door de ondernemer? Ik hoor uw wens en ik zeg toe dat ik onderzoek zal doen naar de vraag of het budget voor dit doel beschikbaar kan blijven. Zodra ik meer weet, informeer ik de Kamer erover.

Dan de laatste vraag. Kan de staatssecretaris zich inzetten om de onbelaste reiskostenvergoeding mogelijk te maken voor werknemers die gebruikmaken van de leasefietsregeling? Het antwoord is: nee, dat kan ik niet doen. Ik deel uw wens om meer mensen op de fiets te krijgen voor woon-werkverkeer. De combinatie van een leasefiets van de werkgever en een onbelaste kilometervergoeding voor fietsgebruik is echter niet mogelijk. Als een werkgever een leasefiets ter beschikking stelt, is er geen sprake van reiskosten. Daarom kan er ook geen vergoeding worden gegeven.

De **voorzitter**:

Eén vraag van de heer Van Houwelingen.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Ik had twee vragen gesteld over personenauto's. Ik weet niet of de staatssecretaris die vergeten is?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ja, sorry. U heeft gelijk. Ik zit even te zoeken. Het antwoord zit er niet bij, maar ik kan wel een antwoord geven aan de heer Van Houwelingen. In tegenstelling tot wat ik in het commissiedebat heb gezegd, is het niet mogelijk voor gemeenten om via de constructie die ik toen heb genoemd — ik ben de naam even kwijt — personenauto's te belasten.

De **voorzitter**:

Eén vraag dan nog.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Eén vraag, want ik wil het heel zeker weten. Dus wat de gemeenten Amsterdam en Eindhoven van plan zijn om in 2030 in te voeren en wat zij op de website hebben staan, kunnen ze wel willen maar op dit moment kunnen ze dat niet doen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Nee, want dat moet op dat moment worden gevraagd aan het kabinet en het kabinet gaat er negatief over besluiten.

De **voorzitter**:

Heel goed. Tot zover dit debat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Dinsdag stemmen wij over de moties.